

21.06.89

EG - In - U - VP

14 Seiten

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Mindestanforderungen an Schiffe, die in Seehäfen der Gemeinschaft einlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder schädliche Versandstücke befördern

KOM(89) 7 endg.; Ratsdok. 7074/89

356/89

KEP-AE-Nr. 891581

Obermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft am 21. Juni 1989 gemäß Artikel 2 des Gesetzes zur Einheitlichen Europäischen Akte (BGBl. II 1986 S. 1102 f.).

Die Vorlage ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 24. Mai 1989 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt die Beschlußfassung durch den Rat vor Ende 1989 an.

BEGRÜNDUNG

1. Nach einer langen Serie von Unfällen, welche die Meeresumwelt und die Küstengebiete der Mitgliedstaaten ernsthaft in Mitleidenschaft gezogen hatten, betonte der Europäische Rat auf seiner Tagung in Kopenhagen vom April 1978, dass die Gemeinschaft bei den Bemühungen um eine grössere Sicherheit im Seeverkehr und bei der Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe eine wichtige Rolle spielen soll.
2. Zu den daraufhin getroffenen Massnahmen gehört die Richtlinie Nr. 116/79 über Mindestanforderungen an Tankschiffe, die in Seehäfen der Gemeinschaft einlaufen oder aus ihnen auslaufen und Kohlenwasserstoffe, Flüssiggas und Chemikalien in loser Schüttung befördern.
3. Diese Richtlinie war eine erste Reaktion auf die Forderung nach besseren Sicherheitsvorschriften in gemeinschaftsnahen Gewässern. Sie weist indessen einige Lücken auf.

Ein grosser Teil der Beförderungen gefährlicher Güter, insbesondere von Versandstücken, Containern, Kesselwagen, Tanklastwagen, ortsbewegliche Tanks, usw., fällt nicht unter diese Richtlinie, obwohl diese Beförderungen im Laufe der Jahre stark zugenommen haben.

4. Aufgrund dieser Lücke in den Rechtsvorschriften kamen die Bemühungen der Gemeinschaft, die Sicherheit im Seeverkehr zu verbessern und der Meeresverschmutzung vorzubeugen, nicht voll zum Tragen.

In den letzten Jahren ereigneten sich zahlreiche Unfälle, an denen Schiffe, die gefährliche Versandstücke beförderten, beteiligt waren. Diese Unfälle bedeuteten für die Meeresumwelt eine sehr grosse Gefahr und verursachten bisweilen äusserst hohe Schäden.

5. Ziel dieses Richtlinienvorschlags ist es daher, der Gemeinschaft geeignete Rechtsvorschriften für die Beförderung von gefährlichem Stückgut im Seeverkehr an die Hand zu geben. Er stellt also einen zusätzlichen Schritt auf dem Wege zur Verwirklichung eines wirksamen Schutzes der Meeresumwelt vor den Gefahren, die von der Beförderung gefährlicher Güter im Seeverkehr ausgehen, dar.
6. Zu gegebener Zeit wird die Kommission entscheiden, ob und inwieweit das Unterrichts- und Mitteilungsverfahren, das durch die Richtlinie 116/79 geschaffen wurde, durch das im Rahmen dieser Richtlinie beschlossene zu ersetzen ist.

KOMMISSION

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Mindestanforderungen an Schiffe, die in Seehäfen der Gemeinschaft einlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder schädliche Versandstücke befördern

KOM(89) 07 endg.

(Von der Kommission vorgelegt am 24. Mai 1989)

(89/C 147/03)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Das ständig steigende Aufkommen bei der Beförderung gefährlicher Güter im Seeverkehr erhöht die Gefahr von Schiffsunfällen, die katastrophale Ausmaße annehmen können.

Die Gefahren solcher Unfälle, welche alle mit diesen Gütern in Berührung kommende Personen ernsthaft gefährden und die Meeresumwelt verschmutzen können, müssen in möglichst engen Grenzen gehalten werden.

Die Unfallgefahr ist erheblich größer, wenn sich die Schiffe in Küstengewässern, Meerengen oder vor Hafeneinfahrten befinden.

Sind schädliche Güter erst einmal mit der Meeresumwelt in Berührung gekommen, so ist es schwierig und kostspielig, die Folgen der Verschmutzung zu beseitigen, weshalb alles getan werden muß, um Umstände, die zu solchen Unfällen führen können, zu vermeiden.

Die Beachtung bestimmter Schifffahrtsvorschriften trägt dazu bei, die Unfallgefahr einzudämmen.

Die Hafenverwaltung muß rechtzeitig über die Gefährlichkeit der in den Häfen geladenen bzw. gelöschten oder im Hafenbereich bewegten Güter unterrichtet werden, damit sie alle aufgrund der Gefährlichkeit der betreffenden Güter erforderlichen Maßnahmen treffen kann —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Ziel dieser Richtlinie ist es, an Schiffe, die in Häfen der Gemeinschaft einlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliches Stückgut befördern, Mindestanforderungen zu stellen, um die Sicherheit der Navigation zu verbessern, menschliches Leben zu schützen und die Meeresumwelt zu erhalten.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie sind

- die „betreffenden Schiffe“ Schiffe, die gefährliche Güter in Versandstücken, Containern, Kesselcontainern, Tanklastwagen oder Kesselwagen befördern;
- „gefährliche Güter“ Stoffe, Erzeugnisse, Lösungen und Gemische gemäß Anhang IV dieser Richtlinie.

Artikel 3

Jeder Mitgliedstaat bezeichnet die zuständige(n) Behörde(n), der (denen) die Angaben und Mitteilungen im Sinne dieser Richtlinie zuzuleiten sind, und unterrichtet davon die Kommission.

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten treffen alle notwendigen und geeigneten Maßnahmen, damit die betreffenden Schiffe, die in die Häfen der Gemeinschaft ein- oder aus ihnen auslaufen, die Mindestanforderungen im Sinne der Artikel 5, 6, 7 und 8 dieser Richtlinie erfüllen.

Artikel 5

Die betreffenden Schiffe

- teilen der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats des Hafens, in den sie einlaufen bzw. aus dem sie auslau-

fen, unmittelbar oder über einen Agenten, der die betreffende Reederei vertritt, die Angaben im Sinne von Anhang I dieser Richtlinie mit. Diese Angaben müssen spätestens 24 Stunden vor dem Einlaufen bzw. dem Auslaufen des Schiffes (bei kurzen Strecken rechtzeitig) übermittelt werden;

- nehmen möglichst frühzeitig eine Sprechfunkverbindung mit den hierfür bestimmten Küstenfunkstellen, insbesondere mit der nächstgelegenen Radarzentrale, falls eine vorhanden ist, auf und halten diese Verbindung aufrecht;
- nutzen, insbesondere bei verminderter Sicht, die Dienste der Radarzentralen oder Hilfsdienste für den Schiffsverkehr (VTS), sofern diese existieren;
- nehmen die örtlichen Lotsendienste in Anspruch und stellen dem Lotsen und der zuständigen Behörde des Hafenstaats auf Verlangen eine Prüfliste nach dem Muster von Anhang II dieser Richtlinie und eine Ausfertigung der Aufstellung oder des Manifests im Sinne von Anhang I Ziffer 1.8 zur Verfügung.

Artikel 6

Die betreffenden Schiffe melden den zuständigen Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten, bevor sie in die Hoheitsgewässer eines Mitgliedstaats einlaufen bzw. sofort, falls sie sich dort bereits befinden,

- alle Mängel oder Ereignisse, welche die Manövrierfähigkeit des Schiffes unter normalen Sicherheitsbedingungen beeinträchtigen, die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs gefährden oder eine echte Gefahr für die Meeresumwelt oder die Küstenzonen bedeuten können;
- jedes Austreten von gefährlichen Stoffen innerhalb des Schiffes und jede Ableitung dieser Stoffe, insbesondere der unter Punkt II von Anhang IV aufgeführten, in das Meer. Diese Meldung ist nach dem Muster in Anhang III vorzunehmen.

Artikel 7

Stellen die Lotsen beim Ein- oder Auslaufen eines der betreffenden Schiffe Mängel fest, welche die sichere Fahrt des Schiffes beeinträchtigen oder die Meeresumwelt verschmutzen können, so unterrichten sie unverzüglich die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem sich der Hafen befindet.

Artikel 8

Die Seeverkehrsbehörden des Küstenstaats unterrichten alle in seinen Hoheitsgewässern anwesenden Schiffe, die betroffen sein könnten, wenn sich dort gefährliche Güter befördernde Schiffe aufhalten, und fordern sie auf, besonders wachsam zu sein und die aufgrund der Gefährlichkeit der Ladung dieser Schiffe geeignetsten Maßnahmen zu treffen.

Artikel 9

Die Bestimmungen dieser Richtlinie gelten nicht für

- a) Kriegsschiffe und andere staatliche Schiffe, die nicht zu kommerziellen Zwecken eingesetzt werden;
- b) Anlagen und Geräte, die zur Verwendung an Bord der Schiffe bestimmt sind.

Artikel 10

Zu gegebener Zeit beschließt der Rat auf Vorschlag der Kommission, welches System unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts auf dem Gebiet des Informationsaustauschs zwischen Schiffen und landseitigen Einrichtungen das mit dieser Richtlinie eingeführte Informations- und Meldeverfahren ersetzen soll.

Artikel 11

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften spätestens zum ... in Kraft. Sie unterrichten hiervon unverzüglich die Kommission.
- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission spätestens zum ... den Wortlaut der wichtigsten einzelstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie im Geltungsbereich dieser Richtlinie erlassen.
- (3) Die aufgrund des ersten Absatzes erlassenen Vorschriften enthalten eine ausdrückliche Verweisung auf diese Richtlinie.

Artikel 12

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

ANHANG I

Angaben zu Schiffen, die gefährliches Stückgut befördern:

- 1.1. Name und Rufzeichen des Schiffes;
 - 1.2. Nationalität des Schiffes;
 - 1.3. Länge und Tiefgang des Schiffes;
 - 1.4. Bestimmungshafen;
 - 1.5. voraussichtliche Ankunftszeit im Bestimmungshafen oder an der Lotsenstation, je nach Vorschrift der zuständigen Behörde;
 - 1.6. voraussichtliche Auslaufzeit;
 - 1.7. genaue Beschaffenheit der beförderten gefährlichen Güter gemäß der Aufstellung unter den Punkten I und II von Anhang IV sowie Zahl, Menge und Lage der Güter im Schiff;
 - 1.8. Bestätigung, daß sich eine Aufstellung oder ein Manifest mit einem detaillierten Verzeichnis der geladenen gefährlichen Güter und ihrer jeweiligen Lage im Schiff bzw. ein entsprechender Stauplan an Bord befindet.
-

ANHANG II

Prüfliste für Schiffe zur Beförderung gefährlichen Stückguts

A. Angaben zum Schiff

Schiffsname: Reeder: Baujahr:
Flagge: Unterscheidungssignal: BRT:
Heimathafen: Länge:
Klassifikationsgesellschaft:

Klassenzeichen Schiff: Maschinenanlage
Antriebsanlage: Leistung:
Schiffsmakler:
Tiefgang: vorn: Mitte: Achtern:
Ladung (gemäß Stauplan): Art: Menge:

B. Sicherheitseinrichtungen

Uneingeschränkt betriebsbereit Mängel:
ja nein
.....

1. Bau und technische Ausrüstung:
Haupt- und Hilfsmaschinen:
Haupttruderanlage:
Hilfsruderanlage:
Ankergeschirr:
Fest eingebaute Feuerlöschanlage:
2. Nautische Ausrüstung:
Manövrierdaten erhältlich:
1. Radaranlage:
2. Radaranlage:
Kreiselkompaßanlage:
Magnet-Regelkompaß:
Peilfunkgerät:
Echolot:
Andere elektronische Hilfsmittel zur Standortbestimmung:
3. Funkausrüstung:
Telegraphie-Seefunkanlage:
UKW-Seefunkanlage:

C. Sicherheitszeugnisse und andere Papiere an Bord

	gültig	ungültig
Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe:		
Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe:		
Telegraphiefunk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe:		
UKW-Funk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe:		
Freibordzeugnis:		
Klassenzeugnis:		
Nachweis der Versicherung gegen das Risiko der Umweltverschmutzung:		

D. Besatzung an Bord

Befähigungszeugnis (genaue Bezeichnung und Nr.) ausgestellt von/in (Behörde) (Ort/Land):	ja	nein
Kapitän	.....	.....
1. Offizier	.....	.....
2. Offizier	.....	.....
3. Offizier	.....	.....
Leitender Ingenieur	.....	.....
1. Ingenieur	.....	.....
2. Ingenieur	.....	.....
3. Ingenieur	.....	.....
Funkoffizier	.....	.....
Gesamtzahl der Mannschaften: davon Deckdienst: Maschinendienst:		
Überseeelotse an Bord:		

Datum

Unterschrift des Kapitäns oder, falls dieser verhindert ist,
seines Stellvertreters

.....

.....

ANHANG III

Detaillierte Meldevorschriften

A. *Name, Unterscheidungssignal des Schiffes und Flagge*

B. *Tag und Zeit des Ereignisses*

C. *Schiffsort*

D. *Name der Seefunkstellen/Wachfrequenzen*

E. *Derzeitiger größter statischer Tiefgang (in Metern), Länge, Breite, Raumgehalt, Schiffstyp*

F. *Beschreibung der über Bord gegangenen gefährlichen Güter*

- genaue technische Bezeichnung der Güter;
- Namen der Hersteller der Güter, sofern bekannt; andernfalls Name des Empfängers oder Absenders;
- Beschreibung der Verpackungsart, einschließlich Kennzeichnung, und Angabe, ob die Güter in einem ortsbeweglichen Tank oder einem Tanklastwagen oder als Stückgut in einem Fahrzeug, einem Container oder einer anderen Ladeinheit befördert werden;
- Schätzung der Menge oder des wahrscheinlichen Zustands der Güter;
- Angaben zu den über Bord gegangenen Gütern, schwimmend oder untergegangen;
- Angaben darüber, ob der Abgang nicht beendet worden ist;
- Ursache des Abgangs;
- Schätzung der Abtrift der ausgelaufenen oder über Bord gegangenen Güter unter Angabe der Stromversetzung, sofern diese bekannt ist, und des Seegangs.

G. *Wetterlage*

H. *Name und persönliche Daten des Vertreters und/oder des Schiffseigners*

I. *Arzt und/oder Krankenschwester an Bord*

J. *Von anderen Schiffen oder Einrichtungen angeforderte oder geleistete Hilfe*

ANHANG IV

I. In den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallende gefährliche Güter

Explosionsgefährliche Stoffe und Gegenstände;

Druckgas, Flüssiggas oder unter Druck gelöstes Gas;

entzündliche Flüssigkeiten;

entzündliche Feststoffe;

entzündliche Feststoffe und andere Stoffe, die sich von selbst entzünden können;

entzündliche Feststoffe und andere Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche Gase entwickeln;

brandfördernde Stoffe;

organische Peroxide;

toxische oder krankheitserregende Stoffe;

radioaktive Stoffe mit einer spezifischen Aktivität über 0,002 Mikrocurie je Gramm;

korrodierende Stoffe;

in der Liste in Anhang IV unter Punkt II festgelegte verschmutzende Stoffe;

in der Liste in Anhang IV unter Punkt III festgelegte Abfälle;

verschiedenartige gefährliche Stoffe, d. h. sämtliche sonstigen Stoffe, die erfahrungsgemäß eine Gefahr mit sich bringen können, so daß die Vorschriften dieser Richtlinie auf sie angewandt werden müssen.

II. Liste der verschmutzenden Stoffe

Acetoncyanhydrin, stabilisiert	Dinitro-o-kresol, fest
Acrolein, stabilisiert	Dinitro-o-kresol, flüssig
Aldrin	Dinitrophenol, wässrige oder entzündbare Lösungen von
alpha-methylstyrol	Diphenylaminochlorarsin
Ammoniumarsenat	Diphenylchlorarsin
Antiklopfmittel für Kraftstoffe	Disulfoton
Antimonkaliumtartrat	Eisen(II)-arsenat
Antimonlactat	Eisen(III)-arsenat
Antimonpentachlorid, fest	Eisen(III)-arsenit
Antimonpentachlorid, flüssig	Endosulfan
Antimonpentafluorid	Endrin
Antimontrichlorid — a) fest	Ethylacrylat, stabilisiert
Antimontrichlorid — b) flüssig	Ethylchlorarsin
Antimonverbindungen, anorganische, anderweitig nicht aufgeführt	Heptachlor
Arsen	Hexachlorbutadien
Arsenbromid	Hexaethyltetraphosphat
Arsenpentoxid	Hydrogencyanid, wasserfrei, stabilisiert
Arsensäure, fest	Hydrogencyanid, wasserfrei, stabilisiert, völlig aufgesaugt durch eine inerte poröse Masse
Arsensäure, flüssig	Isopropenylbenzol
Arsenrichlorid	Kakodylsäure
Arsentrioxid	Kaliumarsenat
Arsenverbindungen	Kaliumarsenit
Arsenverbindungen, feste, anderweitig nicht aufgeführt	Kaliumcyanid
Arsenverbindungen, flüssige, anderweitig nicht aufgeführt	Kaliummercuriodid
Azinphos-methyl	Kresole (ortho-, meta-, para-)
Bariumcyanid	Kupferacetoarsenit
Bariumverbindungen, anderweitig nicht aufgeführt	Kupferarsenit
Benzylchlorformiat	Kupfercyanid
Blausäure in wässriger Lösung mit einem Blausäuregehalt von höchstens 20 % Blausäure	Kupferethyldiamin, Lösungen von
Bleiacetat	Lindan
Bleiarsonate	Magnesiumarsenat
Bleiarsonite	Maneb oder Manebformulierungen mit wenigstens 50 % Manebgehalt
Bleicyanid	Maneb oder Manebformulierungen, gegen spontane Erhitzung stabilisiert
Bleinitrat	Mevinphos
Bleiperchlorat	Naphthalin in geschmolzenem Zustand
Bleiverbindungen, lösliche, anderweitig nicht aufgeführt	Naphthalin, roh oder raffiniert
Butylphenole, fest	Natriumarsanilat
Butylphenole, flüssig	Natriumarsenat
Butyltoluole	Natriumarsenit
Cadmiumverbindungen,	Natriumarsenit, fest
Calciumarsenat	Natriumarsenit, wässrige Lösungen von
Calciumarsenat und Calciumarsenit, feste Gemische von	Natriumcyanid
Campechlor	Natriumkakodylat
Campherol	Natriumkupfercyanid, fest
Carbaryl	Natriumpentachlorphenolat
Carbophenothion	Nickelcyanid
Chlor	Nickeltetracarbonyl
Chlordinitrobenzol	Nitro-3-chloro-4-benzylidinfluorid
Chlornitroaniline	Nitrobenzylidinfluorid
Chlorphenole, fest	Nitrokresole
Chlorphenole, flüssig	Nitroxylol
Chlorphenyltrichlorsilan	Osmiumtetroxid
Chlortoluide (ortho-, meta-, para-)	Parathion
Chromylchlorid	Parathion-methyl
Cyanogenbromid	Perchlormethylmercaptan
Cyanogenchlorid, stabilisiert	Phenylquecksilberhydroxid
DDT	Phenylquecksilbernitrat
DNOC	Phorat
Diazinon	Phosphor, weißer oder gelber — a) trocken
Dichloraniline	Phosphor, weißer oder gelber — b) mit Wasser bedeckt
Dichlorerthylether	Phosphor, weißer, in geschmolzenem Zustand
Dichlorphenole, fest	Quecksilber(I)-nitrat
Dichlorphenole, flüssig	Quecksilber(I)-sulfat
Dichlorphenyltrichlorsilan	Quecksilber(II)-arsenat
Dichlorvos	Quecksilber(II)-chlorid
Dimethoat	

Quecksilber(II)-nitrat	Strychnin
Quecksilber(II)-sulfat	Sulfotep
Quecksilber-Kalium-Doppelcyanid	TEPP (Tetraethylpyrophosphat)
Quecksilberacetat	Tetraethylblei
Quecksilberbenzoat	Tetraethyldithiopyrophosphat, fest, flüssig oder in Gemischen
Quecksilberbromid	Tetramethylblei
Quecksilbercyanid	Thalliumchlorat
Quecksilberdisulfat	Thalliumnitrat
Quecksilbergluconat	Thalliumsulfat
Quecksilberiodid	Thalliumverbindungen
Quecksilberoleat	Thalliumverbindungen, anderweitig nicht aufgeführt
Quecksilberoxid	Trikresylphosphat mit mehr als 3 % o-Isomeren
Quecksilberoxycyanat, stabilisiert	Vinyltoluol, stabilisiert, isomere Gemische
Quecksilbersalicylat	Zinkarsenat oder Zinkarsenit oder Gemische von Zinkarsenat und Zinkarsenit
Quecksilberthiocyanat	Zinkchlorid, wässrige Lösungen von
Selensäure	Zinkchlorid, wasserfrei
Silberarsenit	Zinkcyanid
Silbercyanid	Zinkphosphid
Strontiumarsenit	

III. Gruppen oder Arten gefährlicher Abfälle (in flüssiger Form, in fester Form oder in Form von Schlamm)

Teil A

Abfälle bestehend oder stammend aus bzw. Rückstände von

- anatomischen Stoffen; Abfällen aus Krankenhäusern oder anderen ärztlichen Einrichtungen;
- Arzneimittelspezialitäten, Arzneimitteln, Tierarzneimitteln;
- Holzschutzmitteln;
- Schädlingsbekämpfungs- und Pflanzenschutzmitteln;
- Erzeugnissen, die als Lösungsmittel dienen;
- halogenhaltigen organischen Stoffen, die nicht als Lösungsmittel dienen;
- cyanidhaltigen Härtesalzen;
- Ölen und öligen mineralischen Substanzen (zum Beispiel bei der spanenden Formgebung anfallenden Schlämmen);
- Öl/Wasser- oder Kohlenwasserstoff/Wasser-Gemischen, Emulsionen;
- PCB- und/oder PCT-haltigen Stoffen (zum Beispiel Dielektrika);
- teerhaltigen Stoffen aus Raffinations-, Destillations- oder Pyrolysevorgängen (zum Beispiel Destillationskolben);
- Druckfarben, Farbstoffen, Pigmenten, Farben, Lacken, Klarlacken;
- Harzen, Latex, Weichmachern, Klebstoffen;
- nichtidentifizierten und/oder neuen chemischen Stoffen aus Forschungs-, Entwicklungs- und Ausbildungstätigkeiten, deren Auswirkungen auf den Menschen und/oder die Umwelt nicht bekannt sind (zum Beispiel Laborabfälle);
- pyrotechnischen Erzeugnissen und sonstigen explosionsgefährlichen Stoffen;
- Erzeugnissen von Fotolaboratorien;
- Material, das durch ein Erzeugnis aus der Familie der polychlorierten Dibenzofurane kontaminiert ist;
- Material, das durch ein Erzeugnis aus der Familie der polychlorierten Dibenzoparadioxine kontaminiert ist;
- anderen Abfallstoffen, die einen der in Teil B aufgeführten Bestandteile enthalten.

Teil B

Abfälle mit folgenden Bestandteilen:

- Beryllium, Berylliumverbindungen;
- Vanadiumverbindungen;
- Chrom-6-Verbindungen;
- Kobaltverbindungen;
- Nickelverbindungen;
- Kupferverbindungen;
- Zinkverbindungen;
- Arsen, Arsenverbindungen;
- Selen, Selenverbindungen;
- Silberverbindungen;
- Cadmium, Cadmiumverbindungen;
- Zinnverbindungen;
- Antimon, Antimonverbindungen;
- Tellur, Tellurverbindungen;
- Bariumverbindungen mit Ausnahme von Bariumsulfat;
- Quecksilber, Quecksilberverbindungen;
- Thallium, Thalliumverbindungen;
- Blei, Bleiverbindungen;
- anorganische Sulfide;
- anorganische Verbindungen von Fluor mit Ausnahme von Kalziumfluorid;
- anorganische Cyanide;
- folgende Alkali- oder Erdalkalimetalle:
Lithium, Natrium, Kalium, Kalzium, elementares Magnesium;
- saure Lösungen oder Säuren in fester Form;
- basische Lösungen oder Basen in fester Form;
- Asbest (Staub und Fasern);
- Phosphor; Phosphorverbindungen mit Ausnahme der Rohphosphate;
- metallische Kohlenstoffverbindungen;
- Peroxide;
- Chlorate;
- Perchlorate;
- Nitride;
- PCB und/oder PCT;
- Arznei- oder Tierarzneimittel;
- Schädlingsbekämpfungsmittel und Pflanzenschutzmittel (zum Beispiel Pestizide);
- infektiöse Substanzen;
- Kreosoten;
- Isocyanate, Thiocyanate;
- organische Cyanide (zum Beispiel Nitrile);

- Phenole, Phenolverbindungen;
 - halogenhaltige Lösungsmittel;
 - halogenfreie Lösungsmittel;
 - organische Halogenverbindungen, ausgenommen inerte polymerisierte Stoffe und sonstige in diesem Anhang aufgeführte Stoffe;
 - aromatische Verbindungen;
 - polyzyklische und heterozyklische organische Verbindungen;
 - aromatische Amine;
 - Äther;
 - explosionsgefährliche Stoffe mit Ausnahme der an anderer Stelle dieses Anhangs aufgeführten Stoffe;
 - organische Schwefelverbindungen;
 - Erzeugnisse aus der Familie der polychlorierten Dibenzoparadioxine;
 - Kohlenwasserstoffe und ihre Sauerstoff-, Stickstoff- oder Schwefelverbindungen, die in Teil B nicht eigens genannt sind.
-

20.10.89

Beschluß**des Bundesrates**

zum

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Mindestanforderungen an Schiffe, die in Seehäfen der Gemeinschaft einlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder schädliche Versandstücke befördern

KOM(89) 7 endg.; Ratsdok. 7074/89

Der Bundesrat hat in seiner 605. Sitzung am 20. Oktober 1989 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

Der Bundesrat begrüßt die Vorlage des Richtlinienentwurfs, handelt es sich doch um eine sinnvolle Ergänzung der bislang noch fakultativen Anlage III des MARPOL-Abkommens. Insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen Ereignisse um den Frachter "Oostzee" müssen die Anstrengungen, MARPOL Anlage III in Kraft zu setzen, verstärkt werden.

Der Bundesrat ist allerdings der Auffassung, daß der Titel der Richtlinie dahingehend zu ändern ist, daß der Begriff "Mindestanforderungen" durch "Meldeverfahren" ersetzt wird, da nach dem allgemeinen Sprachgebrauch mit dem Begriff "Mindestanforderungen" technische Voraussetzungen bzw. Anforderungen assoziiert werden.

Darüber hinaus sollte eine Ergänzung dahingehend aufgenommen werden, daß verpackte "gefährliche Güter" dauerhaft mit dem richtigen technischen Namen bezeichnet sind und Handelsnamen nicht verwendet werden dürfen. Mit dieser Ergänzung wird die Regel 3 des MARPOL-Abkommens Anlage III aufgenommen.

...

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei den Verhandlungen für obenstehende Änderungen einzusetzen.