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

(2000/C 311 E/17)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KOM(2000) 179 endg. — 2000/0121(COD)

(Von der Kommission vorgelegt am 22. Mai 2000)

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 Kommission,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen,

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 Entschließungen 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 Entschließung 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 möglich umzusetzen und der IMO alle Nichteinhaltungen anzuzeigen; mit der gleichen IMO-Entschließung 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 Massengutschiffahrt 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 unsachgemäßer Lade- und Löschpraktiken am besten auf Gemeinschaftsebene.

(6) Ein Vorgehen auf Gemeinschaftsebene ist die wirksamste Art, harmonisierte Vorschriften und Verfahrensregeln zu schaffen, um die in der IMO-Entschließung 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 überläßt zu entscheiden, welche Umsetzungsinstrumente in Anbetracht ihrer internen Systeme am besten geeignet sind. Entsprechend dem Verhältnismäßigkeitsprinzip beschränkt sich diese Richtlinie auf das zur Erreichung dieser Ziele notwendige Mindestmaß.

(8) Die Sicherheit von Massengutschiffen und ihrer Besatzungen läßt 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-Entschließung 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 Hafenstaatkontrollbehörden 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 Hafenstaatkontrollbehörden 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 Schiffahrtswelt, 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 Durchführungsbefugnisse [1]; 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 Arbeit [2] und ihre relevanten Einzelrichtlinien vollständig auf die Arbeit in bezug auf das Laden und Entladen von Massengutschiffen anwendbar sind —

---

[1] ABL L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

[2] ABL L 183 vom 29.6.1989, S. 1.

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.

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 Rates [1] 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-Entschließung 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 Entschließung 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.

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 Umschlagsanlagen 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 Rates [2] 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.

[1] ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1.

[2] ABL L 319 vom 12.12.1994, S. 20.

15. „Angaben über die Ladung“: die in Regel VI/2 des SOLAS-Übereinkommens vorgeschriebenen Informationen über die Ladung.

16. „Lade- oder Löschplan“: der in Regel VI/7.3 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 erwähnte und nach dem in Anhang II 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 III 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 I 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 Schiffs 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 Hafenstaatkontrollbehörde 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 II 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 IV des BLU-Code erstellte gemeinsame schiffs- und landseitige Sicherheitsprüfliste gemeinsam aus und unterzeichnen diese.

3. Zwischen dem Schiff und des 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 vozulegen.

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 Rates [1] 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-Entschießungen 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.

---

[1] ABL L 247 vom 5.10.1993, S. 19.

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 Kennummern tragen, die mit denen übereinstimmen, die im Lade- oder Löschplan verwendet werden. Diese Lukennummern 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 Befenderung, 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 ± 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 Übermüdung 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 Löschrate 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 Löscharbeiten ([1]);

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 Liegeplatz ([1]);

5. die Wasserdichte am Liegeplatz;

6. die maximale Höhe von der Wasserlinie bis zur Oberkante der Lukenabdeckung oder der Lukensülle (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;

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.

([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 Abfahrtkanälen sollen vom Terminal oder der Hafenbehörde geliefert werden wie angebracht.

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 Verladeagenten 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.