

Die Forderungen des International Safety Management – Code und Auswirkungen auf den Seetransport

Kurzdarstellung des ISM-Code

Grundsätzlich stellt der International Safety Management-Code keine neuen Sicherheitsforderungen auf. Er soll vielmehr die Einhaltung der existierenden Schiffssicherheitsbestimmungen durchsetzen.

Der ISM-Code ist eine Reaktion gegen den Niedergang der internationalen Schifffahrtskultur. Unfälle, Verluste und Claims häuften sich derartig, dass sich die IMO zu einem einschneidenden Schritt entschloss. Der ISM-Code wird Pflicht für jedes Schifffahrtsunternehmen und auf jedem Schiff.

Ziel des Codes ist:

- die Gewährleistung der Sicherheit auf See,
- Menschen vor Schaden an Leib und Leben zu bewahren,
- Umweltschäden zu vermeiden,
- Schäden an Vermögenswerten zu verhüten.

Der International Safety Management Code fordert von der Reederei bzw. dem Betreiber des Schiffes die Einführung eines lückenlosen „Safety Management Systems“. Es handelt sich um ein Konzept zur Führung des gesamten Unternehmens, d.h. des Landbetriebes und der entsprechenden Schiffe.

Dieses System wird in einem sogenannten „Safety Management Manual“ dokumentiert.

Hier kurz die Elemente des ISM-Code:

- *Grundsätzliche Aussagen des Unternehmens zu den Themen Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz.*
Hier soll sich das Reedereimanagement zu den Zielen des Code bekennen.
- *Verantwortung und Weisungsbefugnis innerhalb des Unternehmens.*
Es muss dargestellt werden, wer konkret die Verantwortung an Land für die Schiffssicherheit und Verschmutzungsverhütung trägt. Es wird eine Designated Person bestimmt.
- *Designated Person.*
Dieser Reedereimitarbeiter ist die Schnittstelle zwischen Schiff und Reedereimanagement und ist für die Überwachung des gesamten Safety Management Systems im Unternehmen verantwortlich. Das Unternehmen verpflichtet sich, der DP ausreichende materielle Mittel (Budget) zur Verfügung zu stellen.
- *Verantwortung und Weisungsbefugnisse des Kapitäns.*
Bei der Umsetzung des Safety Management Systems an Bord bekommt der Kapitän die volle Unterstützung des Landbetriebes. Er ist für die Einhaltung der festgelegten Anforderungen an Bord verantwortlich.
- *Materielle und personelle Voraussetzungen.*
Das Unternehmen ist für die Auswahl und Tauglichkeit seines Bordpersonales voll verantwortlich.
- *Erarbeitung von Plänen für Betriebsabläufe an Bord.*

Dies muss neben dem Notfallmanagement als Kernstück des Code betrachtet werden. Das Unternehmen soll mit Hilfe von schriftlichen Anweisungen sichere Betriebsabläufe garantieren. D. h. die schon immer geforderte Sorgfaltspflicht des Reeders wird durch die schriftlichen Verfahrensanweisungen präzisiert. Wichtig bei der Beschreibung der Abläufe ist das Erkennen und Vermeiden von Risiken sowie die Zuweisung der Tätigkeitsbereiche.

- *Vorbereitung auf Notfallsituationen.*

Hier sollen potentielle Notfälle identifiziert und entsprechende Notfallpläne erstellt werden. Die Reederei muss im Notfall organisatorische Hilfe leisten können.

- *Berichte und Analysen von Unfällen, Beinaheunfällen und Abweichungen vom System.*

Es soll ein Reporting-System für solche Ereignisse eingeführt werden.

- *Instandhaltung von Schiff und Ausrüstung.*

Es sollen Verfahren für die Wartung und Instandhaltung an Bord entwickelt werden.

- *Dokumentation.*

Auf alle Daten die für das SMS von Belang sind muss ein schneller Zugriff möglich sein. Das gesamte Regelwerk soll übersichtlich gestaltet und aktuell gehalten werden.

- *Überwachung, Überprüfung und Auswertung des Systems durch das Unternehmen.*

Es werden jährlich interne Audits durchgeführt. D. h. verschiedene Unternehmensbereiche überprüfen sich jährlich gegenseitig. Die Ergebnisse dieser Überprüfungen sind an die Unternehmensleitung weiterzuleiten.

- *Zertifizierung und Kontrolle.*

Es erfolgt ein Zertifizierungsaudit (*Initial Audit*) durch die Aufsichtsbehörde des Flaggenstaates mit anschließender kontinuierlicher Überprüfung. Der Landbetrieb wird vom Zertifizierer jährlich auditiert, das Schiff 2^{1/2} jährlich. Bei Nichterteilung bzw. Entzug des *Safety Management Certificate* verliert das jeweilige Schiff seine Fahrerlaubnis, bei Nichterteilung oder Entzug des *Document of Compliance* wird dem Unternehmen der Betrieb von Schiffen untersagt.

Einführungszeiträume:

Ab dem genannten Datum ist der ISM-Code bindend:

- 01.07.1998 für Passagierschiffe, alle HSC Passagierfahrzeuge, Öl- Chemikalien- und Gastanker und HSC Frachtschiffe ab 500 GRT.
- 01.07.2002 für alle anderen Frachtschiffe und Offshore Einheiten ab 500 GRT.

Erkennbare Probleme bei Einführung und praktischer Umsetzung des ISM-Code

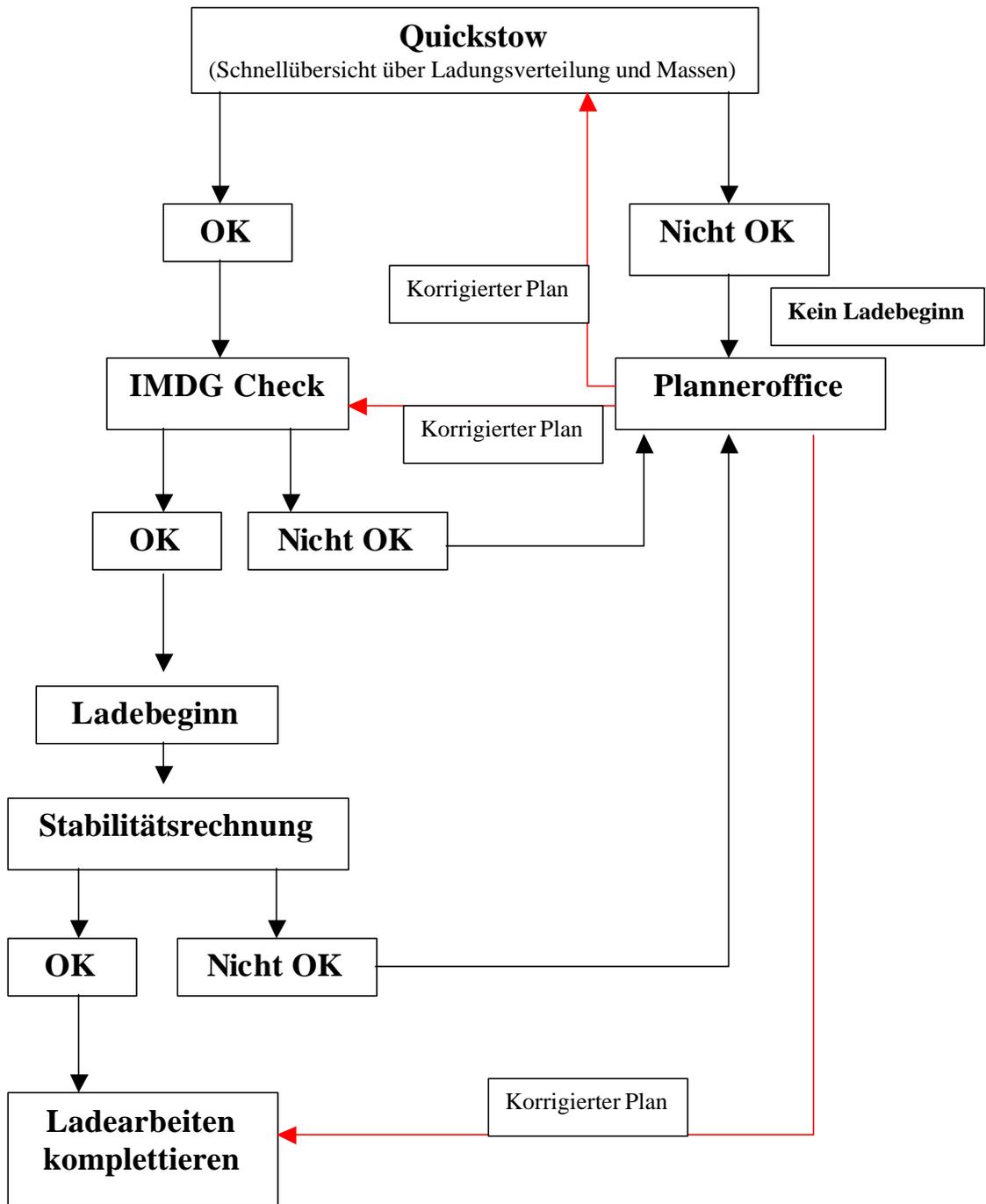
Die Formulierungen des Code sind absichtlich allgemein gehalten um den sehr verschiedenen Reedereistrukturen und Schiffstypen gerecht werden zu können. Der sich daraus ergebende Handlungsspielraum kann zu einem Missverhältnis bzw. zu einer Schwerpunktverlagerung im gesamten System führen. Es ist schon jetzt zu beobachten, dass das Thema „Dokumentation“ die Hauptrolle in vielen Systemen spielt, während die eigentlichen Kernbereiche „Betriebsabläufe, Notfallpläne, Qualität der Besatzung und Instandhaltung“ zur Nebensache geraten. So kann das für die

Reederei teure und arbeitsintensive System sehr schnell zum berühmten Papiertiger werden. Obendrein wird eine ganz empfindliche, und nicht sehr weit verbreitete Pflanze beschädigt, nämlich die Motivation des Personals. Von vielen Betroffenen, Reedern sowie auch Schiffsführungen wird der ISM-Code immer noch als zusätzliches Folterinstrument bzw. als Einmischung in das Reedereimanagement betrachtet. Hinzu kommen Fälle von zweifelhaften Praktiken seitens einiger ISM-Consulter und auch Zertifizierer. Der Fall „Erika“ ist nur die Spitze eines Eisberges.

Vor realen Problemen stehen dagegen viele Kleinreedereien. Der Arbeitsaufwand zur Erstellung eines Safety Management Systems führt zu erheblichen Mehrbelastungen, die ein Kleinunternehmen nicht ohne weiteres auffangen kann. Hier werden dann oft externe ISM-Consulter tätig. Die Umsetzung so entstandener Systeme an Bord von Feederschiffen gestaltet sich schon allein durch den straffen Einsatzplan dieser Schiffe extrem schwierig.

Praxisbeispiel Container - Feederverkehr

Auch mit den besten Absichten und größt möglicher Motivation kann man an die Grenzen der Durchführbarkeit stoßen. Als Beispiel will ich hier die Beladungsplanung heranziehen. Zur Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters gehört u. a. eine korrekte Beladungsplanung, wie sie nachfolgend graphisch dargestellt ist.



Um die Schiffssicherheit zu garantieren, und um dem Charterer bzw. Empfänger gegenüber eine korrekte Arbeit abzuliefern, sollte jede Containerschiffbeladung in etwa nach diesem Prinzip ablaufen.

Beim Betrachten des Schemas wird deutlich: Wenn alle Korrekturschritte exakt eingehalten werden sollen, dann kommt es bei der derzeitigen Praxis zu Verzögerungen im Ladebetrieb.

Hier können die Forderungen nach Sicherheit mit den kommerziellen Zielen kollidieren. In Situationen, in denen sich die Schiffsleitung über den Zustand der Stabilität nicht mehr sicher ist, müsste sie den Ladebetrieb unterbrechen, und einen Betriebskrängungsversuch vornehmen. Wenn die Lademarke zu Wasser kommt, müsste die Restladung stehen gelassen werden.

Wir erleben die Zeit von intelligenten Logistiksystemen, Load Designer Programmen und Container Tracking Systemen. Sicherlich kommt die Optimierung logistischer Transportketten im Hafenbereich voran und senkt die Transportkosten; und auch die Umweltbelastung. Aber um den Blick für die Tatsachen nicht zu verlieren, hier ein kurzes Beispiel aus der Praxis:

Ein Feederschiff sollte eine Ladung von etwa 350 TEU's und FEU's mit ca. 5000 t in einem modernen Containerhafen einer kleinen Mittelmeerinsel übernehmen. Erster Zielhafen war Istanbul. Die Ladepläne mussten an Bord anhand von Buchungslisten erstellt werden. Mit der Arbeit wurde natürlich schon auf See begonnen, um den Ladebeginn nicht zu verzögern. Es stellte sich heraus, dass das Schiff auf Lademarke abgeladen werden wird. Allergrößte Vorsicht war geboten. Wenn die Buchungslisten nicht mit der Realität übereinstimmten, waren Probleme zu erwarten. Die Stabilität würde mit Hilfe des Ballastsystems bis auf's Letzte ausgereizt, die vorgegebenen Containerpositionen dürften nicht verändert werden, und vor allem mussten die Gewichte stimmen. Das Ergebnis würde ein errechnetes GM von 0,34 m bei einem zulässigen von 0,33 m sein; ohnehin ist das ein Fall für den Betriebskrängungsversuch. Der Tiefgang und die Rollperioden wurden während der ganzen Ladephase über kontrolliert. Gegen 02.00 Uhr nachts stoppte der Erste Offizier die Ladearbeiten (was übrigens nicht einfach war). Die Lademarke kam zu Wasser, es war kein Ballastlenzen mehr möglich, die Rollperiode war bei einer kritischen Marke angekommen, das berühmte „Ende der Fahnenstange“ war erreicht. Leider waren noch fast 40 Container zu laden!

Der Agent trat unwillig auf den Plan und versuchte den Ersten Offizier zur Mitnahme der Restcontainer zu bewegen. Die Partien (auf dem B/L zusammengefasste Container) könnten nicht auseinander gerissen werden. Auf den Vorschlag des Ersten Offiziers hin, man könne ja so umstauen dass keine Partien auseinander gerissen würden, antwortete der Agent: Wir wissen gar nicht was wie zusammengehört, denn die B/L's sind durchgegangen von Fernost nach Istanbul.

Die ganze Stabilitätsrechnung war bedeutungslos geworden. Für eine neue bräuchte man Zeit und vor allem verlässliche Gewichtsangaben. Die aber waren unterwegs nach Istanbul.

Man blieb also bei dem Ladestopp und lief mit Schlingerkurs aus.

In Istanbul wurde die Annahme der Teilladungen verweigert und wieder an Bord gebracht, was natürlich den ganzen neuen Ladeplan durcheinander brachte. Erst hier bekam die Schiffsführung die B/L's zu sehen und nach einer kurzen Überprüfung stellte sich heraus, dass auf den Buchungslisten bzw. auf den daraus erstellten Masterplänen das Tara der Container fehlte und darüber hinaus noch eine Differenz von

etwa 120 t vorlag. Ganz zu schweigen von nicht bzw. falsch deklarierten IMDG-Containern. Der Claim sollte dann obendrein auch noch zu Lasten des Schiffes gehen, man versuchte fehlerhaftes Ballasten zu unterstellen um so den Tiefgang bzw. das Displacement zu erklären.

Wenn ein Schiff in einer Charter bekanntermaßen in solche Situationen kommen kann (was keineswegs eine Seltenheit ist), dann könnte im Safety Management Systems der Reederei nun unter dem Abschnitt Betriebsablauf *Laden/Löschen* die Beladungsplanung entsprechend dem vorher besprochenen Schema vorgeschrieben und sogar noch weiter präzisiert werden. Die Schiffsführung müsste sich gezwungenermaßen danach richten, und Schiff und Ladung wären so immer auf der sicheren Seite. Wenn keine korrekten Ladungspapiere bzw. sichere Informationen vorhanden sind, dann wird eben nicht geladen.

Frage: Ist das realistisch?

Die Stabilität des Schiffes gehört zur anfänglichen Seetüchtigkeit des Schiffes. Doch offensichtlich ist es eine schwierige Materie. Die präzise Beschreibung der Abläufe beim Laden und Löschen bzw. beim Cargo Handling im SMS würde als Maßstab für die Sorgfaltspflicht des Verfrachters angesehen werden. D. h. ein selbst auferlegter hoher Standard im SMS, also in der Sorgfaltspflicht, würde sich im Schadensfall haftungsbegründend auswirken. Eine Tatsache, der sich die Entwickler der Systeme in den Reedereien natürlich bewusst sind.

Die Beweislage im Schadensfall ist für den Gegner des Verfrachters durch den ISM-Code ohnehin schon verbessert worden. Dies liegt nicht nur an der transparenten Dokumentation des Safety Management Systems und deren ständiger Überprüfung, sondern auch daran, dass das Reedereimanagement durch die Designated Person kontinuierlich über alle Vorgänge bezüglich Schiffssicherheit informiert sein muss.

Eine Nachlässigkeit in der Sorgfaltspflicht lässt sich gegebenenfalls nun leichter konstruieren bzw. nachweisen. Es ist zu erwarten, dass aus diesem Grund der Abschnitt *Cargo Handling* in den Manuals der Safety Management Systeme nicht besonders tieferschürfend ausfallen wird.

Ein anderer Haken bei der Einführung eines detaillierten Ablaufes bzw. dessen Beschreibung, ist die Tatsache dass bei dem Thema Laden/Löschen andere Beteiligte mit in's Boot kommen und bei der Erfüllung der gestellten Anforderungen mitwirken müssen. Die Kette beginnt beim Packen des Containers, dazu gehört der Ablader, der korrekte Angaben liefern muss, und dazu gehören auch die Charterer der Schiffe, die übrigens am lautesten nach Schiffen unter ISM-Regime rufen. Gerade in der Zeitcharter- und Feederfahrt spielt der Charterer eine wichtige Rolle im Safety Management System der Reederei. Denn woher kommt der Druck, dem sich viele Schiffsführungen beugen und „faule“ Kompromisse eingehen? Von den Reedereien meistens nicht.

Durch die Beschreibungen der Betriebsabläufe und das korrekte Abarbeiten der ISM-Forms und Checklisten an Bord sollte eine Verbesserung der Sicherheit und Qualität beim Seetransport erreicht werden. Durch genau diese schriftlichen Anweisungen lässt sich für ein Gericht aber auch nachvollziehen, ob das Schiff im seetüchtigen Zustand die Reise angetreten hat oder nicht. Viel wurde z. B. über die Frage diskutiert: Ist ein Schiff seetüchtig dessen Besatzung sich nicht ausreichend verständigen kann? Auch wenn diese Tatsache mit dem Hergang des Schadensfalles vielleicht gar

nichts zu tun hat, könnte ein Gericht der Meinung sein, dass hier eine Fahrlässigkeit des Unternehmens durch eine Systemabweichung vom ISM-Code Kap. 6 vorliegt.

Fazit

Ob wir wollen oder nicht, ab Mitte 2002 werden in der Seeschifffahrt alle Gerichts- und Seeamtverhandlungen vor dem Hintergrund des ISM-Code entschieden werden. Die schlechtere Beweislage für die Verfrachter bzw. Eigner oder Charterer sollte diese nicht beunruhigen oder gar zur Einführung von oberflächlichen Safety Management Systemen verleiten, denn ein korrekt geführtes Unternehmen wird sich durch die Einführung des ISM-Code nicht verschlechtern und die Substandardunternehmen sollten mit voller Absicht dazu gezwungen werden sich zu bewegen oder aus dem Markt zu verschwinden.

Eine Studie des Swedish P&I Club belegt, dass das Claim-Niveau bei Schiffen der ersten ISM-Phase (07.1998) um 30% niedriger liegt als bei Schiffen, deren Zertifizierung noch aussteht. Dies betrifft Kasko- und P&I Versicherungen.

Wenn das Thema Cargo Handling durch den ISM-Code wegen o. g. Gründe nicht 100%-ig abgedeckt werden kann, so ist es für die betroffenen Reedereien ratsam dieses Problem in Kombination ISO 9001-2000 zu bewältigen. Gemeinsam sollten beide Systeme stark genug sein, um einen positiven Trend auch im Bereich der Transportversicherung herbeizuführen.

Auch wenn sich einige Pessimisten durch den Untergang der „Erika“ bestätigt sehen, wird der ISM-Code durch mehr Transparenz in den Betriebsabläufen, durch das Notfallmanagement, durch kontrollierte Wartung und Instandhaltung und durch die Kontrolle der Qualifikation von Besatzung und Schiffsführung der Seeschifffahrt zu mehr Sicherheit und Qualität verhelfen. Voraussetzung ist allerdings, dass er ernst genommen wird und zwar von allen Beteiligten.