Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om krav til og harmoniserede procedurer for sikker lastning og losning af bulkskibe

(2000/C 311 E/17)

(EØS-relevant tekst)

KOM(2000) 179 endelig udg. — 2000/0121(COD)

(Forelagt af Kommissionen den 22. maj 2000)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg,

under henvisning til udtalelse fra Regionaludvalget,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Som følge af de mange bulkskibshavarier og de deraf følgende tab af menneskeliv må der træffes yderligere foranstaltninger til at forbedre sikkerheden inden for søtransport.

(2) Undersøgelser af årsagerne til bulkskibes forlis viser, at lastning og losning af fast bulklast kan være medvirkende til, at de går tabt, hvis disse operationer ikke udføres korrekt, enten som følge af overbelastning af skibets konstruktion eller ved fysisk overlast på konstruktionselementer i lastrummene. Bulkskibes sikkerhed kan forbedres ved, at der træffes foranstaltninger, der mindsker risikoen for beskadigelse af konstruktionen og forlis som følge af ukorrekt lastning og losning.

(3) På internationalt plan har Den Internationale Søfartsorganisation, IMO, på flere forsamlinger vedtaget en række resolutioner med anbefalinger om bulkskibes sikkerhed; de omhandler generelle spørgsmål vedrørende grænsefladen mellem skib og havn, i særdeleshed lastning og losning.

(4) IMO-forsamlingen har vedtaget resolution A.862(20) med en praksiskodeks (BLU kodeksen) for sikker lastning og losning af bulkskibe og opfordret de kontraherende stater til at gennemføre denne kodeks ved førstkommende lejlighed og underrette IMO om manglende efterkommelse. I resolutionen opfordrede IMO desuden de kontraherende stater, hvor der er terminaler for lastning og losning af fast bulklast, til at vedtage regler, der giver mulighed for at håndhæve nogle af de hovedprincipper, der er nødvendige for gennemførelse af kodeksen.

(5) Virkningerne af lastning og losning på bulkskibes sikkerhed rækker på grund af tørlasthandelens globale karakter ud over de nationale grænser; foranstaltninger til forebyggelse af, at bulkskibe går ned som følge af ukorrekt lastnings- og losningspraksis, træffes bedst på fællesskabsplan, da medlemsstaterne ikke hver for sig kan skride hensigtsmæssigt og effektivt ind.

(6) Det er på fællesskabsplan, at der mest effektivt kan fastsættes harmoniserede krav og procedurer, der implementerer anbefalingerne i IMO-resolution A.862(20) om en praksiskodeks for sikker lastning og losning af bulkskibe.

(7) Med udgangspunkt i nærhedsprincippet, som omhandlet i traktatens artikel 5, er et direktiv et velegnet juridisk instrument, da det opstiller rammer, som sikrer, at medlemsstaterne indfører krav og procedurer for sikker lastning og losning af bulkskibe og anvender dem ensartet, mens de enkelte medlemsstater selv kan bestemme, i hvilken form det skal finde sted. Nærværende direktiv går ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå det tilsigtede resultat.

(8) Bulkskibes og deres besætnings sikkerhed kan forbedres ved at mindske risikoen for, at de lastes eller losses uhensigtsmæssig ved terminaler for fast bulklast. Det kan gøres ved at etablere harmoniserede procedurer for samarbejde og kommunikation mellem skib og terminal og ved at stille egnethedskrav til skibe og terminaler.

(9) For at forbedre bulkskibes sikkerhed og undgå konkurrencefordrejning bør de harmoniserede procedurer og egnethedskriterier gælde for samtlige bulkskibe, uanset hvilket flag de fører, og alle de terminaler i Fællesskabet, som sådanne bulkskibe anløber med henblik på lastning eller losning af fast bulklast.

(10) Bulkskibe, der anløber terminaler med henblik på lastning eller losning af fast bulklast, bør være egnede til dette formål Terminalen bør kontrollere, at anløbne bulkskibe opfylder de relevante egnethedskriterier i BLU-kodeksen.

(11) Også terminaler bør være egnede til at modtage og laste eller losse anløbne bulkskibe. Til dette formål bør de opfylde de egnethedskriterier i IMO's praksiskodeks for sikker lastning og losning af bulkskibe, der vedrører kajfaciliteter, materiel til ladningshåndtering og -vejning samt terminalpersonalets uddannelse og arbejdsmåde.

(12) Terminalerne bør med det formål at forbedre samarbejde og kommunikation med skibsførerne om lastning og losning af fast bulklast udpege en terminalrepræsentant og stille informationshæfter med terminalens og havnens krav til rådighed for skibsførerne, jf. bestemmelserne i BLU-kodeksen.

(13) Udformning, gennemførelse og vedligeholdelse af et kvalitetsstyringssystem hos terminalerne vil sikre, at samarbejds- og kommunikationsprocedurer og den faktiske lastning og losning planlægges og udføres inden for harmoniserede rammer, der er internationalt anerkendt og kan kontrolleres. Et kvalitetsstyringssystem bør af hensyn til international anerkendelse baseres på Den Internationale Standardiseringsorganisations standardserie IS0 9000.

(14) For at sikre, at lastning og losning nøje bliver forberedt, aftalt og udført på en sådan måde, at skibets strukturelle integritet ikke kan bringes i fare, bør skibsførerens og terminalrepræsentantens ansvar fastlægges efter bestemmelserne i SOLAS-konventionen, IMO-resolution A.862(20) og BLU-kodeksen. Med samme formål bør der med udgangspunkt i disse internationale instrumenter ligeledes fastsættes procedurer for, hvordan lastning og losning forberedes, aftales og udføres.

(15) For at tilgodese EF's generelle interesse i at hindre, at der fra EF's havne afsejler skibe, der ikke opfylder bestemmelserne, bør et af terminalrepræsentantens ansvar være at underrette havnestatens kontrolmyndigheder om formodede mangler på bulkskibe, som kan forringe sikkerheden under lastning og losning.

(16) De myndigheder i medlemsstaterne, som har ansvaret for at gennemføre og håndhæve dette direktivs krav og harmoniserede procedurer, bør have ret til at nægte eller standse lastning eller losning, hvis skibets eller besætningens sikkerhed angives derved at blive forringet. Samme myndigheder bør tillige gribe ind i tilfælde af uenighed mellem skibsføreren og terminalrepræsentanten om anvendelse af procedurerne.

(17) Det er påkrævet at fastsætte procedurer for anmeldelse og eventuel udbedring af skader på skibet under lastning og losning. Hvis skaderne kan nedsætte skibets sikkerhed eller sødygtighed, træffer havnestatens kontrolmyndigheder i samråd med flagstatens administration beslutning om, om umiddelbar udbedring er nødvendig. Eftersom en sådan beslutning kræver teknisk sagkundskab, bør de nævnte myndigheder have ret til at lade en anerkendt organisation syne skaderne og rådgive om, om udbedring er nødvendig.

(18) Direktivet vil kunne håndhæves bedre, hvis der i medlemsstaterne oprettes et overvågningssystem, hvori der indgår uanmeldt inspektion under lastning og losning. Resultaterne af en sådan overvågning vil give værdifulde oplysninger om, om direktivets krav og harmoniserede procedurer er effektive.

(19) IMO har i resolution A.797(19) om sikkerheden for skibe, der medfører fast bulklast, anmodet om, at havnestatens myndigheder bekræfter, at laste- og losseterminaler for fast bulklast opfylder IMO's koder og anbefalinger om samarbejde mellem skib og havn. Underretning af IMO om, at nærværende direktiv er vedtaget, vil være en hensigtsmæssig reaktion på førnævnte anmodning og et klart signal til søfartskredse om, at EF giver sin fulde støtte til de internationale bestræbelser for forbedring af sikkerheden ved lastning og losning af bulkskibe.

(20) Da de foranstaltninger, der er nødvendige for at gennemføre dette direktiv, er generelle foranstaltninger som omhandlet i artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni I999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen [1], bør de vedtages efter forskriftsproceduren i artikel 5 i samme afgørelse.

(21) Nogle af direktivets bestemmelser bør kunne ændres efter nævnte procedure, så de tilpasses til internationale bestemmelser og EF-bestemmelser, der vedtages, ændres eller træder i kraft efter direktivets ikrafttræden, og til gennemførelse af procedurerne i dette direktiv, uden at dets anvendelsesområde udvides.

(22) Bestemmelserne i Rådets direktiv 89/391/EØF af 12. juni 1989 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet [2] og relevante særdirektiver finder derfor også i fuldt omfang anvendelse under arbejdet om lastning og losning af bulkskibe —

[1] EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

[2] EFT L 183 af 29.6.1989, s. 1.

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

Dette direktiv har til formål at forbedre sikkerheden for bulkskibe, der anløber terminaler i Fællesskabet for at laste eller losse fast bulklast, ved at mindske faren for, at skibets konstruktion udsættes for overbelastning eller fysisk overlast under lastning og losning, ved

1) at opstille egnethedskrav til skibe og terminaler

2) at etablere harmoniserede procedurer for samarbejde og kommunikation mellem skib og terminal.

Artikel 2

Anvendelsesområde

Direktivet finder anvendelse på:

1) alle bulkskibe, uanset flag, som anløber en terminal med henblik på lastning eller losning af fast bulklast, og

2) alle terminaler på medlemsstaternes område.

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv og bilagene dertil gælder følgende definitioner:

1) Ved »internationale konventioner« forstås gældende konventioner som omhandlet i artikel 2, nr. 1, i Rådets direktiv 95/21/EF ([1]).

2) Ved »SOLAS-konventionen af 1974« forstås den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen, inklusive protokoller og senere ændringer.

3) Ved »BLU-kode« forstås praksiskodeks for sikker lastning og losning af bulkskibe, jf. bilaget til IMO-resolution A.862(20) af 27. november 1997, med senere ændringer.

4) Ved »bulkskib« forstås et bulkskib som defineret i regel IX/1.6 i SOLAS-konventionen af 1974 og fortolket ved resolution 6 fra SOLAS-konferencen af 1997, nemlig:

— skibe, som er konstrueret med et enkelt dæk, topsidetanke og hoppertanke (kimingssidetanke) i lastrummene, og hvis primære formål er at transportere tørlast i bulk, og

— malmskibe, dvs. søgående skibe med et enkelt dæk, to langsskibsskotter og dobbeltbund i hele lastrummet, hvis formål er at transportere malm i de midterste lastrum alene, og

— kombinationsskibe som defineret i regel II-2/3.27 i SOLAS-konventionen af 1974.

5) Ved »massegods i bulk« eller »fast bulklast« forstås fast bulklast som defineret i regel XII/1.4 i SOLAS-konventionen af 1974, bortset fra korn.

6) Ved »korn« forstås korn som defineret i regel VI/8.2 i SOLAS-konventionen af 1974.

7) Ved »terminal« forstås faste, flydende og mobile anlæg, der er udstyret og benyttes til lastning og losning af fast bulklast i og fra bulkskibe.

8) Ved »terminaldrivende« forstås ejeren af en terminal eller enhver organisation eller person, der har overtaget ansvaret for at drive terminalen fra ejeren.

9) Ved »terminalrepræsentant« forstås en person, der er udpeget af den terminaldrivende og har det overordnede ansvar for og beføjelser tif at forestå terminalens lastning og losning af et bestemt bulkskib.

10) Ved »skibsfører« forstås føreren af et bulkskib eller den officer, føreren af skibet har udpeget til at forestå lastning eller losning.

11) Ved »anerkendt organisation« forstås en organisation, der er anerkendt i overensstemmelse med artikeI 4 i Rådets direktiv 94/57/EF ([2]).

12) Ved »flagstatens administration« forstås de kompetente myndigheder i den stat, hvis flag bulkskibet har ret til at føre.

13) Ved »havnestatens kontrolmyndighed« forstås de myndigheder i medlemsstaterne, som er bemyndiget til at udøve kontrollen i direktiv 95/21/EF.

14) Ved »kompetent myndighed« forstås en national, regional eller lokal offentlig myndighed i en medlemsstat, som ved national lov er bemyndiget til at implementere og håndhæve dette direktivs krav.

([1]) EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1.

([2]) EFT L 319 af 12.12.1994, s. 20.

15) Ved »informationer om ladning« forstås de informationer om ladning, som kræves i regel VI/2 i SOLAS-konventionen af 1974.

16) Ved »laste- eller losseplan« forstås en plan, som omhandlet i regel VI/7.3 i SOLAS-konventionen af 1974, og som er udformet som vist i appendiks 2 til BLU-koden.

17) Ved »sikkerhedscheckliste for skib/havn« forstås en checkliste, som omhandlet i kapitel 4 i BLU-koden, og som er udformet som vist i appendiks 3 til BLU-koden.

18) Ved »deklaration om massefylden af fast bulklast« forstås de informationer om lastens massefylde, som skal angives i henhold til regel XII/10 i SOLAS-konventionen af 1974.

Artikel 4

Krav vedrørende bulkskibes egnethed

Medlemsstaterne træffer de fornødne foranstaltninger til at sikre, at de terminaldrivende kontrollerer, om bulkskibe er egnede til lastning eller losning af fast bulklast, idet bestemmelserne i bilag I skal være opfyldt.

Artikel 5

Krav vedrørende terminalernes egnethed

Medlemsstaterne sørger for, at terminalerne:

1) opfylder forskrifterne i bilag II.

2) har udpeget en terminalrepræsentant, for hvert bulkskib, der anløber terminalen for at laste eller losse fast bulklast

3) har udarbejdet informationshæfter med de krav, som terminalen og de kompetente myndigheder stiller, og med de informationer om havn og terminal, som er opregnet i appendiks 1 til BLU-koden, og stiller disse informationshæfter til rådighed for førerne af de bulkskibe, der anløber terminalen for at laste eller losse fast bulklast

4) har udformet og gennemført samt vedligeholder et kvalitetsstyringssystem, der er certificeret ifølge ISO 9001:2000-standarderne og auditeres efter retningslinjerne i ISO 10011:1991-standarden.

Artikel 6

Skibsførernes og terminalrepræsentanternes ansvar

Medlemsstaterne træffer de fornødne foranstaltninger til at sikre, at følgende principper vedrørende skibsførernes og terminalrepræsentanternes ansvar overholdes og følges:

1) Skibsførerens ansvar:

a) Skibets fører er til enhver tid ansvarlig for sikker lastning og losning af det bulkskib, han er fører af.

b) Skibets fører skal i god tid inden skibets forventede ankomst til terminalen give terminalen de informationer, der er anført i bilag III.

c) Før en fast bulkladning bliver lastet, skal skibets fører sikre sig, at han har modtaget de ladningsinformationer, der kræves i henhold til regel VI/7.2 i SOLAS-konventionen af 1974, og en eventuel deklaration om massefylden af fast bulklast. Disse informationer skal findes i et ladningserklæringsskema som vist i appendiks 5 til BLU-koden.

d) Inden lastning eller losning påbegyndes og under lastning og losning udfører skibets fører de pligter, der er anført i bilag IV.

2) Terminalrepræsentantens ansvar:

a) Efter at have modtaget skibets første meddelelse om forventet ankomsttidspunkt giver terminalrepræsentanten skibets fører de informationer, der er anført i bilag V.

b) Terminalrepræsentanten skal forvisse sig om, at skibets fører underrettes tidligst muligt om de informationer, ladningserklæringsskemaet indeholder.

c) Terminalrepræsentanten skal ufortøvet underrette havnestatens kontrolmyndighed om formodede mangler på bulkskibe, som kan forringe sikkerheden under lastning og losning

d) Inden lastning eller losning påbegyndes og under lastning og losning udfører terminalrepræsentanten de pligter, der er anført i bilag VI.

Artikel 7

Procedurer mellem skib og terminal

Medlemsstaterne sørger for, at der anvendes følgende procedurer ved lastning og losning af tørlast i og fra bulkskibe:

1) Før en fast bulkladning bliver lastet eller losset, skal skibets fører og terminalrepræsentanten være enige om en plan som fastsat i regel VI/7.3 i SOLAS-konventionen af 1974. Planer for lastning og losning opstilles som vist i appendiks 2 til BLU-koden, og skibets fører og terminalrepræsentanten bekræfter deres accept af planen ved underskrift. Ændringer til planen tager form af en revideret plan, der udarbejdes, accepteres og aftales mellem parterne. Skibet og terminalen opbevarer aftalte laste- og losseplaner og eventuelle senere revisioner deraf i 6 måneder, og desuden indgives der en kopi til den kompetente myndighed.

2) Inden lastning eller losning påbegyndes, skal sikkerhedschecklisten for skib/havn udfyldes og underskrives af både skibets fører og terminalrepræsentanten, jf. retningslinjerne i appendiks 4 til BLU-koden.

3) Der skal hele tiden være effektiv kommunikation mellem skib og terminal, således at forespørgsler vedrørende laste- eller losseprocessen kan besvares, og således at der omgående kan reageres på en eventuel ordre fra skibets fører eller terminalrepræsentanten om at indstille lastning eller losning

4) Skibsføreren og terminalrepræsentanten skal sikre, at laste- og losseoperationer udføres i henhold til den aftalte plan. Terminalrepræsentanten er ansvarlig for, at lastning og losning af den faste bulkladning finder sted i overensstemmelse med den lastrumsrækkefølge, de mængder og de laste- og losserater, der er anført i planen. Han må ikke fravige den aftalte plan uden i forvejen at have indhentet skibsførerens skriftlige godkendelse.

5) Når lastning eller losning er afsluttet, skal skibsføreren og terminalrepræsentanten skriftligt bekræfte, at operationen er udført i henhold til planen, herunder eventuelle aftalte ændringer. I tilfælde af losning skal det af bekræftelsen fremgå, at lastrummene er tømt og rengjort til skibsførerens tilfredshed, og om eventuelle skader på skibet er udbedret

Artikel 8

De kompetente myndigheders rolle

1. Medlemsstaterne skal sørge for, at deres kompetente myndigheder har ret til at nægte eller standse lastning eller losning af fast bulklast, hvis sikkerheden angives derved at blive forringet, uden dog at skibsførerens rettigheder og forpligtelser i henhold til regel VI/7.7 i SOLAS-konventionen af 1974 derved indskrænkes.

2. I tilfæde af uenighed mellem skibsføreren og terminalrepræsentanten om anvendelse af procedurerne i artikel 7 griber den kompetente myndighed ind, hvis det er påkrævet af hensyn til sikkerheden og/eller havmiljøet.

Artikel 9

Udbedring af skader, der er forvoldt under lastning eller losning

1. Terminalrepræsentanten giver skibets fører besked, hvis skibets struktur eller udstyr beskadiges under lastning eller losning, og skader skal om fornødent udbedres.

2. Hvis skaderne kan svække skrogets struktur eller vandtæthed eller de tekniske hovedsystemer på skibet, skal flagstatens administration eller en organisation, som den har anerkendt og lader sig repræsentere af, og havnestatens kontrolmyndighed underrettes, således at det kan besluttes, om udbedring skal finde sted umiddelbart eller kan udsættes. Beslutningen træffes af havnestatens kontrolmyndighed under behørig hensyntagen til, hvad flagstatens administration eller den organisation, som den har anerkendt og lader sig repræsentere af, mener.

3. Når en beslutning efter stk. 2 skal træffes, kan havnestatens kontrolmyndighed søge støtte hos en anerkendt organisation om undersøgelse af skadernes omfang og vurdering af, om udbedring skal ske umiddelbart eller kan udsættes.

Artikel 10

Overvågning og rapportering

1. Medlemsstaterne overvåger Iøbende, at terminalerne opfylder kravene i artikel 5, nr. 1, artikel 6, nr. 2, og artikel 7. Overvågningen omfatter uanmeldt inspektion under lastning og losning

2. Medlemsstaterne sender hvert andet år Kommissionen en rapport om resultaterne af overvågningen. Rapporten skal desuden indeholde en vurdering af, om de harmoniserede procedurer for samarbejde og kommunikation mellem skibe og terminaler i dette direktiv, er effektive. Rapporten skal foreligge senest den 30. april i året efter de to år, den omhandler.

Artikel 11

Underretning af IMO

Rådet, Europa-Parlamentet og Kommissionen underretter IMO om vedtagelsen af direktivet under henvisning til punkt 1.7 i bilaget til IMO-resolution A.797(19) af 23. november 1995 om sikkerheden ved skibe, der transporterer tørlast i bulk.

Artikel 12

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 12, stk. 1, i Rådets direktiv 93/75/EØF ([1]).

2. Når der henvises til nærværende stykke, finder den i artikel 5 i afgørelse 1999/468/EF omhandlede forskriftsprocedure anvendelse i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 7, stk. 3, og artikel 8.

3. Det i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF omhandlede tidsrum er 3 måneder.

Artikel 13

Ændringsprocedure

1. Definitionerne, henvisninger til internationale konventioner og koder, henvisninger til IMO-resolutioner og -cirkulæreskrivelser, henvisninger til ISO-standarder og henvisninger til fællesskabsretsakter samt bilagene kan ændres efter proceduren i artikel 12, stk. 2, i det omfang det er nødvendigt for at bringe dem i overensstemmelse med internationale regler og fællesskabsregler, der vedtages, ændres eller træder i kraft efter vedtagelse af direktivet, forudsat at direktivets anvendelsesområde ikke udvides.

2. Bestemmelser om gennemførelse af procedurerne i direktivet kan indsættes i artikel 7 og bilagene ved vedtagelse efter proceduren i artikel 12, stk. 2, forudsat at direktivets anvendelsesområde ikke udvides.

Artikel 14

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter sanktionerne for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der vedtages i henhold til dette direktiv, og træffer de fornødne foranstaltninger til at sikre, at sanktionerne håndhæves. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning. Medlemsstaterne meddeler bestemmelserne herom til Kommissionen, senest på den dato, der omhandles i artikel 15, stk. 1, første afsnit.

Artikel 15

Anvendelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv [senest 18 måneder] efter dets ikrafttræden. De underretter straks Kommissionen herom.

De anvender dem fra den 1. januar 2003.

Når medlemsstaterne vedtager disse love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af nærværende direktiv.

Artikel 16

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 17

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

([1]) EFT L 247 af 5.10.1993, s. 19.

BILAG I

KONTROL AF BULKSKIBES EGNETHED TIL LASTNING OG LOSNING AF FAST BULKLAST

(som omhandlet i artikel 4)

Bulkskibe, der anløber terminaler i medlemsstaterne for at laste eller losse fast bulklast, kontrolleres for, om følgende egnethedskrav er opfyldt:

1) Skibene skal have hensigtsmæssigt konstruerede lastrum og lugeåbninger af tilstrækkelig størrelse til, at fast bulklast kan lastes, stuves, trimmes og losses på tilfredsstillende måde.

2) Lasteluger skal være forsynet med identifikationsnumre svarende til dem, der benyttes i laste- og losseplaner. Disse numre skal have en sådan placering, størrelse og farve, at de er klart synlige og identificerbare for dem, der betjener terminalens laste- og lossemateriel.

3) Lasteluger, lugebetjeningssystemer og sikkerhedsudstyr skal være i forsvarlig driftsmæssig stand og må kun benyttes til det tilsigtede formål.

4) Hvis der er monteret indikatorlys til angivelse af slagside, skal det ved prøvning inden lastning eller losning kontrolleres, at de virker.

5) Hvis skibet skal være forsynet med et godkendt lasteinstrument, skal dette være certificeret og i stand til at beregne forskydningskræfter under lastning og losning.

6) Hvis skibet er forsynet med eget lastegrej, skal sådant grej være certificeret og vedligeholdt, og det må kun benyttes under et kvalificeret besætningsmedlems overopsyn.

7) Alt fremdrifts- og hjælpemaskineri skal være i forsvarlig driftsmæssig stand.

8) Udrustning på dækket til fortøjning og opankring skal være funktionsdygtigt og i forsvarlig stand.

BILAG II

KRAV TIL TERMINALERS EGNETHED TIL LASTNING OG LOSNING AF FAST BULKLAST

(som omhandlet i artikel 5, nr. 1)

1) Den, der driver en terminal, skal sikre, at der ved terminalen kun tages imod sådanne bulkskibe til lastning og losning af fast bulklast, som uden fare kan lægge til ved laste- og losseanlægget, bl.a. under hensyntagen til vanddybden ved kajpladsen, skibets største mål, fortøjningsarrangementer, fenderarrangementer, sikre adgangsveje og mulige forhindringer for laste- og losseoperationer.

2) Terminalens laste- og lossemateriel skal være behørigt certificeret og i god vedligeholdelsesstand samt opfylde relevante regler og standarder, og det må kun betjenes af behørigt uddannet og eksamineret personale.

3) Terminalens lastvejeudstyr skal være i god vedligeholdelsesstand og regelmæssigt afprøves og kalibreres således, at afvigelsen fra den nominelle mængde højst er 1 % ved sædvanlige lasterater.

4) Terminalens personale skal være uddannet i de aspekter af sikker lastning og losning af bulkskibe, der svarer til deres ansvar. Under uddannelsen skal kursisterne gøres bekendt med de generelle farer ved lastning og losning af fast bulklast og med, hvilke uheldige virkninger ukorrekte laste- og losseoperationer kan have på skibets sikkerhed.

5) Den, der driver en terminal, skal sikre, at personale, der deltager i laste- og losseoperationer, er udstyret med og benytter personlige værnemidler og er tilstrækkelig udhvilet til, at der ikke sker uheld som følge af træthed.

BILAG III

INFORMATIONER, SOM SKIBETS FØRER SKAL FORSYNE TERMINALEN MED

(som omhandlet i artikel 6, nr. 1, litra b))

1) Skibets forventede ankomsttid ud for havnen tidligst muligt. Dette skøn ajourføres efter behov.

2) På tidspunktet for første underretning om ankomsttidspunkt:

a) navn, radiokaldesignal, IMO-nummer, nationalitet og hjemsted

b) laste- og losseplan med angivelse af ladningens størrelse, stuvning ad hver enkelt luger, lastnings- og losningsrækkefølge samt, hvilken mængde der skal lastes eller losses ad gangen

c) dybgang ved ankomst og forventet dybgang ved afsejling

d) tidsforbrug til ballastning og deballastning

e) skibets længde overalt, dets bredde og længden af lastearealet regnet fra forreste karm på den forreste til agterste karm på den agterste af de luger, hvorigennem ladningen skal lastes eller losses

f) afstanden fra vandlinjen til den første af de luger, hvorigennem der skal lastes eller losses, og afstanden fra skibssiden til lugeåbningen

g) placeringen af skibets falderebstrappe

h) mastehøjde

i) beskrivelse af skibets eget laste- og losseudrustning og dets kapacitet

j) antal fortøjninger og deres type

k) særlige ønsker, f.eks. om trimning eller kontinuerlig måling af ladningens fugtighedsindhold

l) nærmere oplysninger om eventuelt påkrævede reparationer, som kan forsinke anløb, påbegyndelse af lastning eller losning eller skibets afsejling efter afsluttet lastning og losning

m) andre informationer om skibet, som terminalen måtte bede om.

BILAG IV

SKIBSFØRERENS PLIGTER FØR OG UNDER LASTING OG LOSNING

(som omhandlet i artikel 6, nr. 1, litra d))

Før og under lastning og losning skal skibets fører sørge for følgende:

1) Skibets ansvarshavende officer skal lede lastning og losning af ladningen og udtømning og indtag af ballastvand.

2) Fordelingen af ladning og ballastvand skal overvåges under hele laste- eller losseprocessen for at sikre, at skibets konstruktion ikke overbelastes.

3) Skibet skal holdes på ret køl; kræves der af driftsmæssige årsager en vis slagside, skal den holdes så lille som mulig.

4) Skibet skal være solidt fortøjet, idet der tages hensyn til lokale vejrforhold og vejrudsigter.

5) Der skal være tilstrækkelig mange officerer og besætningsmedlemmer om bord til at korrigere fortøjninger og så mange, som er påkrævet normalt og i nødsituationer, idet der tages hensyn til, at besætningen skal have tilstrækkelig hvile til, at træthed undgås.

6) Terminalrepræsentanten skal gøres opmærksom på behovet for trimning af lasten, som skal følge procedurerne i IMO-kodeksen for sikker praksis for fast bulklast.

7) Terminalrepræsentanten skal gøres opmærksom på behovet for afpasning af deballastning eller ballastning og laste- og losserater for skibet og på enhver afvigelse fra deballastnings- eller ballastningsplanen og andre forhold, der kan have betydning for lastning eller losning af ladningen.

8) Ballastvand skal udtømmes med rater som aftalt i lasteplanen og må ikke føre til oversvømmelse af kaj eller tilstødende fartøjer. Er det uhensigtsmæssigt at udtømme al ballast fra skibet inden trimningsfasen under lastningen, aftaler skibets fører med terminalrepræsentanten, hvornår og hvor længe det kan blive nødvendigt at indstille lastningen.

9) Det skal være aftalt med terminalrepræsentanten, hvad der skal foretages i tilfælde af regn eller andet omslag i vejret, hvis ladningen er af en sådan art, at der kan opstå fare ved et sådant omslag.

10) Der må ikke udføres nitning, svejsning mv. (»hot work«) om bord på skibet eller i nærheden af skibet, mens det ligger ved kaj, undtagen hvis terminalrepræsentanten giver sin tilladelse dertil og alle den kompetente myndigheds krav er opfyldt.

11) Der skal føres nøje tilsyn med laste- og losseoperationer og med skibet i lastningens og losningens afsluttende faser.

12) Der skal omgående gives varsel til terminalrepræsentanten, hvis der under laste- eller losseprocesser påføres skade eller opstår en farlig situation, eller hvis det er ved at ske.

13) Terminalrepræsentanten skal underrettes, når den endelige trimning af skibet skal påbegyndes, således at transportøren kan tømmes.

14) Losning fra bagbords side skal nøje afpasses efter losning fra styrbords side i samme lastrum, så skibets konstruktion ikke vrides.

15) Ved ballastning af et eller flere lastrum skal der tages hensyn til faren for udledning af brændbare dampe fra lastrummene, og der skal træffes sikkerhedsforanstaltninger, inden der tillades nitning, svejsning mv. i nærheden af eller over sådanne lastrum.

BILAG V

INFORMATIONER, SOM TERMINALEN SKAL FORSYNE SKIBETS FØRER MED

(som omhandlet i artikel 6, nr. 2, litra a))

1) navnet på den kaj, hvor lastning eller losning skal finde sted, og forventet tid til anløb og gennemførelse af lastning eller losning ([1])

2) specifikationer for laste- og lossemateriel, herunder terminalens nominelle laste- eller losserate, antallet af laste- eller losserør, der vil blive anvendt, og det tidsrum, der forventes at skulle bruges til lastning af hver portion eller til hver fase af losningen

3) særlige kendetegn ved kaj eller mole, som skibets fører har brug for at kende til, herunder placeringen af faste og mobile forhindringer, fendere, pullerter og fortøjningsarrangementer

4) mindste vanddybde ved kajpladsen og i indsejlings- og afsejlingsløb ([1])

5) vandets massefylde ved kajpladsen

6) største afstand fra vandlinjen til øverste kant på lastelugernes dæksel eller karm, alt efter hvad der er relevant for lastning og losning, samt største mastehøjde

7) landgangs- og adgangsarrangementer

8) hvilken side af skibet der skal ligge an mod kajen

9) største tilladte sejlhastighed mod molen og, om der er slæbebåde til rådighed, og deres type og pullerttræk

10) lasterækkefølgen for de enkelte ladningsenheder og eventuelle andre restriktioner, hvis ladningen ikke kan føres om bord i vilkårlig rækkefølge og i vilkårlige lastrum, som passende for skibet

11) eventuelle egenskaber ved den ladning, der skal lastes, som kan forårsage fare, hvis den kommer i berøring med ombordværende ladning eller ladningsrester

12) foreløbige informationer om forslag til laste- eller losseoperationer eller om ændring af eksisterende laste- eller losseplaner

13) om terminalens laste- og lossemateriel er fast, eller om der er begrænsninger for dets bevægelighed

14) påkrævede fortøjninger

15) varsel om usædvanlige fortøjningsarrangementer

16) eventuelle restriktioner for ballastning eller deballastning

17) maksimal afsejlingsdybgang, som den kompetente myndighed tillader, samt andet vedrørende terminalen, som skibsføreren måtte bede om.

([1]) Informationer om forventede anløbs- og afsejlingstider og om mindste vanddybde ved kajpladsen skal løbende ajourføres og videregives til skibets fører, efterhånden som nye forventede ankomsttidspunkter modtages. Informationer om mindste vanddybde i indsejlings- og afsejlingsløb skal gives af enten terminal eller havnemyndighed.

BILAG VI

TERMINALREPRÆSENTANTENS PLIGTER FØR OG UNDER LASTING OG LOSNING

(som omhandlet i artikel 6, nr. 2, litra d))

Før og under lastning og losning skal terminalrepræsentanten

1) give skibets fører navnene på det terminal- eller befragterpersonale, som er ansvarlige for laste- og losseoperationer, og som er skibsførerens kontaktpersoner, samt procedurer for, hvordan kontakten etableres

2) træffe alle forholdsregler mod, at laste- og lossemateriel forårsager skader på skibet, og underrette skibets fører, hvis det alligevel sker

3) i tilfælde af ladninger med høj massefylde, eller hvis en enkelt grabfuld er stor, advare skibets fører om, at der kan forekomme høj lokal stødlignende belastning af skibets konstruktion, indtil tanktoppen er helt dækket af ladningen, især hvis der tillades frit fald fra stor højde og der udvises særlig forsigtighed, når lasteoperationen påbegyndes i de enkelte lastrum

4) sørge for, at der i alle faser og med hensyn til alle aspekter af laste- og losseoperationer, er enighed mellem skibets fører og terminalrepræsentanten, og at skibets fører bliver underrettet om enhver ændring i den aftalte lasterate og om den indladte vægt efter hver lastet portion

5) føre et register over vægt og anbringelse af lastet og losset ladning og sikre, at vægten i de enkelte lastrum ikke afviger fra den aftalte laste- eller losseplan

6) sørge for, at der i den ladningsmængde, der er påkrævet til at nå afsejlingsdybgang og -trim, tages højde for, at alt gods skal være tømt af terminalens transportør, når lastningen er tilendebragt. Hertil skal terminalrepræsentanten underrette skibets fører om den nominelle tonnage indeholdt i terminalens transportanlæg og om eventuelle krav til tømning af transportanlægget ved lastningens afslutning

7) hvad losning angår, give skibets fører tidligst muligt varsel, når det agtes at øge eller mindske det antal losseenheder, der er i brug, og give skibets fører besked, når losning fra det enkelte lastrum anses for afsluttet

8) sørge for, at der ikke foretages nitning, svejsning mv. (»hot work«) om bord på skibet eller i nærheden af skibet, mens det ligger ved kaj, undtagen hvis skibets fører giver sin tilladelse dertil og alle den kompetente myndigheds krav er opfyldt.