

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Richtlinie des Rates über die harmonisierte Anwendung des Internationalen Übereinkommens über sichere Container (CSC) in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft

»EG-Dok. Nr. 8967/80«

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75 und 84 Abs. 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Das Internationale Übereinkommen über sichere Container (CSC), das im Rahmen der Arbeit der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffsfahrtsorganisation der Vereinten Nationen (IMCO) ausgearbeitet wurde, trat am 6. September 1977 in Kraft und liegt zur Ratifizierung bzw. zum Beitritt der Staaten, einschließlich der Mitgliedstaaten auf; in der Empfehlung 79/487/EWG des Rates vom 15. Mai 1979 über die Ratifizierung des Internationalen Übereinkommens über sichere Container (CSC)¹⁾ wird den Mitgliedstaaten nahegelegt, dieses Übereinkommen zu ratifizieren bzw. ihm beizutreten.

Das CSC enthält Regeln, die darauf abzielen, beim Umschlag, bei der Stapelung und bei der Beförderung

von Containern einen hohen Grad an Sicherheit für das menschliche Leben zu erhalten, sowie Sicherheitsbestimmungen für die Herstellung und Prüfung.

Eine nicht einheitliche Anwendung der CSC-Vorschriften durch die Mitgliedstaaten würde die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen, die Sicherheit und den freien Container- und Güterverkehr im Gemeinsamen Markt beeinträchtigen.

Eine notwendige, allein jedoch nicht ausreichende Voraussetzung für die harmonisierte Anwendung des Übereinkommens besteht darin, daß es alle Mitgliedstaaten ratifizieren bzw. ihm beitreten.

Die Generalversammlung der IMCO verabschiedete eine Entschließung Nr. A.436 (XI) mit der Empfehlung, die im CSC vorgesehenen Kontrollen ab dem 6. September 1982 durchzuführen; es müssen rasch Bestimmungen erlassen werden, damit die Unternehmer bis zu diesem Termin alle Container überprüfen lassen können.

In Anbetracht der großen Zahl von Containern muß den Verwaltungen und den Eigentümern für die Aufgaben, die sich aus der Prüfung, der Zulassung und der Anbringung der CSC-Zulassungsschilder ergeben, genügend Zeit gelassen werden.

Es sind gemeinsame Mindestvorschriften für die regelmäßige Überprüfung von Containern und gemeinsame Mindestkriterien für die Zulassung der mit der Überprüfung von Containern betrauten Stellen

¹⁾ ABl. EG Nr. L 125 vom 22. Mai 1979, S. 18

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes vom 27. Juli 1957 zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramts vom 13. August 1980 – 14 – 680 70 – E – Ve 78/80.

Dieser Vorschlag ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 18. Juli 1980 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem genannten Kommissionsvorschlag ist vorgesehen.

Mit der alsbaldigen Beschlußfassung durch den Rat ist zu rechnen.

zu erlassen, um Unterschiede, die den Einsatz von Containern, die Sicherheit des menschlichen Lebens und von Gütern beeinträchtigen könnten, in engen Grenzen zu halten.

Es ist sicherzustellen, daß grundsätzlich der Eigentümer für die Instandhaltung des Containers verantwortlich ist.

Die Kontrollvorschriften sind einheitlich durchzuführen, um auszuschließen, daß die Mitgliedstaaten für gleiche Verhältnisse unterschiedliche Maßnahmen treffen, die den freien Containerverkehr beeinträchtigen würden.

Der technische Fortschritt erfordert eine rasche Anpassung dieser Richtlinie und ihrer Anhänge; um die dazu erforderlichen Maßnahmen zu erleichtern, sollte ein Verfahren für eine enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission im Rahmen eines Ausschusses für die Anpassung dieser Richtlinie an den technischen Fortschritt geschaffen werden.

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN —

Artikel 1

1. Die Mitgliedstaaten führen die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über sichere Container (CSC), im folgenden „CSC“ genannt, spätestens ab 1. Juli 1981 nach Maßgabe dieser Richtlinie durch. Das CSC liegt im Wortlaut als Anhang A bei.
2. Für die Zwecke dieser Richtlinie haben die in Artikel II des CSC aufgeführten Begriffe die in diesem Artikel II angegebene Bedeutung.

Artikel 2

Prüfung, Besichtigung, Zulassung und Beschilderung von Containern

Um eine einheitliche Anwendung der Verfahren sicherzustellen, die im CSC zur Prüfung, Besichtigung, Zulassung und Beschilderung von Containern festgelegt sind, treffen die Mitgliedstaaten spätestens bis zum 1. Januar 1982 die erforderlichen Maßnahmen unter folgenden Bedingungen:

1. Die Mitgliedstaaten übertragen die Verfahren zur Prüfung, Besichtigung und Zulassung von Containern ganz oder teilweise auf nichtstaatliche Organisationen nur dann, wenn diese den Kriterien von Kapitel 1 im Anhang B dieser Richtlinie genügen.
2. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission eine Liste der Organisationen, die mit solchen Verfahren betraut werden.
3. Bei den Verfahren nach Regel 9 der Anlage I zum CSC kann für den Nachweis der in Unterabsatz d) dieser Regel genannten Sachverhalte eine entsprechende eidesstattliche Erklärung als ausreichend angesehen werden.
4. Wenn das Verfahren nach Nummer 3 angewandt wird, verlangen die Mitgliedstaaten, daß die Eigen-

tümer den Urkundennachweis in ihren eigenen Unterlagen verwahren und jederzeit zur Prüfung vorweisen können.

5. Die Anforderungen an das Sicherheits-Zulassungsschild (Regel 1 der Anlage I zum CSC) werden im Sinne von Kapitel 2 des Anhangs B ausgelegt.

Artikel 3

Entzug der Zulassung

1. Erweist sich eine erhebliche Zahl von Containern einer von einem Mitgliedstaat zugelassenen Bauart aufgrund eines Mangels, der schon zum Zeitpunkt der Zulassung vorhanden gewesen sein könnte, als unsicher, so hat der Mitgliedstaat, der die ursprüngliche Zulassung erteilte, zusätzlich zu den Maßnahmen nach Artikel IV Abs. 5 des CSC eine Überprüfung der Zulassung aller Container dieser Baureihe zu veranlassen und die als erforderlich angesehenen Maßnahmen zu treffen, um diese Container in einen vorschriftsmäßigen Zustand zu bringen oder um die Zulassung zu entziehen.
2. Jede Entscheidung, die zu einem Entzug der Zulassung führt, ist eingehend zu begründen. Der Betroffene ist davon zu unterrichten und über die Rechtsmittel nach den Rechtsvorschriften des Mitgliedstaates, der die Zulassung entzieht, und über die Frist, innerhalb der diese Rechtsmittel einzulegen sind, zu belehren.

Artikel 4

Instandhaltung

1. Vorbehaltlich von Absatz 2 kann der Eigentümer eines Containers die Verfahren, mit denen er seine Container in sicherem Zustand erhält, d.h. die geeignete Kombination planmäßiger Instandhaltung, Anstrich-, Instandsetzungs- und Ausbesserungsverfahren sowie die Personen oder Stellen, die er mit der Durchführung dieser Arbeit betrauen will, frei wählen.
2. Werden einem Mitgliedstaat jedoch eindeutige Gründe für die Annahme mitgeteilt, daß ein Eigentümer wiederholt nicht für ein befriedigendes Sicherheitsniveau gesorgt hat, so ersucht er die Regierung des Hoheitsgebietes (gleich, ob es ein Mitgliedstaat ist oder nicht), in dem der Eigentümer einen Hauptsitz oder seinen Wohnsitz hat, die entsprechenden Maßnahmen zu treffen.

Artikel 5

Regelmäßige Überprüfung von Containern

Um eine einheitliche Anwendung der Überprüfungsverfahren zu erreichen, treffen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, damit die Verfahren nach Regel 2 der Anlage I des CSC spätestens bis zum 1. Januar 1982 vorgeschrieben bzw. genehmigt werden.

Diese genehmigten bzw. vorgeschriebenen Verfahren müssen den Mindestbestimmungen von Kapitel 3 Anhang B entsprechen.

Artikel 6**Kontrolle**

1. Die Mitgliedstaaten wenden die Kontrollvorschriften nach Artikel VI des CSC zur Nachprüfung, ob die Container ein gültiges Sicherheits-Zulassungsschild tragen, erst nach dem 6. September 1982 an:
2. Die Mitgliedstaaten führen diese Kontrolle nur durch staatliche Stellen, deren Liste der Kommission übermittelt wird, durch.
3. Kontrollvorschriften, die von den Mitgliedstaaten nach diesem Artikel und nach Artikel VI des CSC erlassen werden, müssen Anhang C entsprechen.

Artikel 7**Anpassung an den technischen Fortschritt**

Änderungen, die erforderlich sind, um diese Richtlinie und ihre Anhänge an den technischen Fortschritt anzupassen, sind nach dem Verfahren nach Artikel 9 vorzunehmen.

Artikel 8

1. Es wird ein Ausschuß für die Anpassung dieser Richtlinie an den technischen Fortschritt (nachstehend der „Ausschuß“ genannt) eingesetzt; er setzt sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten und einem Vertreter der Kommission als Vorsitzenden zusammen.
2. Der Ausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 9

1. Wird auf das in diesem Artikel festgelegte Verfahren Bezug genommen, so befaßt der Vorsitzende

den Ausschuß von sich aus oder auf Antrag des Vertreters eines Mitgliedstaates.

2. Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß den Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß nimmt zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist Stellung, die der Vorsitzende aufgrund der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit einer Mehrheit von einundvierzig Stimmen abgegeben, wobei die Stimmen der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 148 Abs. 2 des Vertrags gewogen werden. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.
3. a) Die Kommission trifft die beabsichtigten Maßnahmen, wenn sie der Stellungnahme des Ausschusses entsprechen.
- b) Wenn die beabsichtigten Maßnahmen der Stellungnahme des Ausschusses nicht entsprechen oder keine Stellungnahme vorliegt, unterbreitet die Kommission dem Rat unverzüglich einen Vorschlag für die zu treffenden Maßnahmen. Der Rat entscheidet mit qualifizierter Mehrheit.
- c) Wenn der Rat binnen drei Monaten, nachdem er befaßt worden ist, nicht entschieden hat, werden die Maßnahmen von der Kommission getroffen.

Artikel 10

Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Kommission und unbeschadet der in Artikel 1 genannten Frist die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens 1. Januar 1982 nachzukommen.

Artikel 11

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Anhang A**Internationales Übereinkommen über sichere Container (CSC)**

Die Bekanntmachung der Neufassung des Internationalen Übereinkommens vom 2. Dezember 1972 über sichere Container (CSC) ist im Bundesgesetzblatt Teil II S. 41 veröffentlicht.

Anhang B**Kapitel 2 (siehe Artikel 2 (3))**

(Anwendung der Regel 1 Kapitel 1 des Übereinkommens)

Auf dem Sicherheits-Zulassungsschild zu vermerkende Angaben

Angaben in Zeile 1**Vorhandene Container**

1. Jeder Eigentümer kann für alle Container, die in einem Zulassungsantrag verzeichnet sind, eine einzige Kennnummer für die Zeile 1 des Zulassungsschildes erhalten.

Angaben in Zeile 2**Neue Container**

2. Das auf dem CSC-Zulassungsschild angegebene Herstellungsdatum kann der Monat und das Jahr, in dem die Herstellung des Containers beendet wurde, sein.

Angaben in Zeile 3

3. Sowohl bei vorhandenen als auch bei neuen Containern kann die in Zeile 3 vermerkte Ziffer die alphanumerische Identifizierungsnummer sein: In

diesem Falle stellt der Mitgliedstaat sicher, daß der Antragsteller ein Verzeichnis dieser Identifizierungsnummern und Hersteller-Seriennummern führt.

Kapitel 3 (siehe Artikel 5)

Gemeinsame Mindestanforderungen an die Verfahren der Containerüberprüfung

Das die Überprüfungen vornehmende Personal

1. Die Überprüfung ist von einer Person vorzunehmen, deren Wissen und Erfahrung mit Containern sie befähigen, gemäß Absatz 2 zu entscheiden, ob der Container einen Mangel aufweist, der seine Betriebssicherheit beeinträchtigen könnte.

In die Überprüfungen einzubeziehende Faktoren

2. Die Person, welche die Überprüfung durchführt, hat folgendes vorzunehmen:

eine gründliche Besichtigung der Außenseite des Containers und, sofern dies ohne zu große Schwierigkeit (z. B. bei einem leeren Container) möglich ist, der Innenseite. Sie hat insbesondere zumindest folgende Punkte zu beachten:

- a) mechanische Beschädigungen;
- b) den Zustand folgender Bauteile:
 - Stirnwandrahmen,
 - obere und untere Längsrillen,
 - Grundkonstruktion einschließlich der Unterseite des Containers,
 - Eckbeschläge und verschiedene Einrichtungen zum Handhaben des Containers,
 - Türverschluß,
 - Außenverkleidung,
 - Dach;
- c) den Zustand der Schweißstellen, Nieten oder sonstigen Befestigungen;

d) die Korrosion;

e) den Zustand des CSC-Zulassungsschildes.

3. Die Unterseite des Containers ist zu überprüfen. Dabei kann der Container sich auf einem Sockel befinden oder, wenn der Prüfer dies für notwendig hält, auf ein anderes Gestell gehoben werden.
4. Die Person, welche die Außenseite überprüft, kann eine eingehendere Überprüfung der Innenseite des Containers verlangen, wenn der Zustand des Containers eine derartige Untersuchung rechtfertigt.

Überprüfungsbericht

5. Der Prüfer erteilt dem Eigentümer nach der Überprüfung, sofern er feststellt, daß der Container keinen Mangel aufweist, der Personen in Gefahr bringen könnte, zumindest folgende Informationen:

- die Angaben in Zeile 3 des CSC-Schildes,
- den Zeitpunkt der Überprüfung,
- den letztmöglichen Zeitpunkt für die nächste Überprüfung,
- die nötigen Angaben zu seiner Person.

Aufbewahrung der Unterlagen

6. Der Eigentümer bewahrt die Unterlagen mit den obigen Angaben zumindest so lange auf, bis ihm die Angaben der nächsten Untersuchung vorliegen.

Häufigkeit weiterer Überprüfungen

7. Bei der Entscheidung darüber, ob der vom CSC vorgeschriebene Abstand zwischen den Überprüfungen bis zu 24 Monate betragen darf, sind die Beanspruchung der Container während ihrer Verwendung und die Zwischenüberprüfungen entsprechend ihrem Umfang und der Sachkenntnis der Personen, die sie vorgenommen haben, zu berücksichtigen.

Anhang C

Kontrollverfahren (siehe Artikel 6 (3))

Betriebsunsichere Container

1. (1) Stellt die Kontrollbehörde an einem Container einen Mangel fest, der eine Person gefährden könnte, so ist der Container zurückzuhalten.
- (2) Kann der Container jedoch sicher (z. B. zu dem Ort, an dem der betriebssichere Zustand wieder hergestellt werden kann, oder zu seinem Bestimmungsort) gebracht werden, so kann die Kontrollbehörde diese Beförderung mit den von ihr selbst bestimmenden Auflagen und unter der Voraussetzung gestatten, daß der Container sobald wie möglich ausgebessert und nicht eher wieder beladen wird, ehe diese Ausbesserung vorgenommen worden ist.

Nichtmangelhafte Container ohne Zulassungsschild oder mit einem nicht ordnungsgemäß ausgefüllten Zulassungsschild

2. (1) Stellt die Kontrollbehörde fest, daß der Container kein Sicherheits-Zulassungsschild trägt oder das Schild offenkundig nicht ordnungsgemäß ausgefüllt ist, so kann der Container zurückgehalten werden.
- (2) Kann jedoch der Nachweis erbracht werden, daß ein solcher Container entsprechend den Bestimmungen des CSC zugelassen worden ist oder den Normen des Übereinkommens entspricht, so kann die Kontrollbehörde gestatten, ihn zu seinem Bestimmungsort zum Entladen weiterzubefördern, sofern er dort erst dann wieder beladen wird, wenn er ein ordnungsgemäßes Schild erhalten hat.

Nichtmangelhafte Container mit einem abgelaufenen Zulassungsschild

3. (1) Stellt die Kontrollbehörde an einem Container fest, daß der vermerkte Zeitpunkt (auf oder neben dem Sicherheits-Zulassungsschild) überschritten ist, so kann der Container zurückgehalten werden.
- (2) Kann der Container jedoch sicher gebracht werden, so kann die zuständige Kontrollbehörde gestatten, den Container mit der Auflage, ihn möglichst rasch zu überprüfen, mit einem gültigen Zulassungsschild zu versehen und ihn vorher nicht wieder zu beladen, zum Entladen zu seinem Bestimmungsort weiterzubefördern.

Kontrollverfahren – Besondere Bestimmungen

4. Die Kontrollbehörde kann dem Eigentümer eines gemäß den Ziffern 1, 2 oder 3 als mangelhaft festgestellten Containers gestatten, ihn in leerem Zustand in ein anderes Land, in dem die erforderlichen Reparaturmaßnahmen leichter vorgenommen werden können, zu verbringen.

In diesem Fall muß die Kontrollbehörde durch ihr geeignet erscheinende Maßnahmen sicherstellen, daß die erforderlichen Reparaturmaßnahmen wirklich durchgeführt werden.

Begründung**Allgemeines****1. Rückblick**

Obwohl es vielleicht nicht möglich ist, den Beginn des modernen Containereinsatzes im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr genau festzustellen, so steht doch eindeutig fest, daß es zu einem wesentlichen Teil der Arbeit der Internationalen Organisation für Normung (ISO) Anfang der sechziger Jahre und danach zu verdanken war, wenn der Containereinsatz Ende der sechziger und Anfang der siebziger Jahre ein so außerordentlich rasches Wachstum zu verzeichnen hatte.

Im Vergleich zu den herkömmlichen Umschlagsverfahren aus der Vorcontainerzeit haben Container rasch den Ruf besonders sicherer Beförderungsgeräte erworben.

Gleichwohl führten Befürchtungen, daß einzelne Staaten einseitige Maßnahmen in Form von Sicherheitsvorschriften für Frachtcontainer treffen, und Befürchtungen, daß sich solche einseitigen Maßnahmen auf den Containerverkehr – und damit auf den internationalen Güterverkehr – auswirken würden, zu Vorschlägen über die Ausarbeitung eines internationalen Übereinkommens.

Nach der in Beratung mit dem Binnenverkehrsausschuß der UN-Wirtschaftskommission für Europa geleisteten Vorarbeit der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffsorganisation (IMCO) wurde das Internationale Übereinkommen über sichere Container (CSC) im Dezember 1972 in Genf geschlossen.

Die IMCO wurde die Hinterlegungsstelle des Übereinkommens, das am 6. September 1977 (ein Jahr nach der Hinterlegung der zehnten Beitrittsurkunde) in Kraft getreten ist.

Zwei Mitgliedstaaten der Gemeinschaft waren unter den ersten zehn Staaten, die dem Übereinkommen

beigetreten sind, und zwar Frankreich im Oktober 1974 und die Bundesrepublik Deutschland im Juli 1976. Zwei weitere Mitgliedstaaten traten ihm gegen Ende des ersten Vierteljahres 1979 bei, nämlich das Vereinigte Königreich im März 1978 und Dänemark im März 1979. Auf Vorschlag der Kommission empfahl der Rat am 15. Mai 1979 jenen Mitgliedstaaten, die noch keine Vertragsstaaten waren, diesem Übereinkommen beizutreten. Italien tat dies im Oktober 1979.

2. Die wichtigsten Vorschriften des CSC

Die beiden ersten Klauseln der Präambel des Übereinkommens legen den Zweck des CSC dar. Die erste Klausel erkennt die Notwendigkeit an, einen hohen Grad der Sicherheit des menschlichen Lebens zu gewährleisten, die zweite bringt die Notwendigkeit zum Ausdruck, den internationalen Containerverkehr zu erleichtern.

In diesem Sinne enthält das Übereinkommen Vorschriften für

- die Zulassung und Beschilderung aller Container, die für den internationalen Verkehr bestimmt sind (ausgenommen die besonders für den Luftverkehr entwickelten Container);
- eine begrenzte Form der Kontrolle von Containern, die von ordnungsmäßig dazu ermächtigten Personen ausgeübt wird;
- Eigentümer von Containern, die dafür verantwortlich gemacht werden, sie in sicherem Zustand zu erhalten;
- Eigentümer, die ihre Container selbst überprüfen oder sie nach einem vorgeschriebenen oder genehmigten Verfahren überprüfen lassen.

Das Übereinkommen schreibt insbesondere vor, daß neue Container, das heißt nach dem Tage des Inkraft-

tretens des Übereinkommens (6. September 1977) gebaute Container, nach den festgelegten Vorschriften für die Prüfung von Prototypen oder für Einzelprüfungen geprüft, besichtigt, zugelassen und beschildert werden.

Das Übereinkommen schreibt ferner vor, daß vorhandene Container, d. h. Container, die keine neuen Container sind, binnen fünf Jahren nach dem Tage des Inkrafttretens des Übereinkommens (d. h. bis zum 6. September 1982) zugelassen sind. Das bedeutet, daß diese Container bzw. Container, die nach dem September 1982 weiterverwendet werden, bis dahin ebenfalls ein Zulassungsschild erhalten müssen.

Diese Vorschriften für die Zulassung und Beschilderung haben einige Fragen danach aufgeworfen, wie das Übereinkommen auszulegen und wie es durchzuführen ist. Diese Fragen betreffen teils rein technische Angelegenheiten (zum Beispiel die Auslegung von Prüfungsergebnissen), teils die beabsichtigten Verfahren und die Art der Organisationen, die mit ihrer Durchführung beauftragt werden können, meistens jedoch den Zeitplan des Übereinkommens und das Konzept eines „absoluten“ Zeitpunktes für dessen Inkrafttreten.

Das Übereinkommen trat am 6. September 1977 (zwölf Monate nach dem Tag der Hinterlegung der zehnten Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde) in Kraft; dieser Zeitpunkt ist nicht nur die Trennungslinie zwischen „neuen Containern“ und „vorhandenen Containern“, sondern auch der Beginn der Fünfjahresfrist, in der vorhandene Container zugelassen, überprüft und beschildert werden müssen. Wenn ein Staat dem Übereinkommen erhebliche Zeit nach der Hinterlegung der zehnten Urkunde beitrifft und vielleicht der Ansicht ist, daß es zwölf Monate nach seinem eigenen Beitritt in Kraft treten wird, so ist dies für international tätige Unternehmen nicht entscheidend. Solche Unternehmen werden ein vorgeschriebenes oder genehmigtes Überprüfungsverfahren so rechtzeitig wünschen, daß sie die Überprüfung und Beschilderung vor Ablauf der Fünfjahresfrist (d. h. bis zum 6. September 1982) abschließen können, da gegenwärtig erwogen wird, daß nach dem Stichtag (6. September 1982) im internationalen Verkehr zwischen Vertragsstaaten nur noch Container mit einem Zulassungsschild verwendet werden dürfen.

Dies vorausschickend ist auf Probleme hinzuweisen, die dadurch entstanden sind, daß zu dem Zeitpunkt, in dem das Übereinkommen in Kraft getreten ist, nur sehr wenige Staaten in der Lage waren, (neue oder vorhandene) Container zuzulassen und Überprüfungsverfahren vorzuschreiben oder zu genehmigen; einige Staaten sind dazu auch heute noch nicht in der Lage. Daher waren Vorkehrungen für die Zulassung und Beschilderung jener Container zu treffen, die nach der Definition zwar „neue Container“ sind, aber in Betrieb genommen wurden, ehe sie zugelassen werden konnten. Aus dem gleichen Grunde ist die verbleibende Zeit bis zum Stichtag (6. September 1982) jetzt so kurz, daß die Eigentümer großer Bestände vorhandener Container, für die sie erst vor kurzem die Zulassung erhalten konnten, wahrscheinlich ernste praktische Schwierig-

keiten haben werden, diese bis zum Stichtag überprüfen und beschildern zu lassen.

Die übrigen Vorschriften des Übereinkommens, welche die staatliche Kontrolle, die Verpflichtung der Eigentümer, die Container in sicherem Zustand zu erhalten, und die Vorschrift oder Genehmigung von Verfahren betreffen, nach denen die Eigentümer ihre Container überprüfen oder überprüfen lassen müssen, haben auch Fragen der Auslegung und im Zusammenhang damit Fragen aufgeworfen, inwieweit es notwendig oder wünschenswert ist, die Vorschriften des Übereinkommens zu ergänzen.

Diese Fragen wurden zusammen mit anderen, die sich aus den Zulassungsvorschriften ergaben, in den IMCO-Ausschüssen eingehend erörtert. In vielen Fällen konnte eine Einigung über eine harmonisierte Auslegung erreicht werden, die darauf abzielt, die einheitliche Durchführung des Übereinkommens zu einem realistischen Vorschlag zu machen.

Auch wenn es sicherlich wünschenswert ist, die Verfahren für die Zulassung von Containern in allen Vertragsstaaten möglichst einheitlich zu gestalten, so wird jetzt doch allgemein anerkannt, daß ein Container während seiner Lebenszeit nur einmal zugelassen wird und kleinere Unterschiede zwischen den Verfahren der einzelnen Staaten für die Hersteller oder Eigentümer von Containern wahrscheinlich kaum nennenswerte finanzielle Auswirkungen haben. Bei den Kontroll-, Instandhaltungs- oder Überprüfungsverfahren verhält es sich jedoch anders, denn dies sind „laufende“ Maßnahmen, denen die Container während ihrer ganzen Lebensdauer ständig unterworfen werden, weshalb hier eine erheblich strengere (oder erheblich weniger strenge) Haltung des einen Staates für Containerunternehmer und -eigentümer eines anderen Staates erhebliche finanzielle Auswirkungen haben könnte.

3. Vorgehen der Gemeinschaft

Unter Berücksichtigung der weiter oben dargelegten Fragen und der vereinbarten Auslegungen des CSC, die von der IMCO bereits festgelegt wurden, betrachtet die Kommission die harmonisierte Anwendung des CSC nunmehr als einen notwendigen Teil ihrer allgemeinen Politik zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen und Verbesserung der Sicherheit im Verkehr, die wiederum ein wichtiger Bestandteil der gesamten gemeinsamen Verkehrspolitik ist.

Insbesondere aufgrund des in Betracht gezogenen Zeitplans für die Durchführung des CSC unterbreitete die Kommission bereits einen Vorschlag für eine Empfehlung des Rates, in der den Mitgliedstaaten nahegelegt wurde, dem Übereinkommen bis zum 1. Juli 1980 beizutreten, soweit sie dies nicht schon getan haben. Diese Empfehlung, die der Rat am 15. Mai 1979 billigte, wird als erster Schritt auf dem Wege zu einer harmonisierten Anwendung des CSC in der Gemeinschaft angesehen.

Als zweiten Schritt bereitete die Kommission einen Richtlinienvorschlag vor, der das Ergebnis von Bera-

tungen mit staatlichen und nichtstaatlichen Sachverständigen sowie der Arbeit ist, die viele von ihnen in der IMCO geleistet haben. Dieser Vorschlag konsolidiert die vereinbarten Auslegungen des CSC, die bereits zu einer tragfähigen Grundlage für ein harmonisiertes Gemeinschaftsverfahren zur Durchführung des CSC geworden sind.

Die Richtlinie soll Regeln und Leitlinien in einer Weise festlegen, die für alle Mitgliedstaaten annehmbar ist und mit den Ansichten aller anderen Vertragsparteien des CSC in Einklang steht. Dadurch ist es möglich, dem Geist und der Absicht des Übereinkommens gerecht zu werden, ohne die Mitgliedstaaten durch die Vorschriften für sichere Container in ihrem Verkehr untereinander oder mit Dritten zu bevorzugen oder zu benachteiligen.

Die Kommission wird gegebenenfalls als notwendig erachtete Vorschläge für weitere „vereinbarte Auslegungen“ unterbreiten, die sie mit Unterstützung der entsprechenden Sachverständigen und der Mitarbeit der IMCO erreichen könnte.

4. Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln

Artikel 1

Dieser Artikel legt fest, daß die allgemeinen Vorschriften des Übereinkommens bis zum 1. Juli 1981 in der Gemeinschaft in Kraft zu setzen sind. Dieser Stichtag stimmt mit dem Zeitpunkt überein, der in der EWG-Empfehlung des Rates genannt worden ist. Ferner sollen die Mitgliedstaaten dafür sorgen, daß das Übereinkommen auch angewandt wird, was nicht nur dem Zweck des Übereinkommens selbst, sondern auch der Absicht dieser Richtlinie entspricht.

Artikel 2

Dieser Artikel fordert die Mitgliedstaaten auf, möglichst bald wirksame Verfahren zur Prüfung, Besichtigung, Zulassung und Beschilderung von Containern festzulegen. Das ist notwendig, damit möglichst viele neue Container zum Zeitpunkt der Herstellung zugelassen und alle vorhandenen Container, die nach dem (6. September 1982) im grenzüberschreitenden Verkehr weiterverwendet werden, rechtzeitig zugelassen und so vor diesem Zeitpunkt überprüft und beschildert werden können.

Er räumt den Mitgliedstaaten die Möglichkeit ein, die Prüfung, die Besichtigung während der Herstellung, die Zulassung neuer Container sowie die Bearbeitung von Anträgen und die Zulassung bestehender Container teilweise oder ganz nichtstaatlichen Organisationen zu übertragen. In diesem Falle müssen die betreffenden Organisationen den Kriterien von Kapitel 1 des Anhangs B dieser Richtlinie genügen.

Für die Zulassung vorhandener Container kann auch ein auf einer eidesstattlichen Erklärung beruhendes Verfahren angewandt werden.

Dieser Artikel erkennt bestimmte Wahlmöglichkeiten bei der Kennzeichnung von Sicherheits-Zulassungsschildern nach Kapitel 2 des Anhangs B dieser Richtlinie an, ohne sie jedoch zwingend vorzuschreiben.

Artikel 3

Dieser Artikel regelt Fälle, in denen mehrere Container eines Baumusters aufgrund eines Mangels, der schon zum Zeitpunkt ihrer Zulassung vorhanden gewesen sein könnte, d. h. aufgrund eines versteckten Mangels, den Sicherheitsvorschriften nicht mehr entspricht. Diese Bestimmung, bei der es sich um eine Erweiterung von Artikel VI Abs. 2 des CSC handelt, schreibt vor, daß ein Mitgliedstaat, der ein Baumuster zugelassen hat und dem ein offenkundiger Mangel im Baumuster mitgeteilt wird, die Zulassung aller Seriencontainer überprüft und die erforderlichen Vorkehrungen trifft, um die Container wieder in Einklang mit den Vorschriften des Übereinkommens zu bringen oder die Zulassung zu entziehen. Da nur die Verwaltung einer Vertragspartei des CSC, die einen Container oder ein Baumuster zugelassen hat, das Recht erhalten soll, die Zulassung zu entziehen, ist folglich die für die ursprüngliche Zulassung zuständige Vertragspartei zu unterrichten, wenn ein oder mehrere Container nach Ansicht eines Mitgliedstaates den Sicherheitsvorschriften nicht mehr entsprechen. In diesem Artikel ist ferner festgelegt, daß die Beteiligten – der Hersteller und die Eigentümer oder Betreiber der betreffenden Container – über jeden beabsichtigten Entzug der Zulassung zu unterrichten und über die Rechtsmittel und die Einspruchsfrist zu belehren sind.

Artikel 4

Dieser Artikel spiegelt die Überlegungen wider, die Absatz 1 der Regel 2 des Übereinkommens zugrunde liegen. Insbesondere ist darin festgelegt, daß die Eigentümer die Verfahren, mit denen sie den erforderlichen sicheren Zustand herstellen, und die Organisation, die Unternehmen oder Gesellschaften, die für die Instandhaltung, Ausbesserung und ähnliche Arbeiten erforderlich sind, frei wählen können. Stellt sich jedoch heraus, daß Container eines bestimmten Eigentümers wiederholt nicht den Sicherheitsvorschriften entsprechen, so hat die Regierung des Hoheitsgebietes, in dem der Eigentümer seinen Haupt- oder Geschäftssitz hat, Abhilfe zu schaffen.

Artikel 5

Dieser Artikel fordert die Mitgliedstaaten auf, die Überprüfungsverfahren, die den Mindestanforderungen nach Kapitel 3 des Anhangs B dieser Richtlinie entsprechen, rasch festzulegen bzw. zu genehmigen, damit die Eigentümer vorhandene Container möglichst früh vor der Beschilderung überprüfen können. Das CSC nennt für die Zulassung vorhandener Container einen Zeitraum von fünf Jahren, was für die Eigentümer die (nicht ausdrücklich ausgesprochene) Verpflichtung bedeutet, auch ihre vorhandenen Container innerhalb dieses Zeitraumes beschildern zu lassen. Um den Stichtag (6. September 1982) beibehalten zu können, kommt es darauf an, daß Regierungen, die noch keine Vorkehrungen für die Vorschrift oder Genehmigung von Überprüfungsverfahren getroffen haben, dies möglichst bald tun, damit die Eigentümer großer Containerbestände in die Lage versetzt werden, diesen Stichtag auch einzuhalten. Nach diesem Artikel sind die Maßnahmen zur Anordnung oder Genehmigung

von Überprüfungsverfahren der Kommission mitzuteilen. Obwohl es vorzuziehen ist, daß jeder Mitgliedstaat die „erforderlichen Vorkehrungen“ selbst trifft, kann davon ausgegangen werden, daß ein Mitgliedstaat diese Vorkehrungen auch dann getroffen hat, wenn die Containereigentümer, die ihren Haupt- oder Geschäftssitz in seinem eigenen Hoheitsgebiet haben, angewiesen werden, die Überprüfungen nach dem Verfahren vorzunehmen, das ein anderer Mitgliedstaat vorgeschrieben oder genehmigt hat.

Artikel 6

In diesem Artikel kommt eine vereinbarte Auslegung zum Ausdruck, nach der eine vor dem (6. September 1982) ausgeübte Kontrolle (im Sinne von Artikel VI des Übereinkommens) auf die Überprüfung des sicheren Zustandes von Containern begrenzt und die Nachprüfung, ob Container ein endgültiges Sicherheits-Zulassungsschild tragen, erst nach dem 6. September 1982 vorgenommen wird. Ferner ist darin geregelt,

daß die Kontrolle nur von öffentlichen Stellen gemäß den entsprechenden Bestimmungen des Anhangs C dieser Richtlinie vorgenommen werden darf.

Artikel 7, 8 und 9

Diese Artikel legen ein Verfahren für eine enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission in einem Ausschuß fest, damit bestimmte Vorschriften der Richtlinie und ihrer Anhänge rasch an den technischen Fortschritt angepaßt werden können. Sie regeln auch die Zusammensetzung des Ausschusses, seine Arbeitsweise und Entscheidungsfindung.

Artikel 10

Keine Bemerkungen

Artikel 11

Keine Bemerkungen