

Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

► **B** **RICHTLINIE 2001/96/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

vom 4. Dezember 2001

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 13 vom 16.1.2002, S. 9)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
► <u>M1</u>	Richtlinie 2002/84/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002	L 324	53	29.11.2002
► <u>M2</u>	Verordnung (EG) Nr. 1137/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2008	L 311	1	21.11.2008



**RICHTLINIE 2001/96/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS
UND DES RATES**

vom 4. Dezember 2001

**zur Festlegung von harmonisierten Vorschriften und
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 Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Hinblick auf die hohe Zahl von Schiffsunfällen mit Massengutschiffen und die damit verbundenen Verluste an Menschenleben sollten im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik weitere Maßnahmen getroffen werden, um die Sicherheit des Seeverkehrs zu erhöhen.
- (2) Untersuchungen der Ursachen von Massengutschiffsunfällen zeigen, 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. Der Schutz der Sicherheit von Massengutschiffen kann 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 Entschliefungen Empfehlungen zur Sicherheit von Massengutschiffen abgegeben, in denen die Schnittstelle zwischen Schiff und Hafen im Allgemeinen und der Lade- und Löschbetrieb im Besonderen angesprochen ist.
- (4) Mit der Entschliefung 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 Fälle von Nichteinhaltung anzuzeigen. Mit der gleichen IMO-Entschliefung wurden die Regierungen der Vertragsstaaten, in deren Hoheitsgebiet sich Umschlagsanlagen für feste Massengüter befinden, aufgefordert, Rechtsvorschriften einzuführen, die bewirken, dass einige für die Umsetzung dieses Codes notwendige Hauptforderungen durchgesetzt werden können.

⁽¹⁾ ABl. C 311 E vom 31.10.2000, S. 240
und ABl. C 180 E vom 26.6.2001, S. 273

⁽²⁾ ABl. C 14 vom 16.1.2001, S. 37.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 13. Februar 2001 (ABl. C 276 vom 1.10.2001, S. 38). Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 27. Juni 2001 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Europäischen Parlaments vom 25. Oktober 2001 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

▼B

- (5) In Anbetracht des weltweiten Charakters des Handels mit Trockenmassengut haben die Auswirkungen des Umschlagbetriebs auf die Sicherheit der Massengutschiffe grenzübergreifende Rückwirkungen. Die Entwicklung von Maßnahmen zur Verhinderung des Verlusts von Massengutschiffen infolge unsachgemäßer Lade- und Löschraktiken erfolgt daher am besten auf Gemeinschaftsebene, indem harmonisierte Vorschriften und Verfahrensregeln festgelegt werden, um die in der IMO-EntschlieÙung A.862(20) niedergelegten Empfehlungen und den BLU-Code umzusetzen.
- (6) Im Hinblick auf das in Artikel 5 des Vertrags 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 geht diese Richtlinie nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (7) Die Sicherheit von Massengutschiffen und ihrer Besatzungen lässt sich verbessern durch Einschränkung der Gefahr von Fehlern beim Be- oder Entladen dieser Schiffe an den Trockenmassengut-Umschlagsanlagen. Dies kann erfolgen durch Festlegung harmonisierter Verfahrensregeln für die Zusammenarbeit und Kommunikation zwischen Schiff und Umschlagsanlage und Einführung von Eignungskriterien für Schiffe und Umschlagsanlagen.
- (8) 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 normalerweise zum Laden oder Löschen fester Massengüter anlaufen.
- (9) Massengutschiffe, die Umschlagsanlagen zum Laden oder Löschen fester Massengüter anlaufen, sollten für diesen Zweck geeignet sein. Ebenso sollten auch die Umschlagsanlagen für die Aufnahme und das Be- und Entladen der einkommenden Massengutschiffe geeignet sein. Für diese Zwecke wurden im BLU-Code Eignungskriterien festgelegt.
- (10) Im Interesse einer verbesserten Zusammenarbeit und Kommunikation mit dem Schiffskapitän zu Fragen des Ladens und Löschens fester Massengüter sollten die Umschlagsanlagen einen Vertreter der Umschlagsanlage benennen, der für diese Betriebsabläufe in der Umschlagsanlage verantwortlich ist, und den Kapitänen Informationsbroschüren mit Angaben über die im Hafen und an der Umschlagsanlage geltenden Vorschriften zur Verfügung stellen. Der BLU-Code enthält hierfür entsprechende Bestimmungen.
- (11) 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. Dieses Qualitätsmanagementsystem sollte im Hinblick auf seine internationale Anerkennung mit der von der Internationalen Organisation für Normung angenommenen Normenreihe ISO 9000 vereinbar sein. Damit bei neuen Umschlagsanlagen ausreichend Zeit zur Verfügung steht, um die einschlägige Zertifizierung durchzuführen, muss sichergestellt werden, dass für eine begrenzte Zeit eine vorläufige Betriebsgenehmigung ausgestellt werden kann.

▼B

- (12) Um zu gewährleisten, dass die Lade- und Löscharbeiten zur Vermeidung einer möglichen Gefährdung der Sicherheit des Schiffs oder der Mannschaft sorgfältig vorbereitet, vereinbart und durchgeführt werden, sollten die Verantwortlichkeiten des Kapitäns und des Vertreters der Umschlagsanlage festgelegt werden. Die einschlägigen Bestimmungen hierfür finden sich im SOLAS-Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See („SOLAS-Übereinkommen von 1974“), in der Entschlieung A.862(20) der IMO-Versammlung und im BLU-Code. Für den gleichen Zweck können die Verfahrensregeln für die Vorbereitung, Vereinbarung und Durchfurhung der Lade- und Löscharbeiten auf diese internationalen Instrumente gestützt werden.
- (13) Die Gemeinschaft hat ein allgemeines Interesse daran, nicht den Normen entsprechende Schiffe davon abzuhalten, ihre Häfen anzulaufen, und daher sollte der Vertreter der Umschlagsanlage offensichtliche Mängel an Bord eines Massengutschiffs, die die Sicherheit des Be- oder Entladens beeinträchtigen könnten, melden.
- (14) Es ist notwendig, dass die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten die Lade- oder Löscharbeiten verhindern oder anhalten, wenn eindeutige Hinweise vorliegen, dass die Sicherheit von Schiff oder Besatzung durch diese Arbeiten gefährdet werden könnte. Die Behörden sollten im Interesse der Sicherheit auch eingreifen, wenn sich der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage über die Anwendung dieser Verfahrensregeln nicht einigen können. Die Sicherheitsmaßnahmen der zuständigen Behörden sollten nicht von wirtschaftlichen Interessen der Umschlagsanlagen abhängig sein.
- (15) Es ist notwendig, Verfahrensregeln festzulegen, damit im Verlaufe des Be- oder Entladens eintretende Beschädigungen der Schiffe den geeigneten Stellen wie etwa den zuständigen Klassifikationsgesellschaften gemeldet und nötigenfalls repariert werden. In Fällen, in denen solche Schäden die Sicherheit oder Seetuchtigkeit des Schiffes beeinträchtigen könnten, sollte die Entscheidung über die Notwendigkeit und Dringlichkeit der Reparatur von den Hafenstaatkontrollbehorden in Konsultation mit der Verwaltung des Flaggenstaats getroffen werden. In Anbetracht der für diese Entscheidung erforderlichen Sachkenntnis sollten die Behörden das Recht haben, eine anerkannte Organisation zu beauftragen, den Schaden zu besichtigen und sie über die Notwendigkeit von Reparaturen zu beraten.
- (16) Die Durchsetzung dieser Richtlinie sollte durch wirksame Überwachungs- und Überprüfungsverfahren in den Mitgliedstaaten unterstützt werden. Die laufende Berichterstattung über die Ergebnisse dieser Überwachungsmaßnahmen wird wertvolle Informationen über die Wirksamkeit der in dieser Richtlinie niedergelegten harmonisierten Vorschriften und Verfahrensregeln liefern.
- (17) In der Entschlieung A.797(19) vom 23. November 1995 der IMO-Versammlung über die Sicherheit von Schiffen, die feste Massengüter befördern, wurden die Behörden der Hafenstaaten aufgefordert, 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.

▼B

- (18) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ⁽¹⁾ erlassen werden.
- (19) Nach demselben Verfahren sollten gewisse Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie geändert werden können, um sie an internationale und Gemeinschaftsinstrumente anzupassen, die nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie verabschiedet oder geändert werden oder in Kraft treten, und um die in dieser Richtlinie festgelegten Verfahren durchzuführen, ohne jedoch ihren Geltungsbereich auszuweiten.
- (20) Die 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 sind auf die Arbeit in Bezug auf das Laden und Entladen von Massengutschiffen anwendbar —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Zweck

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

1. harmonisierten Vorschriften für die Eignung dieser Schiffe und Umschlagsanlagen und
2. harmonisierten Verfahrensregeln für die Zusammenarbeit und Kommunikation 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 Mitgliedstaaten, die von Massengutschiffen, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, angefahren werden.

Unbeschadet der Regel VI/7 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 gilt diese Richtlinie nicht für Anlagen, die lediglich unter außergewöhnlichen Umständen zum Beladen von Massengutschiffen mit Trockenmassengut und Entladen von Trockenmassengut aus Massengutschiffen benutzt werden, und gilt nicht, wenn das Be- und Entladen ausschließlich mittels Einrichtungen des betreffenden Massengutschiffes durchgeführt wird.

⁽¹⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

⁽²⁾ ABl. L 183 vom 29.6.1989, S. 1.



Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

1. „Internationale Übereinkommen“: die am 4. Dezember 2001 geltenden Übereinkommen im Sinne der in Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 95/21/EG des Rates ⁽¹⁾ gegebenen Definition;
2. „SOLAS-Übereinkommen von 1974“: ►**MI** die jeweils geltende Fassung des internationalen Übereinkommens ◀ von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See einschließlich der dazu geschlossenen Protokolle und daran vorgenommenen Änderungen;
3. „BLU-Code“: die am 4. Dezember 2001 geltende Fassung des im Anhang der IMO-Entschließung A.862 (20) vom 27. November 1997 enthaltenen Verhaltenscodes 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, nämlich:
 - ein Schiff, das als Eindecker mit oberen Seitentanks und Hopper-Seitentanks in Laderäumen gebaut wird und in erster Linie dafür bestimmt ist, Trockenmassengut 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 Beladen von Massengutschiffen mit festen Massengütern oder das Entladen von festen Massengütern aus Massengutschiffen ausgerüstet ist und benutzt wird;
8. „Betreiber der Umschlagsanlage“: den Eigentümer der Umschlagsanlage oder eine Organisation oder Person, der vom Eigentümer die Verantwortlichkeit für das Be- oder Entladen eines bestimmten Massengutschiffes an der Umschlagsanlage übertragen wurde;
9. „Vertreter der Umschlagsanlage“: eine vom Betreiber der Umschlagsanlage bestellte und mit umfassender Verantwortlichkeit und mit Befugnis für die Überwachung der Vorbereitung, der Durchführung und des Abschlusses der von der Umschlagsanlage zur Be- oder Entladung eines bestimmten Massengutschiffs durchgeführten Lade- und Löscharbeiten ausgestattete Person;

⁽¹⁾ Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle) (ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1). Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 1999/97/EG der Kommission (ABl. L 331 vom 23.12.1999, S. 67).

▼ B

10. „Kapitän“: die Person, die ein Massengutschiff befiehlt, oder einen vom Kapitän für die Lade- oder Löscharbeiten benannten Schiffsoffizier;
11. „anerkannte Organisation“: eine gemäß Artikel 4 der Richtlinie 94/57/EG des Rates ⁽¹⁾ 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 anzuwenden;
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 von 1974 vorgeschriebenen Informationen über die Ladung;
16. „Lade- oder Löschplan“: den in Regel VI/7.3 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 erwähnten und nach dem in Anhang 2 des BLU-Code wiedergegebenen Muster zu erstellenden 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***Vorschriften für die betriebliche Eignung von Massengutschiffen**

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass sich die Betreiber der Umschlagsanlagen von der betrieblichen Eignung der Massengutschiffe für das Laden oder Löschen fester Massengutladungen überzeugen, indem sie die Einhaltung der Bestimmungen des Anhangs I kontrollieren.

*Artikel 5***Vorschriften für die Eignung von Umschlagsanlagen**

Die Mitgliedstaaten überzeugen sich davon, dass die Betreiber von Umschlagsanlagen in Bezug auf die Umschlagsanlagen, für die sie gemäß dieser Richtlinie verantwortlich sind, sicherstellen,

1. dass die Umschlagsanlagen den Bestimmungen des Anhangs II entsprechen;
2. dass ein oder mehrere Vertreter der Umschlagsanlage benannt wird/-werden;
3. dass Informationsbroschüren erstellt werden, die neben Angaben über die Anforderungen der Umschlagsanlage und der zuständigen Behörden die im Anhang 1 Absatz 1.2 des BLU-Code aufgeführten Informationen über den Hafen und die Umschlagsanlage enthalten, und dass diese Broschüren den Kapitänen der die Umschlagsanlage

⁽¹⁾ Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörde (ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 20). Richtlinie geändert durch die Richtlinie 97/58/EG der Kommission (ABl. L 274 vom 7.10.1997, S. 8).

▼ B

zum Laden oder Löschen fester Massengüter anlaufenden Massengutschiffe zur Verfügung gestellt werden, und

4. dass ein Qualitätsmanagementsystem entwickelt und eingeführt und auch aufrechterhalten wird. Ein solches Qualitätsmanagementsystem muss nach der ISO-Norm 9001:2000 oder einer entsprechenden Norm, die zumindest alle Aspekte der ISO-Norm 9001:2000 erfüllt, zertifiziert werden; es muss nach der ISO-Norm 10011:1991 oder einer entsprechenden Norm, die alle Aspekte der ISO-Norm 10011:1991 erfüllt, überprüft werden. Die Richtlinie 98/34/EG ⁽¹⁾ muss im Zusammenhang mit der genannten entsprechenden Norm eingehalten werden.

Für die Einrichtung des Qualitätsmanagementsystems wird ein Übergangszeitraum von drei Jahren ab dem Inkrafttreten dieser Richtlinie und für den Erhalt der Zertifizierung des Systems ein weiteres Jahr eingeräumt.

*Artikel 6***Befristete Betriebsgenehmigung**

Abweichend von den Anforderungen nach Artikel 5 Ziffer 4 kann die zuständige Behörde für neue Umschlagsanlagen eine befristete Betriebsgenehmigung mit einer Geltungsdauer von höchstens zwölf Monaten erteilen. Die Umschlagsanlage muss jedoch ihren Plan für die Einführung eines Qualitätsmanagementsystems nach der ISO-Norm 9001:2000 oder einer entsprechenden Norm gemäß Artikel 5 Nummer 4 darlegen.

*Artikel 7***Verantwortlichkeiten der Kapitäne und der Vertreter der Umschlagsanlagen**

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

1. Verantwortlichkeiten 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/2.2 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 vorgeschriebenen Angaben über die Ladung und erforderlichenfalls die Erklärung über die Dichte fester Massengutladungen 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 Pflichten erfüllen.

⁽¹⁾ Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37). Richtlinie geändert durch die Richtlinie 98/48/EG (ABl. L 217 vom 5.8.1998, S. 18).

▼B

2. Verantwortlichkeiten 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 sich davon überzeugen, dass der Kapitän die in der Ladungserklärung enthaltenen Angaben so früh wie möglich erhalten hat;
 - c) der Vertreter der Umschlagsanlage muss dem Kapitän und der Hafenstaatkontrollbehörde unverzüglich die von ihm festgestellten offensichtlichen 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 Pflichten erfüllen.

*Artikel 8***Zusammenarbeit von Massengutschiffen und Umschlagsanlage**

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass beim Beladen von Massengutschiffen mit festen Massengütern oder beim Entladen von festen Massengütern aus Massengutschiffen 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 Löschplan ist nach dem in Anhang 2 des BLU-Code wiedergegebenen Muster zu erstellen, hat die IMO-Nummer des betreffenden Massengutschiffes zu enthalten, 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, die nach Auffassung einer Partei die Sicherheit des Schiffes oder der Mannschaft beeinträchtigen könnte, 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 für die Zwecke einer gegebenenfalls erforderlichen Prüfung durch die zuständigen Behörden aufzubewahren.

2. Vor Beginn des Ladens oder Löschens füllen der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage im Einklang mit den Leitlinien des Anhangs 4 des BLU-Code die gemeinsame schiffs- und landseitige Sicherheitsprüfliste gemeinsam aus und unterzeichnen diese.
3. Zwischen dem Schiff und der Umschlagsanlage ist eine wirksame Nachrichtenverbindung zu schaffen und jederzeit aufrechtzuerhalten, 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, 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.

▼B

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 in diesem Fall Angaben über am Schiff entstandene Schäden und gegebenenfalls ausgeführte Reparaturen zu enthalten.

*Artikel 9***Die Rolle der zuständigen Behörden**

- (1) Unbeschadet der in Regel VI/7.7 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 niedergelegten Rechte und Pflichten des Kapitäns treffen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass ihre zuständigen Behörden das Laden oder Löschen fester Massengüter verhindern oder anhalten, wenn eindeutige Hinweise vorliegen, dass hierdurch die Sicherheit des Schiffs oder der Besatzung gefährdet würde.
- (2) In Fällen, in denen die zuständige Behörde darüber informiert wird, dass der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage über die Anwendung der in Artikel 8 vorgesehenen Verfahrensregeln keine Einigung erzielt haben, greift die zuständige Behörde ein, wenn dies im Interesse der Sicherheit und/oder des Schutzes der Meeresumwelt geboten ist.

*Artikel 10***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 Festigkeit der Schiffsverbandteile oder die Wasserdichtigkeit der Außenhaut oder die Funktionsfähigkeit der wesentlichen mechanisch-technischen Systeme des Schiffs zu beeinträchtigen, sind die Verwaltung des Flaggenstaats oder eine von ihr anerkannte und in ihrem Namen handelnde Organisation sowie die Hafenstaatkontrollbehörde vom Vertreter der Umschlagsanlage und/oder dem Kapitän zu unterrichten. Die Entscheidung, ob die Reparatur unverzüglich zu erfolgen hat oder aufgeschoben werden kann, wird von der Hafenstaatkontrollbehörde unter gebührender Berücksichtigung der Stellungnahme, sofern eine solche vorliegt, der Verwaltung des Flaggenstaats oder der von ihr anerkannten und in ihrem Namen handelnden Organisation und der Stellungnahme des Kapitäns getroffen. Wird eine sofortige Reparatur für erforderlich gehalten, muss sie zur Zufriedenheit des Kapitäns und der zuständigen Behörde ausgeführt werden, bevor das Schiff den Hafen verlässt.
- (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.
- (4) Dieser Artikel lässt die Richtlinie 95/21/EG unberührt.

*Artikel 11***Überwachung und Berichterstattung**

- (1) Die Mitgliedstaaten überwachen die Umschlagsanlagen regelmäßig auf Einhaltung der in Artikel 5 Ziffer 1, Artikel 7 Ziffer 2 und Artikel 8 genannten Bestimmungen. Im Zuge der Überwachungsverfah-

▼ B

ren werden während der Lade- oder Löscharbeiten unangemeldete Besichtigungen durchgeführt.

Zusätzlich überprüfen die Mitgliedstaaten, ob die Umschlagsanlagen die Anforderungen des Artikels 5 Ziffer 4 am Ende der dort genannten Frist erfüllen.

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

*Artikel 12***Evaluierung**

Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Evaluierungsbericht über das Funktionieren des in dieser Richtlinie vorgesehenen Systems auf der Grundlage der in Artikel 11 Absatz 2 vorgesehenen Berichte der Mitgliedstaaten. In diesem Bericht wird ferner bewertet, ob es erforderlich ist, die in Artikel 11 Absatz 2 vorgesehene Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten beizubehalten.

*Artikel 13***Mitteilung an die IMO**

Der im Namen der Mitgliedstaaten handelnde Vorsitz des Rates und die Kommission unterrichten die IMO gemeinsam von dem Erlass dieser Richtlinie unter Bezugnahme auf Absatz 1.7 des Anhangs zu der IMO-Entschließung A.797(19).

▼ M2*Artikel 14***Ausschussverfahren**

(1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁾ eingesetzten Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

▼ B*Artikel 15***Änderungsverfahren****▼ M2**

(1) Die Begriffsbestimmungen in Artikel 3 Ziffern 1 bis 6 und Ziffern 15 bis 18, die Bezugnahmen auf internationale Übereinkommen und Codes, auf IMO-Entschließungen und -Rundschreiben und auf ISO-Normen sowie die Verweise auf Gemeinschaftsinstrumente und deren Anhänge können geändert werden, um sie an internationale oder gemeinschaftsrechtliche Instrumente anzupassen, die nach Erlass dieser Richtlinie angenommen oder geändert worden sind oder in Kraft getreten sind, sofern dadurch der Anwendungsbereich dieser Richtlinie nicht erweitert wird. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentli-

⁽¹⁾ ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

▼ M2

cher Bestimmungen dieser Richtlinie werden nach dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

(2) Die Kommission kann Artikel 8 und die Anhänge zur Durchführung der in dieser Richtlinie festgelegten Verfahrensregeln ändern und kann die Pflicht zur Berichterstattung nach Artikel 11 Absatz 2 und Artikel 12 ändern oder aufheben, sofern die betreffenden Änderungen den Anwendungsbereich dieser Richtlinie nicht erweitern. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie werden nach dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

▼ M1

(3) Änderungen an den in Artikel 3 genannten internationalen Instrumenten können nach Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen werden.

▼ B*Artikel 16***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.

*Artikel 17***Umsetzung und Anwendung**

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen vor dem 5. August 2003 die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem 1. März 2004 an.

Wenn die Mitgliedstaaten derartige Vorschriften erlassen, nehmen sie 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 Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

*Artikel 18***Inkrafttreten**

Diese Richtlinie tritt am 20. Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

*Artikel 19***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.



ANHANG I

**KRITERIEN FÜR DIE BETRIEBLICHE EIGNUNG VON
MASSENGUTSCHIFFEN FÜR DAS LADEN UND LÖSCHEN FESTER
MASSENGUTLADUNGEN***(nach Artikel 4)*

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

1. Sie müssen Laderäume und Ladeluken genügender Abmessungen besitzen, die so gestaltet sind, dass das Laden, Stauen, Trimmen und Löschen fester Massengüter in zufriedenstellender 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, Lukenbedienungssysteme 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 oder Löschens Spannungsberechnungen durchzuführen;
6. die Hauptantriebs- und Hilfsmaschinenanlage muss in einwandfreiem Betriebszustand sein;
7. 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**

(nach Artikel 5 Ziffer 1)

1. Die Umschlagsanlagen nehmen nur solche Massengutschiffe zum Laden oder Löschen fester Massengüter an ihrer Umschlagsanlage an, die an den Lade- und Löscheinrichtungen der Anlage sicher anlegen können, wobei neben der Wassertiefe am Liegeplatz und der maximal zulässigen Schiffsgröße unter anderem die Festmacheeinrichtungen, die Befederung, die sichere Zufahrt und alle möglichen Behinderungen des Lade- oder Löschvorgangs zu berücksichtigen sind.
2. Das Lade- und Löscherät 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 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.
4. Das mit dem Laden und Löschen beschäftigte Personal der Umschlagsanlagen erhält und benutzt die erforderlichen persönlichen Schutzausrüstungen und erhält ausreichende Ruhezeiten, damit übermüdungsbedingte Unfälle vermieden werden.



ANHANG III

VOM KAPITÄN AN DIE UMSCHLAGSANLAGE ZU LIEFERNDE ANGABEN

(nach Artikel 7 Ziffer 1 Buchstabe b))

1. So früh wie möglich: die voraussichtliche Ankunftszeit 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 (so weit 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**

(nach Artikel 7 Ziffer 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 Dienst habenden Ladungsoffiziers seines Schiffs erfolgt;
2. die Verteilung von Ladung und Ballastwasser während des gesamten Lade- oder Löschvorgangs ständig überwacht wird, um sicherzustellen, dass die Schiffsverbauteile nicht 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 bleibt, 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 Löschraten 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 Anforderungen 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;

▼B

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

(nach Artikel 7 Ziffer 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 Löscheinleistung 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 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 Löschräume;
13. ob das Lade- oder Löscherät der Umschlagsanlage ortsfest oder in irgendeiner Weise in seiner Bewegung beschränkt ist;
14. die benötigten Festmacheleinen;
15. ein warnender Hinweis auf etwaige ungewöhnliche Festmacheleinrichtungen;
16. Hinweise auf etwaige Beschränkungen bei der Aufnahme oder Abgabe von Ballast;
17. der von der zuständigen Behörde zugelassene maximale Abfahrtstiefgang;
18. 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 Abfahrtskanälen sollen von der Umschlagsanlage oder gegebenenfalls der zuständigen Behörde geliefert werden.



ANHANG VI

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

(nach Artikel 7 Ziffer 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 Löscherät zu vermeiden, und den Kapitän informieren, wenn ein Schaden eintritt;
3. dafür sorgen, dass das Schiff aufrecht gehalten wird oder, wenn aus betrieblichen Gründen eine Krängung erforderlich ist, der Krängungswinkel so gering wie möglich gehalten wird;
4. dafür sorgen, dass das Entladen eines Laderaums auf der Backbordseite parallel zum Entladen auf der Steuerbordseite des gleichen Laderaums erfolgt, um ein Verwinden des Schiffskörpers zu vermeiden;
5. bei Ladungen hoher Dichte oder bei hohem Gewicht der einzelnen Greif-erladungen 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;
6. 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;
7. 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;
8. dafür sorgen, dass die Ladung während des Be- und Entladens nach den Vorgaben des Kapitäns getrimmt wird;
9. 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;
10. 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;
11. 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 Anforderungen der zuständigen Behörde.