

06.10.00**Empfehlungen
der Ausschüsse**EU - AS - U - V_kzu **Punkt** der 755. Sitzung des Bundesrates am 20. Oktober 2000

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

A

Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union und
der Verkehrsausschuss

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt
Stellung zu nehmen:

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

Ausgeliefert am 10. OKT. 2000

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.

B

7. Der Ausschuss für Arbeit und Sozialpolitik und
der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
empfehlen dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG
Kenntnis zu nehmen.