

Bundesrat

Drucksache 366/00
15.06.00

EU - AS - U - Vk

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von Vorschriften und harmonisierten Verfahrensregeln für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen

KOM(2000) 179 endg.; Ratsdok. 8882/00

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 15. Juni 2000 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 23. Mai 2000 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Die Vorlage wird voraussichtlich von der Gruppe "Seeverkehr" beraten.

Da sich der Vorschlag auf Artikel 80 Absatz 2 EGV stützt, findet das Mitentscheidungsverfahren Anwendung. Der Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 177/93 = AE-Nr. 930681 und
Drucksache 32/98 = AE-Nr. 980107.

BEGRÜNDUNG

ALLGEMEINE EINFÜHRUNG

1. Die in den letzten Jahrzehnten zunehmende Zahl von Seeunfällen mit Massengutschiffen und der damit verbundene Verlust an Menschenleben bleibt für die Kommission Anlaß zu ernster Besorgnis. Bereits im Jahr 1993, in ihrer Mitteilung für eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr¹ verwies sie auf das Problem des plötzlichen Verschwindens von Massengutschiffen und forderte eine vorrangige Aktion zur Stärkung der Sicherheit dieses besonders anfälligen Schiffstyps.

Die Mitteilung der Kommission von 1993 enthielt alarmierende Fakten über die Verlustquote bei Massengutschiffen: seit 1975 sind 280 Massengutschiffe verlorengegangen, davon allein 30 in der Zeit von Januar 1990 bis September 1991, und bis Ende 1991 ist diese letztere Zahl auf 43 angestiegen.

Das spezifische Problem von Massengutschiffsunfällen sind die hohen Verluste an Menschenleben, die mit dem Untergang solcher Schiffe verbunden sind, wenn Konstruktionsfehler die Unfallursache (oder die vermutete Ursache) sind. Tatsächlich verläuft der Auftriebsverlust in diesen Fällen oft so schnell, daß der Besatzung kaum eine Chance bleibt, das sinkende Schiff sicher zu verlassen. Lord Donaldson stellt in seinem Bericht über den Untergang des Massengutschiffs 'Derbyshire'² fest, daß in der Zeit von 1980 bis 1994 allein 149 Massengutschiffe verloren gingen, wobei 1 144 Seeleute ums Leben kamen.

Angesichts dieser scharfen und nicht hinnehmbaren Zunahme der Verluste an Schiffen, Ladung und Menschenleben hat die Kommission in ihrer Mitteilung von 1993 eine Reihe möglicher Vorgehensweisen vorgeschlagen - u.a. die obligatorische Anwendung der Empfehlungen der Klassifizierungsgesellschaften als begleitende Maßnahme zur konvergierenden Anwendung der IMO-Übereinkommen und im Rahmen der Hafenstaatkontrolle zu ergreifende Maßnahmen zur Sicherung der Einhaltung dieser Übereinkommen und Empfehlungen.

Der Rat hat diese Mitteilung in seiner Entschlieûung vom 8. Juni 1993³ begrüßt und ihre Ziele voll unterstützt. Insbesondere stimmte der Rat mit der Kommission darin überein, daß in Verfolgung des Ziels einer wirksamen und einheitlichen Anwendung internationaler Regeln zunächst geprüft werden sollte, welche der IMO-Entschlieûungen notwendig erschienen, um die Verkehrssicherheit der in die Gewässer der Gemeinschaft einlaufenden Schiffe gleich welcher Flagge zu verbessern, und daß die Anwendung dieser Regeln obligatorisch gemacht werden sollte.

Die Statistik der Massengutschiffsunfälle zeigte in den ersten Jahren nach der Veröffentlichung der Mitteilung der Kommission zur Sicherheit im Seeverkehr zwar einen leichten Rückgang, in der Zeit von 1990 bis 1998 sind aber dennoch insgesamt

¹ KOM(93) 66 endg.

² Bericht des UK Secretary of State for Transport an das Parlament des Vereinigten Königreichs vom Dezember 1995.

³ ABl. C 271 vom 7.10.1993, S. 1.

131 Schiffe verlorengegangen, und der damit verbundene Verlust an Menschenleben belief sich auf 731⁴.

2. Die anhaltend hohe Verlustquote bei Massengutschiffen und die Erkenntnisse über die möglichen Ursachen dieser Verluste veranlaßten die internationale Schifffahrtswelt, in erster Linie Maßnahmen zur Verbesserung der baulichen Festigkeit dieser Schiffe zu treffen, wobei man sich vor allem auf die Sicherung und Verstärkung des Schiffskörpers und seiner Bauelemente konzentrierte. Anhang 1 vermittelt einen Überblick über diese, auf internationaler Ebene angenommenen und umgesetzten baulichen Sicherheitsnormen.
3. Der nach der Veröffentlichung der Mitteilung von 1993 andauernde, alarmierende Trend bei den Verlusten von Massengutschiffen veranlasste die Europäische Kommission, im Rahmen der Hafenstaatkontrolle eine Anzahl von Maßnahmen vorzuschlagen, um die auf internationaler Ebene laufenden Bestrebungen zur Verbesserung der Sicherheit von Massengutschiffen zu unterstützen. Eine Beschreibung dieser Maßnahmen findet sich in Anhang 2.
4. Die Forschungsarbeit der Internationalen Vereinigung der Klassifizierungsgesellschaften (International Association of Classification Societies - IACS) zur Untersuchung konstruktionsbedingter Verluste von Massengutschiffen führte zur Identifizierung von Konstruktionsmängeln und Instandhaltungsproblemen als möglicherweise mitverantwortlichen Faktoren. Insbesondere Korrosion und Risse der Verbandteile innerhalb der Laderäume scheinen an vielen dieser Unfälle ursächlich beteiligt gewesen zu sein. Die Ergebnisse der IACS-Forschungen deuten aber auch auf andere Faktoren, die zu dem konstruktionsbedingten Versagen des Schiffskörpers beigetragen haben können, vor allem auf übermäßige Spannungsbelastung des Schiffskörpers infolge unsachgemäßer Beladung oder mechanische Beschädigung von Verbandteilen im Laderaum beim Löschen der Ladung.

Eine offensichtliche Bestätigung der Bedeutung des Beitrags der Lade- und Löschpraktiken zu Massengutschiffsunfällen findet sich in der von der internationalen Vereinigung der Eigner von Trockenfrachtern (International Association of dry cargo shipowners - INTERCARGO) durchgeführten Untersuchung der Ursachen solcher Unfälle in der Zeit von 1990 bis 1997⁵. In dieser Studie wurde festgestellt, daß mehr als die Hälfte der insgesamt zu beklagenden Verluste an Menschenleben (377) bei Untergängen eingetreten sind, die nicht in Verbindung mit schlechten Wetterbedingungen gebracht werden konnten. Zudem waren 227 der insgesamt 377 Todesfälle bei Untergängen zu verzeichnen, bei denen Wassereinbrüche und Versagen der Rumpfbleche als Hauptursache angegeben waren. Die anderen 150 Todesopfer gab es bei einer Anzahl von Fällen plötzlichen Verschwindens, deren Ursache überhaupt nicht festgestellt werden konnte. Besonders diese letzteren Fälle plötzlichen Verschwindens werfen die Frage auf, ob einige dieser Verluste möglicherweise letztlich auf Fehler bei der Be- und Entladung der Schiffe zurückzuführen sind.

5. Die Auswirkungen des Ladens und Löschens fester Massengüter, die bereits als wichtiger Faktor mit erheblichen Rückwirkungen auf die bauliche Sicherheit der diese Ladegüter transportierenden Schiffe erkannt wurden, dürfen in diesem Zusammenhang

⁴ Intercargo (Hrsg.): Bulk carrier casualty report - Analysis of vessel losses and fatalities 1998, mit Daten für 1990-1998.

⁵ Intercargo (Hrsg.), September 1998: Bulk carrier casualty report - Analysis of total loss and fatality statistics 1990-1997.

nicht vernachlässigt werden. Die bei fehlerhaftem Laden oder Löschen von Massengütern auftretenden Risiken liegen hauptsächlich in übermäßigen Spannungenkräften, deren potenziell schädigende Wirkung zunächst unbemerkt bleibt, sich aber verstärken kann, wenn das Schiff auf seiner Fahrt den dynamischen Kräften des Seegangs ausgesetzt ist.

In einigen Fällen zeigen sich die Folgen der Überbelastung der Schiffsverbandteile beim Ladevorgang sofort, wie in dem bekannten, dramatischen Fall der 'Trade Daring', eines 145 000 tdw großen Massengutschiffs, das wegen versehentlicher Überladung eines seiner Laderäume während der Beladung an einem Massengutterminal auseinanderbrach - mit dem Ergebnis, daß der Liegeplatz an dieser Umschlagsanlage mehrere Wochen lang blockiert war. Als Ursache des Überladens wird ein Kommunikationsfehler angenommen⁶.

Im Laufe der Jahre sind diese Kräfte, die die Sicherheit eines Schiffs im Laufe seiner langen, rauen Dienstzeit gefährden können, näher erforscht worden, und zugleich sind auf internationaler Ebene eine Anzahl Initiativen gestartet worden, die - um zu verhindern, daß Fehler beim Laden und Löschen von Massengütern weiterhin zu der hohen Zahl von Verlusten von Massengutschiffen beitragen - bei dem wichtigen Problem der angemessenen Verfahren für die Abstimmung zwischen Schiff und Hafen ansetzen.

6. Die IMO hat die spezifische Bedeutung der Schnittstelle zwischen Schiff und Hafen im Zusammenhang mit der Sicherheit des Ladebetriebs bei Massengütern durch Verabschiedung der 1996er Änderungen des Kapitels VI des SOLAS-Übereinkommens ausdrücklich anerkannt. In diesen Änderungen, die mit Wirkung vom 1. Juli 1998 in Kraft getreten sind, sind eine Reihe grundlegender Vorschriften für das Laden, Löschen und Stauen von Massengütern niedergelegt.

Die Regeln des SOLAS-Übereinkommens enthalten jedoch keine Detailbestimmungen zur Intensivierung des Informationsaustauschs und der Zusammenarbeit zwischen Schiff und Umschlagsanlage - z.B. durch Festlegung von Verantwortlichkeiten und Verfahrensweisen, um sicherzustellen, daß das Laden und Löschen von Massengütern unter Wahrung angemessener sicherer Bedingungen erfolgt. Die einschlägigen SOLAS-Regeln verweisen lediglich in einer Reihe von Fußnoten auf den nicht obligatorischen Code für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen (BLU-Code), der detailliertere Bestimmungen enthält und als Leitlinie für die beteiligten Parteien dienen soll.

In Anbetracht der international anerkannten Bedeutung dieses Codes zur Verbesserung der Sicherheit von Massengutschiffen hat die 20. IMO-Versammlung bei dessen Verabschiedung⁷ die Regierungen der Vertragsstaaten dringend aufgefordert, den BLU-Code so schnell wie möglich umzusetzen. Die Regierungen der Staaten, in deren Hoheitsgebiet sich Massengut-Umschlagsanlagen befinden, wurden von der Versammlung außerdem aufgefordert, entsprechende Hafenordnungen einzuführen, um den im BLU-Code und in der zuvor ergangenen IMO-Entschließung A.797(19) enthaltenen Empfehlungen zur Sicherheit von Massengutschiffen Rechtskraft zu verleihen.

⁶ ICHCA Safety Panel, Broschüre Nr. 13: "The Loading and Unloading of Solid Bulk Cargoes".

⁷ IMO-Entschließung A.862(20) vom 27. November 1997.

Mit der letztgenannten Entschlieung hatte die IMO-Versammlung im November 1995 die Regierungen der Vertragsstaaten, die Klassifizierungsgesellschaften, Schiffseigner, Reeder, Kapitäne und Betreiber von Umschlagsanlagen aufgefordert, in Erwartung der von der IACS zu entwickelnden Vorschriften für die Untersuchung und Instandhaltung von Massengutschiffen Sofortmaßnahmen gemäß den im Anhang der Entschlieung dargelegten Leitlinien zu treffen. Mit den im Anhang zu der Entschlieung A.797(19) geforderten Maßnahmen sind alle in der Verantwortungskette mitwirkenden Parteien angesprochen.

Angesprochen ist zunchst die Zuständigkeit der - unabhängig oder im Rahmen regionaler Zusammenarbeit handelnden - Behörden der Hafenstaaten für die Sicherheitsfragen, die sich aus der Arbeit der Umschlags- und Stauereibetriebe, der Hafenbehrden und der im Dienst der Hafenstaatskontrolle tätigen Beamten ergeben. Sodann werden die Flaggenstaaten aufgefordert, die Sicherheit der unter ihrer Flagge fahrenden Massengutschiffe zu gewährleisten. Und schließlich werden auch die Schiffseigner und Klassifizierungsgesellschaften ermahnt, ihrer Rolle bei der Verbesserung der Sicherheit von Massengutschiffen gerecht zu werden.

7. Die Notwendigkeit, zur Erhöhung der Sicherheit und Seetüchtigkeit von Massengutschiffen die Lade- und Löschverfahren zu verbessern, wird nicht nur innerhalb der IMO erkannt und anerkannt. Auch andere internationale Organisationen mit legitimem Interesse an Fragen der Sicherheit des Betriebs von Massengutschiffen haben in letzter Zeit einzeln oder in Zusammenarbeit eine Reihe von Initiativen entwickelt, um das Bewußtsein aller am Transport von Massengütern über See Beteiligten für diese Probleme zu wecken. Alle diese Initiativen zielen darauf ab, die Aufmerksamkeit auf die Bedeutung richtiger Be- und Entladung für die Baugefgesicherheit von Massengutschiffen zu lenken.
8. Angesichts dieser Entwicklungen auf internationaler Ebene gab die Kommission 1998 eine Studie in Auftrag, in der die an den Massengut-Umschlagsanlagen in der Gemeinschaft praktizierten Verfahren vor dem Hintergrund der einschlägigen internationalen Empfehlungen über die Abstimmung zwischen Schiff und Hafen untersucht werden sollten⁸. Die Ergebnisse dieser Studie lassen klar erkennen, daß die Verfahren der Zusammenarbeit und Kommunikation zwischen den Massengutschiffen und den Umschlagsanlagen in den von ihnen angelaufenen europäischen Häfen verbesserungsbedürftig sind. Man ist der Ansicht, daß diese Verbesserung am besten durch eine Politik der Qualitätssicherung für die Umschlagsanlagen zu erreichen wäre.

In der Studie wurde festgestellt, daß die Lade- und Löschverfahren nach den bautechnisch- und wartungsbedingten Problemen die zweitwichtigste Gruppe der die Sicherheit von Massengutschiffen beeinträchtigenden Gefahrenquellen darstellen. Als die beiden wichtigsten Einzelprobleme innerhalb dieser Gruppe an den Umschlagsanlagen entstehender Risiken wurden überhöhte Laderaten und das Fehlen eines abgestimmten Lade- oder Löschplans identifiziert. Daneben bezeichnete die Studie die im Verlauf der Stauarbeiten verursachten Schäden als 'mittelschwere' Gefahren. Solche Stauschden sind offenbar zumeist mechanischer Natur, zurückzuführen auf mangelnde Sorgfalt beim Einsatz von Greifern, Schaufelladern und Presslufthmmern.

Aufgrund dieser Kategorisierung der Risikofaktoren wurde ein Fragebogen über die Lade- und Löschverfahren und -praktiken entwickelt und an alle größeren Massengutumschlagsbetriebe in Europa verschickt. Die Auswertung der Antworten ergab, daß die

Empfehlungen der IMO für die Arbeitsweise der Terminals, so wie sie im BLU-Code niedergelegt sind, von den europäischen Umschlagsanlagen nur in begrenztem Umfang befolgt werden.

Die Ergebnisse der Befragung zeigten, daß nur 37% der Umschlagsanlagen den bei ihnen anlegenden Schiffen die für die Anlage geltenden Verfahrensregeln aushändigen. Bei den Fragen nach der Verwendung eines vereinbarten und unterzeichneten Lade- oder Löschplans und einer gemeinsamen schiffs- und landseitigen Sicherheitsprüfliste lagen die positiven Antworten der Terminals bei 65 bzw. 37%. 74% der antwortenden Umschlagsbetriebe gaben an, Daten über die bei ihnen abgefertigten Schiffe vorzuhalten, aber nur in 34% aller Fälle haben diese Daten einen Einfluss auf die Entscheidung, ob ein Schiff an dem betreffenden Terminal angenommen werden kann oder nicht. Zum Teil ist dies durch die Tatsache erklärt, daß nur 57% der antwortenden Umschlagsbetriebe die Annahme der Schiffe von Sicherheits- oder Seetüchtigkeitskriterien abhängig machen und nur 45% von ihnen die Schiffe während ihres Aufenthalts inspizieren. Alle antwortenden Umschlagsbetriebe haben ein planmäßiges Wartungssystem für ihre Umschlagseinrichtungen, aber nur 20% dieser Betriebe haben der Studie zufolge ein Qualitätssicherungssystem eingeführt.

9. Ähnliche Ergebnisse erbrachte eine weltweite Umfrage zu den Verfahrenspraktiken der Umschlagsanlagen, die von einer branchenübergreifenden Arbeitsgruppe zu Fragen der Sicherheit von Massengutschiffen durchgeführt wurde⁹. Die Erkenntnisse dieser Studie beruhen auf der Auswertung von mehr als 1.000 Einzelberichten von Schiffen und Terminals über 450 Umschlagsanlagen in 50 Ländern, in Japan, Europa und Australien. Besonders beunruhigend ist, daß den Ergebnissen dieser Umfrage zufolge die Leistungen einiger westeuropäischer Umschlagsbetriebe im Vergleich zu manchen Terminals in den Entwicklungsländern eher dürftig erscheinen.

In 57% der Antworten wird von Schwierigkeiten mit den Umschlagsanlagen und ihren Vertretern berichtet. Die hauptsächlich erwähnten Probleme sind zu schnelle Beladung, Nichtbefolgung oder Nichtannahme des Ladeplans, Verwendung schweren Geräts zum Lösen festgesetzter Ladung sowie Kommunikations- und Verständigungsprobleme. In 22% der Fälle waren Schäden am Schiff entstanden - vor allem beim Entladen. In einigen wenigen Fällen weigerte sich die Umschlagsanlage, die Schäden anzuerkennen und vor dem Auslaufen des Schiffs zu reparieren. In 10% aller Fälle beklagten die Kapitäne Mängel in der Kommunikation und Abstimmung mit dem Umschlagsbetrieb.

In 5% der Fälle wurde der Ladeplan nicht angenommen. Dieser Prozentsatz mag vielleicht gering erscheinen, in dem Umfragebericht wird aber darauf hingewiesen, daß Massengutschiffe im allgemeinen mindestens 10 Häfen im Jahr anlaufen, so daß sie im Durchschnitt alle 2 Jahre mit einer solchen Situation konfrontiert sind - und das heißt zehnmal während der normalen Lebenszeit des Schiffs. Nun ist aber allgemein anerkannt, daß eine übermäßige Belastung des Schiffskörpers und seines Bauegefüges ein Faktor ist, der zu zahlreichen Massengutschiffsunfällen beigetragen hat, und daher sollte die Nichtannahme des Ladeplans als ernsthaftes Problem angesehen werden.

Aber auch wenn der Lade- bzw. Löschplan angenommen wurde, erfolgt in beunruhigenden 20% der Fälle das Be- oder Entladen des Schiffs unter weitgehender Mißachtung dieses Plans. Das Nautical Institute berichtete kürzlich im Rahmen seiner

⁹ 'Bulk carrier safety: the terminal survey and the ship/shore safety checklist', Vortrag von Kapt. Steen Stender Peterson, Stellv. Generalsekretär der BIMCO, auf der Konferenz über Sicherheit im Hafenumschlag '98 in Rotterdam am 24. Juni 1998.

Seeunfallberichte über einen speziellen Fall, bei dem die von der Umschlagsanlage effektiv praktizierte Laderate die im Ladeplan zwischen Schiff und Terminal vereinbarte Rate um 100-150% überstieg¹⁰.

Die internationale Umfrage kommt zu dem Schluß, daß viele dieser Probleme vermieden werden könnten, wenn dafür gesorgt wäre, daß die Betreiber der Umschlagsanlagen sich ihrer Mitverantwortung für die Sicherheit von Massengutschiffen bewußt werden. Als besonderes Problem erwähnt der Bericht einen allgemeinen Mangel an Kommunikation und manchmal auch an Verständigung zwischen Schiff, Agent, Charterer und Umschlagsbetrieb. Ein besserer Informationsaustausch vor Ankunft der Schiffe wird als Voraussetzung für eine Verbesserung dieser Situation bezeichnet.

10. Die Europäische Kommission hält flankierende Maßnahmen für erforderlich, um der alarmierenden Häufigkeit von Massengutschiffsverlusten entgegenzuwirken. So erscheint es angebracht, den auf internationaler Ebene beschlossenen Sicherheitsmaßnahmen durch eine ergänzende spezifische Gesetzgebung auf EU-Ebene zusätzlichen Nachdruck zu verleihen. Dabei sollten die Maßnahmen darauf angelegt sein, sämtliche Aspekte zu erfassen, die einen Einfluß auf den sicheren Betrieb von Massengutschiffen haben können.

Von den betrieblichen Aspekten, die sich auf die Sicherheit von Massengutschiffen auswirken können, verdient die Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen Schiff und Hafen besondere Aufmerksamkeit. In ihrem Grünbuch über Seehäfen und Seeverkehrs-Infrastruktur¹¹ hat die Kommission bereits auf die Notwendigkeit hingewiesen, sich speziell um diese Schnittstelle zu bemühen, deren Funktion ein wesentliches Element der Rolle ist, die die Häfen zur Stärkung der Sicherheit im Seeverkehr spielen.

In diesem Grünbuch verweist die Kommission auf die Bedeutung der Zusammenarbeit der Häfen bei der Umsetzung und Durchsetzung der internationalen und europäischen Rechtsvorschriften zur Sicherheit im Seeverkehr, die sich primär auf die Schiffe konzentrieren.

Daneben wird in diesem Dokument aber auch festgestellt, daß ein guter Teil der in den Häfen erbrachten Leistungen wie etwa der Ladungsumschlag eng mit der Sicherheit der Schiffe verbunden ist, während andererseits die fehlende Einheitlichkeit in der Anwendung der Sicherheitsregeln in den Häfen zu Wettbewerbsverzerrungen führen kann. Dieser Umstand wird von der Kommission als äußerst wichtig angesehen, und er ist auch bei der Erarbeitung dieses neuen Richtlinienvorschlags auf dem Gebiet der Sicherheit im Seeverkehr gebührend berücksichtigt worden.

11. Beim Start der Kampagne für Qualität in der Schifffahrt im November 1997 erklärte der für das Verkehrswesen zuständige Kommissar, daß Maßnahmen zur Verringerung der von unsachgemäßer Be- oder Entladung an den Umschlagsanlagen ausgehenden Gefahren für die Festigkeit von Massengutschiffen über die Durchsetzung der einschlägigen IMO-Codes derzeit geprüft würden und auf der Liste der anstehenden Arbeiten stünden¹².

Ausgehend von der Analyse der Sicherheitsprobleme von Massengutschiffen im allgemeinen und insbesondere der Auswirkungen der Lade- und Löschverfahren und aufgrund der Beurteilung der derzeit an den europäischen Umschlagsanlagen im Bereich

¹⁰ The Nautical Institute, International Marine Accident Reporting Scheme, Bericht Nr. 99003.

¹¹ KOM(97) 678 endg.

¹² Europe and Quality shipping, S. 27: 'The way ahead...'.

der Schnittstelle zwischen Schiff und Hafen geübten Praktiken führt diese Untersuchung zu dem Fazit, daß die IMO-Entschlüsse A.797(19) und A.862(20) die Grundlage bilden sollten für die Entwicklung eines gemeinschaftsrechtlichen Rahmens mit dem Ziel der Verbesserung der Sicherheit beim Be- und Entladen von Massengutschiffen in europäischen Häfen. Der geeignetste und wirkungsvollste Weg zum Erreichen dieses Ziels liegt offenbar darin, die wesentlichen Punkte dieser IMO-Empfehlungen in Übereinstimmung mit den in der Entschluß des Rates vom 8. Juni 1993 niedergelegten Kriterien durch einen Rechtsakt der Gemeinschaft obligatorisch zu machen.

ZWECK UND ANWENDUNGSBEREICH DER VORGESCHLAGENEN RICHTLINIE

12. Der Zweck der vorgeschlagenen Richtlinie besteht darin, für einen besseren Schutz der Sicherheit der Massengutschiffe zu sorgen, die zum Laden oder Löschen fester Massengüter Umschlagsanlagen in der Gemeinschaft anlaufen. Durch Festlegung der an die Eignung dieser Schiffe und Umschlagsanlagen zu stellenden Anforderungen und harmonisierte Verfahrensregeln für die Zusammenarbeit und den Informationsaustausch zwischen diesen Schiffen und Umschlagsanlagen soll sie dazu beitragen, die Gefahren einer übermäßigen Belastung der Verbandteile des Schiffskörpers und deren Beschädigung während des Be- oder Entladens zu verringern.

Der Richtlinienvorschlag zielt darauf ab, einen rechtlichen Rahmen zu schaffen, um die einschlägigen Bestimmungen des von der IMO mit ihrer Entschluß A.862(20) vom Dezember 1997 verabschiedeten Codes für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen (BLU-Code) innerhalb der Gemeinschaft auf harmonisierte Weise anzuwenden.

Außerdem soll dieser Vorschlag sicherzustellen, daß als zentrale Anforderungen die fünf im operativen Teil der IMO-Entschluß herausgestellten Hauptgrundsätze verwirklicht werden. In diesem operativen Teil wurden die Vertragsregierungen, in deren Hoheitsgebiet sich Umschlagsanlagen für feste Massengüter befinden, aufgefordert, Hafenordnungen einzuführen, die bewirken, daß

- (1) die Umschlagsanlagen verpflichtet sind, die einschlägigen IMO-Codes und -Empfehlungen für Zusammenarbeit zwischen Schiff und Hafen zu befolgen;
- (2) die Betreiber der Umschlagsanlagen verpflichtet sind, einen 'Vertreter der Umschlagsanlage' im Sinne von Abschnitt 1.6 des Anhangs zu der IMO-Entschluß A.797 (19) zu benennen;
- (3) der Kapitän zu allen Zeiten die Verantwortung für das sichere Be- und Entladen des Schiffes trägt, dessen Einzelheiten in Form eines vereinbarten Lade- oder Löschplans mit dem Betreiber der Umschlagsanlage abgestimmt sein sollten;
- (4) der Kapitän im Fall der Nichtbefolgung des vereinbarten Lade- oder Löschplans oder in jeder anderen, die Sicherheit des Schiffes gefährdenden Situation das Recht hat, die Einstellung der Lade- oder Löscharbeiten anzuordnen;
- (5) die Hafenbehörden das Recht haben, die Einstellung des Ladens oder Löschens fester Massengüter anzuordnen, wenn die Sicherheit des diese Güter befördernden Schiffes gefährdet ist.

13. Hinsichtlich der ersten dieser zentralen Anforderungen zielt der Richtlinienvorschlag darauf ab, diejenigen Bestimmungen der IMO-Codes und -Entschlieungen umzusetzen, in denen Fragen des Funktionierens der Schiff-Hafen-Schnittstelle angesprochen sind, die für die Einschränkung der Auswirkungen der Lade- und Löschvorgänge auf die bauliche Sicherheit der Massengutschiffe von Bedeutung sind. Besonders relevant sind in diesem Zusammenhang die vorerwähnte IMO-Entschlieung A.862(20) und teilweise auch die Bestimmungen der Entschlieung A.797(19).

Hier ist anzumerken, daß dieser Vorschlag nicht alle Bestimmungen des BLU-Code übernimmt. Tatsächlich sind einige Bestimmungen dieses Codes bereits aufgrund der SOLAS-Regel VI/7 obligatorisch und sollten daher nicht wiederholt werden, soweit dies nicht im Interesse einer harmonisierten Anwendung in der Gemeinschaft für notwendig erachtet wird.

Im folgenden werden einige der in dem Richtlinienvorschlag vorgesehenen obligatorischen Bestimmungen anhand der entsprechenden Abschnitte des BLU-Code näher betrachtet:

- Abschnitt 2: Eignung von Schiffen und Umschlagsanlagen

Bei der Erstellung der Liste der durch die Umschlagsanlagen zu prüfenden Anforderungen an die Eignung der Schiffe dienen die im BLU-Code unter Absatz 2.2 aufgeführten Bestimmungen als Vorlage. Diese Eignungskriterien betreffen u.a. die Größe der Ladeluken und deren Kennzeichnung, die Einsatzfähigkeit eines ggf. vorhandenen zugelassenen Beladungsrechners und aller sonstiger bordseitiger Ausrüstungen, die in gutem Zustand sein müssen, um das sichere Anlegen, Festmachen, Be- und Entladen des Schiffs zu gewährleisten.

Hinsichtlich der auf die Umschlagsanlagen anzuwendenden Eignungskriterien wurden die Bestimmungen der Absätze 2.3.1 - 2.3.4 und 5.3.3 des BLU-Code in den Vorschlag einbezogen. Die genannten Bestimmungen enthalten sehr allgemein gehaltene Kriterien für die Eignung von Umschlagsanlagen für das sichere Anlegen der Schiffe sowie für ihre Umschlagseinrichtungen und den Ausbildungsstand ihres Personals.

- Abschnitt 3: Verfahren zwischen Schiff und Land vor Ankunft des Schiffes

Die im BLU-Code enthaltenen Bestimmungen über den Informationsaustausch sind als Vorbedingung für die Vorbereitung und Ausarbeitung des Lade- oder Löschplans anzusehen, und daher greift dieser Vorschlag die wesentlichen Punkte der Absätze 3.2 und 3.3 des BLU-Code auf, in denen die Informationen aufgeführt sind, die sich Schiff und Umschlagsanlage gegenseitig liefern müssen.

Von entscheidender Bedeutung ist die Forderung, für eine wirkungsvolle Kommunikation zwischen Schiff und Umschlagsanlage zu sorgen, um u.a. sicherzustellen, daß das die Umschlagsanlage anlaufende Schiff über alle einschlägigen Vorschriften des Umschlagsbetriebs und der Hafenbehorden informiert ist.

Dieser wichtige Aspekt wird von der IMO anerkannt, und so findet sich in der Einleitung zum BLU-Code die Empfehlung, diese Vorschriften in Form von Terminal- und Hafen-Informationsbroschüren zu veröffentlichen, die Angaben der in Anhang 1 zum BLU-Code genannten Art enthalten sollten. Dementsprechend ist die in Zusammenarbeit mit den Hafenbehorden erfolgende Erstellung und Lieferung solcher Informationsbroschüren durch die Umschlagsbetriebe in diesen Richtlinienvorschlag als

eines der Kriterien für die Eignung der Terminals aufgenommen worden. Die Ausgabe dieser Informationen an die Massengutschiffe, die europäische Umschlagsanlagen anlaufen, soll ein klares Signal der Entschlossenheit der Gemeinschaft sein, die von der IMO zur Stärkung der Sicherheit beim Be- und Entladen von Massengutschiffen vorgegebenen Ziele zu beachten und zu fördern.

- Abschnitt 4: Verfahren zwischen Schiff und Umschlagsanlage vor dem Ladungs-umschlag

Die gemeinsame schiffs- und hafenseitige Sicherheitsprüfliste und der Lade- oder Lösplan erscheinen als wesentliche Elemente, um die Einhaltung der Verfahrensregeln für das Be- und Entladen der Schiffe zu gewährleisten.

Die gemeinsame Sicherheitsprüfliste soll der Verbesserung der Kommunikation und Abstimmung zwischen Schiff und Umschlagsanlage dienen. Im Lade- und Lösplan werden die Bedingungen und Verfahren festgelegt, die zu beachten sind, um ein sicheres Be- oder Entladen der Massengutschiffe zu gewährleisten.

Wegen der Bedeutung dieser beiden Dokumente sind in diesem Vorschlag klare Verfahrensregeln für die Zusammenarbeit zwischen Schiff und Umschlagsanlage bei ihrer Erstellung und bei der Überwachung ihrer Befolgung vorgesehen.

- Abschnitt 5 und 6: Das Be- und Entladen und der Umgang mit Ballast

Der Vorschlag übernimmt die in den genannten Abschnitten des BLU-Code spezifizierten Pflichten von Schiff und Umschlagsanlage, die diese während des Umschlags zu erfüllen haben, um sicherzustellen, daß die im Lade- bzw. Lösplan vereinbarten Verfahren in allen Phasen des Lade- oder Löschvorgangs eingehalten werden.

14. Die zweite Hauptforderung, die nach Benennung eines Vertreters des Umschlagsbetriebs, ist in den Vorschlag als eine der grundlegenden Kriterien für die Eignung von Umschlagsanlagen einbezogen worden. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, daß die SOLAS-Regel VI/7 zwar nicht ausdrücklich die Benennung eines 'Vertreters der Umschlagsanlage' vorschreibt, andererseits aber auf einen solchen Vertreter der Umschlagsanlage bezug nimmt und dessen Aufgaben im Zusammenhang mit der Vereinbarung und Einhaltung des Lade- oder Lösplans darlegt.
15. Der dritte Hauptgrundsatz der IMO-EntschlieÙung, wonach der Kapitän zu allen Zeiten die Verantwortung für das sichere Be- und Entladen des Schiffes trägt, ist in dem vorliegenden Richtlinien-vorschlag ausdrücklich festgeschrieben. In der SOLAS-Regel VI/7 über das Laden, Löschen und Stauen von Massengut erscheinen die meisten Bestimmungen als gemeinsame Verantwortlichkeiten von Kapitän und Vertreter der Umschlagsanlage.

Durch Aufnahme einer Bestimmung über die Gesamtverantwortlichkeit des Kapitäns für die Sicherheit der Umschlagarbeiten wird mit der vorgeschlagenen Richtlinie ein geeigneter rechtlicher Rahmen geschaffen für die Durchsetzung der mehr ins einzelne gehenden Bestimmungen der SOLAS-Regel VI/7 und des vierten Hauptgrundsatzes der IMO-EntschlieÙung A.862(20), demzufolge der Kapitän im Fall der Nichtbefolgung des vereinbarten Lade- oder Lösplans oder in jeder anderen, die Sicherheit des Schiffes gefährdenden Situation das Recht haben soll, die Einstellung (oder Unterbrechung) der Lade- oder Löscharbeiten anzuordnen.

16. Schließlich ist in dem Vorschlag vorgesehen, daß auch die zuständigen Behörden das Recht haben sollen, das Laden oder Löschen von Massengütern anzuhalten, wenn die Sicherheit des diese Güter befördernden Schiffs gefährdet ist, womit auch der fünfte Hauptgrundsatz des operativen Teils der IMO-Entschließung A.862(20) in den vorgeschlagenen Text einbezogen wird. Der Zweck dieser Bestimmung liegt darin, einen Rahmen für die Klärung von Streitigkeiten zwischen dem Kapitän und dem Vertreter der Umschlagsanlage zu schaffen, bei denen es um eine angebliche Gefährdung der Schiffssicherheit durch die Lade- und Löscharbeiten geht.

In diesem Zusammenhang befasst sich die vorgeschlagene Richtlinie auch mit Fällen, in denen beim Laden oder Löschen Schäden am Schiff entstanden sind, die möglicherweise dessen Sicherheit beeinträchtigen könnten. Der geeignetste Weg zur Behandlung solcher Fälle liegt in der Einschaltung der Hafenstaatkontrollbehörden. Diese sollten in Konsultation mit den Behörden des Flaggenstaats oder der von diesem anerkannten Organisation das Ausmaß des Schadens feststellen und entscheiden, ob die Reparatur sofort zu erfolgen hat oder aufgeschoben werden kann. Es ist vorgesehen, daß die Hafenstaatkontrollbehörden in den Mitgliedstaaten eine von der EU anerkannte Organisation beauftragen können, den Schaden zu besichtigen und der Kontrollbehörde über notwendige sofortige Reparaturen oder sonstige Maßnahmen zu berichten.

17. Neben diesem Kern zentraler Vorschriften, die sämtlich auf der IMO-Entschließung A.862(20) beruhen, sind in dem Richtlinienvorschlag eine Reihe ebenso wichtiger begleitender Maßnahmen vorgesehen, die eine wirkungsvolle Umsetzung und Überwachung dieser Vorschriften gewährleisten sollen.

Eine erste der in diesem Vorschlag vorgesehenen begleitenden Maßnahmen ist die Einführung eines Qualitätsmanagementsystems für Umschlagsanlagen. Die Einführung eines solchen Systems soll dafür sorgen, daß das Management und der Betrieb der Anlagen - insbesondere die Verfahren für den Informationsaustausch und die Zusammenarbeit mit den Schiffen - nach festgelegten Qualitätskriterien geplant, durchgeführt und regelmäßig überprüft und so ein gleichbleibend hohes Qualitätsniveau gewahrt wird. Das gleiche gilt für die von den Umschlagsanlagen ausgeführten Lade- und Löscharbeiten.

Mit dem vorgeschlagenen obligatorischen Qualitätsmanagementsystem für Umschlagsanlagen soll zudem ein vollwertiges Gegenstück zu dem internationalen System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (International Safety Management - ISM) geschaffen werden, das für Massengutschiffe nach Kapitel IX des SOLAS-Übereinkommens seit dem 1. Juli 1998 bindend vorgeschrieben ist. Abgesehen davon soll dieser Vorschlag bewirken, daß an Bord wie an Land die gleiche Verpflichtung zur Einhaltung international vereinbarter Grundsätze des Sicherheits- und Qualitätsmanagements herrscht. Schließlich soll er den Umschlagsanlagen in der Gemeinschaft ein international anerkanntes Qualitätsimage verschaffen und dazu beitragen, den Sicherheitsgedanken in der Branche zu stärken.

Eine weitere, in diesen Vorschlag aufgenommene begleitende Maßnahme zielt darauf ab, der internationalen Schifffahrtswelt ein positives Signal zu geben, daß die EU entschlossen ist, die auf internationaler Ebene laufenden Bestrebungen zur Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Schiff und Hafen beim Laden und Löschen von Massengütern aktiv zu unterstützen. In diesem Sinne ist vorgesehen, der IMO die Verabschiedung der vorgeschlagenen Richtlinie durch den Rat und das Europäische Parlament als Rechtsakt der Gemeinschaft zu notifizieren. Die IMO hatte bei der

Annahme ihrer Entschließung A.797(19) die Behörden der Hafenstaaten - gleich ob sie unabhängig oder in regionaler Zusammenarbeit handeln - aufgefordert, der Organisation zu bestätigen, daß die Massengut-Umschlagsanlagen die IMO-Codes und -Empfehlungen für die Zusammenarbeit zwischen Schiff und Land anwenden. Die offizielle Unterrichtung der IMO über die Verabschiedung des vorgeschlagenen Rechtsakts der Gemeinschaft wäre eine angemessene Antwort auf diese Aufforderung.

Schließlich enthält der Vorschlag auch Bestimmungen über die Überwachung der aufgestellten Verfahrensregeln und die entsprechende Berichterstattung. Um die Durchführung der vorgesehenen harmonisierten Verfahren wirksam verfolgen und ihre sicherheitsfördernde Wirkung einschätzen zu können, ist in dem Vorschlag ein System der Überwachung durch die Mitgliedstaaten vorgesehen, das u.a. auch unregelmäßige Besichtigungen der Lade- und Löscharbeiten an den Umschlagsanlagen einschließt. Der Vorschlag sieht ferner vor, daß die Mitgliedstaaten der Kommission in zweijähriger Folge über die Ergebnisse ihrer Überwachungstätigkeit berichten sollen.

Der Anwendungsbereich der vorgeschlagenen Richtlinie umfaßt alle Massengutschiffe gleich welcher Flagge, soweit sie unter die SOLAS-Definition für diese Schiffe fallen, und alle Umschlagsanlagen innerhalb der Gemeinschaft, die sie zum Laden oder Löschen fester Massengüter (außer Getreide) anlaufen.

BEGRÜNDUNG DES VORSCHLAGS EINER RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

18. a) Welche Ziele im Sinne der Aufgaben der Gemeinschaft werden mit dem Vorschlag verfolgt, und inwieweit betrifft das Problem die Gemeinschaft (z.B. wie viele Mitgliedstaaten sind betroffen, und welche Lösung galt bisher)?

Im Vertrag ist die Schaffung einer gemeinsamen Verkehrspolitik vorgesehen. Zu den zur Realisierung einer solchen Politik durchzuführenden Aktionen gehören gemäß Artikel 80 Absatz 2 (in Verbindung mit Artikel 71 Absatz 1 Buchstabe c) auch Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Seeverkehrs.

In diesem Rahmen zielt die geplante Maßnahme in erster Linie darauf ab, die wesentlichen Grundsätze und Bestimmungen der IMO-Empfehlungen über die Sicherheit der zur Beförderung fester Massengüter eingesetzten Schiffe und das sichere Be- und Entladen dieser Schiffe innerhalb der Gemeinschaft auf harmonisierte Weise umzusetzen. Eine harmonisierte Umsetzung dieser nicht bindenden internationalen Bestimmungen auf Gemeinschaftsebene ist erforderlich, um sicherzustellen, daß das Laden und Löschen an europäischen Umschlagsanlagen so erfolgt, daß eine zusätzliche Gefährdung der baulichen Sicherheit der betroffenen Massengutschiffe vermieden wird. Sie ist auch erforderlich, um zu verhindern, daß die Anwendung unterschiedlicher Anforderungen an die Sicherheit von Schiffen und Umschlagsanlagen zu einer Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Umschlagsanlagen um das Laden und Löschen fester Massengüter führt.

Obwohl die den Massengut-Umschlagsanlagen aufzuerlegenden Verpflichtungen nicht alle Mitgliedstaaten umfassen, da einige weder Küste noch Seehäfen besitzen, betrifft die vorgeschlagene Richtlinie doch alle Mitgliedstaaten, und zwar insofern, als sie alle Massengutschiffe haben können, die unter ihrer Flagge fahren.

19. b) Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten zuständig?

Es handelt sich um eine gemeinsame Zuständigkeit der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten.

20. c) Welche Lösung ist unter Berücksichtigung der Ressourcen der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten als die wirksamste anzusehen?

In Anbetracht der Binnenmarktdimension des Seeverkehrs erscheint eine Regelung auf Gemeinschaftsebene als einzig möglicher Weg, um dafür zu sorgen, daß in den europäischen Häfen ein gleich hohes Niveau an Sicherheit beim Be- und Entladen von Massengutschiffen gewährleistet ist, und zugleich der Gefahr einer Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Umschlagsanlagen infolge abweichender Verfahrensregeln für das sichere Laden und Löschen von Massengütern entgegenzuwirken.

21. d) Worin besteht der zusätzliche Nutzen der geplanten Gemeinschaftsaktion, und was wäre der Preis eines Nichttätigwerdens?

Die Gemeinschaft hat großes Interesse daran, sicherzustellen, daß das Be- und Entladen von Massengutschiffen an den innerhalb der Gemeinschaft betriebenen Umschlagsanlagen sicher und unter angemessenen Bedingungen erfolgt. Eine harmonisierte Regelung ist erforderlich, um zu verhindern, daß beim Umschlag Fehler auftreten, die die Baugefügesicherheit dieser Schiffe beeinträchtigen und möglicherweise zum Verlust der Schiffe und ihrer Besatzungen beitragen können.

Es bestehen internationale Vereinbarungen über geeignete Grundsätze und Verfahren zur Verbesserung der Sicherheit beim Be- und Entladen von Massengutschiffen. Da diese Grundsätze und Verfahren jedoch nicht bindend sind, kann ihre Umsetzung in der Gemeinschaft nur durch Schaffung eines durchsetzbaren und harmonisierten gemeinschaftsrechtlichen Rahmens gewährleistet werden.

Der Preis eines Nichttätigwerdens läge vor allem darin, daß die Zahl der Verluste von Schiffen dieses Typs und ihrer Besatzungen unannehmbar hoch bliebe. Außerdem wäre es bei weiterem Fehlen harmonisierter Kriterien für die Eignung von Massengutschiffen zum Laden oder Löschen von Massengütern nicht zu verhindern, daß unterklassige und überaltete Tonnage aus Fahrtgebieten mit strengeren Sicherheitsvorschriften nach Europa abwandert.

Ferner könnte ein Nichttätigwerden als Folge der Anwendung unterschiedlich strenger Sicherheitsvorschriften und -verfahren für das Laden und Löschen von Massengütern zu einer Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Umschlagsanlagen führen.

Schließlich bliebe bei Nichttätigwerden das Problem ungelöst, das sich für Massengutschiffe ergibt, wenn Umschlagsanlagen den zur Vermeidung einer übermäßigen Belastung der Schiffsverbandteile oder ihrer Beschädigung während der Umschlagsarbeiten erstellten Lade- oder Löschanplan ablehnen oder nicht einhalten.

22. e) Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft? (Empfehlung, finanzielle Unterstützung, Rechtsvorschriften, gegenseitige Anerkennung)

Da die international vereinbarten Verfahren und Grundsätze für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen nicht obligatorisch sind, sind sie zum Schutz der

strukturellen Sicherheit der die Massengut-Umschlagsanlagen in der Gemeinschaft anlaufenden Schiffe nur schwer durchsetzbar. Hinzukommt, daß eine fehlende oder stark unterschiedliche Anwendung dieser internationalen Empfehlungen in den Mitgliedstaaten zu einer Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Umschlagsanlagen führen könnte. Es ist daher unerlässlich, für eine harmonisierte und obligatorische Umsetzung dieser international vereinbarten Empfehlungen zu sorgen, und zwar in Form einer Richtlinie oder einer Verordnung.

23. f) Ist eine einheitliche Gesetzgebung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie, die allgemeine Ziele vorgibt und den Mitgliedstaaten die Einzelheiten der Umsetzung überläßt?

Gemäß dem Grundsatz der Subsidiarität wird eine Richtlinie ausreichen, die auf Gemeinschaftsebene einheitliche Regeln aufstellt, die eine harmonisierte Durchführung und Durchsetzung der international vereinbarten Verfahren und Grundsätze für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen gewährleisten, es dabei aber den einzelnen Mitgliedstaaten überläßt zu entscheiden, welche Umsetzungsinstrumente im Rahmen ihrer internen Rechtssysteme am besten geeignet sind.

INHALT DER VORGESCHLAGENEN RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

24. Die vorgeschlagene Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten, sicherzustellen, daß die im operativen Teil der IMO-Entschließung A.862(20) aufgestellten fünf Hauptgrundsätze für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen von den in ihrem Hoheitsgebiet bestehenden Massengut-Umschlagsanlagen eingehalten werden.

Zu diesem Zweck sind in der Richtlinie eine Reihe von Anforderungen an die Eignung von Massengutschiffen für das Laden oder Löschen von Massengütern aufgeführt.

Die Umschlaganlagen müssen sich davon überzeugen, daß die an ihren Liegeplätzen zum Laden oder Löschen von Massengütern anlegenden Massengutschiffe diesen Eignungskriterien genügen.

Für die Umschlagsanlagen ihrerseits ist in der vorgeschlagenen Richtlinie vorgeschrieben, daß sie den im BLU-Code niedgelegten Eignungskriterien für Umschlagsanlagen genügen und eine für das Be- und Entladen der an der Umschlagsanlage anlegenden Massengutschiffe verantwortliche Person als Vertreter der Umschlagsanlage benennen. Außerdem sollen die Umschlagsanlagen für die bei ihnen anlegenden Massengutschiffe Informationsbroschüren bereithalten, die alle erforderlichen Angaben enthalten, um den Umschlag an der betreffenden Anlage zu erleichtern. Schließlich sollen die Umschlagsanlagen ein auf der international anerkannten Normenreihe ISO 9000 beruhendes Qualitätsmanagementsystem einführen und unterhalten.

Im BLU-Code und in gewissem Umfang auch im SOLAS-Übereinkommen sind die Zuständigkeiten und Pflichten der Kapitäne von Massengutschiffen und der Vertreter der Umschlagsanlagen im einzelnen dargestellt. Die vorgeschlagene Richtlinie gruppiert diese Verantwortlichkeiten im Hinblick auf deren harmonisierte Anwendung innerhalb der Gemeinschaft. Sie bezeichnet auch die vom Kapitän und vom Vertreter der Umschlagsanlage vor und während der Umschlagarbeiten einzuhaltenden Verfahren, gestützt auf die Bestimmungen des BLU-Code und unter besonderer Betonung der

Notwendigkeit einer guten Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen Schiff und Umschlagsanlage.

Im BLU-Code ist auch ein Eingreifen einer zuständigen Behörde vorgesehen, falls die Umschlagarbeiten zu Situationen führen, die die Sicherheit des Schiffs gefährden könnten. Dieser Grundsatz ist in die vorgeschlagene Richtlinie übernommen worden, die zugleich aber auch klarstellt, daß die primäre Verantwortlichkeit für die sichere Be- und Entladung eines Schiffs weiterhin beim Kapitän liegen soll. Der Richtlinien-vorschlag sieht daher vor, das Eingreifen der zuständigen Behörden auf Fälle zu beschränken, in denen sich der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage untereinander nicht auf Maßnahmen zur Behebung einer durch die Lade- oder Löscharbeiten verursachten und möglicherweise sicherheitsgefährdenden Situation einigen können.

Für Fälle, in denen ein Schiff sicherheitsgefährdende Schäden an seinen baulichen Verbänden erlitten hat, ist in der vorgeschlagenen Richtlinie jedoch vorgesehen, daß die Hafenstaatkontrollbehörden eingreifen müssen, um in enger Konsultation mit der Verwaltung des Flaggenstaats oder der in deren Namen handelnden anerkannten Organisation über die Notwendigkeit von Reparaturen zu entscheiden. Wenn nötig oder wünschenswert, dürfen sich die hafenstaatlichen Behörden bei der Entscheidung über die Notwendigkeit und Dringlichkeit der Reparatur solcher Schäden auf das Fachwissen einer von der EU anerkannten Organisation stützen.

In der vorgeschlagenen Richtlinie ist ferner vorgesehen, daß die Mitgliedstaaten die Durchführung der in der Richtlinie enthaltenen Bestimmungen beobachten und der Kommission hierüber Bericht erstatten sollen, um diese in die Lage zu versetzen, diese Informationen zu sammeln und zu verarbeiten, um die Umsetzung der Richtlinie zu bewerten.

Außerdem ist in dem Richtlinien-vorschlag vorgesehen, der IMO die Verabschiedung der Richtlinie zu notifizieren. Dies entspricht der IMO-Entschliebung A.797(19), in der die Vertragsstaaten aufgefordert wurden, der IMO zu bestätigen, daß die Massengut-Umschlagsanlagen die IMO-Codes und -Empfehlungen zur Zusammenarbeit zwischen Schiff und Land anwenden und einhalten.

BESONDERE ERWÄGUNGEN

Zu Artikel 1

Dieser Artikel erläutert den Zweck der Richtlinie: es geht darum, übermäßige Belastungen und Beschädigungen der Verbandteile von Massengutschiffen durch unsachgemäßes Be- oder Entladen zu vermeiden und dadurch zur Erhaltung der baulichen Sicherheit dieser Schiffe beizutragen. Dieses Ziel ist zu erreichen durch Schaffung harmonisierter Verfahrensregeln für die Zusammenarbeit und Kommunikation zwischen den Massengutschiffen und den Umschlagsanlagen und durch Festlegung von Eignungskriterien für diese Schiffe und Umschlagsanlagen.

Es ist nicht Zweck dieser Richtlinie, Haftungsfragen zu klären. Im Zusammenhang mit den Umschlagsvorgängen auftretende Haftungsfragen sollten im Kontext der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften oder der zwischen dem Schifffahrtsunternehmen und dem Betreiber der Umschlagsanlage getroffenen vertraglichen Vereinbarungen behandelt werden.

Zu Artikel 2

In diesem Artikel wird der Geltungsbereich der Richtlinie festgelegt. Er umfaßt alle Massengutschiffe, die Umschlagsanlagen in Häfen der Gemeinschaft anlaufen, um feste Massengüter zu laden oder zu löschen. Es liegt auf der Hand, daß die vorgeschlagene Richtlinie für alle diese Schiffe gelten muß - unabhängig von der Flagge, unter der sie fahren - denn nur so kann die vorgesehene Regelung wirksam und unter Beachtung des Prinzips der Gleichbehandlung umgesetzt werden. Dies gilt sowohl aus der Sicht des Wettbewerbs als auch im Hinblick auf die angestrebte Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr. Die für die Massengutschiffe geltenden Bestimmungen dieser Richtlinie stützen sich auf die Vorschriften des SOLAS-Übereinkommens und die Grundsätze des BLU-Code. Das SOLAS-Übereinkommen von 1974 ist von den seefahrenden Staaten der Welt weitgehend ratifiziert worden, und jedes Massengutsschiff muß die am 1. Juli 1998 in Kraft getretenen Bestimmungen der SOLAS-Regel VI/7 erfüllen. Die Bestimmungen des BLU-Code ihrerseits repräsentieren die international vereinbarten Grundsätze und Verfahrensregeln für das sichere Be- und Entladen von Massengutsschiffen; diese Sammlung anerkannter Sicherheitspraktiken ist von der internationalen Schifffahrtswelt mit der Verabschiedung der IMO-Entschließung A.862(20) im November 1997 gutgeheißen worden. In dieser Entschließung wurden die Regierungen der Vertragsstaaten nicht nur dringend aufgefordert, die Bestimmungen des BLU-Codes umzusetzen, sie wurden auch aufgefordert, geeignete Rechtsvorschriften einzuführen, um sicherzustellen, daß die wesentlichen Grundsätze dieser wichtigen Entschließung durchgesetzt werden können.

Wie bereits im Zusammenhang mit den besonderen Erwägungen zu der Definition des Begriffs 'Massengutsschiff' in Artikel 2 dargelegt, beschränkt sich der Geltungsbereich der Richtlinie auf reine Massengutsschiffe, schließt also Stückgutfrachter, die in ihren Laderäumen gelegentlich eine oder mehrere Schüttgutladungen befördern mögen, nicht ein.

Die Einbeziehung aller Massengutsschiffe in den Geltungsbereich dieser Richtlinie führt zwangsläufig dazu, daß auch alle Umschlagsanlagen zu erfassen sind, die diese Schiffe zum Laden oder Löschen fester Massengüter anlaufen. Folglich sind sämtliche in der Gemeinschaft bestehenden Umschlagsanlagen aller Art einbezogen, gleich ob es sich um ortsfeste, schwimmende oder bewegliche Einrichtungen handelt.

Hier ist anzumerken, daß in den internationalen Rahmenbestimmungen für die sichere Be- und Entladung von Massengutsschiffen keine Begrenzung hinsichtlich der Größe der Massengutsschiffe oder der Umschlagsanlagen vorgesehen ist. Die Vorschriften der SOLAS-Regel VI/7 gelten für alle Schiffe, deren Einsatz zur Beförderung bestimmter Ladungen wegen der spezifischen Gefahren dieser Ladungen für Schiff und Besatzung besondere Vorkehrungen erfordert. Auch die in Kapitel IX des SOLAS-Übereinkommens für die Zwecke der Einführung des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) gegebene Definition des Begriffs 'Massengutsschiff' enthält keinerlei Hinweis auf eine größenmäßige Begrenzung der einzubeziehenden Schiffe. Daraus folgt, daß seit dem 1. Juli 1998 alle Massengutsschiffe, die nach Bauart und Nutzung unter die im SOLAS-Übereinkommen enthaltene Definition des Begriffs 'Massengutsschiff' fallen, unabhängig von ihrer Größe den ISM-Code einhalten müssen.

Auch im ISM-Code selbst wird im Zusammenhang mit der Festlegung seines Geltungsbereichs keine Unterscheidung hinsichtlich der Größe der Schifffahrtsunternehmen gemacht. In der Präambel zum ISM-Code wird ausdrücklich anerkannt, daß es keine zwei gleichartigen Schiffseigner oder Reedereien gibt, und daß die Schiffe unter sehr unterschiedlichen Bedingungen betrieben werden - weshalb der ISM-Code auf allgemeinen Grundsätzen und Zielen beruht.

Daraus folgt, daß der ISM-Code für alle Schiffahrtsgesellschaften gilt, unabhängig von der Zahl oder der Art der von ihnen betriebenen Schiffe.

In ähnlicher Weise geht es auch im BLU-Code um allgemeine Grundsätze und Verfahrensregeln für die sichere Be- und Entladung von Massengutschiffen, weshalb bei der Umschreibung seines Geltungsbereichs weder für die Umschlagsanlagen noch für die Massengutschiffe irgendwelche größenmäßigen Beschränkungen eingeführt werden. Die Kommission ist der Ansicht, daß dieser international verfolgte Ansatz voll gerechtfertigt ist, und daß im Interesse der Sicherheit und auch aus Wettbewerbsgründen eine zweigleisige Regelung, bei der gewisse Klassen von Massengutschiffen oder Umschlagsanlagen allein aufgrund von Größenkriterien vom Geltungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen wären, vermieden werden sollte.

Zu Artikel 3

In diesem Artikel sind die Schlüsselbegriffe der vorgeschlagenen Richtlinie definiert. Die Verfasser bemühen sich um möglichst weitgehende Übereinstimmung mit den in internationalen Rechtsakten wie dem SOLAS-Übereinkommen von 1974 und in den geltenden Rechtsvorschriften der Gemeinschaft zur Sicherheit im Seeverkehr enthaltenen Begriffsbestimmungen.

Definition (1): zur Wahrung der Übereinstimmung mit bereits geltenden Rechtsvorschriften der Gemeinschaft wird zur Definition des Begriffs 'internationale Übereinkommen' die in der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle gegebene Begriffsbestimmung übernommen.

Definition (2): hier wird das SOLAS-Übereinkommen von 1974 näher bezeichnet.

Definition (3): der Begriff 'BLU-Code' bezieht sich auf die im Anhang der IMO-Entschließung A.862(20) enthaltenen Verfahrensregeln für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen (Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers). Die Kurzbezeichnung 'BLU-Code' wird aus praktischen Gründen verwendet: sie erleichtert die Bezugnahme auf diesen Code und ist zudem identisch mit dem Titel der IMO-Veröffentlichung mit den Bestimmungen des Codes. Dabei steht das Akronym 'BLU' für 'Bulk Loading/Unloading'.

Definition (4): die Definition des Begriffs 'Massengutschiff' entspricht der des SOLAS-Übereinkommens. Da diese Definition einigen Raum für abweichende Auslegungen läßt, wurde auf der SOLAS-Konferenz von 1997 mit Entschließung Nr. 6 eine harmonisierte Interpretation verabschiedet. Darin ist klargestellt, welche konstruktiven Merkmale die Laderäume aufweisen und wie sie angeordnet sein müssen, damit das Schiff unter die Definition eines Massengutschiffs fällt. Mit der Übernahme dieses IMO-Ansatzes für die Zwecke dieser Richtlinie wird der Anwendungsbereich der Richtlinie auf reine Massengutschiffe beschränkt, d.h. auf Frachtschiffe, die für den Zweck der Beförderung fester Massengüter in loser Schüttung konstruiert, gebaut und betrieben werden. Mit dieser Definition sind Stückgutfrachter, die gelegentlich in einem oder mehreren ihrer Laderäume eine Schüttgutladung befördern mögen, automatisch ausgeschlossen.

Definition (5): die Begriffe 'Massengüter in loser Schüttung' oder 'festes Massengut' folgen der im SOLAS-Übereinkommen definierten und im BLU-Code verwendeten Terminologie. Getreide ist vom Geltungsbereich dieser Definition ausgeschlossen, da der BLU-Code ausdrücklich nicht für das Laden und Löschen von Getreide gilt. Die Behandlung von Getreide unterliegt einem anderen IMO-Instrument, dem internationalen Code für die sichere Beförderung von Schüttgetreide (International Grain Code).

Definition (6): die Definition des Begriffs 'Getreide' bezieht sich auf die entsprechende SOLAS-Definition, womit klargestellt ist, daß der für die Zwecke dieser Richtlinie geltende Ausschluß

von Getreide nicht nur Weizen, Mais, Hafer, Roggen, Gerste usw. umfaßt, sondern auch Hülsenfrüchte und Saatgut einschließlich veredelter Formen, soweit diese sich ähnlich wie Getreide im natürlichen Zustand verhalten.

Definition (7): die Definition des Begriffs 'Umschlagsanlage' ist so weit wie möglich angelegt, um alle Anlagen einzuschließen, die zum Be- oder Entladen von Massengutschiffen im Sinne der Definition (4) benutzt werden können. Damit soll verhindert werden, daß es zu einer Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Umschlagsanlagen kommt, weil einige von ihnen vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen sind. Der Wortlaut dieser Begriffsbestimmung beruht weitgehend auf dem im Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Hafenauffanganlagen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände¹³ zur Definition des Begriffs 'Hafenauffanganlagen' verfolgten Ansatz.

Definition (8): der Wortlaut der Definition des Begriffs 'Betreiber der Umschlagsanlage' beruht weitgehend auf dem in der Verordnung des Rates (EG) Nr. 3051/95 über Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs bei Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen zur Definition des Begriffs 'Gesellschaft' verfolgten Ansatz. Dieser Ansatz wurde gewählt, um sicherzustellen, daß der Betreiber der Umschlagsanlage in gleicher Weise definiert ist wie das Schiffsverkehrsunternehmen, das Massengutschiffe betreibt.

Definition (9): die Definition des 'Vertreters der Umschlagsanlage' beruht weitgehend auf der Beschreibung des Vertreters der Umschlagsanlage in Regel VI/7 Absatz 1 des SOLAS-Übereinkommens von 1974. Gemeinsam mit dem Kapitän des zu be- oder entladenden Massengutschiffs hat der Vertreter der Umschlagsanlage entscheidenden Einfluß auf den sicheren Ablauf der Umschlagsarbeiten.

Definition (10): die Definition des Begriffs 'Kapitän' stützt sich auf die entsprechende Definition im BLU-Code, mit geringfügigen redaktionellen Anpassungen an die im Rahmen dieses Richtlinienvorschlages verwendete Terminologie.

Definition (11): die Definition des Begriffs 'anerkannte Organisation' ist identisch mit der Definition, die in der Richtlinie 94/57/EG des Rates über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden niedergelegt ist.

Definition (12): die Definition des Begriffs 'Verwaltung des Flaggenstaats' entspricht der in der Verordnung des Rates (EG) Nr. 3051/95 niedergelegten Definition, jedoch entsprechend angepaßt, um zu berücksichtigen, daß diese Verwaltung in dieser Richtlinie speziell im Hinblick auf die unter ihrer Flagge fahrenden Massengutschiffe angesprochen ist.

Definition (13): die 'Hafenstaatkontrollbehörde' ist die Behörde, die in dem betreffenden Mitgliedstaat ermächtigt ist, die in den Bestimmungen der Richtlinie 95/21/EG des Rates über die Hafenstaatkontrolle festgelegten Kontrollfunktionen auszuüben.

Definition (14): eine Definition des Begriffs 'zuständige Behörde' ist notwendig, um dem Umstand Rechnung zu tragen, daß die Mitgliedstaaten die Frage, welche Behörde innerhalb ihrer internen Verwaltungsstruktur am besten geeignet ist, die Kontrollbestimmungen dieser Richtlinie durchzuführen, unterschiedlich entscheiden können. Der im BLU-Code verwendete Begriff 'Hafenbehörde' erscheint für die Zwecke dieser Richtlinie ungeeignet, da er zu Verwechslungen mit einer Behörde führen könnte, die einen Hafen betreibt und somit ein wirtschaftliches Interesse am Massengutumschlag in diesem Hafen haben könnte.

¹³ KOM(1998) 452 endgültig vom 17.7.1998.

Die zuständige Behörde sollte völlig unabhängig vom wirtschaftlichen Betrieb einer solchen Umschlagsanlage sein, um zu gewährleisten, daß ihr Eingreifen in Streitfällen zwischen der Umschlagsanlage und dem Schiff über Fragen des sicheren Ladens und Löschens von Massengütern unparteiisch erfolgt.

Nach der vorgeschlagenen Richtlinie besteht die zentrale Rolle der zuständigen Behörde darin, sicherzustellen, daß die in dieser Richtlinie niedergelegten Grundsätze und Verfahrensregeln für das sichere Laden und Löschen an den Umschlagsanlagen durchgeführt und eingehalten werden. Die Hafenstaatkontrollbehörde sollte nur in Fällen eingreifen, in denen die Verbandteile während des Be- oder Entladens beschädigt wurden, oder wenn Mängel gemäß der Definition der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle gemeldet wurden. Keine der Bestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie hindert aber die Mitgliedstaaten daran, die in dieser Richtlinie für die zuständige Behörde vorgesehenen Aufgaben ihrer Hafenstaatkontrollbehörde zu übertragen.

Definition (15): zur Definition der 'Angaben über die Ladung' wird auf die im SOLAS-Übereinkommen von 1974 enthaltenen einschlägigen Vorschriften verwiesen.

Definition (16): zur Definition des 'Lade- oder Löschplans' wird auf den Plan verwiesen, der in der Regel VI/7.3 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 vorgeschrieben und nach dem in Anhang 2 des BLU-Code wiedergegebenen Muster zu erstellen ist.

Definition (17): die 'gemeinsame schiffs- und landseitige Sicherheits-Prüfliste' ist definiert als die Kontrollliste, die in Abschnitt 4 des BLU-Codes erwähnt und deren Format in Anhang 3 des BLU-Codes wiedergegeben ist.

Definition (18): der Begriff 'Erklärung über die Dichte fester Massengutladung' bezieht sich auf die Bestimmungen der Regel XII/10 des SOLAS-Übereinkommens von 1974. Diese Regel schreibt vor, daß der Verloader vor dem Laden von festem Massengut in ein Massengutschiff zusätzlich zu den in der SOLAS-Regel VI/2 geforderten Angaben über die Ladung eine Erklärung über die Dichte des zu ladenden Massenguts abgibt.

Zu Artikel 4

Artikel 4 enthält Bestimmungen über die Anforderungen an die Eignung von Massengutschiffen. Die für die Zwecke der vorgeschlagenen Richtlinie als relevant angesehenen, aus dem BLU-Code übernommenen Eignungskriterien für Massengutschiffe sind in Anhang I der Richtlinie aufgeführt.

Die Erfüllung dieser Eignungskriterien durch die Massengutschiffe erscheint als wesentliche Voraussetzung, um sicherzustellen, daß die Bauart und der Zustand des Schiffs, seiner Laderäume und aller anderen für das Laden oder Löschen der Ladung wichtigen Teile oder Ausrüstungen keine Gefahr für die Sicherheit dieser Vorgänge darstellen.

Artikel 4 schreibt daher vor, daß Massengutschiffe, die zum Laden oder Löschen von Massengütern Umschlagsanlagen in den Mitgliedstaaten anlaufen, von diesen Umschlagsanlagen auf die Erfüllung der in Anhang I aufgeführten Eignungskriterien überprüft werden.

Zu Artikel 5:

In diesem Artikel werden die Anforderungen an die Eignung von Umschlagsanlagen festgelegt, denen die in der Gemeinschaft betriebenen Anlagen genügen müssen. Diese Anforderungen beruhen auf den Bestimmungen der SOLAS-Regel VI/7 und des BLU-Code, ergänzt durch die Vorschrift, ein Qualitätssicherungssystem gemäß der einschlägigen ISO-Normenreihe 9000 zu entwickeln, einzuführen und zu unterhalten.

Die erste dieser Anforderungen an die Eignung von Umschlagsanlagen besteht darin, daß sie den entsprechenden Eignungskriterien des BLU-Code genügen müssen, die in Anhang II aufgeführt sind. Diese Kriterien besagen, daß nur solche Massengutschiffe angenommen werden dürfen, die an der Umschlagsanlage sicher anlegen und laden oder löschen können. Sie enthalten ferner die Bestimmung, daß das Umschlagsgerät in gutem Zustand gehalten und von qualifiziertem Personal bedient werden muß, und spezifische Anforderungen an die Genauigkeit der Vorrichtungen zum Wiegen der Ladung. Und schließlich befassen sich diese Kriterien auch mit dem Ausbildungsstand des Personals der Umschlagsanlagen und der Notwendigkeit, angemessene Ruhezeiten einzuhalten, um durch Übermüdung verursachte Unfälle zu vermeiden.

Hinsichtlich dieser letzteren Aspekte und der Auswirkungen, die sie auf die Sicherheit und Gesundheit der an den Umschlagsanlagen tätigen Arbeitnehmer haben, ist anzumerken, daß mehrere der von der Gemeinschaft auf dem sozialen Gebiet bereits beschlossenen Maßnahmen auch für den Bereich des Seeverkehrs sowie für die Beschäftigten der Umschlagsanlagen gelten.

Im Zusammenhang mit der im BLU-Code empfohlenen und in die vorgeschlagene Richtlinie einbezogenen Bereitstellung und Anwendung persönlicher Schutzausrüstungen ist insbesondere auf zwei Richtlinien des Rates zu verweisen. An erster Stelle steht hier die allgemeine Rahmenrichtlinie 89/391/EWG des Rates vom 12. Juni 1989 über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit¹⁴.

Im Kontext dieser Rahmenrichtlinie wurde eine spezielle Richtlinie über Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei Benutzung persönlicher Schutzausrüstungen durch Arbeitnehmer bei der Arbeit¹⁵ verabschiedet. In dieser dritten Einzelrichtlinie im Rahmen der Richtlinie 89/391/EWG sind die Bedingungen festgelegt, unter denen geeignete persönliche Schutzausrüstungen für die Arbeitnehmer bereitzustellen sind und dafür zu sorgen ist, daß diese Ausrüstungen den gemeinschaftsrechtlichen Sicherheits- und Gesundheitsbestimmungen entsprechen. Die Richtlinie 89/686/EWG des Rates vom 21. Dezember 1989 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für persönliche Schutzausrüstungen¹⁶ spezifiziert die grundlegenden Sicherheitsvorschriften, denen persönliche Schutzausrüstungen genügen müssen, um den Schutz der Gesundheit und die Sicherheit der Benutzer zu gewährleisten.

Zur Ausbildung und den Ruhezeiten der auf den Umschlagsanlagen tätigen Arbeitnehmer sind die folgenden der auf dem sozialen Gebiet verabschiedeten Maßnahmen der Gemeinschaft zu erwähnen: zunächst die bereits genannte Rahmenrichtlinie 89/391/EWG, in der die Grundsätze der Information und Ausbildung aufgestellt werden; sodann die Richtlinie 93/104/EG des Rates vom 23. November 1993 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung¹⁷, die Bestimmungen über tägliche Ruhezeiten, Pausen, wöchentliche Ruhezeiten, die höchstzulässige Wochenarbeitszeit, Nachtarbeit, Schichtarbeit, besondere Arbeitsformen sowie Sicherheit und Gesundheitsschutz enthält.

In Anbetracht der Tatsache, daß diese gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften bereits bestehen, ist die Kommission der Meinung, daß die Einhaltung der Empfehlungen des BLU-Code zur Ausbildung und zu den Ruhezeiten des Personals der Umschlagsanlagen gewährleistet werden kann, ohne daß es notwendig wäre, im Rahmen der vorgeschlagenen Richtlinie zusätzliche spezifische Maßnahmen vorzusehen.

¹⁴ ABl. L 183 vom 29.6.1989, S. 1.

¹⁵ Richtlinie 89/656/EWG des Rates vom 30. November 1989, ABl. L 393 vom 30.12.1989, S. 18.

¹⁶ ABl. L 399 vom 30.12.1989, S. 18.

¹⁷ ABl. L 307 vom 13.12.1993, S. 18.

Das zweite der in Artikel 5 genannt Kriterien für die Eignung von Umschlagsanlagen ergibt sich aus der Bestimmung, daß die Umschlagsanlagen für jedes der bei ihnen zum Laden oder Löschen fester Massengüter anlegenden Massengutschiffe einen ausdrücklich benannten Vertreter der Umschlagsanlage haben müssen. Hier ist anzumerken, daß das SOLAS-Übereinkommen zwar in Regel VI/7 auf einen Vertreter der Umschlagsanlage bezug nimmt, aber keine ausdrückliche Bestimmung enthält, wonach die Umschlagsanlage einen solchen Vertreter benennen muß. Wenn der operative Teil der IMO-Entschlieung A.862(20), mit der der BLU-Code angenommen wurde, die Regierungen der Vertragsstaaten auffordert, Rechtsvorschriften einzuführen, mit denen die Betreiber von Umschlagsanlagen verpflichtet werden, einen Vertreter der Umschlagsanlage zu benennen, so kann dies als eine Art Korrektur dieser Lücke im SOLAS-Übereinkommen angesehen werden. Durch Einbeziehung dieser Forderung als eines der Eignungskriterien für Umschlagsanlagen sorgt die Richtlinie dafür, daß der erwähnten Aufforderung der IMO-Versammlung zumindest innerhalb der Gemeinschaft entsprochen wird.

Angesichts der im BLU-Code aufgeführten Aufgaben und Verantwortlichkeiten des Vertreters der Umschlagsanlage ist es offensichtlich, daß dieser bei der Gewährleistung eines sicheren Ablaufs der Lade- und Löscharbeiten an der Umschlagsanlage eine entscheidende Rolle zu spielen hat. Zudem handelt er als Partner des Kapitäns bei der Vorbereitung, Aufstellung und Ausführung des Lade- oder Löschplans und hat außerdem während des gesamten Umschlagsvorgangs weitere Aufgaben zu erfüllen, deren Einzelheiten in Artikel 5 näher beschrieben sind.

Das dritte Eignungskriterium für Umschlagsanlagen besteht in der Vorschrift, Informationsbroschüren über die Anforderungen der Umschlagsanlage und der zuständigen Behörden zu erstellen, die u.a.-die in Anhang 1 des BLU-Code genannten Angaben über die Umschlagsanlage und den Hafen enthalten sollen. Diese Informationsbroschüren sind den Kapitänen der Massengutschiffe zur Verfügung zu stellen, die die Umschlagsanlagen zum Laden oder Löschen fester Massengüter anlaufen. Die Bestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie über die Ausarbeitung und Bereitstellung solcher Informationsbroschüren durch die Umschlagsanlagen sollen ein deutliches Signal setzen, daß die Gemeinschaft entschlossen ist, die Ziele der IMO zur Stärkung der Sicherheit beim Laden und Löschen fester Massengüter zu beachten und zu fördern.

Schließlich ist in Artikel 5 vorgeschrieben, daß die Umschlagsanlagen Qualitätsmanagementsysteme gemäß der ISO-Norm 9001:2000 entwickeln, einführen und unterhalten, die nach ISO-Norm 10011:1991 überprüft werden sollen. Diese Bestimmung geht zurück auf die Ergebnisse einer Studie, die 1998 im Auftrag der Kommission durchgeführt wurde und die ergeben hatte, daß nur 20% der auf eine Fragebogenaktion antwortenden Umschlagsanlagen bestätigten, ein Qualitätsmanagementsystem zu besitzen, und in der die Einführung eines Qualitätsmanagementsystems für alle Umschlagsanlagen als nützliche Maßnahme empfohlen wurde, um die angestrebte Harmonisierung der in der Umschlagsanlagen der EU praktizierten Verfahren zur sicheren Be- und Entladung von Massengutschiffen zu erreichen.

Die Einbeziehung dieses Eignungskriteriums in die Richtlinie soll bewirken, daß die Geschäftsführung und der Betrieb der Umschlagsanlagen und insbesondere die Verfahren für die Kommunikation und Zusammenarbeit mit den Massengutschiffen aufgrund spezifisch festgelegter Qualitätskriterien geplant, durchgeführt und regelmäßig überprüft werden und daß ein gleichmäßiges, ausreichend hohes Qualitätsniveau erreicht und beibehalten wird.

Darüber hinaus wird mit der in der vorgeschlagenen Richtlinie vorgesehenen Einführung und Unterhaltung von Qualitätsmanagementsystemen für Umschlagsanlagen ein vollwertiges Pendant zu dem Internationalen System für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs geschaffen, das nach Kapitel IX des SOLAS-Übereinkommens seit dem 1. Juli 1998 für Massengutschiffe verbindlich ist. Die Richtlinie soll sicherstellen, daß beiderseits eine

vergleichbar starke Verpflichtung zur Anwendung der international vereinbarten Grundsätze des Sicherheits- und Qualitätsmanagements herrscht - nicht nur an Bord der Massengutschiffe, sondern auch an Land, d.h. in den Umschlagsanlagen, die diese Schiffe zum Laden oder Löschen fester Massengüter anlaufen. Letztlich wird dies auch dazu beitragen, den Umschlagsanlagen in der Gemeinschaft eine international anerkannte Bestätigung ihres Qualitätsniveaus zu verschaffen und den Sicherheitsgedanken in diesem Wirtschaftszweig zu stärken.

Hier ist anzumerken, daß es in der Gemeinschaft der anerkannten Praxis entspricht, zur Qualitätssicherung bei innerhalb der EU im freien Verkehr gehandelten Gütern zertifizierte Qualitätssysteme einzusetzen.

Die ISO-Normenreihe 9000 besteht aus einer Anzahl einzelner, aber eng miteinander verbundener internationaler Normen für das Qualitätsmanagement, die entwickelt wurden, um die verschiedenen nationalen Normen zu harmonisieren und der wachsenden Bedeutung der Qualität als Faktor des Wirtschaftslebens gerecht zu werden. Es handelt sich nicht um spezifische Normen für bestimmte Wirtschaftszweige, Erzeugnisse oder Dienstleistungen, sondern um anerkannte universelle Indikatoren gleichbleibender Qualität. Die ISO-Reihe 9000 dient als Dach für mehrere getrennte Dokumente, in denen die Elemente der Erstellung oder Durchführung von Qualitätsmanagementsystemen dargestellt sind.

Die Erstellung des in dem Richtlinienvorschlag vorgesehenen Qualitätssicherungssystems soll nach der ISO-Norm 9001:2000 erfolgen. Diese dritte Fassung von ISO 9001, die im Jahr 2000 herauskommen wird, tritt an die Stelle der zweiten Fassung (ISO 9001:1994) die technisch überarbeitet wurde. Die neue ISO-Norm 9001:2000 wird auch die Bestimmungen der bisherigen ISO-Normen 9002:1994 und 9003:1994 einschließen, die mit der Veröffentlichung von ISO 9001:2000 zurückgezogen werden. Dies bedeutet, daß Umschlagsanlagen, die bisher mit ISO 9002:1994 und ISO 9003:1994 gearbeitet haben, in Zukunft ISO 9001:2000 anwenden können, indem sie deren Anwendungsbereich einengen und einige ihrer Anforderungen ausschließen. Hier ist auch anzumerken, daß die 2000er Fassung der ISO-Norm 9001 einen neuen Titel tragen wird, in dem der Begriff Qualitätssicherung nicht mehr erscheint. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, daß es bei den Anforderungen an das Qualitätsmanagementsystem nach ISO 9001:2000 nicht allein um die Qualitätssicherungsaspekte der Vorgabetreue von Produkten und/oder Dienstleistungen geht, sondern auch um den Nachweis der Fähigkeit einer Organisation, ihre Kunden zufrieden zu stellen.

Die ISO-Norm 10011 enthält grundlegende Regeln, Kriterien und Praktiken für die Prüfung von Qualitätssystemen. Sie bietet Leitlinien für die Einrichtung, Planung, Durchführung und Dokumentierung von Qualitätssystem-Audits und für die Überprüfung der Existenz und Anwendung bestimmter Elemente eines Qualitätssystems und der Fähigkeit des Systems, festgelegte Qualitätsziele zu erreichen. Diese Leitlinien sind allgemein genug gefasst, um auf die verschiedenartigsten Wirtschaftszweige und Organisationen anwendbar oder anpaßbar zu sein. Zu ihrer Umsetzung muß jede Organisation eigene spezifische Verfahren entwickeln.

Zu Artikel 6

In Artikel 6 sind die Aufgaben und Pflichten der Kapitäne und der Vertreter der Umschlagsanlagen dargelegt.

Im 1. Absatz sind die Verantwortlichkeiten des Kapitäns aufgeführt. Der erste Punkt ergibt sich aus dem dritten Hauptgrundsatz des operativen Teils der Entschliebung A.862(20), mit der die IMO-Versammlung den BLU-Code verabschiedet hat. Er besagt, daß der Kapitän allzeit für die sichere Be- und Entladung des unter seinem Befehl stehenden Massengutschiffs verantwortlich ist.

An zweiter Stelle ist bestimmt, daß der Kapitän der Umschlagsanlage frühzeitig vor der erwarteten Ankunftszeit des Schiffes an der Umschlagsanlage die in Anhang III der vorgeschlagenen Richtlinie aufgeführten Informationen liefern muß. Dieser Anhang enthält eine Zusammenstellung der Angaben, die der Kapitän der Umschlagsanlage nach dem BLU-Code zu liefern hat und die für die Zwecke dieser Richtlinie als relevant angesehen werden.

Drittens obliegt es dem Kapitän, sicherzustellen, daß er vor dem Beginn des Ladens fester Massengüter die Angaben über die Ladung und - soweit erforderlich - die Erklärung über die Dichte des Ladeguts erhält. Im Anhang IV sind schließlich die restlichen, im BLU-Code erwähnten Pflichten des Kapitäns aufgeführt, soweit sie für die Zwecke dieser Richtlinie wichtig erscheinen.

Absatz 2 befaßt sich mit den Pflichten des Vertreters der Umschlagsanlage. In ähnlicher Weise, wie der Kapitän der Umschlagsanlage die für die Planung und Vorbereitung der Umschlagsarbeiten relevanten Informationen liefern muß, ist der Vertreter der Umschlagsanlage dafür verantwortlich, dem Kapitän eines bei ihm anlegenden Massengutschiffs die Angaben zu liefern, die dieser benötigt, um den Lade- oder Löschanplan zu erstellen. Die zu liefernden Informationen sind in Anhang V dieser Richtlinie zusammengestellt. Diese Liste beruht auf den im BLU-Code enthaltenen Bestimmungen über den erforderlichen Informationsaustausch.

Die zweite Aufgabe des Vertreters der Umschlagsanlage besteht darin, sicherzustellen, daß der Kapitän die in einem als Ladungserklärung bezeichneten Formular enthaltenen Angaben erhalten hat.

Sodann ist der Vertreter der Umschlagsanlage verpflichtet, die Hafenstaatskontrollbehörden von allen Mängeln in Kenntnis zu setzen, die an Bord festgestellt wurden und das sichere Be- oder Entladen des Schiffes gefährden könnten. Diese Vorschrift stützt sich auf den Grundsatz, daß der Betreiber der Umschlagsanlage und damit auch dessen Vertreter ein legitimes Interesse an einem sicheren Betrieb des Schiffes hat, wie es in Anhang III Absatz 3 der Richtlinie 95/21/EG des Rates über die Hafenstaatskontrolle vorgesehen ist. In diesem Absatz 3 des Anhangs III der genannten Richtlinie heißt es, daß ein Bericht oder eine Beschwerde einer Person oder einer Organisation mit legitimem Interesse an dem sicheren Betrieb des Schiffes einen klaren Grund für eine erweiterte Inspektion gemäß Artikel 6 Absatz 3 der Hafenstaatskontrollrichtlinie liefert. Auf ähnliche Weise sind in Anhang III Absatz 9 der genannten Richtlinie auch Hinweise auf nicht sicher oder gemäß den IMO-Leitlinien erfolgende Umschlagsarbeiten als klarer Grund für eine erweiterte Inspektion erwähnt.

Zu diesen IMO-Leitlinien ist anzumerken, daß die IMO-Versammlung im Dezember 1997 auch die Entschließung A.866(20) über Leitlinien für die Schiffsbesatzungen und das Personal von Umschlagsanlagen für die Besichtigung von Massengutschiffen angenommen hat. In dieser Entschließung wird empfohlen, daß die Betreiber von Umschlagsanlagen die Laderäume, Lukenabdeckungen und Ballasttanks dieser Schiffe regelmäßig inspizieren, um eventuelle Schäden oder Mängel festzustellen. Gestützt auf diese IMO-Empfehlung in Verbindung mit den Bestimmungen der Hafenstaatskontrollrichtlinie über klare Gründe für erweiterte Inspektionen ist in der vorgeschlagenen Richtlinie vorgesehen, daß der Vertreter der Umschlagsanlage alle Mängel zu melden hat, die die Sicherheit des Lade- oder Löschbetriebs gefährden könnten.

Absatz 2 Buchstabe d) des Artikels 6 behandelt die sonstigen Verantwortlichkeiten des Vertreters der Umschlagsanlage, die in Anhang VI der Richtlinie aufgeführt sind. Diese Liste enthält die Bestimmungen des BLU-Codes über die Aufgaben des Vertreters der Umschlagsanlage, soweit sie für die Zwecke dieser Richtlinie relevant erscheinen.

Zu Artikel 7:

In Artikel 7 sind die Verfahrensregeln dargelegt, die Massengutschiffe und Umschlagsanlagen beim Be- und Entladen dieser Schiffe mit festen Massengütern beachten müssen. Dieser Artikel faßt die für diesen wichtigen Bereich relevanten Bestimmungen der SOLAS-Regel VI/7 und des BLU-Code zusammen. Die entscheidenden Elemente dieser Verfahrensregeln sind einerseits die Benutzung und Vereinbarung eines Lade- oder Löschplans sowie einer gemeinsamen schiffs- und landseitigen Sicherheitsprüfliste und andererseits die Schaffung einer wirkungsvollen Kommunikation zwischen Schiff und Umschlagsanlage für die gesamte Dauer des Umschlagsvorgangs.

Nach der SOLAS-Regel VI/7.3 müssen sich der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage vor Beginn der Umschlagsarbeiten auf einen Lade- oder Löschplan einigen, und das gleiche gilt für eventuelle spätere Änderungen dieses Plans. Für die Erstellung dieses Plans sollen sie das in Anhang 2 des BLU-Code wiedergegebene Muster verwenden. Der vereinbarte Plan soll während des gesamten Ablaufs der Lade- oder Löscharbeiten befolgt werden, und nach Abschluß der Arbeiten sollen der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage gemeinsam schriftlich bestätigen, daß die Arbeiten in Übereinstimmung mit dem vereinbarten Plan ausgeführt wurden. Um für den Fall einer Beschädigung oder eines Unfalls des Massengutschiffs während oder nach seiner Be- oder Entladung gesicherte Beweise vorliegen zu haben, ist in der Richtlinie ebenso wie im BLU-Code vorgesehen, daß dieser vereinbarte und unterzeichnete Lade- oder Löschplan bei der zuständigen Behörde zu hinterlegen ist.

Von ähnlicher Bedeutung ist die gemeinsame Sicherheitsprüfliste, die nach den Bestimmungen des BLU-Code vom Kapitän und dem Vertreter der Umschlagsanlage vor Beginn der Umschlagsarbeiten auszufüllen und von beiden zu unterzeichnen ist. Diese Sicherheitsprüfliste soll sicherstellen, daß zwischen dem Kapitän und dem Vertreter der Umschlagsanlage Klarheit besteht hinsichtlich der zu beachtenden Verfahrensregeln und daß die erforderlichen Vorkehrungen getroffen wurden, um zu gewährleisten, daß das Be- oder Entladen des Schiffs unter sicheren Bedingungen erfolgen kann.

Zu Artikel 8

In Artikel 8 sind die Aufgaben und Verantwortlichkeiten der zuständigen Behörden aufgeführt. In Übereinstimmung mit dem fünften Hauptgrundsatz des operativen Teils der IMO-Empfehlung A.868(20) soll Absatz 1 sicherstellen, daß die zuständigen Behörden das Recht haben, das Laden oder Löschen fester Massengüter zu verhindern oder anzuhalten, wenn Hinweise vorliegen, daß die Sicherheit des betroffenen Massengutschiffs durch das Be- oder Entladen gefährdet ist.

In Absatz 2 ist darüber hinaus ein Eingreifen der zuständigen Behörden für den Fall vorgesehen, daß sich der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage über die Anwendung der in Artikel 7 dargelegten Verfahrensregeln für die Zusammenarbeit zwischen Schiff und Umschlagsanlage nicht einigen können, diese Zusammenarbeit aber im Interesse der Sicherheit und des Schutzes der Meeresumwelt geboten ist.

Zu Artikel 9

In Artikel 9 sind die Verfahrensregeln festgelegt, die zu beachten sind, wenn das Schiff während des Be- oder Entladens Schäden erlitten hat. In Übereinstimmung mit den entsprechenden Bestimmungen des BLU-Code ist vorgesehen, daß der Vertreter der Umschlagsanlage solche Schäden dem Kapitän zu melden hat, und daß sie, soweit erforderlich, repariert werden müssen.

Hinsichtlich der Entscheidung über die Notwendigkeit solcher Reparaturen ist in Absatz 2 übereinstimmend mit den Bestimmungen des BLU-Code in allen Fällen, in denen der Schaden die bauliche Widerstandsfähigkeit oder die Wasserdichtigkeit des Schiffskörpers oder die Funktionsfähigkeit der technischen Ausrüstungen des Schiffs beeinträchtigen könnte, ein Eingreifen der Verwaltung des Flaggenstaats und der Hafenstaatskontrollbehörden vorgeschrieben. Die Hafenstaatskontrollbehörden müssen ihre Entscheidung in Konsultation mit der Verwaltung des Flaggenstaats oder der in deren Auftrag handelnden anerkannten Organisation treffen. Da eine wohlfundierte Beurteilung der Notwendigkeit der Instandsetzung baulicher Schäden möglicherweise erhebliche technische Fachkenntnisse erfordert, ist in Absatz 3 vorgesehen, daß sich die Hafenstaatskontrollbehörden zu diesem Zweck auf eine anerkannte Organisation stützen können.

Die in Artikel 9 festgelegten Verfahrensregeln dienen allein dem Zweck, sicherzustellen, daß im Fall der Beschädigung eines Massengutschiffs während des Be- oder Entladevorgangs alle notwendigen Vorkehrungen getroffen werden, um zu gewährleisten, daß das Schiff seetüchtig ist, bevor es den Hafen verläßt. Sie sind nicht darauf angelegt, Fragen der Haftung für die eingetretenen Schäden zu klären. Fragen dieser Art sind im Rahmen der jeweiligen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und der zwischen Schiff und Umschlagsanlage bestehenden vertraglichen Vereinbarungen zu behandeln.

Zu Artikel 10

Artikel 10 enthält Bestimmungen über die Überwachung der Umsetzung der Richtlinie und die entsprechende Berichterstattung. Er sieht vor, daß die Mitgliedstaaten die Umschlagsanlagen regelmäßig überwachen, um zu prüfen, ob sie die Vorschriften von Artikel 5 Absatz 1, Artikel 6 Absatz 2 und Artikel 7 einhalten, und daß sie zu diesem Zweck während des Ladens oder Löschens von Massengütern unangemeldete Besichtigungen durchführen.

Den Mitgliedstaaten wird auferlegt, der Kommission alle zwei Jahre über die Ergebnisse ihrer Überwachungstätigkeit zu berichten, und zwar jeweils innerhalb von 4 Monaten nach Ablauf des zweijährigen Berichtszeitraums.

Zu Artikel 11

In Artikel 11 geht es um die offizielle Anzeige der Verabschiedung der vorgeschlagenen Richtlinie an die IMO. Diese Notifizierung soll der internationalen Schifffahrtswelt ein Signal geben, daß die EU entschlossen ist, die auf internationaler Ebene im Bereich der sicheren Be- und Entladens von Massengutschiffen unternommenen Anstrengungen aktiv zu unterstützen.

Die IMO hat bei der Verabschiedung ihrer Entschliebung A.797(19) die - unabhängig oder in regionalem Verbund handelnden - Behörden der Hafenstaaten aufgefordert, der Organisation zu bestätigen, daß die das Laden und Löschen fester Massengüter betreibenden Umschlagsanlagen die Codes und Empfehlungen der IMO über die Zusammenarbeit zwischen Schiff und Landseite einhalten. Die Notifizierung der Verabschiedung dieser Richtlinie an die IMO sollte eine angemessene Reaktion auf diese Aufforderung darstellen.

Zu Artikel 12

Dieser Artikel betrifft die Einsetzung eines regulierenden Ausschusses und enthält auch einen Hinweis auf die in Artikel 5 des Ratsbeschlusses 1999/468/EG¹⁸ festgelegten Verfahrensregeln,

¹⁸ Beschluss des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse, ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

nach denen dieser Ausschuß tätig werden soll. Außerdem ist hier auch die für das Handeln des Rats gemäß Absatz 6 des genannten Artikels vorgesehene Frist festgelegt, und zwar auf drei Monate.

Zu Artikel 13

Dieser Artikel gibt der Kommission die Möglichkeit, diese Richtlinie und ihre Anhänge nach dem in Artikel 12 dargelegten Verfahren anzupassen, um spätere Änderungen von internationalen Übereinkommen und Codes, IMO-Entschliefungen und -Mitteilungen, ISO-Normen oder Rechtsakten der Gemeinschaft, die nach Verabschiedung dieser Richtlinie angenommen werden oder in Kraft treten, in diese Richtlinie einzubeziehen, soweit dies nicht zu einer Ausweitung ihres Anwendungsbereichs führt.

Ferner ist nach dem gleichen Verfahren auch der Erlaß von Durchführungsbestimmungen für die in der Richtlinie dargelegten Verfahrensregeln sowie deren Einbeziehung in Artikel 7 und die Anhänge vorgesehen, soweit dies nicht zu einer Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie führt.

Zu Artikel 14, 15, 16 und 17

Keine Anmerkungen.

Zu den Anhängen

Die sechs Anhänge zu dieser Richtlinie, die sich jeweils auf einen im Untertitel genannten Artikel beziehen, enthalten Zusammenfassungen der für die in dem betreffenden Artikel behandelten Fragen relevanten Bestimmungen des BLU-Code, soweit diese für die Zwecke der Richtlinie als bedeutend angesehen werden.

ANHANG 1

AUF INTERNATIONALER EBENE BESCHLOSSENE MASSNAHMEN AUF DEM GEBIET DER BAULICHEN SICHERHEIT VON MASSENGUTSCHIFFEN

Seit der 1993 erfolgten Veröffentlichung der Mitteilung der Kommission über eine gemeinsame Politik auf dem Gebiet der Sicherheit im Seeverkehr sind auf internationaler Ebene zum Thema der baulichen Sicherheit von Massengutschiffen eine Reihe wichtiger Initiativen ergangen, vor allem innerhalb der internationalen Seeschiffsfahrtsorganisation (International Maritime Organisation - IMO), aber auch seitens der internationalen Vereinigung der Klassifizierungsgesellschaften (International Association of Classification Societies - IACS). Zentrales Anliegen dieser Initiativen war insbesondere eine Verbesserung der Schwimmfähigkeit und der baulichen Festigkeit von Massengutschiffen mit dem Ziel, im Fall einer aus irgendeinem Grunde (Kollision, Leckschlagen des Schiffskörpers, Wassereinbruch durch die Ladelukenabdeckung usw.) eintretenden Flutung eines Laderaums das Sinken eines solchen Schiffs weniger wahrscheinlich zu machen.

Diese Initiativen haben zur Annahme einer Reihe von speziellen Sicherheitsvorschriften für Massengutschiffe geführt, die durch die 1997 erfolgte Verabschiedung eines neuen Kapitels XII des SOLAS-Übereinkommens über zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen für Massengutschiffe weltweit verbindlich geworden sind. Das neue Kapitel enthält Vorschriften über die Schwimmfähigkeit und die bauliche Festigkeit von Massengutschiffen, die das Sinken des Schiffs verhindern sollen, wenn es aus irgendeinem Grund einen Wassereinbruch erleidet. Bestehende Massengutschiffe, die den entsprechenden Anforderungen nicht genügen, müssen verstärkt werden - anderenfalls müssen sie entweder in den Lademengen des von ihnen beförderten Ladeguts eingeschränkt oder auf die Beförderung leichterer Ladegüter umgesetzt werden.

Bei einheitlicher und wirksamer Anwendung werden diese vom 1. Juli 1999 an nach und nach in Kraft tretenden, hauptsächlich baulichen Maßnahmen wesentlich zu einer Verringerung der Zahl der Massengutschiffsunfälle beitragen.

Dabei ist jedoch anzumerken, daß die für diese Maßnahmen vorgeschlagene Übergangsregelung für die rückwirkende Anwendung auf alle bestehenden und am Tage des Inkrafttretens über 10 Jahre alten Massengutschiffe fünf Jahre in Anspruch nehmen wird. Massengutschiffe, die am 1. Juli 1999 20 Jahre alt oder älter sind, müssen den neuen Vorschriften am Tage der ersten nach diesem Datum folgenden Zwischenbesichtigung oder Erneuerungsbesichtigung genügen, je nachdem, welche Besichtigung zuerst fällig ist. Massengutschiffe, die am 1. Juli 1999 zwischen 15 und 20 Jahre alt sind, müssen den Vorschriften am Tage der ersten nachfolgenden Erneuerungsbesichtigung genügen, spätestens jedoch am 1. Juli 2002. Weniger als 15 Jahre alte Massengutschiffe müssen den Vorschriften am Tage der ersten Erneuerungsbesichtigung entsprechen, die auf den Tag folgt, an dem das Schiff 15 Jahre alt wird, spätestens aber an dem Tag, an dem das Schiff 17 Jahre alt wird.

Die sehr aktive und wichtige Rolle, die die IACS bei der Erarbeitung und Annahme der vorerwähnten IMO-Maßnahmen gespielt hat, ist ausdrücklich anzuerkennen. Besonders die von der IACS beigesteuerte Analyse statistischer Daten über Massengutschiffsunfälle¹⁹ erwies sich als eine sehr nützliche Hilfe beim Identifizieren der Hauptprobleme und ihrer relativen Bedeutung. Die IACS-Studie zur Schwimmfähigkeit von Massengutschiffen ergab, daß bei Flutung des

¹⁹

Anhang zum MSC (Marine Safety Committee) Dokument 67/4/3 vom 1. Oktober 1996.

vordersten Laderaums das Querschott zwischen den beiden vordersten Laderäumen dem Druck der hin- und herschlagenden Mischung aus Wasser und Ladegut u.U. nicht standzuhalten vermag, besonders wenn die Laderäume des Schiffs in abwechselnder Reihenfolge mit Ladung hoher Dichte (z.B. Eisenerz) beladen sind. Wenn das Schott zwischen zwei benachbarten Laderäumen bricht, kann sich die Flutung schnell über die ganze Schiffslänge ausbreiten und das Schiff sinkt innerhalb weniger Minuten.

Die IACS schloß daraus, daß das Querschott zwischen den beiden vordersten Laderäumen und der Doppelboden des Schiffs an dieser Stelle die verwundbarsten Bereiche von Massengutschiffen sind. Sie schlug vor, daß diese Bereiche bei einer Sonderbesichtigung der Schiffe sorgfältig geprüft und wenn nötig verstärkt werden sollten.

Die Kommission ist der Ansicht, daß mit den kürzlich verabschiedeten und in Kapitel XII zusammengefaßten Ergänzungen des SOLAS-Übereinkommens das Problem der baulichen Sicherheit der in ihren Geltungsbereich fallenden Schiffe angemessen behandelt ist. Zusätzliche Maßnahmen der Gemeinschaft auf diesem speziellen Gebiet hält sie in diesem Stadium für nicht erforderlich, zumal die IMO die Frage der baulichen Sicherheit von Massengutschiffen anderer Typen als vordringliche Aufgabe in ihr Arbeitsprogramm aufgenommen hat.

Bei der IMO wird derzeit geprüft, ob zur Verbesserung der Sicherheit von Massengutschiffen weitere Maßnahmen erforderlich sind. Anlaß war die Veröffentlichung des Berichts über die vom Vereinigten Königreich und der Europäischen Kommission gemeinsam durchgeführte Untersuchung des Untergangs des Massengutschiffs 'Derbyshire', bei dem 1980 alle an Bord befindlichen Menschen den Tod fanden. Dieser Bericht, der dem Ausschuß für Sicherheit in der Seeschifffahrt (Maritime Safety Committee - MSC) der IMO im Mai 1998 vorgelegt wurde, enthält weitere Empfehlungen für die Auslegung und den Bau von Massengutschiffen. Bei den zur weiteren Erwägung gestellten Punkten geht es u.a. um die Festigkeit von Lukenabdeckungen und -sülle, Freibord- und Bughöhe, Restauftrieb des Vorschiffs, bauliche Maßnahmen zur Verringerung der Belastung von Lukenabdeckungen und Vorschiffsstrukturen und um den Zugang zum Vorschiff und Vordeck. Diese Fragen sollen u.a. im Rahmen eines formellen internationalen Projekts zur Bewertung der Sicherheit von Massengutschiffen behandelt werden.

Schließlich verweist die Kommission auf die Tatsache, daß die anerkannten Organisationen der EU in enger Konsultation gemäß Artikel 15 Absatz 1 der Ratsrichtlinie 94/57/EG sicherzustellen haben, daß diese baulichen Sicherheitsmaßnahmen an Bord der in der Gemeinschaft beheimateten Schiffe auf einheitliche Weise angewendet werden.

ANHANG 2

MASSNAHMEN DER EU IM RAHMEN DER HAFENSTAATKONTROLLE ALS MITTEL ZUR FÖRDERUNG DER UMSETZUNG DER INTERNATIONALEN SICHERHEITSVORSCHRIFTEN FÜR MASSENGUTSCHIFFE

Eine erste Initiative der Gemeinschaft mit Auswirkungen auf die Sicherheit von Massengutsschiffen war die im Juni 1995 verabschiedete Richtlinie des Rates über die Hafenstaatkontrolle, die am 1. Juli 1996 in Kraft getreten ist. In dieser Richtlinie erscheinen über 12 Jahre alte Massengutsschiffe als eine der Kategorien von Schiffen, die für eine erweiterte Besichtigung in Betracht kommen. Dies hat zur Folge, daß diese Schiffe - wenn sie zur Besichtigung im Rahmen der Hafenstaatkontrolle ausgewählt werden - einer intensiveren Untersuchung unterzogen werden. Allerdings kann diese Maßnahme nur als ein erster Schritt zur Verbesserung der Sicherheit von Massengutsschiffen angesehen werden, und wegen ihres reaktiven Charakters kann ihre abhelfende Wirkung erst bewertet werden, wenn nach Inkrafttreten der Richtlinie genügend Zeit verstrichen ist.

Hafenstaatkontrollstatistiken über die an Bord der besichtigten Schiffe gefundenen Mängel und die Gründe für das Festhalten von Schiffen zeigen, daß die bauliche Sicherheit von Massengutsschiffen in zunehmendem Maße Anlaß zu Beanstandungen und Abhilfemaßnahmen gegeben hat.

In zwei zur näheren Untersuchung dieser Entwicklung in den Jahren 1997 und 1998 im Auftrag der Kommission durchgeführten Studien über die Sicherheit von Massengutsschiffen ist nachgewiesen worden, daß eine gezieltere hafenstaatliche Kontrolle von Massengutsschiffen erforderlich ist, um nicht normgerechte und überalterte Massengutstonnage aus dem Verkehr von und nach europäischen Häfen zu drängen. Die Ergebnisse der 1998er Studie²⁰ haben klar gezeigt, daß verschärfte und speziell auf die bauliche Sicherheit von Massengutsschiffen gerichtete Aktionen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle sich als sehr wirksames Abschreckungsmittel erwiesen haben, um unterklassige Tonnage aus Fahrtgebieten fernzuhalten, in denen eine solche Politik verfolgt wird.

Als Beispiel verwies die Studie auf die strikten Praktiken, die von australischen Massengutsumschlagsanlagen entwickelt wurden, bei denen Überalterung und der beobachtete Zustand der Schiffe als Kriterien dienen, um unterklassige Tonnage abzuweisen. Diese strikte Haltung der Umschlagsbetriebe beruht offenbar auf kommerziellen Interessen. Die Politik der australischen Behörde für Sicherheit im Seeverkehr sieht im Rahmen der Hafenstaatkontrolle bei Massengutsschiffen, die australische Umschlagsanlagen anlaufen, eine Inspektionsquote von mindestens 60% vor. Diese Kontrollbesichtigungen umfassen u.a. eine Überprüfung des Baufüges und führen im Fall ernsthafter Mängel zum sofortigen Festhalten des Schiffs. Aus der anfänglich sehr großen Häufigkeit solcher Fälle ergaben sich Probleme für die australischen Umschlagsbetriebe, deren Umsatz in Gefahr geriet, wenn Schiffe an den Ladekais festgehalten wurden. Die Terminalbetreiber beschlossen daher als proaktive Maßnahme die Einführung von Eignungskriterien, und als Ergebnis ist festzustellen, daß australische Umschlagsanlagen deutlich seltener von unterklassigen Schiffen angelaufen werden. Die Unfallstatistik bessert sich, die Umschlagsleistungen werden stetiger und das Festhalten von Schiffen wird seltener.

Diese erfolgreiche Politik im Pazifik führte jedoch zu einer Verschiebung überalteter und unterklassiger Tonnage in atlantische Fahrtgebiete, d.h. auf die Routen zwischen Europa, Afrika

²⁰

Studie über die Sicherheit von Massengutsschiffen von Burness, Corlett & Partners, November 1998.

und Südamerika. Nachgewiesen wird dies in einer Analyse der Fahrtfolgen, die im Rahmen einer 1997 für die Kommission erstellten Studie²¹ durchgeführt wurde.

In Reaktion auf das Ergebnis dieser Studien haben die Dienststellen der Kommission dem Ausschuß für die Hafenstaatkontrolle der Pariser Vereinbarung (MOU) im Jahr 1998 den Vorschlag unterbreitet, im Zuge der Hafenstaatkontrolle eine gezielte Inspektionskampagne zur Prüfung der baulichen Festigkeit von Massengutschiffen der Kapklasse zu organisieren. Der Hafenstaatkontrollausschuß der Pariser Vereinbarung hat diesem Vorschlag zugestimmt und beschlossen, eine dreimonatige Kampagne dieser Art durchzuführen, und zwar vom 1. April bis zum 20. Juni 1999.

Die Ergebnisse dieser Inspektionskampagne werden derzeit von der im Rahmen der Pariser Vereinbarung gebildeten Arbeitsgruppe für Fragen der Sicherheit von Massengutschiffen ausgewertet. Vorläufige Ergebnisse lassen jedoch erkennen, daß von den insgesamt besichtigten 79 Schiffen 40 mindestens einen baulichen Mangel aufwiesen und daß 8 von ihnen wegen erheblicher baulicher Mängel festgehalten wurden.

²¹

'The safety of bulk carriers and possible legislative initiatives for the European Community', Studie von SPH Global, Juni 1997 (Vertrag Nr. D-B96-B2 7020-SIN 4921-ETU).

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Festlegung von Vorschriften und harmonisierten Verfahrensregeln
für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission¹,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³

gemäß dem Verfahren nach Artikel 251 EG-Vertrag.

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Hinblick auf die hohe Zahl von Schiffsunfällen mit Massengutschiffen und die damit verbundenen Verluste an Menschenleben müssen im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik weitere Maßnahmen getroffen werden, um die Sicherheit des Seeverkehrs zu stärken.
- (2) Untersuchungen der Ursachen von Massengutschiffsunfällen zeigen einerseits, daß Fehler beim Laden und Löschen fester Massengüter entweder durch übermäßige Belastung der Schiffsverbandteile oder durch mechanische Beschädigung tragender Elemente in den Laderäumen zu Verlusten von Massengutschiffen beitragen können; andererseits kann der Schutz der Sicherheit von Massengutschiffen durch gezielte Maßnahmen zur Verringerung der Gefahr baulicher Schäden und von Verlusten infolge unsachgemäßer Be- oder Entladung verbessert werden.
- (3) Auf internationaler Ebene hat die Versammlung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO in einer Reihe von Entschlüssen Empfehlungen zur Sicherheit von Massengutschiffen ausgesprochen, in denen die Schnittstelle zwischen Schiff und Hafen im allgemeinen und der Lade- und Löschbetrieb im besonderen angesprochen ist.
- (4) Mit der Entschlußung A.862(20) ihrer Versammlung hat die IMO einen Verhaltenscode für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen (BLU-Code) verabschiedet und die Regierungen der Vertragsstaaten dringend aufgefordert, diesen Code sobald wie

¹

²

³

...

...

...

möglich umzusetzen und der IMO alle Nichteinhaltungen anzuzeigen; mit der gleichen IMO-EntschlieÙung wurden die Regierungen, in deren Hoheitsgebiet sich Massengut-Umschlagsanlagen befinden, aufgefordert, Rechtsvorschriften einzuführen, die bewirken, daß einige für die Umsetzung dieses Codes entscheidende Hauptforderungen durchgesetzt werden können.

- (5) In Anbetracht des weltweiten Charakters der Massengutschifffahrt haben die Auswirkungen des Umschlagsbetriebs auf die Sicherheit der Massengutschiffe grenzübergreifende Rückwirkungen; da die einzelnen Mitgliedstaaten nicht in der Lage sind, angemessene und wirksame Maßnahmen zu treffen, erfolgt die Entwicklung von Aktionen zur Verhinderung des Verlusts von Massengutschiffen infolge unsachgemäÙer Lade- und Löschraktiken am besten auf Gemeinschaftsebene.
- (6) Ein Vorgehen auf Gemeinschaftsebene ist die wirksamste Art, harmonisierte Vorschriften und Verfahrensregeln zu schaffen, um die in der IMO-EntschlieÙung A.862(20) und in dem Code für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen niedergelegten Empfehlungen umzusetzen.
- (7) Im Hinblick auf das in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegte Subsidiaritätsprinzip ist eine Richtlinie das geeignete Rechtsinstrument, da sie den Rahmen für eine einheitliche und zwingende Anwendung der Vorschriften und Verfahrensregeln für die sichere Be- und Entladung von Massengutschiffen schafft, es den einzelnen Mitgliedstaaten aber überläÙt zu entscheiden, welche Umsetzungsinstrumente in Anbetracht ihrer internen Systeme am besten geeignet sind. Entsprechend dem VerhältnismäÙigkeitsprinzip beschränkt sich diese Richtlinie auf das zur Erreichung dieser Ziele notwendige MindestmaÙ.
- (8) Die Sicherheit von Massengutschiffen und ihrer Besatzungen läÙt sich verbessern durch Einschränkung der Gefahr von Fehlern beim Be- oder Entladen dieser Schiffe an den Massengut-Umschlagsanlagen; dies kann erfolgen durch Festlegung harmonisierter Verfahrensregeln für den Informationsaustausch und die Zusammenarbeit zwischen Schiff und Umschlagsanlage und Einführung von Eignungskriterien für Schiffe und Umschlagsanlagen.
- (9) Im Interesse der Erhöhung der Sicherheit von Massengutschiffen und zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen sollten die harmonisierten Verfahrensregeln ebenso wie die Eignungskriterien für alle Massengutschiffe gleich welcher Flagge und für alle Umschlagsanlagen in der Gemeinschaft gelten, die diese Schiffe zum Laden oder Löschen fester Massengüter anlaufen.
- (10) Massengutschiffe, die Umschlagsanlagen zum Laden oder Löschen fester Massengüter anlaufen, müssen für diesen Zweck geeignet sein; die Betreiber von Umschlagsanlagen sollten prüfen, ob die einkommenden Massengutschiffe den im BLU-Code niedergelegten und für sie relevanten Eignungskriterien entsprechen.
- (11) Auch die Umschlagsanlagen müssen für die Aufnahme und das Be- und Entladen der einkommenden Massengutschiffe geeignet sein; sie sollten daher den im BLU-Code niedergelegten Eignungskriterien entsprechen, soweit sich diese auf die Liegeplätze, die Ladungsumschlags- und -wägeeinrichtungen sowie auf den Ausbildungsstand und die Arbeitszeiten des Personals der Umschlagsanlage beziehen.
- (12) Im Interesse einer verbesserten Zusammenarbeit und Kommunikation mit dem Kapitän zu Fragen des Ladens und Löschens fester Massengüter sollten die Betreiber von

Umschlagsanlagen einen Vertreter der Umschlagsanlage benennen und den Kapitänen Informationsbroschüren zur Verfügung stellen, die Angaben über die gemäß den Bestimmungen des BLU-Codes im Hafen und an der Umschlagsanlage geltenden Vorschriften enthalten.

- (13) Durch Entwicklung, Einführung und laufende Unterhaltung eines Qualitätsmanagementsystems könnten die Umschlagsanlagen sicherstellen, daß die Planung und Realisierung der Zusammenarbeit und Kommunikation ebenso wie die der eigentlichen Lade- und Löscharbeiten in einem harmonisierten, international anerkannten und überprüfbaren Rahmen erfolgt; im Hinblick auf die internationale Anerkennung dieses Qualitätsmanagementsystems sollte es sich auf die von der Internationalen Organisation für Normung angenommene Normenreihe ISO 9000 stützen.
- (14) Um zu gewährleisten, daß die Lade- und Löscharbeiten zur Vermeidung einer möglichen Gefährdung der baulichen Sicherheit des Schiffs sorgfältig vorbereitet, vereinbart und durchgeführt werden, sollten die Aufgaben und Verantwortlichkeiten des Kapitäns und des Vertreters der Umschlagsanlage gemäß den einschlägigen Bestimmungen des SOLAS-Übereinkommens, der IMO-Versammlungs-EntschlieÙung A.862(20) und des BLU-Codes festgelegt werden; für den gleichen Zweck und aufgrund der gleichen internationalen Instrumente sollten auch die Verfahrensregeln für die Vorbereitung, Vereinbarung und Durchführung der Lade- und Löscharbeiten festgelegt werden.
- (15) Die Gemeinschaft hat ein allgemeines Interesse daran, Schiffe, die nicht den international anerkannten Normen entsprechen, davon abzuhalten, ihre Häfen anzulaufen, und daher sollte zu den Aufgaben des Vertreters der Umschlagsanlage u.a. die Pflicht gehören, die Hafenstaatskontrollbehörden über alle angeblichen Mängel an Bord eines Massengutschiffs zu informieren, die die Sicherheit des Be- oder Entladens beeinträchtigen könnten.
- (16) Es ist notwendig, daß die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten ermächtigt werden, die Lade- oder Löscharbeiten zu unterbinden oder anzuhalten, wenn Hinweise vorliegen, daß die Sicherheit von Schiff oder Besatzung durch diese Arbeiten gefährdet sein könnte; die genannten Behörden sollten im Interesse der Sicherheit von Schiff und Besatzung auch eingreifen, wenn sich der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage über die Anwendung dieser Verfahrensregeln nicht einigen können.
- (17) Es ist notwendig, Verfahrensregeln festzulegen, die sicherstellen, daß im Verlaufe des Be- oder Entladens eintretende Beschädigungen der Schiffe gemeldet und nötigenfalls repariert werden; in Fällen, in denen solche Schäden die Sicherheit oder Seetüchtigkeit des Schiffes beeinträchtigen könnten, sollte die Entscheidung über die Notwendigkeit und Dringlichkeit der Reparatur von den Hafenstaatskontrollbehörden in Konsultation mit der Verwaltung des Flaggenstaats getroffen werden; in Anbetracht der für diese Entscheidung erforderliche Sachkenntnis sollten die genannten Behörden das Recht haben, eine anerkannte Organisation zu beauftragen, den Schaden zu besichtigen und sie über die Notwendigkeit von Reparaturen zu beraten.
- (18) Die Durchsetzung dieser Richtlinie sollte in den Mitgliedstaaten durch Einführung eines Überwachungssystems unterstützt werden, das u.a. unangemeldete Inspektionen während der Lade- und Löscharbeiten umfassen sollte; die laufende Berichterstattung über die Ergebnisse dieser Überwachungsaktionen sollte wertvolle Informationen über die Wirksamkeit der in dieser Richtlinie niedergelegten Vorschriften und harmonisierten Verfahrensregeln liefern.

- (19) Die IMO hat in der Entschließung A.797(19) ihrer Versammlung über die Sicherheit von Schiffen, die feste Massengüter befördern, die Behörden der Hafenstaaten aufgefordert, ihr zu bestätigen, daß die Umschlagsanlagen für feste Massengüter die Codes und Empfehlungen der IMO zur Zusammenarbeit zwischen Schiff und Landseite einhalten. Die Notifizierung der Verabschiedung dieser Richtlinie an die IMO ist eine angemessene Reaktion auf diese Aufforderung und ein klares Signal an die internationale Schifffahrtswelt, daß die Gemeinschaft entschlossen ist, die auf internationaler Ebene unternommenen Anstrengungen zur Stärkung der Sicherheit beim Be- und Entladen von Massengutschiffen aktiv zu unterstützen.
- (20) Bei den Maßnahmen zur Umsetzung dieser Richtlinie handelt es sich um Maßnahmen allgemeiner Tragweite im Sinne von Artikel 2 Buchstabe b) des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁴; daher sollten sie nach dem in Artikel 5 des genannten Beschlusses vorgesehenen Regelungsverfahren erlassen werden.
- (21) Nach demselben Verfahren sollten gewisse Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie geändert werden können, um sie an internationale Instrumente anzupassen, die nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie oder dem für die Durchführung der in dieser Richtlinie dargelegten Verfahrensregeln festgelegten Datum verabschiedet oder geändert werden oder in Kraft treten, ohne jedoch den Anwendungsbereich der Richtlinie auszuweiten.
- (22) Wohingegen die Bestimmungen der Richtlinie 89/391/EWG des Rates vom 12. Juni 1989 über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit⁵ und ihre relevanten Einzelrichtlinien vollständig auf die Arbeit in bezug auf das Laden und Entladen von Massengutschiffen anwendbar sind -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Zweck

Diese Richtlinie soll dazu dienen, die Sicherheit der Massengutschiffe zu verbessern, die Umschlagsanlagen in der Gemeinschaft zum Laden oder Löschen fester Massengüter anlaufen, indem die Gefahren einer übermäßigen Belastung oder mechanischen Beschädigung der Schiffsverbandteile gemildert werden durch Festlegung von

- (1) einheitlichen Kriterien für die Eignung dieser Schiffe und Umschlagsanlagen und
- (2) harmonisierten Verfahrensregeln für die Zusammenarbeit zwischen diesen Schiffen und Umschlagsanlagen.

⁴ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

⁵ ABl. L 183 vom 29.6.1989, S. 1.

Artikel 2

Anwendungsbereich

Diese Richtlinie gilt für

- (1) alle Massengutschiffe gleich welcher Flagge, die zum Laden oder Löschen fester Massengüter eine Umschlagsanlage anlaufen, und
- (2) alle Umschlagsanlagen in den Hoheitsgebieten der Mitgliedstaaten.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (1) 'Internationale Übereinkommen': geltende Übereinkommen im Sinne der in Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 95/21/EG des Rates⁶ gegebenen Definition;
- (2) 'SOLAS-Übereinkommen von 1974': das geltende internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See einschließlich der dazu ergangenen Protokolle und Änderungen;
- (3) 'BLU-Code': die inzwischen geänderte Fassung des im Anhang der IMO-Entschliebung A.862 (20) vom 27. November 1997 enthaltenen Codes für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen;
- (4) 'Massengutschiff': ein Massengutschiff gemäß der Definition in Regel IX/1.6 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 und deren Interpretation in der Entschliebung Nr.6 der SOLAS-Konferenz von 1997:
 - ein Schiff, das im allgemeinen als Eindecker mit oberen Seitentanks und Hopper-Seitentanks in Laderäumen gebaut wird und in erster Linie dafür bestimmt ist, Massengüter in loser Schüttung zu befördern, oder
 - ein Erzfrachtschiff, d.h. ein Eindeck-Seeschiff, das über die ganze Länge des Ladebereichs mit zwei Längsschotten und Doppelboden ausgestattet und dazu bestimmt ist, lediglich in den mittleren Laderäumen Erzladungen zu befördern, oder
 - ein kombiniertes Tank- Massengutschiff gemäß der Definition in Regel II-2/3.27 des SOLAS-Übereinkommens von 1974;
- (5) 'Trockenmassengut' oder 'festes Massengut': festes Massengut gemäß der Definition in Regel XII/1.4 des SOLAS-Übereinkommens von 1974, außer Getreide;
- (6) 'Getreide': Getreide gemäß der Definition in Regel VI/8.2 des SOLAS-Übereinkommens von 1974;
- (7) 'Umschlagsanlage': jede ortsfeste, schwimmende oder bewegliche Einrichtung, die für das Be- und Entladen von Massengutschiffen mit festen Massengütern ausgerüstet ist und benutzt wird;

⁶ ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1.

- (8) 'Betreiber der Umschlagsanlage': der Eigentümer der Umschlagsanlage oder die von diesem mit dem Betrieb der Umschlagsanlage betraute Person oder Organisation;
- (9) 'Vertreter der Umschlagsanlage': die vom Betreiber der Umschlagsanlage benannte und mit umfassender Verantwortlichkeit und Befugnis für die Überwachung der von der Umschlagsanlage zur Be- oder Entladung eines bestimmten Massengutschiffs durchgeführten Lade- und Löscharbeiten ausgestattete Person;
- (10) 'Kapitän': die Person, die ein Massengutschiff befehligt oder ein vom Kapitän für die Lade- oder Löscharbeiten benannter Schiffsoffizier;
- (11) 'anerkannte Organisation': eine gemäß Artikel 4 der Richtlinie 94/57/EG des Rates⁷ anerkannte Organisation;
- (12) 'Verwaltung des Flaggenstaats': die zuständigen Behörden des Staates, dessen Flagge das Massengutschiff zu führen berechtigt ist;
- (13) 'Hafenstaatkontrollbehörde': die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats, die ermächtigt ist, die Kontrollbestimmungen der Richtlinie 95/21/EG auszuführen;
- (14) 'zuständige Behörde': eine nationale, regionale oder örtliche Behörde in einem Mitgliedstaat, die aufgrund nationaler Rechtsvorschriften ermächtigt ist, die Bestimmungen dieser Richtlinie auszuführen und durchzusetzen;
- (15) 'Angaben über die Ladung': die in Regel VI/2 des SOLAS-Übereinkommens vorgeschriebenen Informationen über die Ladung;
- (16) 'Lade- oder Löschanplan': der in Regel VI/7.3 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 erwähnte und nach dem in Anhang 2 des BLU-Code wiedergegebenen Muster zu erstellende Plan;
- (17) 'gemeinsame schiffs- und landseitige Sicherheitsprüfliste': die in Abschnitt 4 des BLU-Code erwähnte und nach dem in Anhang 3 des BLU-Code wiedergegebenen Muster zu erstellende gemeinsame Sicherheitsprüfliste für Schiff und Umschlagsanlage;
- (18) 'Erklärung über die Dichte fester Massengutladungen': die gemäß der Regel XII/10 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 zu liefernden Informationen über die Dichte des Ladeguts.

Artikel 4

Kriterien für die Eignung von Massengutschiffen

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß die Betreiber der Umschlagsanlagen die Eignung der Massengutschiffe für das Laden oder Löschen fester Massengutladungen prüfen, indem sie die Einhaltung der in Anhang I aufgeführten Bestimmungen kontrollieren.

Artikel 5

Kriterien für die Eignung von Umschlagsanlagen

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß die Umschlagsanlagen.

- (1) den in Anhang II aufgeführten Bestimmungen entsprechen;
- (2) für jedes die Umschlagsanlage zum Laden oder Löschen fester Massengüter anlaufende Massengutschiff einen Vertreter der Umschlagsanlage benannt haben;
- (3) Informationsbroschüren erstellt haben, die neben Angaben über die Vorschriften der Umschlagsanlage und der zuständigen Behörden die im Anhang 1 des BLU-Code aufgeführten Informationen über den Hafen und die Umschlagsanlage enthalten, und diese Broschüren den Kapitänen der die Umschlagsanlage zum Laden oder Löschen fester Massengüter anlaufenden Massengutschiffe zur Verfügung stellen, und
- (4) ein Qualitätsmanagementsystem entwickelt und eingeführt haben, das nach der ISO-Norm 9001:2000 zertifiziert und nach den Leitlinien der ISO-Norm 10011:1991 überprüft wird, und dieses System ständig anwenden.

Artikel 6

Verantwortlichkeiten der Kapitäne und der Vertreter der Umschlagsanlagen

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen um sicherzustellen, daß hinsichtlich der Aufgaben und Pflichten der Kapitäne und der Vertreter der Umschlagsanlagen die nachstehenden Grundsätze eingehalten und angewendet werden:

- (1) Pflichten des Kapitäns:
 - a) der Kapitän ist zu allen Zeiten verantwortlich für das sichere Be- und Entladen des unter seinem Befehl stehenden Massengutschiffs;
 - b) der Kapitän muß der Umschlagsanlage rechtzeitig vor der erwarteten Ankunftszeit des Schiffes an der Umschlagsanlage die in Anhang III aufgeführten Informationen liefern;
 - c) vor dem Beginn des Ladens fester Massengüter muß der Kapitän sicherstellen, daß er die in Regel VI/7.2 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 vorgeschriebenen Angaben über die Ladung und gegebenenfalls die Erklärung über die Dichte des Ladeguts erhalten hat. Diese Angaben sind in eine Ladungserklärung aufzunehmen, deren Muster in Anhang 5 des BLU-Code wiedergegeben ist;
 - d) vor dem Beginn und während der Lade- oder Löscharbeiten muß der Kapitän die in Anhang IV aufgeführten Aufgaben erfüllen.
- (2) Pflichten des Vertreters der Umschlagsanlage:
 - a) nach Erhalt der ersten Mitteilung des Schiffes über seine voraussichtliche Ankunftszeit muß der Vertreter der Umschlagsanlage dem Kapitän die in Anhang V erwähnten Informationen liefern;

- b) der Vertreter der Umschlagsanlage muß dafür sorgen, daß der Kapitän die in der Ladungserklärung enthaltenen Angaben so früh wie möglich erhält;
- c) der Vertreter der Umschlagsanlage muß der Hafenstaatskontrollbehörde unverzüglich alle mutmaßlichen Mängel an Bord eines Massengutschiffs melden, die das sichere Laden oder Löschen fester Massengüter gefährden könnten;
- d) vor dem Beginn und während der Lade- oder Löscharbeiten muß der Vertreter der Umschlagsanlage die in Anhang VI aufgeführten Aufgaben erfüllen.

Artikel 7

Zusammenarbeit von Massengutschiffen und Umschlagsanlage

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen um sicherzustellen, daß beim Be- oder Entladen von Massengutschiffen mit festen Massengütern die folgenden Verfahrensregeln eingehalten werden:

- (1) Vor dem Laden oder Löschen fester Massengüter müssen sich der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage auf einen Lade- oder Löschplan im Sinne der Regel VI/7.3 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 einigen. Dieser Lade- oder Löschplans ist nach dem in Anhang 2 des BLU-Code wiedergegebenen Muster zu erstellen, und der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage haben durch ihre Unterschrift zu bestätigen, daß sie dem Plan zustimmen. Jede Änderung des Lade- oder Löschplans ist von beiden Parteien in der Form eines geänderten Plans zu erstellen, anzunehmen und zu vereinbaren. Der vereinbarte Lade- oder Löschplan und alle später vereinbarten Änderungen sind vom Schiff und von der Umschlagsanlage sechs Monate lang aufzubewahren; eine Kopie ist bei der zuständigen Behörde zu hinterlegen.
- (2) Vor Beginn des Ladens oder Löschens füllen der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage die nach dem Muster von Anhang 4 des BLU-Code erstellte gemeinsame schiffs- und landseitige Sicherheitsprüfliste gemeinsam aus und unterzeichnen diese.
- (3) Zwischen dem Schiff und der Umschlagsanlage ist eine wirksame Nachrichtenverbindung zu schaffen, die in der Lage ist, den erforderlichen Austausch von Informationen über die Lade- oder Löscharbeiten zu gewährleisten und sicherzustellen, daß eine etwaige Anweisung des Kapitäns oder des Vertreters der Umschlagsanlage, das Laden oder Löschen zu unterbrechen oder einzustellen, unverzüglich befolgt wird.
- (4) Der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage sorgen dafür, daß das Laden oder Löschen in Übereinstimmung mit dem vereinbarten Plan erfolgt. Der Vertreter der Umschlagsanlage ist dafür verantwortlich, daß beim Laden oder Löschen der Massengutladung die im Lade- oder Löschplan enthaltenen Vorgaben über die Reihenfolge der Laderäume, die Ladungsmengen und die Lade- oder Löschgeschwindigkeit eingehalten werden. Ohne vorherige Abstimmung und schriftliche Vereinbarung mit dem Kapitän darf er von dem vereinbarten Lade- oder Löschplan nicht abweichen.
- (5) Nach Abschluß der Lade- oder Löscharbeiten bestätigen der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage gemeinsam schriftlich, daß das Laden oder Löschen gemäß dem Lade- oder Löschplan und den vereinbarten Änderungen erfolgt ist. Wird die Ladung gelöscht, ist in diese gemeinsame Erklärung auch die Feststellung einzuschließen, daß die

Laderäume geleert und gemäß den Anforderungen des Kapitäns gereinigt wurden. Ferner hat die gemeinsame Erklärung Angaben über am Schiff entstandene Schäden und gegebenenfalls ausgeführte Reparaturen zu enthalten.

Artikel 8

Die Rolle der zuständigen Behörden

- (1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen um - unbeschadet der in Regel VI/7.7 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 niedergelegten Rechte und Pflichten des Kapitäns - sicherzustellen, daß ihre zuständigen Behörden ermächtigt sind, das Laden oder Löschen fester Massengüter zu verhindern oder anzuhalten, wenn Hinweise vorliegen, daß hierdurch die Sicherheit des Schiffs gefährdet ist.
- (2) In Fällen, in denen der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage über die Anwendung der in Artikel 7 vorgesehenen Verfahrensregeln keine Einigung erzielen, greift die zuständige Behörde ein, wenn dies im Interesse der Sicherheit und/oder des Schutzes der Meeresumwelt geboten ist.

Artikel 9

Reparatur von beim Laden oder Löschen entstandenen Schäden

- (1) Wenn die Schiffsverbandteile oder die Ausrüstungen des Schiffs im Verlaufe der Lade- oder Löscharbeiten beschädigt werden, sind die Schäden vom Vertreter der Umschlagsanlage an den Kapitän zu melden und wenn nötig zu reparieren.
- (2) Ist der Schaden geeignet, die bauliche Festigkeit oder die Wasserhaltigkeit des Schiffskörpers oder die Funktionsfähigkeit der wesentlichen mechanischen Einrichtungen des Schiffs zu beeinträchtigen, sind die Verwaltung des Flaggenstaats oder eine von diesem anerkannte und in seinem Namen handelnde Organisation sowie die Hafenstaatkontrollbehörde zu unterrichten, damit entschieden werden kann, ob die Reparatur unverzüglich zu erfolgen hat oder aufgeschoben werden kann. Diese Entscheidung trifft die Hafenstaatkontrollbehörde unter gebührender Berücksichtigung der Stellungnahme der Verwaltung des Flaggenstaats oder der von ihr anerkannten und in ihrem Namen handelnden Organisation.
- (3) Für die Zwecke der gemäß Absatz 2 zu treffenden Entscheidung kann die Hafenstaatkontrollbehörde eine anerkannte Organisation beauftragen, den Schaden zu besichtigen und sie über die Notwendigkeit einer sofortigen Reparatur oder deren möglichen Aufschub zu beraten.

Artikel 10

Überwachung und Berichterstattung

- (1) Die Mitgliedstaaten überwachen die Umschlagsanlagen regelmäßig auf Einhaltung der in Artikel 5 Absatz 1, Artikel 6 Absatz 2 und Artikel 7 genannten Bestimmungen. Im Zuge dieser Überwachung werden während der Lade- oder Löscharbeiten unangemeldete Besichtigungen durchgeführt.

- (2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission alle zwei Jahre einen Bericht über die Ergebnisse dieser Überwachungsmaßnahmen. Dieser Bericht enthält auch eine Bewertung der Wirksamkeit der in dieser Richtlinie aufgestellten Verfahrensregeln für die Zusammenarbeit und Kommunikation zwischen Massengutschiffen und Umschlagsanlagen. Der Bericht ist spätestens bis zum 30. April des auf die beiden Berichtsjahre folgenden Jahres vorzulegen.

Artikel 11

Mitteilung an die IMO

Das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission unterrichten die IMO von dem Erlass dieser Richtlinie unter Bezugnahme auf Absatz 1.7 des Anhangs zu der IMO-Entschließung A.797(19) vom 23. November 1995 über die Sicherheit von Schiffen, die feste Massengüter befördern.

Artikel 12

Ausschußverfahren

- (1) Die Kommission wird von dem mit Artikel 12 Absatz 1 der Richtlinie 93/75/EWG des Rates⁸ eingesetzten Ausschuß unterstützt.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ist das Regelungsverfahren nach Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 7 Absatz 3 und Artikel 8 anzuwenden.
- (3) Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Frist beträgt drei Monate.

Artikel 13

Änderungsverfahren

- (1) Die Begriffsbestimmungen, die Bezugnahmen auf internationale Übereinkommen und Codes, auf IMO-Entscheidungen und -Rundschreiben und auf ISO-Normen sowie die Verweise auf Gemeinschaftsinstrumente und die Anhänge können gemäß dem Verfahren des Artikels 12 Absatz 2 geändert werden, um sie an internationale oder gemeinschaftsrechtliche Instrumente anzupassen, die nach Erlass dieser Richtlinie angenommen oder geändert worden oder in Kraft getreten sind, soweit damit der Geltungsbereich dieser Richtlinie nicht ausgeweitet wird.
- (2) Gemäß dem Verfahren des Artikels 12 Absatz 2 können Bestimmungen zur Durchführung der in dieser Richtlinie festgelegten Verfahrensregeln und deren Einbeziehung in Artikel 7 und die Anhänge beschlossen werden, soweit diese Bestimmungen keine Ausweitung des Geltungsbereichs dieser Richtlinie bewirken.

Artikel 14

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen die einzelstaatlichen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu verhängen sind und treffen alle geeigneten Maßnahmen, um deren Durchsetzung zu gewährleisten. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen diese Bestimmungen der Kommission spätestens an dem in Artikel 15 Absatz 1 Unterabsatz 1 genannten Tag mit und melden alle sie betreffenden Änderungen unverzüglich.

Artikel 15

Umsetzung und Anwendung

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens am [18 Monate nach deren Inkrafttreten] nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

Sie wenden diese Vorschriften ab 1. Januar 2003 an.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Text aller nationaler Rechts- und Verwaltungsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 16

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 17

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG I

PRÜFUNG DER EIGNUNG VON MASSENGUTSCHIFFEN FÜR DAS LADEN UND LÖSCHEN FESTER MASSENGUTLADUNGEN

(Bezugnahme in Artikel 4)

Massengutschiffe, die Umschlagsanlagen in der Gemeinschaft zum Laden oder Löschen fester Massengüter anlaufen, sind auf die Erfüllung der folgenden Eignungskriterien zu prüfen:

- (1) Sie müssen Laderäume und Ladeluken genügender Abmessungen besitzen, die so gestaltet sind, daß das Laden, Stauen, Trimmen und Löschen fester Massengüter auf vorschriftsmäßige Weise erfolgen kann;
- (2) Ihre Ladeluken müssen Kennnummern tragen, die mit denen übereinstimmen, die im Lade- oder Löschplan verwendet werden. Diese Lukenummern müssen nach Anbringungsort, Schriftgröße und Farbe so ausgeführt sein, daß sie für den Führer des Lade- oder Löschgeräts der Umschlagsanlage klar sichtbar und erkennbar sind;
- (3) Ihre Ladeluken, Lukenabdeckungssysteme, Bedienungselemente und Sicherheitsvorrichtungen müssen in einwandfreiem, betriebsfähigem Zustand sein und dürfen nur für die Zwecke verwendet werden, für die sie vorgesehen sind;
- (4) Sofern eine Krängungsanzeige vorhanden ist, muß sie vor dem Laden oder Löschen auf einwandfreie Funktion überprüft werden;
- (5) Wenn vorgeschrieben ist, an Bord einen zugelassenen Beladungsrechner mitzuführen, muß dieser zertifiziert und in der Lage sein, während des Ladens und Löschens Belastungsberechnungen durchzuführen;
- (6) Wenn bordeigenes Umschlagsgeschirr vorhanden ist, muß dieses zertifiziert und einwandfrei gewartet sein und darf nur unter der Oberaufsicht entsprechend befähigten Schiffspersonals benutzt werden;
- (7) Die gesamte Hauptantriebs- und Hilfsmaschinenanlage muß in einwandfreiem Betriebszustand sein;
- (8) Die Ausrüstung an Deck für das Anlegen und Festmachen muß in einwandfreiem, betriebsfähigem Zustand sein.

ANHANG II

KRITERIEN FÜR DIE EIGNUNG VON UMSCHLAGSANLAGEN FÜR DAS LADEN UND LÖSCHEN FESTER MASSENGÜTER

(Bezugnahme in Artikel 5 Absatz 1)

- (1) Die Betreiber der Umschlagsanlage müssen gewährleisten, daß sie nur solche Massengutschiffe zum Laden oder Löschen fester Massengüter an ihrer Umschlagsanlage annehmen, die an den Lade- und Löscheinrichtungen der Anlage sicher anlegen können, wobei neben der Wassertiefe am Liegeplatz und der maximal zulässigen Schiffsgröße u.a. die Festmacheeinrichtungen, die Befederung, die sichere Zufahrt und alle möglichen Behinderungen des Lade- oder Löschvorgangs zu berücksichtigen sind.
- (2) Das Lade- und Löschgerät der Umschlagsanlage muß vorschriftsgemäß zertifiziert und einwandfrei gewartet sein; es muß den einschlägigen Vorschriften und Normen entsprechen und darf nur von Personal bedient werden, das ausreichend befähigt ist und gegebenenfalls die vorgeschriebenen Zeugnisse besitzt.
- (3) Die Umschlagsanlagen müssen Ladungs-Wägevorrichtungen verwenden, die einwandfrei gewartet und in regelmäßigen Abständen geprüft und geeicht werden und im Bereich der üblichen Laderaten eine Genauigkeit $\pm 1\%$ der Sollmengen aufweisen.
- (4) Die an den Umschlagsanlagen Beschäftigten müssen entsprechend ihren jeweiligen individuellen Aufgaben in allen Aspekten des sicheren Be- und Entladens von Massengutschiffen ausgebildet sein. Diese Ausbildung muß darauf gerichtet sein, die betroffenen Personen mit den allgemeinen Gefahren des Ladens und Löschens fester Massengüter und den nachteiligen Folgen vertraut zu machen, die ein unsachgemäßes Laden oder Löschen für die Sicherheit des Schiffs haben kann.
- (5) Die Betreiber der Umschlagsanlagen haben sicherzustellen, daß die mit dem Laden und Löschen beschäftigten Personen die erforderlichen persönlichen Schutzausrüstungen erhalten und benutzen, und daß ausreichende Ruhezeiten vorgesehen sind, um übermüdungsbedingte Unfälle zu vermeiden.

ANHANG III

VOM KAPITÄN AN DIE UMSCHLAGSANLAGE ZU LIEFERNDE ANGABEN

(Bezugnahme in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b)

- (1) So früh wie möglich: die voraussichtliche Ankunftszeit (ETA) des Schiffs vor dem Hafen. Diese Angabe ist bei Bedarf zu aktualisieren.
- (2) Bei der ersten Meldung der voraussichtlichen Ankunftszeit:
 - (a) Schiffsname, Rufzeichen, IMO-Nummer, Flaggenstaat, Heimathafen;
 - (b) der Lade- oder Löschplan unter Angabe der Ladungsmenge und der Stauung nach Luken, die Reihenfolge des Ladens oder Löschens, die je Schüttung zu ladende oder in den einzelnen Phasen des Entladens zu löschende Menge;
 - (c) die Tiefgänge bei Ankunft und die voraussichtlichen Tiefgänge bei Abfahrt des Schiffs;
 - (d) der Zeitbedarf für Ballastaufnahme oder -abgabe;
 - (e) die Gesamtlänge und größte Breite des Schiffs; Länge des Ladebereichs vom vorderen Süll der vordersten bis zum achteren Süll der hintersten für das Laden oder Löschen zu benutzenden Ladeluke;
 - (f) der Abstand von der Wasserlinie bis zur vordersten zu be- oder entladenden Luke und von der Bordwand des Schiffs bis zur Lukenöffnung;
 - (g) der Ausbringungsort des Landgangs des Schiffs;
 - (h) die Überwasserhöhe (höchster Punkt über der Wasserlinie);
 - (i) Einzelheiten und Leistungsfähigkeit des bordeigenen Ladegeschirrs (soweit vorhanden);
 - (j) die Anzahl und Art der Festmacheleinen;
 - (k) besondere Anforderungen, wie z.B. Trimmen oder laufende Messung des Wassergehalts des Ladeguts;
 - (l) Einzelangaben über evtl. notwendige Reparaturen, die das Anlegen, den Beginn des Ladens oder Löschens oder die Ausfahrt des Schiffs nach Beendigung der Lade- oder Löscharbeiten verzögern können;
 - (m) sonstige, von der Umschlagsanlage angeforderte Angaben über das Schiff.

ANHANG IV

PFLICHTEN DES KAPITÄNS VOR UND WÄHREND DER LADE- ODER LÖSCHARBEITEN

(Bezugnahme in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe d)

Vor Beginn und während der Lade- oder Löscharbeiten muß der Kapitän dafür sorgen, daß:

- (1) das Laden oder Löschen des Ladeguts und die Abgabe oder Aufnahme von Ballastwasser unter Aufsicht des diensthabenden Ladungsoffiziers seines Schiffs erfolgt;
- (2) die Verteilung von Ladung und Ballastwasser während des gesamten Lade- oder Löschvorgangs ständig überwacht wird, um sicherzustellen, daß die Schiffsverbandteile übermäßig belastet werden;
- (3) das Schiff aufrecht gehalten wird oder, wenn aus betrieblichen Gründen eine Krängung erforderlich ist, der Krängungswinkel so gering wie möglich gehalten wird;
- (4) das Schiff unter gebührender Berücksichtigung der örtlichen Wetterbedingungen und -vorhersagen stets sicher vertäut ist;
- (5) eine ausreichende Anzahl von Schiffsoffizieren und Mannschaften an Bord bleiben, um die Anpassung der Festmacheleinen zu besorgen und alle sonstigen im Normal- und Notfall anfallenden Arbeiten zu erledigen, wobei zu berücksichtigen ist, daß der Besatzung ausreichende Ruhezeiten gewährt werden müssen, um Ermüdung zu vermeiden;
- (6) der Vertreter der Umschlagsanlage über die Erfordernisse für das Trimmen der Ladung informiert ist, die den Bestimmungen des IMO-Schüttgut-Codes entsprechen müssen;
- (7) der Vertreter der Umschlagsanlage über die notwendige Abstimmung zwischen der Abgabe oder Aufnahme von Ballastwasser und der Lade- oder Löschrates sowie über Abweichungen vom Ballastplan und alle sonstigen Umstände informiert ist, die sich auf die Lade- oder Löscharbeiten auswirken können;
- (8) das Ablassen von Ballastwasser so erfolgt, daß es dem vereinbarten Ladeplan entspricht und es nicht zum Überfluten des Kais oder in der Nähe liegender Schiffe kommt. Wenn es dem Schiff aus praktischen Gründen nicht möglich ist, das Ballastwasser vor Beginn der Trimmphase des Ladens vollständig abzulassen, muß der Kapitän mit dem Vertreter der Umschlagsanlage vereinbaren, zu welchen Zeiten und auf wie lange die Ladearbeiten möglicherweise unterbrochen werden müssen;
- (9) mit dem Vertreter der Umschlagsanlagen vereinbart ist, welche Maßnahmen bei Regen oder sonstigen Wetterveränderungen zu treffen sind, wenn eine solche Veränderung der Bedingungen in Anbetracht der spezifischen Eigenschaften des Ladeguts mit Gefahren verbunden sein könnte;
- (10) während des Aufenthalts des Schiffs am Liegeplatz keine heißen Arbeiten an Bord oder in der Nähe des Schiffs ausgeführt werden, es sei denn mit Erlaubnis des Vertreters der Umschlagsanlage und unter Einhaltung aller Vorschriften der zuständigen Behörde;

- (11) während der Endphasen des Ladens oder Löschens eine besonders enge Überwachung des Lade- oder Löschbetriebs und des Schiffs gewährleistet ist;
- (12) der Vertreter der Umschlagsanlage unverzüglich verständigt wird, wenn die Lade- oder Löscharbeiten einen Schaden oder eine gefährliche Situation verursacht haben oder zu verursachen drohen;
- (13) der Vertreter der Umschlagsanlage rechtzeitig verständigt wird, wenn das abschließende Trimmen des Schiffs beginnen muß, um das Förderbandsystem entleeren zu können;
- (14) das Entladen eines Laderaums auf der Backbordseite parallel zum Entladen auf der Steuerbordseite des gleichen Laderaums erfolgt, um ein Verwinden des Schiffskörpers zu vermeiden;
- (15) beim Einlassen von Ballastwasser in einen oder mehrere Laderäume auf die Möglichkeit des Austretens brennbarer Dämpfe geachtet wird und entsprechende Vorkehrungen getroffen werden, bevor in unmittelbarer Nähe oder oberhalb dieser Laderäume heiße Arbeiten zugelassen werden.

ANHANG V

VON DER UMSCHLAGSANLAGE AN DEN KAPITÄN ZU LIEFERNDE ANGABEN

(Bezugnahme in Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a)

- (1) die Bezeichnung des Liegeplatzes, an dem das Laden oder Löschen erfolgen soll und geschätzte Zeitangaben für das Anlegen und den Abschluß der Lade- oder Löscharbeiten¹;
- (2) die Merkmale der Lade- und Löscheinrichtungen der Umschlagsanlage mit Angaben über die nominelle Lade- oder Löschleistung der Anlage und die Zahl der zum Einsatz vorgesehenen Lade- oder Löschköpfe sowie über den geschätzten Zeitbedarf für die einzelne Schüttung oder - im Fall des Löschens einer Massengutladung - den geschätzten Zeitbedarf für die einzelnen Phasen des Entladevorgangs.
- (3) spezifische Merkmale des Liegeplatzes oder des Anlegers, mit denen der Kapitän vertraut sein muß, wie z.B. die Position fester oder beweglicher Hindernisse, Fender, Poller und der Einrichtungen für das Festmachen des Schiffs;
- (4) die Mindestwassertiefen am Liegeplatz und im Fahrwasser zu und von dem Liegeplatz¹;
- (5) die Wasserdichte am Liegeplatz;
- (6) die maximale Höhe von der Wasserlinie bis zur Oberkante der Lukenabdeckung oder der Lukensäule (je nachdem, welches Maß für den Lade- oder Löschbetrieb relevant ist) und die höchstzulässige Überwasserhöhe;
- (7) die Vorkehrungen für das Anlegen von Gangways und sonstigen Zugängen;
- (8) mit welcher Seite das Schiff am Liegeplatz längsseits gehen soll;
- (9) die höchstzulässige Geschwindigkeit bei der Annäherung an den Pier und Angaben über die Verfügbarkeit von Schleppern und deren Art und Zugkraft;
- (10) die beim Laden unterschiedlicher Teilladungen einzuhaltende Reihenfolge und etwaige sonstige Beschränkungen, wenn es nicht möglich ist, die Ladung nach Reihenfolge oder Wahl der Laderäume so zu laden, wie es für das Schiff am besten passt;
- (11) etwaige Eigenschaften des zu ladenden Gutes, die bei Kontakt mit anderen Ladungen oder Ladungsrückständen an Bord Gefahren mit sich bringen können;
- (12) Vorabinformationen über die vorgesehenen Lade- oder Löscharbeiten oder Änderungen der bestehenden Lade- oder Löschpläne;
- (13) ob das Lade- oder Löschgerät der Umschlagsanlage ortsfest oder in irgendeiner Weise in seiner Bewegung beschränkt ist;

¹ Die Angaben über die geschätzten An- und Ablegezeiten und über die Mindestwassertiefe am Liegeplatz sind nach Erhalt weiterer Meldungen über die voraussichtliche Ankunftszeit des Schiffs fortlaufend zu aktualisieren. Informationen über die Mindestwassertiefe in Ansatz- und Abfahrkanälen sollen vom Terminal oder der Hafenbehörde geliefert werden wie angebracht.

- (14) die benötigten Festmacheleinen;
- (15) ein warnender Hinweis auf etwaige ungewöhnliche Festmacheeinrichtungen;
- (16) Hinweise auf etwaige Beschränkungen bei der Aufnahme oder Abgabe von Ballast;
- (17) der von der zuständigen Behörde zugelassene maximale Abfahrtstiefgang;

sowie alle sonstigen, vom Kapitän angeforderten Informationen, die sich auf die Umschlagsanlage beziehen.

ANHANG VI

PFLICHTEN DES VERTRETERS DER UMSCHLAGSANLAGE VOR UND WÄHREND DER LADE- ODER LÖSCHARBEITEN

(Bezugnahme in Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe d)

Vor Beginn und während der Umschlagarbeiten muß der Vertreter der Umschlagsanlage:

- (1) dem Kapitän die Namen der bei der Umschlagsanlage für den Lade- oder Löschbetrieb zuständigen Personen und den Verladeragenten nennen und ihm erläutern, wie er mit diesen Personen in Verbindung treten kann;
- (2) alle vorbeugenden Maßnahmen treffen, um eine Beschädigung des Schiffs durch das Lade- oder Löschgerät zu vermeiden, und den Kapitän informieren, wenn ein Schaden eintritt;
- (3) bei Ladungen hoher Dichte oder bei hohem Gewicht der einzelnen Greiferladungen den Kapitän warnen, daß, solange die Oberseite der Tanks nicht völlig mit Ladung bedeckt ist, bei deren Aufschlagen insbesondere bei freiem Fall aus großer Höhe erhebliche örtliche Belastungen der Schiffsverbandteile auftreten können, und dafür sorgen, daß zu Beginn des Beladens der einzelnen Laderäume besonders vorsichtig vorgegangen wird;
- (4) dafür sorgen, daß zwischen dem Kapitän und dem Vertreter der Umschlagsanlage in allen Phasen und zu allen Aspekten der Lade- oder Löscharbeiten Übereinstimmung herrscht, daß der Kapitän von allen Änderungen der vereinbarten Laderate informiert wird und dem Kapitän nach jeder Schüttung das geladene Gewicht gemeldet wird;
- (5) Aufzeichnungen über das Gewicht und die Verteilung der geladenen oder gelöschten Ladung führen und sicherstellen, daß die Gewichte in den Laderäumen nicht von den Vorgaben des vereinbarten Lade- oder Löschplans abweichen;
- (6) dafür sorgen, daß bei der Berechnung der zum Erzielen des Abfahrtstiefgangs und -trimms erforderlichen Ladungsmengen berücksichtigt wird, daß die auf den Förderbandsystemen der Umschlagsanlage befindlichen Ladungsmengen ablaufen können, so daß diese Systeme bei Beendigung des Ladevorgangs leer sind. Zu diesem Zweck muß der Vertreter der Umschlagsanlage dem Kapitän neben dem normalen Tonnagegehalt des Förderbandsystems der Umschlagsanlage auch alle Erfordernisse für das Leerfahren des Systems bei Beendigung des Ladens mitteilen;
- (7) den Kapitän beim Löschen von Ladung möglichst frühzeitig verständigen, wenn die Zahl der Entladeköpfe erhöht oder verringert werden soll und dem Kapitän mitteilen, wenn das Entladen eines Laderaums für abgeschlossen angesehen wird;
- (8) dafür sorgen, daß während des Aufenthalts des Schiffs am Liegeplatz keine heißen Arbeiten an Bord oder in der Nähe des Schiffs ausgeführt werden, außer mit Erlaubnis des Kapitäns und unter Einhaltung aller Vorschriften der zuständigen Behörde;

FINANZBOGEN

1. BEZEICHNUNG DER MASSNAHME

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von Vorschriften und harmonisierten Verfahrensregeln für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen.

2. HAUSHALTLINIEN

Teil A (s. § 10)

Teil B (s. § 7) – Haushaltlinie B2 – 702

3. RECHTSGRUNDLAGE

Sicherheit im Seeverkehr: Artikel 80 Absatz 2 des Vertrags.

4. BESCHREIBUNG DER MASSNAHME

4.1. Allgemeines Ziel der Maßnahme

Verbesserung der Sicherheit von Massengutschiffen und ihren Besatzungen durch Vermeidung übermäßiger Belastung oder Beschädigung der Schiffsverbandteile infolge unsachgemäßer Be- oder Entladung.

4.2. Dauer der Maßnahme und Bestimmungen über eventuelle Verlängerungen

Unbegrenzt.

5. EINSTUFUNG DER AUSGABEN/EINNAHMEN

5.1. Nichtobligatorische Ausgaben (NOA)

5.2. Nichtgetrennte Mittel (NGM)

5.3. Art der Einnahmen: keine

6. ART DER AUSGABEN/EINNAHMEN

Verwaltungsausgaben für Folgemaßnahmen und das Überwachen der Umsetzung der Richtlinie.

7. FINANZIELLE BELASTUNG

7.1. Berechnung der Gesamtkosten der Maßnahme (Einheits- und Gesamtkosten)

7.2. Aufschlüsselung nach Kostenelementen

VE in Mio. EURO (zu jeweiligen Preisen)

Aufschlüsselung	Haushaltsjahr						Insgesamt
	n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und folgende	
Insgesamt	keine	keine	keine	keine	keine	keine	

7.3 Ausgaben für Studien, Sachverständige usw. im Rahmen von Teil B des Haushaltsplans

VE in Mio. EURO (zu jeweiligen Preisen)

	Haushaltsjahr						Insgesamt
	N	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und folgende	
- Studien				0,1		0,1	0,2
- Sachverständigensitzungen ¹		0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,25
- Information und Veröffentlichungen							
Insgesamt		0,05	0,05	0,15	0,05	0,15	0,45

¹ Ausgaben, die die in der Mitteilung der Kommission vom 22. April 1992 (SEK(92) 769) festgelegten Kriterien erfüllen.

7.4 Fälligkeitsplan für Verpflichtungs- und Zahlungsermächtigungen

Mio. EURO

	Haushaltsjahr						Insgesamt
	N	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und folgende	
-Verpflichtungsermächtigungen		0,05	0,05	0,15	0,05	0,15	0,45
-Zahlungsermächtigungen							
Haushaltsjahr n							
n+1		0,05					
n+2			0,05				
n+3				0,15			
n+4					0,05		
n+5 und folgende						0,15	
Insgesamt		0,05	0,05	0,15	0,05	0,15	0,45

8. MASSNAHMEN ZUR BETRUGSBEKÄMPFUNG

- Kontrolle der Einhaltung der Verfahren für das Einladen von Sachverständigen der Mitgliedstaaten zur Teilnahme an den Arbeiten des Regelungsausschusses.

9. ANGABEN ZUR KOSTENWIRKSAMKEITSANALYSE

9.1. Quantifizierbare Einzelziele; Zielgruppe(n)

- Einzelziele; Zusammenhang mit der allgemeinen Zielvorgabe:
Festlegung harmonisierter Verfahrensregeln für die Zusammenarbeit und die Kommunikation zwischen den Massengutschiffen und den von ihnen zum Laden oder Löschen fester Massengüter angelaufenen Umschlagsanlagen und von Eignungskriterien für diese Schiffe und Umschlagsanlagen.
- Zielgruppen (gegebenenfalls aufgeschlüsselt nach Einzelzielen; Angabe der Endbegünstigten des Beitrags aus dem Gemeinschaftshaushalt und der zwischengeschalteten Stellen):

In diesem Vorschlag ist kein finanzieller Beitrag vorgesehen. Die Zielgruppe umfaßt die Besatzungen der Massengutschiffe und das Personal der Umschlagsanlagen, im engeren Sinne den Kapitän und den Vertreter der Umschlagsanlage.

9.2. Begründung der Maßnahme

- Notwendigkeit eines Beitrags aus dem Gemeinschaftshaushalt, insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Subsidiarität:

In diesem Vorschlag ist kein finanzieller Beitrag der Gemeinschaft vorgesehen.

- Wahl der Modalitäten:

* Vorteile im Vergleich zu Alternativlösungen:

Die auf Gemeinschaftsebene erfolgende Vorgabe eines harmonisierten Rahmens für das Festlegen von Vorschriften und Verfahrensregeln für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen in den Häfen der Gemeinschaft hat gegenüber Einzelmaßnahmen der Mitgliedstaaten den Vorteil, daß Wettbewerbsverzerrungen und Unterschiede im Sicherheitsniveau vermieden werden. Sie bewirkt auch, daß die in der Fahrt nach Häfen der Europäischen Union eingesetzten Massengutschiffe einer Reihe gemeinsamer Normen entsprechen und die an allen Umschlagsanlagen in der Gemeinschaft geltenden Verfahrensregeln beachten müssen, was mehr Klarheit bringt und eine einheitliche Behandlung gewährleistet.

* Erläuternder Hinweis auf ähnliche Maßnahmen auf Gemeinschafts- oder einzelstaatlicher Ebene:

Es gibt auf Gemeinschafts- oder einzelstaatlicher Ebene keine ähnlichen Maßnahmen, auf die in diesem Zusammenhang hinzuweisen wäre.

* Zu erwartende Neben- oder Multiplikatoreffekte:

Wenn der von der Gemeinschaft geschaffene Rahmen weltweit anerkannt wird, könnte er als Grundlage für ein auf globaler Ebene harmonisiertes System für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen dienen.

- Wesentliche Unwägbarkeiten, die sich auf die Ergebnisse der Maßnahme auswirken könnten:

Eine Ungewißheit liegt hauptsächlich in der Frage, inwieweit die unter den Flaggen von Drittstaaten fahrenden Massengutschiffe den Kriterien für die Eignung zum Laden oder Löschen fester Massengüter entsprechen werden. Zum Abbau dieser Ungewißheit ist möglicherweise enge Konsultation und Zusammenarbeit mit den Verwaltungen der Flaggenstaaten dieser Schiffe erforderlich, die darauf abzielen sollte, ihnen die Bedeutung der Einhaltung dieser Eignungskriterien bewußt zu machen.

9.3. Follow-up und Bewertung der Maßnahme

- Leistungsindikatoren:

* Output-Indikatoren (eingesetzte Ressourcen):

Die Output-Indikatoren werden von den Mitgliedstaaten geliefert, wenn sie über die Umsetzung der Richtlinie auf nationaler Ebene und insbesondere über die Ergebnisse der von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zu diesem Zweck durchgeführten unangemeldeten Inspektionen berichten.

* Wirkungsindikatoren (im Verhältnis zu den Zielsetzungen):

Als Wirkungsindikatoren sind neben den vorerwähnten Berichten der Mitgliedstaaten die Hafenstaatskontrolldaten anzusehen, insbesondere die Angaben über

festgestellte Mängel und die Zahl der an Umschlagsanlagen für feste Massengüter festgehaltenen Schiffe. Auch die Häufigkeit und das Ausmaß der Beschädigung von Massengutschiffen während der Umschlagsarbeiten und die Zahl der Unfälle mit Personenschäden können als Indikatoren für die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahme gelten.

Sodann ist in Artikel 10 des Richtlinienvorschlags vorgesehen, daß die Berichte der Mitgliedstaaten auch eine Bewertung der Wirksamkeit der in der vorgeschlagenen Richtlinie und ihren Anhängen aufgestellten harmonisierten Verfahrensregeln für die Zusammenarbeit und Kommunikation zwischen den Umschlagsanlagen und den Schiffen einschließen sollen. Die in den Artikeln und Anhängen der vorgeschlagenen Richtlinie enthaltenen detaillierten Bestimmungen über diese Verfahren sollten die Grundlage bilden für Erfassung vergleichbarer Daten durch die Mitgliedstaaten.

– Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertungen

Die vorgesehenen Bewertungen sollen alle zwei Jahre erfolgen. Die Bewertungen werden von den Mitgliedstaaten durchgeführt und umfassen die Berichterstattung über die Durchführung der aufgrund dieser Richtlinie ergriffenen Maßnahmen an den in ihrem Hoheitsgebiet befindlichen Umschlagsanlagen.

– Bewertung der erzielten Ergebnisse (bei fortgesetzten oder erneuerten Maßnahmen)

Die in den Berichten der Mitgliedstaaten enthaltenen Informationen sollen zur Bewertung der Wirksamkeit der mit dieser Richtlinie getroffenen Maßnahmen genutzt werden. Für diesen Zweck ist haushaltsmäßig jeweils im dritten Jahr, d.h. in dem auf das zweite Berichtsjahr folgenden Jahr eine Bewertungsstudie vorgesehen (s. Tabelle 7.3).

10. VERWALTUNGS-AUSGABEN (TEIL A DES EINZELPLANS III DES GESAMTHAUSHALTPLANS)

Dieser Abschnitt des Finanzbogens muß an die GD Personal und Verwaltung und GD Haushalt geschickt werden. Die GD Personal und Verwaltung wird ihn anschließend mit einer Stellungnahme an die GD Haushalt weiterleiten.

Die Bereitstellung der Verwaltungsmittel erfolgt nach Maßgabe der jährlichen Entscheidung der Kommission über die Mittelzuweisung und unter Berücksichtigung der von der Haushaltsbehörde bewilligten zusätzlichen Planstellen und Haushaltsmittel.

10.1 Auswirkungen auf die Stellenzahl

Art der Stellen		Für die Durchführung der Maßnahme benötigtes Personal		davon		Dauer
		Dauer-Planstellen	Planstellen auf Zeit	Personal der GD oder des Dienstes	Zusätzliches Personal	
Beamte oder Bedienstete auf Zeit	A	1	1	2	-	Unbegrenzt
	B	-	-	-	-	-
	C	-	-	-	-	-
Sonstige Humanressourcen		-	-	-	-	-
Insgesamt		1	1	2	-	Unbegrenzt

Für zusätzliches Personal ist die zeitliche Planung des Einsatzes anzugeben

10.2 Finanzielle Gesamtauswirkungen zusätzlichen Personals

EURO

	Beträge	Berechnung
Beamte	-	Grundlage: 2 Mannjahre zu je 108 000 (Haushaltlinien A1-A2-A4-A5-A7)
Bedienstete auf Zeit	216 000	
Sonstige Humanressourcen	-	
Insgesamt	216 000	

Die Beträge müssen die Gesamtkosten für zusätzliche Stellen während der gesamten Laufzeit der Maßnahme wiedergeben, wenn diese im voraus festgelegt wurde. Bei zeitlich unbegrenzten Maßnahmen sind die Beträge für einen Zeitraum von 12 Monaten anzugeben.

10.3 Sonstige Mehrausgaben für Verwaltung und Dienstbetrieb

EURO

Haushaltlinie	Beträge	Berechnung
A 7031 (Obligatorische Ausschüsse)	9 750	Es wird erwartet, daß der für die Zwecke der vorgeschlagenen Richtlinie zu bildende Regulierungsausschuß einmal jährlich für einen Tag zusammenkommen wird, um spezifische Fragen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Richtlinie zu besprechen. Die Erstattung der Reisekosten der Sachverständigen der Regierungen zur Teilnahme an dieser Sitzung wird auf 650 Euro/Person geschätzt, x 15.
Total	9 750	

Die Beträge müssen die Gesamtkosten für zusätzliche Stellen während der gesamten Laufzeit der Maßnahme wiedergeben, wenn diese im voraus festgelegt wurde. Bei zeitlich unbegrenzten Maßnahmen sind die Beträge für einen Zeitraum von 12 Monaten anzugeben.

Die oben unter der Haushaltslinie A 7 angeführten Ausgaben sind durch Zuweisungen im Rahmen der Globalmittel der GD Energie und Verkehr gedeckt.

FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN

AUSWIRKUNGEN DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS AUF DIE UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)

BEZEICHNUNG DES VORSCHLAGS

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von Vorschriften und harmonisierten Verfahrensweisen für die sichere Be- und Entladung von Massengutschiffen.

DOKUMENT NR.

KOM(2000) 179 endgültig

DER VORGESCHLAGENE RECHTSAKT

1. Notwendigkeit eines Rechtsakts der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich, und wichtigste Ziele

Im Vertrag ist die Begründung einer gemeinsamen Verkehrspolitik vorgesehen, und zu den zur Verwirklichung einer solchen Politik zu treffenden Maßnahmen gehören, wie aus Artikel 80 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 71 Absatz 1 Buchstabe c ersichtlich ist, auch Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr.

In diesem Sinne ist der Hauptzweck der vorgeschlagenen Maßnahme darauf gerichtet, die wesentlichen Grundsätze und Bestimmungen der IMO-Entschlüsse über die Sicherheit von Schiffen, die feste Massengüter befördern, und über das sichere Be- und Entladen dieser Schiffe in der Gemeinschaft auf harmonisierte Weise umzusetzen. Eine harmonisierte Umsetzung dieser nichtbindenden internationalen Bestimmungen ist notwendig, um sicherzustellen, daß das Laden und Löschen von Massengutladungen an europäischen Umschlagsanlagen ohne zusätzliche Gefährdung der baulichen Strukturen der betreffenden Massengutschiffe erfolgt. Sie ist auch notwendig, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, die sich ergeben, wenn beim Laden und Löschen von Massengütern unterschiedliche Sicherheitsstandards und unterschiedliche Anforderungen an die Schiffe und Umschlagsanlagen zugrundegelegt werden.

Die Gemeinschaft hat ein erhebliches Interesse daran, sicherzustellen, daß das Be- und Entladen von Massengutschiffen an den in den Mitgliedstaaten bestehenden Umschlagsanlagen auf sichere Weise und unter angemessenen Bedingungen erfolgt. Eine harmonisierte Aktion ist geboten, um Fehler beim Laden und Löschen zu vermeiden, die die bauliche Festigkeit dieser Schiffe beeinträchtigen und möglicherweise zu Unfällen und letztlich zum Verlust von Schiff und Besatzung beitragen könnten.

In Anbetracht der Binnenmarktdimension des Seeverkehrs ist eine auf Gemeinschaftsebene ansetzende Aktion der einzig mögliche Weg, um sicherzustellen, daß in den europäischen Häfen beim Be- und Entladen von Massengutschiffen die gleichen Sicherheitsstandards gewahrt werden, und zugleich das Risiko einer Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Umschlagsanlagen aufgrund unterschiedlicher Verfahren in bezug auf das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen zu verringern.

Im Hinblick auf das Subsidiaritätsprinzip ist festzustellen, daß es den einzelnen Mitgliedstaaten überlassen bleiben soll, zu entscheiden, welche Umsetzungsmaßnahmen im Rahmen ihres internen Systems am besten geeignet sind, eine harmonisierte Umsetzung und Durchsetzung der Bestimmungen dieser Richtlinie zu gewährleisten.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE UNTERNEHMEN

2. Wer wird durch den vorgeschlagenen Rechtsakt betroffen sein?

- Welche Wirtschaftszweige?
- Welche Unternehmensgröße (Anteil kleiner und mittlerer Unternehmen)?
- Befinden sich diese Unternehmen in bestimmten geographischen Gebieten?

Bei den von diesem Richtlinienvorschlag betroffenen Wirtschaftszweigen handelt es sich einerseits um die Schifffahrtsgesellschaften, die Massengutschiffe betreiben, die im Massengutverkehr von und nach europäischen Häfen eingesetzt sind, und andererseits um die Betreiber der in der Gemeinschaft bestehenden Massengut-Umschlagsanlagen.

Die Richtlinie gilt für alle Massengutschiffe und alle Umschlagsanlagen ungeachtet ihrer Größe. Da die Richtlinie den gesamten mit Massengutschiffen abgewickelten Seeverkehr mit festen Massengütern von und nach Häfen der Gemeinschaft betrifft, gibt es keinen Unterschied zwischen Schifffahrtsgesellschaften oder Umschlagsanlagen verschiedener Größe. Die Gesamtzahl der weltweit operierenden Massengutschiffe wird auf mehr als 5 000 geschätzt. Der große Anteil der seewärtigen Ein- und Ausfuhren der EU (insbesondere bei den hauptsächlichen Massengütern Eisenerz und Kohle) am gesamten Weltseehandel, der auf durchschnittlich etwa ein Drittel geschätzt wird¹, bringt es mit sich, daß ein beachtlicher Teil dieser Flotte von Massengutschiffen zum Laden oder Löschen fester Massengüter Häfen der Gemeinschaft anläuft. Was die Zahl der Umschlagsanlagen in der Gemeinschaft anbetrifft, ist einer 1998 von BCP für die Kommission durchgeführten Umfrage² zu entnehmen, daß in etwa 100 Handelshäfen der EU feste Massengüter umgeschlagen werden. Die meisten dieser Umschlagsanlagen sind als KMU einzustufen, und das gleiche gilt für die meisten der Schifffahrtsgesellschaften, die Massengutschiffe betreiben.

¹ Diese Schätzung beruht auf Daten aus einer 1997 von SPH Global im Auftrag der GD Verkehr der Europäischen Union erstellten Studie unter dem Titel 'The safety of bulk carriers and possible legislative initiatives for the European Community'.

² Burness Corlett & Partners Ltd., 'Bulk carrier safety study', November 1998.

Ein bestimmtes geographisches Gebiet innerhalb der Gemeinschaft, in dem diese Unternehmen anzutreffen sind, kann nicht angegeben werden. Alle Mitgliedstaaten außer den beiden Binnenländern besitzen Seehäfen, in denen Handelsschiffe abgefertigt werden. Österreich und Luxemburg sind daher von der Anwendung der vorgeschlagenen Richtlinie ausgenommen, soweit es um Umschlagsanlagen geht. Da beide aber Seeschiffs-Flaggenstaaten sind, gilt die Richtlinie für die unter ihren Flaggen fahrenden Schiffe.

Der erwartete Rückgang der Häufigkeit von Unfällen mit Massengutschiffen wird sich vor allem in einem geringeren Verlust an Menschenleben in einer geringeren Verunreinigung der regionalen Meeresumwelt niederschlagen. Weitere günstige Auswirkungen liegen in der Vermeidung von Störungen des Seeverkehrs, die mit solchen Unfällen verbunden sein können, und in der Einsparung der Kosten für die Bergung der Schiffe und ihrer Ladung oder, im schlimmsten Fall, für die Beseitigung des Wracks und die Bergung der Leichen der Besatzungsmitglieder sowie für die zur Ermittlung der Unfallursache erforderlichen Untersuchungen.

3. Was müssen die Unternehmen tun, um dem vorgeschlagenen Rechtsakt nachzukommen?

Die Massengutschiffe betreibenden Reedereien und die Massengut-Umschlagsanlagen müssen sich entsprechend organisieren, um die Verfahrensregeln für den Informationsaustausch und die Zusammenarbeit zwischen Schiff und Umschlagsanlage, die dem Zweck dienen, die Lade- und Löscharbeiten sicher durchzuführen und eine Beeinträchtigung der Seetüchtigkeit der Schiffe durch übermäßige Belastung oder Beschädigung der Schiffsverbandteile zu vermeiden, wirkungsvoll in die Praxis umzusetzen. Außerdem müssen sie für das sichere Laden und Löschen solcher Ladungsgüter geeignet sein, und dazu müssen sie eine Reihe wesentlicher Eignungskriterien erfüllen, die in dem international vereinbarten IMO-Code für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen (BLU-Code) niedergelegt sind. Um dies zu erreichen, müssen die Umschlagsanlagen ein der ISO-Normenreihe 9000 entsprechendes Qualitätsmanagementsystem einführen und unterhalten. Hier ist anzumerken, daß die Schifffahrtsgesellschaften bereits durch das internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) verpflichtet sind, sowohl an Land als auch an Bord der von ihnen betriebenen Schiffe ein dem internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) entsprechendes Sicherheitsmanagementsystem einzuführen und zu unterhalten.

4. Welche wirtschaftlichen Folgen wird der vorgeschlagene Rechtsakt voraussichtlich haben?

- für die Beschäftigung?
- für die Investitionen und die Gründung neuer Unternehmen?
- für die Wettbewerbsposition der Unternehmen?

Auf die Beschäftigung sollte sich die vorgeschlagene Richtlinie günstig auswirken, da anzunehmen ist, daß die Umschlagsanlagen zur Einführung und

Unterhaltung ihres Qualitätsmanagementsystems in manchen Fällen zusätzliche Kräfte benötigen werden. Zudem fordert der IMO-Code die Benennung eines Vertreters der Umschlagsanlage, der die nötige Ausbildung und fachliche Erfahrung haben muß, um den Lade- und Löschbetrieb im Interesse der Sicherheit überwachen zu können.

Die Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen sollten ebenfalls positiv sein, da die verbesserte Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen Schiff und Umschlagsanlage nicht nur dafür sorgt, daß das Laden oder Löschen auf sichere Weise erfolgt, sondern auch zu einer Verringerung des Unfall- und Beschädigungsrisikos und der damit verbundenen Aufenthalte und Kosten führen sollte. Sodann sollte die Einführung von Eignungskriterien für fremde Massengutschiffe einen Beitrag zu den Bemühungen der Gemeinschaft leisten, unterklassige Schiffe aus dem Verkehr von und nach ihren Häfen fernzuhalten. Eine Stärkung des qualitätsbetonten Ansehens der in der EU operierenden Umschlagsanlagen wird dazu beitragen, die Wettbewerbsposition dieser Unternehmen zu erhalten oder sogar zu verbessern.

5. Enthält der vorgeschlagene Rechtsakt Bestimmungen, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (etwa reduzierte oder andersartige Anforderungen usw.)?

Aus den oben erläuterten Gründen und im Interesse der Sicherheit wird im Anwendungsbereich der vorgeschlagenen Richtlinie nicht nach der Größe der Schiffe oder der Umschlagsanlagen oder der sie betreibenden Unternehmen unterschieden. Angesichts der Tatsache, daß es sich bei den meisten der vorgesehenen Maßnahmen um Verfahrensregeln handelt, die auf eine Verstärkung der Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen Schiff und Umschlagsanlage abzielen, um sicherzustellen, daß der Umschlag auf sichere Weise erfolgt, erscheint eine solche Unterscheidung weder angebracht noch wünschenswert. Im Gegenteil, eine solche Unterscheidung würde ein zweigeteiltes Sicherheitssystem schaffen, das die Gefahr einer Wettbewerbsverzerrung mit sich bringen würde.

ANHÖRUNG

6. Nennung der zu dem vorgeschlagenen Rechtsakt konsultierten Organisationen und Darstellung ihrer wesentlichen Auffassungen

Aufgrund eines im März 1999 von den Dienststellen der Kommission zu diesem Zweck erstellten Arbeitspapiers sind eine Anzahl von Wirtschaftsverbänden und -organisationen zu den wesentlichen Zielen und Grundsätzen dieses Richtlinienvorschlags konsultiert worden. Alle hiernach aufgeführten Organisationen haben dieses Arbeitspapier erhalten, und alle hatten die Möglichkeit, den Dienststellen der Kommission ihre Anmerkungen und Anregungen mitzuteilen – entweder in zu diesem Zweck veranstalteten mündlichen Anhörungen oder auf schriftlichem Wege. In den eingegangenen Stellungnahmen wurde die angekündigte Gesetzgebungsinitiative der Kommission im allgemeinen begrüßt und unterstützt.

6.1. Europäische KMU-Verbände

Die wesentlichen Grundzüge und Ziele des angekündigten Vorschlags der Kommission wurden den europäischen KMU-Verbänden bei einer von der GD Unternehmenspolitik (der früheren GD XXIII) am 23. Februar 1999 veranstalteten Anhörung vorgestellt und erläutert. Anschließend wurde diesen Organisationen das oben erwähnte Arbeitspapier der Kommission zur Stellungnahme zugesandt.

6.2. Interessenverbände der Schiffseigner (ECSA, BIMCO, INTERCARGO), Umschlagsanlagen (ESPO, FEPORT, EUROFER, ICHCA, International Dry Bulk Terminals Contact group), Arbeitnehmer (FST), Verlader (ESC), Schiffswerften (CESA) und Klassifizierungsgesellschaften (IACS)

Das oben erwähnte Arbeitspapier, in dem die Vorstellungen der Kommissionsdienststellen hinsichtlich der Grundzüge und Hauptziele der angekündigten Gesetzgebungsinitiative dargelegt waren, wurde zunächst allen diesen Organisationen zugesandt. Als nächster Schritt folgte eine von der GD Verkehr am 6. April 1999 veranstaltete Anhörung. Einen weiteren, informellen Meinungsaustausch gab es am 9. April 1999 bei einem mit Unterstützung der Dienststellen der Kommission von FEPORT und ESPO organisierten gemeinsamen Workshop.

Die Branchenverbände im allgemeinen und insbesondere die Interessenvertretungen der Schiffseigner begrüßten den angekündigten Vorschlag der Kommission als eine rechtzeitige und angemessene Initiative und äußerten ihre Unterstützung für die in dem Arbeitspapier dargelegten Hauptziele.

Einige der aus Fachkreisen geäußerten Fragen betrafen den vorgesehenen Geltungsbereich, d.h. die Größe der einbezogenen Schiffe und Umschlagsanlagen und die Art der festen Massengüter. Einer weiteren Forderung der Branche zufolge sollte aus Gründen der praktischen Anwendung und der Transparenz ein umfassender Überblick über alle bindenden Vorschriften über das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen erstellt werden, der sowohl die Bestimmungen des SOLAS-Übereinkommens als auch die in die zukünftige Richtlinie einbezogenen Bestimmungen des BLU-Code enthalten sollte. Von den Transportarbeitergewerkschaften und den Vertretern der Umschlagsanlagen wurden die Kommissionsdienststellen dringend aufgefordert, in den Richtlinienvorschlag Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Mitarbeiter der Umschlagsanlagen bei der Arbeit an Bord der Schiffe aufzunehmen. Wie schon im erklärenden Memorandum zu diesem Richtlinienvorschlag dargelegt, sind Fragen der Sicherheit und des Schutzes der Gesundheit bereits in einer Vielzahl von Rechtsakten der Gemeinschaft geregelt, so daß es als nicht notwendig angesehen wurde, in diesem Vorschlag zusätzliche Maßnahmen vorzusehen, die speziell die Sicherheit und Gesundheit der auf den Umschlagsanlagen tätigen Arbeitnehmer zum Gegenstand hätten. Da von einigen festen Massengütern chemische Gefahren ausgehen, erhob sich die Frage, ob besondere Bestimmungen für die Behandlung solcher Güter in den Vorschlag aufgenommen werden sollten. Hierzu

äußerten die Branchenvertreter übereinstimmend die Meinung, daß dieser Punkt nicht im Rahmen der angestrebten Richtlinie geregelt werden sollte.

Zu dem Vorschlag einer obligatorischen Einführung und Unterhaltung von Qualitätsmanagementsystemen durch die Umschlagsanlagen wurden gegensätzliche Meinungen geäußert. Die Schiffseigner waren entschieden dafür, daß die Umschlagsanlagen einem Managementsystem unterworfen werden sollten, das ein gleichwertiges Gegenstück zu dem ISM-Code bilden würde, dem die Schifffahrtsgesellschaften bereits entsprechen müssen. Einige Betreiber von Umschlagsanlagen waren dagegen eher zurückhaltend und meinten, daß die Einführung eines Qualitätsmanagementsystems die freie Entscheidung der Umschlagsanlagen bleiben sollte.

6.3. Der europäische Versicherungsausschuß (CEA)

Die Anhörung des europäischen Versicherungsausschusses (Comité Européen des Assurances - CEA) erfolgte auf bilateraler Basis am 28. Mai 1999. Der Ausschuß begrüßte den Vorschlag der Kommission im Hinblick auf dessen potenziell günstige Auswirkungen auf die Zahl der Versicherungsfälle im Zusammenhang mit während des Ladens und Löschens entstandenen Schäden und mit dem Verlust von Schiffen, menschlichem Leben und Ladungen auf See.

6.4. Die Allianz regionaler Seeschiffahrtsinteressen (AMRIE)

Die Konsultation der Alliance of Maritime Regional Interests in Europe (AMRIE) zu den wesentlichen Grundsätzen und Zielen dieses Richtlinien-vorschlags erfolgte im Rahmen der regelmäßigen bilateralen Zusammenkünfte der GD Energie und Verkehr und der AMRIE. Als Ergebnis dieser Konsultation übermittelte die AMRIE ihre Stellungnahme in einem Schreiben vom 8. Juli 1999, in dem sie erklärte, daß sie die vorgeschlagene Maßnahme generell befürworte, zumal diese im Grunde darin bestehe, den Bestimmungen einer IMO-Entschließung innerhalb der Europäischen Union den Rang einer bindenden Vorschrift zu verleihen.

20.10.00**Beschluss**
des Bundesrates

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von Vorschriften und harmonisierten Verfahrensregeln für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen

KOM(2000) 179 endg.; Ratsdok. 8882/00

Der Bundesrat hat in seiner 755. Sitzung am 20. Oktober 2000 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich die EU-einheitliche Umsetzung des von der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) verabschiedeten BLU-Code.
2. Der Bundesrat ist allerdings der Auffassung, dass nicht nur die Betreiber der Umschlagsanlagen, sondern auch die Reeder oder Charterer der anlaufenden Schiffe die Einhaltung der in Anhang I aufgeführten Bestimmungen zu kontrollieren haben, und zwar jeder in dem von ihm zu vertretenden Bereich. Dies entspricht eher dem Wortlaut des BLU-Code. Der Wortlaut der Richtlinie ist dagegen praxisfern.
3. Darüber hinaus vertritt der Bundesrat die Ansicht, dass bei mehreren gleichzeitig anlaufenden Massengutschiffen nur ein Vertreter pro Schicht benannt werden muss. Dies entspricht der Intention des BLU-Code hinsichtlich der Benennung eines Vertreters der Umschlaganlage. Der Kapitän eines Schiffes hat somit für jede Schicht einen Ansprechpartner, der Entscheidungsgewalt und eine entsprechende, auf die Be- und Entladung von Massengutschiffen ausgerichtete Ausbildung hat. Für jedes Schiff einen neuen Vertreter zu bestimmen, ist nicht im Sinne des BLU-Code und ist aus organisatorischen und Kostengründen auch nicht vertretbar.

4. Der Bundesrat steht der Forderung nach einem nachzuweisenden Qualitätsmanagementsystem für Umschlagsbetriebe ausschließlich in der EU kritisch gegenüber. Ein solches Qualitätsmanagementsystem kann nur wirksam sein, wenn es weltweit einheitlich angewandt wird.
5. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, sich innerhalb der EU dafür einzusetzen, dass sich die Mitgliedstaaten und die Kommission in der IMO für die Entwicklung und Verabschiedung eines international vereinbarten Hafensicherheits- und Umwelt-Management-Systems - vergleichbar mit dem ISM-Code - einsetzen.
6. Der Bundesrat ist der Ansicht, dass die Bestimmungen für Reparatur von beim Laden oder Löschen entstandenen Schäden präziser und ausführlicher im Sinne des BLU-Code zu fassen sind. Insbesondere ist darauf zu achten, dass Reparaturen entsprechend den Anforderungen des Kapitäns auszuführen sind.