Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό των απαιτήσεων και των εναρμονισμένων διαδικασιών για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην

(2000/C 311 E/17)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

COM(2000) 179 τελικό — 2000/0121(COD)

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 22 Μαΐου 2000)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 80, παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

τη γνώμη της Επιτροπής Περιφερειών,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 251 της συνθήκης,

Εκτιμώντας τα εξής:

(1) Λόγω του μεγάλου αριθμού θαλάσσιων ατυχημάτων που αφορούν φορτηγά φορτίου χύδην με επακόλουθο την απώλεια ανθρώπινων ζωών, θα πρέπει να ληφθούν περαιτέρω μέτρα για να ενισχυθεί η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών.

(2) Οι αξιολογήσεις για τις αιτίες των ατυχημάτων των φορτηγών φορτίου χύδην δείχνουν ότι όταν η φόρτωση και εκφόρτωση των στέρεων φορτίων χύδην δεν διενεργείται σωστά μπορεί να συμβάλει στην πρόκληση ζημιών στην κατασκευή των φορτηγών φορτίου χύδην είτε λόγω υπερβολικής καταπόνησης της κατασκευής του πλοίου είτε λόγω πρόκλησης μηχανικής ζημίας στα δομικά στοιχεία των κύτων φορτίου. Η προστασία των φορτηγών φορτίου χύδην μπορεί να ενισχυθεί με τη θέσπιση μέτρων που στοχεύουν στη μείωση του κινδύνου ζημιών στην κατασκευή και απωλειών λόγω ακατάλληλων εργασιών φόρτωσης και εκφόρτωσης.

(3) Σε διεθνές επίπεδο, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ), με μια σειρά ψηφισμάτων της Γενικής Συνέλευσης εξέδωσε συστάσεις για την ασφάλεια των φορτηγών φορτίου χύδην που αφορούν γενικά τα θέματα διασύνδεσης πλοίου/λιμένα και ειδικότερα τις εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης.

(4) Ο ΔΝΟ θέσπισε με το ψήφισμα Α.862(20) της Γενικής Συνέλευσης έναν Κώδικα Πρακτικής για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των φορτηγών φορτίου χύδην (Κώδικας BLU) και κάλεσε τις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις να εφαρμόσουν τον Κώδικα αυτό το συντομώτερο δυνατό και να ενημερώσουν τον ΔΝΟ για τις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης. Ο ΔΝΟ με το ψήφισμα αυτό κάλεσε περαιτέρω τις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις των κρατών στην επικράτεια των οποίων βρίσκονται οι τερματικοί σταθμοί φόρτωσης και εκφόρτωσης στερεού φορτίου χύδην να θεσπίσουν νόμους ώστε να μπορεί να επιβληθεί μία σειρά βασικών αρχών απαραιτήτων για την εφαρμογή του Κώδικα αυτού.

(5) Ο αντίκτυπος των εργασιών φόρτωσης και εκφόρτωσης στην ασφάλεια των φορτηγών φορτίου χύδην, λαμβάνοντας υπόψη τον παγκόσμιο χαρακτήρα του εμπορίου των φορτηγών ξηρού φορτίου χύδην, έχει διασυνοριακές επιπτώσεις. Η ανάληψη προληπτικής δράσης όσον αφορά τη βύθιση των φορτηγών φορτίου χύδην λόγω ακατάλληλων πρακτικών φόρτωσης και εκφόρτωσης γίνεται καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, εφόσον τα κράτη μέλη δεν μπορούν να λάβουν επαρκή και αποτελεσματική δράση μεμονωμένα.

(6) Η δράση σε κοινοτικό επίπεδο είναι ο πιο αποτελεσματικός τρόπος για την καθιέρωση εναρμονισμένων απαιτήσεων και διαδικασιών για την εφαρμογή των συστάσεων που ορίζει το ψήφισμα Α.862(20) της Γενικής Συνέλευσης και ο Κώδικας BLU.

(7) Με βάση την αρχή της επικουρικότητας, που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης, μία οδηγία είναι το ενδεδειγμένο νομοθετικό μέσο, καθώς παρέχει ένα πλαίσιο για τα κράτη μέλη που αφορά την ομοιόμορφη και υποχρεωτική εφαρμογή των απαιτήσεων και διαδικασιών για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των φορτηγών φορτίου χύδην ενώ αφήνει στα κράτη μέλη το δικαίωμα να αποφασίσουν ποια μέσα εφαρμογής ταιριάζουν καλύτερα στο εσωτερικό τους σύστημα. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει ό,τι είναι αναγκαίο για την επίτευξη του στόχου της.

(8) Η προστασία της ασφάλειας των φορτηγών φορτίου χύδην και των πληρωμάτων τους μπορεί να ενισχυθεί με μείωση των κινδύνων από ακατάλληλη φόρτωση και εκφόρτωση στους τερματικούς σταθμούς φόρτωσης και εκφόρτωσης ξηρού φορτίου, χύδην. Ότι αυτό μπορεί να εφαρμοσθεί με την καθιέρωση εναρμονισμένων διαδικασιών για τη συνεργασία και την επικοινωνία μεταξύ πλοίου και τερματικού σταθμού και με τον καθορισμό απαιτήσεων καταλληλότητας για πλοία και τερματικούς σταθμούς.

(9) Προκειμένου να ενισχυθεί η ασφάλεια των φορτηγών φορτίου χύδην και να αποτραπεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού, οι εναρμονισμένες διαδικασίες και τα κριτήρια καταλληλότητας πρέπει να εφαρμόζονται σε όλα τα φορτηγά φορτίου χύδην άσχετα από το νηολόγιό τους και σε όλους τους τερματικούς σταθμούς στην Κοινότητα στους οποίους προσεγγίζουν τα φορτηγά φορτίου χύδην για φόρτωση ή εκφόρτωση στερεών φορτίων χύδην.

(10) Τα φορτηγά φορτίου χύδην που προσεγγίζουν σε τερματικούς σταθμούς για τη φόρτωση ή εκφόρτωση στερεών φορτίων χύδην πρέπει να είναι κατάλληλα για το σκοπό αυτό. Προς όφελος της ασφάλειας των εργασιών φόρτωσης και εκφόρτωσης, οι τερματικοί σταθμοί πρέπει να επιβεβαιώνουν ότι τα ελλιμενιζόμενα φορτηγά φορτίου χύδην πληρούν τα σχετικά κριτήρια καταλληλότητας που ορίζει ο Κώδικας BLU.

(11) Οι τερματικοί σταθμοί πρέπει επίσης να είναι κατάλληλοι για την υποδοχή και τη φόρτωση ή εκφόρτωση των διερχόμενων φορτηγών φορτίου χύδην. Για το σκοπό αυτό πρέπει να πληρούν τα κριτήρια καταλληλότητας του Κώδικα BLU που αφορούν τις λιμενικές εγκαταστάσεις, το χειρισμό φορτίων και τον εξοπλισμό ζύγισης, την κατάρτιση και τον καταμερισμό της εργασίας του προσωπικού του τερματικού σταθμού.

(12) Προκειμένου να ενισχυθεί η επικοινωνία και η συνεργασία με τον πλοίαρχο σε θέματα που αφορούν τη φόρτωση και εκφόρτωση των στερεών φορτίων χύδην οι τερματικοί σταθμοί πρέπει να διορίσουν έναν εκπρόσωπο τερματικού σταθμού και να διαθέτουν στους πλοιάρχους ενημερωτικά βιβλία με τις απαιτήσεις του τερματικού σταθμού και του λιμένα σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα BLU.

(13) Η ανάπτυξη, εφαρμογή και λειτουργία ενός συστήματος διαχείρισης ποιότητας από τους τερματικούς σταθμούς θα διασφαλίσει ότι οι διαδικασίες συνεργασίας και επικοινωνίας και οι καθεαυτού εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης από τον τερματικό σταθμό σχεδιάζονται και εκτελούνται σύμφωνα με ένα εναρμονισμένο πλαίσιο που είναι διεθνώς αναγνωρισμένο και είναι δυνατό να ελεγχθεί. Ενόψει της διεθνούς αναγνώρισης το σύστημα διαχείρισης της ποιότητας πρέπει να βασιστεί στη σειρά προτύπων ISO 9000 που θεσπίστηκε από το Διεθνή Οργανισμό Τυποποίησης.

(14) Για να διασφαλιστεί ότι οι εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης προετοιμάζονται προσεκτικά, συμφωνούνται και εκτελούνται με σκοπό να μη τεθεί σε κίνδυνο η ακεραιότητα της κατασκευής του πλοίου, οι ευθύνες του πλοιάρχου και του εκπροσώπου του τερματικού σταθμού πρέπει να ορίζονται σύμφωνα, με τις σχετικές διατάξεις της σύμβασης SOLAS, το ψήφισμα A.862(20) της Γενικής Συνέλευσης τον ΔΝΟ και τον Κώδικα BLU. Για τον ίδιο σκοπό, πρέπει επίσης να οριστούν διαδικασίες για την προετοιμασία, συμφωνία και διενέργεια των εργασιών φόρτωσης και εκφόρτωσης, βάσει των διατάξεων των εν λόγω διεθνών μέσων.

(15) Προκειμένου να αποτρέψει η Κοινότητα τον απόπλου πλοίων από τους λιμένες της που δεν τηρούν τις σχετικές προδιαγραφές, η ευθύνη του εκπροσώπου του τερματικού σταθμού πρέπει να περιλαμβάνει και το καθήκον να γνωστοποιεί στις αρχές ελέγχου του κράτους του λιμένα οποιαδήποτε πιθανή έλλειψη στο φορτηγό φορτίου χύδην που θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια των εργασιών φόρτωσης ή εκφόρτωσης.

(16) Είναι απαραίτητο οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών να έχουν το δικαίωμα να αποτρέψουν ή να σταματήσουν τις εργασίες φόρτωσης ή εκφόρτωσης, όταν αναφέρεται ότι τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια από τις εργασίες αυτές. Οι αρχές αυτές θα πρέπει επίσης να επεμβαίνουν προς όφελος της ασφάλειας σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ του πλοιάρχου και του εκπροσώπου του τερματικού σταθμού σχετικά με την εφαρμογή των διαδικασιών αυτών.

(17) Είναι απαραίτητο να ορισθούν οι διαδικασίες για να διασφαλιστεί ότι οι ζημίες που επέρχονται στο πλοίο κατά τη διάρκεια εργασιών φόρτωσης ή εκφόρτωσης αναφέρονται και επισκευάζονται, εφόσον κρίνεται απαραίτητο. Σε περίπτωση που οι ζημίες αυτές μπορούν να επηρεάσουν αρνητικά την ασφάλεια ή την πλωιμότητα του πλοίου, η απόφαση για την αναγκαιότητα και τον επείγοντα χαρακτήρα των επισκευών πρέπει να ληφθεί από τις αρχές ελέγχου του κράτους του λιμένα σε διαβούλευση με τις αρχές του κράτους νηολόγησης. Ενόψει των ειδικών τεχνικών γνώσεων που είναι απαραίτητες για τη λήψη αυτής της απόφασης οι εν λόγω αρχές πρέπει να έχουν το δικαίωμα να απευθύνονται σε αναγνωρισμένο οργανισμό για την επιθεώρηση των ζημιών και την παροχή συμβουλών σχετικά με την αναγκαιότητα των επισκευών.

(18) Η επιβολή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να ενισχυθεί με τη δημιουργία συστήματος παρακολούθησης στα κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένων μη ανακοινώσιμων επιθεωρήσεων κατά τις εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης. Η υποβολή έκθεσης για τα αποτελέσματα αυτής της προσπάθειας παρακολούθησης θα παρέχει αξιόλογες πληροφορίες για την αποτελεσματικότητα των απαιτήσεων και των εναρμονισμένων διαδικασιών που ορίζονται στην παρούσα οδηγία.

(19) Ο ΔΝΟ στο ψήφισμά του A.797(19) της Γενικής Συνέλευσης για την ασφάλεια των πλοίων που μεταφέρουν στερεά φορτία χύδην ζήτησε από τις αρχές του λιμένα του κράτους να επιβεβαιώνουν εγγράφως ότι οι τερματικοί σταθμοί φόρτωσης και εκφόρτωσης για στερεά φορτία χύδην εφαρμόζουν Κώδικες και τις συστάσεις του ΔΝΟ για τη συνεργασία πλοίου/λιμένα. Η κοινοποίηση της έκδοσης της παρούσας οδηγίας στον ΔΝΟ θα αποτελέσει την κατάλληλη απάντηση στο αίτημα αυτό, καθώς και ένα σαφές στίγμα προς τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα ότι η Κοινότητα έχει αναλάβει τη δέσμευση να στηρίξει τις προσπάθειες που γίνονται σε διεθνές επίπεδο για να ενισχυθεί η ασφαλής φόρτωση και εκφόρτωση των φορτηγών φορτίου χύδην.

(20) Δεδομένου ότι τα αναγκαία μέτρα για τη θέση σε εφαρμογή της παρούσας οδηγίας είναι γενικά μέτρα κατά την έννοια του άρθρου 2 της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή [1] θα πρέπει τα μέτρα αυτά να θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία της κανονιστικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 5 της εν λόγω απόφασης.

(21) Ορισμένες διατάξεις της οδηγίας θα πρέπει να μπορεί να τροποποιηθούν σύμφωνα με την εν λόγω διαδικασία, ώστε να εναρμονισθούν με τα κοινοτικά μέσα που θεσπίστηκαν, τροποποιήθηκαν ή τέθηκαν σε ισχύ μετά την ημερομηνία θέσεως σε ισχύ της παρούσας οδηγίας και για την εφαρμογή των διαδικασιών που αυτή ορίζει, χωρίς όμως να διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

(22) Οι διατάξεις της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 12ης Ιουνίου 1989 σχετικά με την εισαγωγή μέτρων για να ενθαρρυνθούν οι βελτιώσεις στην ασφάλεια της υγείας των εργαζομένων στην εργασία [2] και οι σχετικές ειδικές οδηγίες της εφαρμόζονται πλήρως στην εργασία που αφορά τη φόρτωση και την εκφόρτωση των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου.

---

[1] ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

[2] ΕΕ L 183 της 29.6.1989, σ. 1.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Σκοπός

Η παρούσα οδηγία αποσκοπεί στην ενίσχυση της ασφάλειας των φορτηγών φορτίου χύδην που προσεγγίζουν σε τερματικούς σταθμούς της Κοινότητας για τη φόρτωση ή εκφόρτωση στερεών φορτίων χύδην με μείωση των κινδύνων υπερβολικής καταπόνησης και πρόκλησης υλικών ζημιών στην κατασκευή του πλοίου κατά τη διάρκεια της φόρτωσης ή εκφόρτωσης, μέσω της καθιέρωσης:

1. απαιτήσεων καταλληλότητας για τα εν λόγω πλοία και τους τερματικούς σταθμούς,

2. εναρμονισμένων διαδικασιών για τη συνεργασία και επικοινωνία μεταξύ των εν λόγω πλοίων και των τερματικών σταθμών.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται:

1. σε όλα τα φορτηγά φορτίου χύδην, ανεξαρτήτως νηολογίου, τα οποία προσεγγίζουν σε τερματικό σταθμό για τη φόρτωση ή εκφόρτωση των στερεών φορτίων χύδην που μεταφέρουν,

2. σε όλους τους τερματικούς σταθμούς εντός της επικράτειας των κρατών μελών.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

1. «διεθνείς συμβάσεις»: οι ισχύουσες συμβάσεις όπως ορίζονται στο άρθρο 2, παράγραφος 1 της οδηγίας 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου [1],

2. «σύμβαση SOLAS του 1974»: η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, καθώς και τα πρωτόκολλα και τροποποιήσεις εν ισχύει,

3. «Κώδικας BLU»: ο Κώδικας Πρακτικής για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των φορτηγών φορτίου χύδην, όπως περιέχεται στο παράρτημα του ψηφίσματος Α.862(20) της Γενικής Συνέλευσης του ΔΝΟ, της 27ης Νοεμβρίου 1997, όπως τροποποιήθηκε,

4. «φορτηγό πλοίο μεταφοράς φορτίου χύδην»: το φορτηγό φορτίου χύδην όπως ορίζεται στον κανονισμό IX/1.6 της σύμβασης SOLAS του 1974 και ερμηνεύεται στο ψήφισμα 6 της διάσκεψης SOLAS, δηλαδή:

   — ένα πλοίο κατασκευασμένο με ένα κατάστρωμα, άνω και κάτω πλευρικές δεξαμενές στους χώρους φορτίου και με σκοπό πρωτίστως τη μεταφορά ξηρού φορτίου χύδην, ή

   — φορτηγό μεταφοράς μεταλλεύματος, δηλαδή ένα πλοίο με ένα κατάστρωμα, δύο διαμήκη διαφράγματα και διπύθμενο σε όλο το χώρο φορτίου με σκοπό τη μεταφορά φορτίων μεταλλεύματος μόνο στα κεντρικά κύτη, ή

   — ένα φορτηγό συνδυασμένων φορτίων όπως ορίζεται στον κανονισμό II-2/3.27 της σύμβασης SOLAS του 1974,

5. «ξηρό φορτίο χύδην» ή «στερεό φορτίο χύδην»: το στερεό φορτίο χύδην όπως ορίζεται στον κανονισμό XII/1.4 της σύμβασης SOLAS του 1974, εξαιρουμένων των σιτηρών,

6. «σιτηρά»: τα σιτηρά όπως ορίζονται στον κανονισμό VI/8.2 της σύμβασης SOLAS του 1974,

7. «τερματικός σταθμός»: οποιαδήποτε σταθερή, πλωτή ή κινούμενη εγκατάσταση εξοπλισμένη και χρησιμοποιούμενη για τη φόρτωση ή εκφόρτωση ξηρού φορτίου χύδην σε ή από φορτηγά φορτίου χύδην,

8. «φορέας εκμετάλλευσης τερματικού σταθμού»: ο ιδιοκτήτης τερματικού σταθμού ή οποιοσδήποτε οργανισμός ή άτομο στο οποίο ο ιδιοκτήτης του σταθμού εκχώρησε το δικαίωμα λειτουργίας του,

9. «εκπρόσωπος τερματικού σταθμού»: το άτομο που διορίζεται από το φορέα εκμετάλλευσης του τερματικού σταθμού, το οποίο έχει τη συνολική ευθύνη και την εξουσία να ελέγχει τις εργασίες φόρτωσης ή εκφόρτωσης που εκτελούνται από τον τερματικό σταθμό σε ένα συγκεκριμένο φορτηγό φορτίου χύδην,

10. «πλοίαρχος»: το πρόσωπο που έχει υπό τη διακυβέρνησή του ένα φορτηγό φορτίο χύδην, ή ένας αξιωματικός στο πλοίο που ορίζεται από τον πλοίαρχο ως υπεύθυνος για τις εργασίες φόρτωσης ή εκφόρτωσης,

11. «αναγνωρισμένος οργανισμός»: ο οργανισμός που αναγνωρίζεται σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου [2],

12. «αρχή του κράτους της νηολόγησης»: οι αρμόδιες αρχές του κράτους του οποίου έχει δικαίωμα να φέρει το φορτηγό φορτίου χύδην,

13. «αρχή ελέγχου του κράτους του λιμένα»: η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους με εξουσία να ασκεί τις διατάξεις ελέγχου της οδηγίας 95/21/ΕΚ

14. «αρμόδια αρχή»: η εθνική, περιφερειακή ή τοπική δημόσια αρχή στο κράτος μέλος που έχει την εξουσία από την εθνική νομοθεσία να εφαρμόζει και να επιβάλλει τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας,

[1] ΕΕ L 157 της 7.7.1445, σ. 1.

[2] ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 20.

15. «πληροφορίες φορτίου»: τις πληροφορίες για το φορτίο που απαιτεί ο κανονισμός VI/2 της σύμβασης SOLAS του 1974,

16. «σχέδιο φόρτωσης ή εκφόρτωσης»: το σχέδιο όπως αναφέρεται στον κανονισμό VI/7.3 του Κώδικα της σύμβασης SOLAS του 1974 και με τη μορφή που περιέχεται στο Προσάρτημα 2 του Κώδικα BLU,

17. «κατάλογος ελέγχου ασφάλειας πλοίου/λιμένα»: ο κατάλογος ελέγχου ασφάλειας πλοίου/ξηράς όπως αναφέρεται στο τμήμα 4 του Κώδικα BLU και με τη μορφή που περιέχεται στο Προσάρτημα 3 του Κώδικα BLU,

18. «δήλωση πυκνότητας στερεού φορτίου χύδην»: τις πληροφορίες για την πυκνότητα του φορτίου που παρέχονται σύμφωνα με τον κανονισμό XII/10 της σύμβασης SOLAS του 1974.

Άρθρο 4

Απαιτήσεις καταλληλότητας των φορτηγών φορτίου χύδην

Τα κράτη μέλη προβαίνουν στις απαραίτητες ρυθμίσεις ώστε να διασφαλίσουν ότι οι φορείς των τερματικών σταθμών επαληθεύουν την καταλληλότητα των φορτηγών φορτίων χύδην για τη φόρτωση ή εκφόρτωση των στερεών φορτίων χύδην, ελέγχοντας τη συμμόρφωσή τους με τις διατάξεις του παραρτήματος I.

Άρθρο 5

Απαιτήσεις καταλληλότητας των τερματικών σταθμών

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι τερματικοί σταθμοί:

1. εφαρμόζουν τις διατάξεις του Παραρτήματος II,

2. έχουν διορίσει εκπρόσωπο του τερματικού σταθμού, για κάθε φορτηγό φορτίου χύδην που προσεγγίζει σε τερματικό σταθμό για τη φόρτωση ή εκφόρτωση στερεών φορτίων χύδην,

3. έχουν συντάξει ενημερωτικά βιβλία που περιέχουν τις απαιτήσεις του τερματικού σταθμού και των αρμόδιων αρχών, καθώς και τις πληροφορίες για το λιμένα και τον τερματικό σταθμό, όπως περιλαμβάνονται στο Προσάρτημα 1 του Κώδικα BLU, διαθέτουν δε τα βιβλία αυτά στους πλοιάρχους των φορτηγών φορτίου χύδην που προσεγγίζουν σε τερματικό σταθμό για τη φόρτωση ή εκφόρτωση των στερεών φορτίων χύδην,

4. έχουν αναπτύξει, εφαρμόζουν, διατηρούν σύστημα διαχείρισης της ποιότητας, πιστοποιημένο σύμφωνα με τα πρότυπα ISO 9001:2000 και ελέγχονται σύμφωνα με τις κατευθυντήριες αρχές του προτύπου ISO 10011:1991.

Άρθρο 6

Ευθύνες των πλοιάρχων και των εκπροσώπων των τερματικών σταθμών

Τα κράτη μέλη προβαίνουν στις απαραίτητες ρυθμίσεις ώστε να εξασφαλίζουν ότι τηρούνται και εφαρμόζονται οι ακόλουθες αρχές που αφορούν τις ευθύνες των πλοιάρχων και των εκπροσώπων των τερματικών σταθμών:

1. Ευθύνες του πλοιάρχου:

α) Ο πλοίαρχος είναι υπεύθυνος σε κάθε περίπτωση για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση του φορτηγού φορτίου χύδην υπό τις διαταγές του.

β) Ο πλοίαρχος παρέχει τις πληροφορίες που αναφέρονται στο Παράρτημα III στον τερματικό σταθμό πολύ πριν τον προβλεπόμενο χρόνο άφιξης του πλοίου στον τερματικό σταθμό.

γ) Πριν από τη φόρτωση οποιουδήποτε στερεού φορτίου χύδην, ο πλοίαρχος διασφαλίζει ότι έχει λάβει τις πληροφορίες φορτίου που απαιτούνται από τον κανονισμό VI/7.2 της σύμβασης SOLAS του 1974 και, όπου απαιτείται, μία δήλωση πυκνότητας του στερεού φορτίου χύδην. Οι πληροφορίες αυτές αναφέρονται σε ένα έντυπο δήλωσης φορτίου, όπως ορίζεται στο Προσάρτημα 5 του Κώδικα BLU.

δ) Πριν από την έναρξη και κατά τη διάρκεια της φόρτωσης ή εκφόρτωσης, ο πλοίαρχος εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στο Παράρτημα IV.

2. Ευθύνες του εκπροσώπου του τερματικού σταθμού:

α) Με την παραλαβή παραλαβής της αρχικής κοινοποίησης για τον προβλεπόμενο χρόνο άφιξης του πλοίου, ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού παρέχει στον πλοίαρχο τις πληροφορίες που αναφέρονται στο Παράρτημα V.

β) Ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού μεριμνά ώστε ότι ο πλοίαρχος να έχει ενημερωθεί το συντομώτερο δυνατό σχετικά με τις πληροφορίες που περιέχονται στο έντυπο δήλωσης φορτίου.

γ) Ο εκπρόσωπος κοινοποιεί χωρίς καθυστέρηση στις αρχές ελέγχου του κράτους του λιμένα τις προφανείς ελλείψεις στο φορτηγό φορτίου χύδην οι οποίες, θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφαλή φόρτωση ή εκφόρτωση των στερεών φορτίων χύδην.

δ) Πριν από την έναρξη και κατά τη διάρκεια της φόρτωσης ή εκφόρτωσης, ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στο Παράρτημα VI.

Άρθρο 7

Διαδικασίες μεταξύ φορτηγών φορτίου χύδην και τερματικών σταθμών

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι σχετικά με τη φόρτωση ή εκφόρτωση των φορτηγών με στερεά φορτία χύδην εφαρμόζονται οι ακόλουθες διαδικασίες:

1. Πριν φορτωθούν ή εκφορτωθούν τα στερεά φορτία χύδην, ο πλοίαρχος συμφωνεί με τον εκπρόσωπο του τερματικού σταθμού για το σχέδιο φόρτωσης ή εκφόρτωσης σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού VI/7.3 της σύμβασης SOLAS του 1974. Το σχέδιο φόρτωσης ή εκφόρτωσης εκπονείται με τη μορφή που ορίζεται στο Προσάρτημα 2 του Κώδικα BLU και ο πλοίαρχος και ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού θα επιβεβαιώνουν τη συμφωνία τους για το σχέδιο υπογράφοντάς το. Οποιαδήποτε αλλαγή στο σχέδιο προετοιμάζεται; γίνεται αποδεκτή και συμφωνείται από τα δύο μέρη με τη μορφή αναθεωρημένου σχεδίου. Το συμφωνημένο σχέδιο φόρτωσης ή εκφόρτωσης και οποιεσδήποτε μεταγενέστερες συμφωνημένες αναθεωρήσεις φυλάσσονται από το πλοίο και τον εκπρόσωπο του τερματικού σταθμού για έξι μήνες και αντίγραφά τους υποβάλλονται στις αρμόδιες αρχές.

2. Πριν από την έναρξη της φόρτωσης ή εκφόρτωσης, συμπληρώνεται κατάλογος ελέγχου ασφάλειας πλοίου/ξηράς και υπογράφεται από κοινού από τον πλοίαρχο και τον εκπρόσωπο του τερματικού σταθμού σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του Προσαρτήματος 4 του Κώδικα BLU.

3. Τηρείται ανά πάσα στιγμή αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ του πλοίου και του τερματικού σταθμού, ικανή να ανταποκρίνεται σε αιτήματα για πληροφόρηση σχετικά με τη διαδικασία φόρτωσης ή εκφόρτωσης και να διασφαλίζει την έγκαιρη συμμόρφωση σε περίπτωση που ο πλοίαρχος ή ο εκπρόσωπός του τερματικού σταθμού διατάξει αναστολή των εργασιών φόρτωσης ή εκφόρτωσης.

4. Ο πλοίαρχος και ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού εκτελούν τις εργασίες φόρτωσης ή εκφόρτωσης σύμφωνα με το συμφωνημένο σχέδιο. Ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού ευθύνεται για τη φόρτωση ή την εκφόρτωσή του στερεού φορτίου χύδην σύμφωνα με τη σειρά των κυτών, την ποσότητα και το ρυθμό φόρτωσης ή εκφόρτωσης που δηλώνεται στο σχέδιο. Δεν αποκλίνει από το συμφωνημένο σχέδιο φόρτωσης ή εκφόρτωσης, εκτός εάν προηγηθούν διαβουλεύσεις και γραπτή συμφωνία με τον πλοίαρχο.

5. Με την ολοκλήρωση της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης, ο πλοίαρχος και ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού συμφωνούν γραπτώς ότι η φόρτωση ή η εκφόρτωση πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με το σχέδιο φόρτωσης ή εκφόρτωσης, συμπεριλαμβανομένων οποιωνδήποτε συμφωνημένων αλλαγών. Στην περίπτωση της εκφόρτωσης, η συμφωνία περιλαμβάνει επίσης αρχείο με στοιχεία σχετικά με την εκκένωση και τον καθαρισμό των κυτών φορτίου σύμφωνα με τις απαιτήσεις του πλοιάρχου, καθώς και οποιαδήποτε ζημία υπέστη το πλοίο και τις επισκευές που τυχόν έγιναν.

Άρθρο 8

Ο ρόλος των αρμόδιων αρχών

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι, με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του πλοιάρχου που προβλέπονται στον κανονισμό VI/7.7 της σύμβασης SOLAS του 1974, οι αρμόδιες αρχές τους έχουν δικαίωμα να αποτρέπουν ή να σταματήσουν τη φόρτωση ή την εκφόρτωση των στερεών φορτίων χύδην εφόσον τεθεί ζήτημα ασφάλειας του πλοίου λόγω των εργασιών αυτών.

2. Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ πλοιάρχου και εκπροσώπου του τερματικού σταθμού για την εφαρμογή των διαδικασιών που προβλέπονται στο άρθρο 7, η αρμόδια αρχή παρεμβαίνει, σε όσες περιπτώσεις αυτό απαιτείται, προς όφελος της ασφάλειας ή/και του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Άρθρο 9

Αποκατάσταση ζημιών που συνέβησαν κατά τη φόρτωση ή την εκφόρτωση

1. Αν προκληθεί ζημία στην κατασκευή ή τον εξοπλισμό του πλοίου κατά τη φόρτωση ή την εκφόρτωση, αναφέρεται στον πλοίαρχο από τον εκπρόσωπο τερματικού σταθμού και, αν είναι απαραίτητο, αποκαθίσταται.

2. Αν η ζημία θέτει σε κίνδυνο την ακεραιότητα της κατασκευής ή τη στεγανότητα του κύτους, ή τα ουσιώδη μηχανικά συστήματα του πλοίου, η αρχή του κράτους νηολόγησης ή ένας από αυτή οργανισμός αναγνωρισμένος, ο οποίος ενεργεί για λογαριασμό της, και η αρχή ελέγχου του κράτους του λιμένα ενημερώνονται προκειμένου να αποφασίσουν αν απαιτείται άμεση επισκευή ή αν μπορεί να αναβληθεί. Η απόφαση λαμβάνεται από την αρχή ελέγχου του κράτους του λιμένα αφού ληφθεί υπόψη η γνώμη της αρχής του κράτους νηολόγησης ή του αναγνωρισμένου από αυτή οργανισμού, που ενεργεί για λογαριασμό της.

3. Προκειμένου να ληφθεί η απόφαση στην οποία αναφέρεται η παράγραφος 2, η αρχή ελέγχου του κράτους του λιμένα μπορεί να αναθέσει σε αναγνωρισμένο οργανισμό την επιθεώρηση της ζημίας και την παροχή συμβουλών σχετικά με την αναγκαιότητα διενέργειας των επισκευών ή την αναβολή τους.

Άρθρο 10

Παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων

1. Τα κράτη μέλη παρακολουθούν τακτικά τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις των άρθρων 5, παράγραφος 1, 6, παράγραφος 2 και 7 από τους τερματικούς σταθμούς. Η παρακολούθηση περιλαμβάνει τη διενέργεια αιφνιδιαστικών επιθεωρήσεων κατά τις εργασίες φόρτωσης ή εκφόρτωσης.

2. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή κάθε δύο έτη έκθεση για τα αποτελέσματα της εν λόγω παρακολούθησης. Η έκθεση παρέχει επίσης αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των εναρμονισμένων διαδικασιών για τη συνεργασία και επικοινωνία μεταξύ των φορτηγών φορτίου χύδην, όπως προβλέπεται στην παρούσα οδηγία. Η έκθεση υποβάλλεται το αργότερο έως τις 30 Απριλίου του επόμενου έτους από την πάροδο της διετίας στην οποία αναφέρεται η έκθεση.

Άρθρο 11

Κοινοποίηση στον ΔΝΟ

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και η Επιτροπή ενημερώνουν από κοινού τον ΔΝΟ για την έκδοση της παρούσας οδηγίας, αναφερόμενοι στην παράγραφο 1.7 του παραρτήματος του ψηφίσματος Α.797(19) του ΔΝΟ της 23ης Νοεμβρίου 1995 το οποίο αφορά την ασφάλεια πλοίων που μεταφέρουν στερεά φορτία χύδην.

Άρθρο 12

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που συστάθηκε δυνάμει του άρθρου 12, παράγραφος 1, της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου [1], την οποία αποτελούν αντιπρόσωποι των κρατών μελών και της οποίας προεδρεύει ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής.

2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται η διαδικασία της κανονιστικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 5 της απόφασης 1999/468/ΕΚ με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 7, παράγραφος 3 και του άρθρου 8 της εν λόγω απόφασης.

3. Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ καθορίζεται σε τρεις μήνες.

Άρθρο 13

Διαδικασία τροποποίησης

1. Οι ορισμοί, οι αναφορές σε διεθνείς συμβάσεις και κώδικες και στα ψηφίσματα και εγκυκλίους του ΔΝΟ, οι αναφορές σε πρότυπα ISO, οι αναφορές σε κοινοτικές πράξεις και τα παραρτήματα μπορούν να τροποποιούνται με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 12, παράγραφος 2 προκειμένου να εναρμονίζονται με τις διεθνείς και κοινοτικές πράξεις που θεσπίζονται, τροποποιούνται ή τίθενται σε ισχύ μετά την έγκριση της παρούσας οδηγίας, χωρίς όμως να διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής της.

2. Σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 12, παράγραφος 2 μπορούν να θεσπιστούν διατάξεις και να ενσωματωθούν στο άρθρο 7 και στα παραρτήματα· για την εφαρμογή των διαδικασιών που ορίζονται στην παρούσα οδηγία, χωρίς όμως να διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής της.

Άρθρο 14

Κυρώσεις

Τα κράτη μέλη καθορίζουν το σύστημα των κυρώσεων που επιβάλλονται στις παραβιάσεις των εθνικών διατάξεων που έχουν θεσπιστεί σε εκτέλεση της παρούσας οδηγίας και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο για να εξασφαλιστεί η θέση τους σε εφαρμογή. Οι εν λόγω κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν αυτές τις διατάξεις στην Επιτροπή το αργότερο μέχρι την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 15, παράγραφο 1, πρώτο εδάφιο και κάθε μεταγενέτερη τροποποίησή τους το συντομότερο δυνατόν.

Άρθρο 15

Ενσωμάτωση και εφαρμογή

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο [εντός 18 μηνών από την ημερομηνία που τίθεται σε ισχύ]. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις εν λόγω διατάξεις από την 1η Ιανουαρίου 2003.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, οι τελευταίες αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τα κείμενα των διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 16

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 17

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

[1] ΕΕ L 247 της 5.10.1993, σ. 19.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΓΙΑ ΦΟΡΤΩΣΗ ΚΑΙ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΣΤΕΡΕΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΧΥΔΗΝ

(όπως αναφέρεται στο άρθρο 4)

Τα φορτηγά πλοία που προσεγγίζουν σε τερματικούς σταθμούς των κρατών μελών για φόρτωση ή εκφόρτωση στερεών φορτίων χύδην ελέγχονται ως προς την εφαρμογή των ακόλουθων απαιτήσεων καταλληλότητας:

1. Ότι είναι εφοδιασμένα με κύτη φορτίου και καλύμματα στομίου κύτους κατάλληλου μεγέθους και σχεδίου, ώστε να διασφαλίζεται η ομαλή φόρτωση, ορθή στοιβασία, ορθή διευθέτηση του φορτίου και εκφόρτωση του στερεού φορτίου χύδην.

2. Ότι φέρουν αριθμούς αναγνώρισης στο στόμιο του κύτους φορτίου σύμφωνα με το σχέδιο φόρτωσης ή εκφόρτωσης. Η θέση, το μέγεθος και το χρώμα των αριθμών αυτών ότι είναι ορατά και αναγνωρίσιμα από το χειριστή του εξοπλισμού φόρτωσης ή εκφόρτωσης του τερματικού σταθμού.

3. Τα καλύμματα στομίου του κύτους φορτίου, τα συστήματα λειτουργίας των στομίων κύτους και τα εξαρτήματα ασφαλείας είναι σε καλή λειτουργική κατάσταση και χρησιμοποιούνται μόνο για το σκοπό που προβλέπεται να χρησιμοποιούνται.

4. Οι φανοί ένδειξης κλίσης του πλοίου, αν υπάρχουν, ελέγχονται πριν από τη φόρτωση ή την εκφόρτωση και βεβαιώνεται η καλή λειτουργία τους.

5. Αν απαιτείται εγκεκριμένο όργανο φόρτωσης στο πλοίο, το όργανο αυτό ότι είναι πιστοποιημένο και λειτουργικό ώστε να διενεργεί υπολογισμούς καταπόνησης κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση.

6. Αν υπάρχει εξοπλισμός χειρισμού φορτίου πάνω στο πλοίο, ότι ο εξοπλισμός αυτός είναι πιστοποιημένος και συντηρείται, χρησιμοποιείται δε υπό τη γενική εποπτεία ειδικευμένων μελών του πληρώματος του πλοίου.

7. Ότι όλες οι μηχανές πρόωσης και οι βοηθητικές μηχανές είναι σε καλή λειτουργική κατάσταση.

8. Ότι ο εξοπλισμός του καταστρώματος που αφορά τις εργασίες πρόσδεσης και ελλιμενισμού λειτουργεί και είναι σε καλή κατάσταση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΦΟΡΤΩΣΗ ΚΑΙ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΣΤΕΡΕΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΧΥΔΗΝ

[όπως αναφέρονται στο άρθρο 5, σημείο (1)]

1. Οι φορείς εκμετάλλευσης του τερματικού σταθμού εξασφαλίζουν ότι δεκτά για φόρτωση ή εκφόρτωση στερεών φορτίων χύδην στον τερματικό σταθμό γίνονται μόνο φορτηγά πλοία φορτίου χύδην που μπορούν να αγκυροβολήσουν με ασφάλεια στις εγκαταστάσεις φόρτωσης ή εκφόρτωσης λαμβάνοντας υπόψη το βάθος της θέσης παραβολής, το μέγιστο μέγεθος του πλοίου, τις ρυθμίσεις πρόσδεσης, το περίζωμα, την ασφαλή πρόσβαση και τα πιθανά εμπόδια κατά τις εργασίες φόρτωσης ή εκφόρτωσης.

2. Ο εξοπλισμός φόρτωσης και εκφόρτωσης στον τερματικό σταθμό είναι κατάλληλα πιστοποιημένος και σε καλή κατάσταση σύμφωνα με τους σχετικούς κανονισμούς και τα πρότυπα, τον χειρίζεται δε μόνον επαρκώς εξειδικευμένο και, αν είναι απαραίτητο, πιστοποιημένο προσωπικό.

3. Οι τερματικοί σταθμοί χρησιμοποιούν εξοπλισμό ζύγισης φορτίου που συντηρείται επαρκώς και ελέγχεται τακτικά, βαθμονομείται δε για ακριβή μέτρηση με απόκλιση 1 % από την κανονική τιμή σε φυσιολογικές συνθήκες φόρτωσης σε τακτά χρονικά διαστήματα.

4. Το προσωπικό του τερματικού σταθμού εκπαιδεύεται σε όλες τις πτυχές της ασφαλούς φόρτωσης και εκφόρτωσης φορτηγών φορτίου χύδην ανάλογα με τις αρμοδιότητές του. Η κατάρτιση αποβλέπει στην εξοικείωση με τους γενικούς κινδύνους κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση στερεών φορτίων χύδην και τις συνέπειες που μπορούν να έχουν οι εσφαλμένες εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης στην ασφάλεια του πλοίου.

5. Οι φορείς τερματικού σταθμού διασφαλίζουν ότι το προσωπικό που απασχολείται στις εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης διαθέτει και χρησιμοποιεί μέσα ατομικής προστασίας και αναπαύεται επαρκώς ώστε να αποτρέπονται ατυχήματα λόγω κόπωσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟ ΣΤΑΘΜΟ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟ

[όπως αναφέρονται στο άρθρο 6, σημείο (1)(β)]

1. Ο προβλεπόμενος χρόνος άφιξης του πλοίου έξω από τον λιμένα το συντομώτερο δυνατό. Η πληροφορία αυτή επικαιροποιείται δεόντως.

2. Πληροφορία κατά τον αρχικό χρόνο άφιξης:

α) όνομα, σήμα κλήσης, αριθμός ΙΜΟ, νηολόγιο, λιμένας νηολογίου,

β) σχέδιο φόρτωσης ή εκφόρτωσης, δήλωση ποσότητας φορτίου, στοιβασία από τα στόμια κύτους, σειρά φόρτωσης ή εκφόρτωσης και ποσότητα που πρόκειται να φορτωθεί ανά κίνηση ή να εκφορτωθεί σε κάθε στάδιο της εκφόρτωσης,

γ) βύθισμα άφιξης και προτεινόμενο βύθισμα απόπλου,

δ) χρόνος που απαιτείται για τον ερματισμό και τον αφερματισμό,

ε) συνολικό μήκος πλοίου, πλάτος και μήκος του χώρου φόρτωσης από το πρωραίο τοίχωμα στομίου του ακραίου πρωραίου στομίου κύτους μέχρι το πρυμναίο τοίχωμα στομίου του ακραίου πρυμναίου στομίου κύτους στο οποίο πρόκειται να φορτωθεί το φορτίο ή από το οποίο πρόκειται να εκφορτωθεί το φορτίο,

στ) απόσταση από την ίσαλο γραμμή μέχρι το πρώτο στόμιο κύτους που πρόκειται να φορτωθεί ή να εκφορτωθεί και απόσταση από την πλευρά του πλοίου μέχρι το άνοιγμα του στομίου κύτους,

ζ) θέση της κύριας κλίμακας του πλοίου,

η) βύθισμα πλοίου,

θ) λεπτομέρειες και δυνατότητες της συσκευής χειρισμού του φορτίου του πλοίου, αν υπάρχει,

ι) αριθμός και είδος των σκοινιών πρόσδεσης,

ια) ειδικά αιτήματα, όπως τα σχετικά με ειδικούς χειρισμούς διευθέτησης του φορτίου ή με τη συνεχή μέτρηση της περιεκτικότητας ύδατος του φορτίου,

ιβ) λεπτομέρειες οποιωνδήποτε απαραίτητων επισκευών που μπορεί να καθυστερήσουν τον ελλιμενισμό, την έναρξη της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης ή τον απόπλου του πλοίου με την ολοκλήρωση της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης,

ιγ) οποιαδήποτε άλλη πληροφορία σχετικά με το πλοίο που ζητεί ο τερματικός σταθμός.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ

[όπως αναφέρονται στο άρθρο 6, σημείο (1)(δ)]

Πριν από και κατά τις εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης, ο πλοίαρχος διασφαλίζει ότι:

1. η φόρτωση ή η εκφόρτωση φορτίου και η εκροή ή η εισροή θαλασσέρματος ελέγχονται από τον υπεύθυνο αξιωματικό του πλοίου,

2. η διάταξη του φορτίου και ο όγκος του θαλασσέρματος παρακολουθούνται σε όλη τη διαδικασία φόρτωσης ή εκφόρτωσης για να διασφαλίζει ότι η κατασκευή του πλοίου δεν καταπονείται υπερβολικά,

3. το πλοίο διατηρείται ισοβύθιστο, αν δε απαιτείται να λάβει κάποια κλίση για λειτουργικούς λόγους, αυτή είναι η μικρότερη δυνατή,

4. το πλοίο παραμένει προσδεδεμένο με ασφάλεια λαμβανομένων υπόψη των τοπικών καιρικών συνθηκών και προβλέψεων,

5. επαρκής αριθμός αξιωματικών και μελών του πληρώματος παραμένει στο πλοίο για τον έλεγχο των σκοινιών πρόσδεσης ή για οποιαδήποτε συνήθη ή έκτακτη κατάσταση, λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης του πληρώματος για επαρκή χρόνο ανάπαυσης ώστε να αποφεύγεται η κόπωση,

6. ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού ενημερώνεται για τις απαιτήσεις διευθέτησης φορτίου, οι οποίες πρέπει να είναι σύμφωνες με τις διαδικασίες του Κώδικα του ΔΝΟ για την ασφάλεια του στερεού φορτίου χύδην (Κώδικας ΒC),

7. ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού ενημερώνεται για τις απαιτήσεις εναρμόνισης μεταξύ των ρυθμών ερματισμού ή αφερματισμού και φόρτωσης ή εκφόρτωσης του φορτίου του πλοίου του και για οποιαδήποτε απόκλιση από το σχέδιο ερματισμού ή αφερματισμού ή για οποιοδήποτε άλλο θέμα που μπορεί να επηρεάσει τη φόρτωση ή την εκφόρτωση φορτίου,

8. το θαλάσσερμα εκχύνεται σε ρυθμούς που συμβαδίζουν με το συμφωνημένο σχέδιο φόρτωσης και δεν καταλήγει σε κατάκλυση της αποβάθρας ή γειτονικού σκάφους. Όπου δεν είναι πρακτικό για το πλοίο να εκχύσει τελείως το θαλάσσερμα πριν το στάδιο διευθέτησης του φορτίου, ο πλοίαρχος συμφωνεί με τον εκπρόσωπο του τερματικού σταθμού για τα χρονικά διαστήματα που μπορεί να απαιτηθεί αναστολή της φόρτωσης και για τη διάρκεια των σχετικών αναστολών,

9. υπάρχει συμφωνία με τον εκπρόσωπο του τερματικού σταθμού σχετικά με τις δράσεις που πρόκειται να αναληφθούν σε περίπτωση βροχής ή άλλης αλλαγής του καιρού, όταν η φύση του φορτίου δημιουργεί κίνδυνο σε περίπτωση τέτοιας αλλαγής,

10. καμία εργασία εν θερμώ δεν διενεργείται στο πλοίο ή κοντά σε αυτό ενώ το πλοίο βρίσκεται στη θέση παραβολής, εκτός αν υπάρχει άδεια από τον εκπρόσωπο του τερματικού λιμένα και σύμφωνα με τις απαιτήσεις των αρμόδιων αρχών,

11. υφίσταται στενή επίβλεψη της εργασίας φόρτωσης ή εκφόρτωσης και του πλοίου κατά τα τελικά στάδια της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης,

12. ο εκπρόσωπος τερματικού σταθμού ενημερώνεται αμέσως αν η διαδικασία φόρτωσης ή εκφόρτωσης προκάλεσε ζημία, δημιούργησε επικίνδυνη κατάσταση ή είναι πιθανό να προκαλέσει κάτι τέτοιο,

13. ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού ενημερώνεται όταν πρέπει να ξεκινήσει η τελική διευθέτηση του φορτίου, προκειμένου να θέσει σε λειτουργία το σύστημα μεταφοράς με ιμάντα,

14. η εκφόρτωση του κύτους διεξάγεται ισομερώς μεταξύ της αριστερής και της δεξιάς πλευράς του πλοίου ώστε να αποτρέπεται η στρέβλωση της κατασκευής του πλοίου,

15. κατά τον ερματισμό ενός ή περισσότερων κυτών, λαμβάνεται υπόψη η πιθανότητα διαφυγής εύφλεκτων αναθυμιάσεων από τα κύτη και λαμβάνονται μέτρα προστασίας πριν επιτραπεί οποιαδήποτε εργασία εν θερμώ κοντά ή πάνω από αυτά τα κύτη.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟ ΣΤΑΘΜΟ ΣΤΟΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟ

[όπως αναφέρονται στο άρθρο 6, σημείο (2)(α)]

1. Η θέση παραβολής όπου θα πραγματοποιηθεί η φόρτωση ή η εκφόρτωση και ο προβλεπόμενος χρόνος για την παραβολή και την ολοκλήρωση της φόρτωσης ή εκφόρτωσης ([1]).

2. Χαρακτηριστικά του εξοπλισμού φόρτωσης ή εκφόρτωσης, συμπεριλαμβανομένου του ονομαστικού ρυθμού φόρτωσης ή εκφόρτωσης του τερματικού σταθμού και του αριθμού των κεφαλών φόρτωσης ή εκφόρτωσης που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν, καθώς και του προβλεπόμενου χρόνου που απαιτείται για κάθε κίνηση φόρτωσης ή, στην περίπτωση της εκφόρτωσης, του προβλεπόμενου χρόνου που απαιτείται για κάθε στάδιο της εκφόρτωσης.

3. Χαρακτηριστικά της θέσης παραβολής ή της προβλήτας που πιθανώς πρέπει να γνωρίζει ο πλοίαρχος, συμπεριλαμβανομένης της θέσης των σταθερών και των κινητών εμποδίων, των παραβλημάτων, των στύλων πρόσδεσης των πλοίων και των διαδικασιών πρόσδεσης.

4. Ελάχιστο βάθος ύδατος κατά μήκος της θέσης παραβολής και στους διαύλους προσέγγισης και άφιξης ([1]).

5. Πυκνότητα ύδατος στη θέση παραβολής.

6. Μέγιστη απόσταση μεταξύ της ισάλου γραμμής και του άνω μέρους των καλυμμάτων του στομίου του κύτους φορτίου ή των τοιχωμάτων των στομίων, ανάλογα με τη συνάφεια αμφότερων με την εργασία φόρτωσης ή εκφόρτωσης, καθώς και τη μέγιστη απόσταση του πλοίου από την ίσαλο γραμμή και άνω.

7. Ρυθμίσεις για την επιβίβαση και την πρόσβαση.

8. Η πλευρά του πλοίου που θα πλευρίσει στη θέση παραβολής.

9. Μέγιστη επιτρεπτή ταχύτητα προσέγγισης στην προβλήτα και διαθεσιμότητα ρυμουλκού, τύπος του ρυμουλκού και τύπος στύλων πρόσδεσης.

10. Η ακολουθία φόρτωσης διαφορετικών πακέτων φορτίου και οποιοιδήποτε άλλοι περιορισμοί, αν δεν είναι δυνατό να ληφθεί το φορτίο με οποιαδήποτε σειρά ή από οποιοδήποτε κύτος εξυπηρετεί περισσότερο το πλοίο.

11. Οποιεσδήποτε ιδιότητες του υπό φόρτωση φορτίου που μπορούν να δημιουργήσουν κίνδυνο όταν έλθει σε επαφή με φορτίο ή κατάλοιπα επάνω στο πλοίο.

12. Λεπτομερής ενημέρωση για τις προτεινόμενες εργασίες φόρτωσης ή εκφόρτωσης ή αλλαγές στα υφιστάμενα σχέδια φόρτωσης ή εκφόρτωσης.

13. Αν ο εξοπλισμός φόρτωσης ή εκφόρτωσης τερματικού σταθμού είναι σταθερός ή υπάρχει περιορισμός στην κίνησή του.

14. Τα σκοινιά πρόσδεσης που απαιτούνται.

15. Προειδοποίηση για ασυνήθιστες διαδικασίες πρόσδεσης.

16. Οποιοδήποτε περιορισμός στον ερματισμό ή αφερματισμό.

17. Μέγιστο βύθισμα κατάπλου που επιτρέπεται από τις αρμόδιες αρχές.

Οποιοδήποτε άλλο στοιχείο που αφορά τον τερματικό σταθμό και ζητείται από τον πλοίαρχο.

([1]) Οι πληροφορίες για τον προβλεπόμενο χρόνο ελλιμενισμού και απόπλου και για το ελάχιστο βάθος στη θέση παραβολής θα επικαιροποιούνται σταδιακά και θα διαβιβάζονται στον πλοίαρχο άμα τη λήψη των διαδοχικών ενημερώσεων για τον προβλεπόμενο χρόνο άφιξης. Οι πληροφορίες σχετικά με το ελάχιστο βάθος των υδάτων κατά την προσέγγιση και την αναχώρηση από διαύλους παρέχονται από τις αρχές του τερματικού σταθμού ή από τις λιμενικές αρχές, αναλόγως.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΤΟΥ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΥ ΤΟΥ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ Η ΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ

[όπως αναφέρεται στο άρθρο 6, σημείο (2)(δ)]

Πριν από την έναρξη και κατά τις εργασίες φόρτωσης ή εκφόρτωσης, ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού:

1. παρέχει στον πλοίαρχο τα ονόματα και τις διαδικασίες για να επικοινωνήσει με το προσωπικό του τερματικού σταθμού ή τον πράκτορα του φορτωτή που έχει την ευθύνη για την εργασία φόρτωσης ή εκφόρτωσης και με τον οποίο ο πλοίαρχος θα έλθει σε επαφή,

2. λαμβάνει όλα τα προληπτικά μέτρα για να αποφευχθούν ζημίες στο πλοίο από τον εξοπλισμό φόρτωσης ή εκφόρτωσης και ενημερώνει τον πλοίαρχο για τυχόν ζημίες,

3. σε περίπτωση φορτίων υψηλής πυκνότητας, ή όταν τα μεμονωμένα φορτία λαβίδας είναι μεγάλα, εφιστά την προσοχή του πλοιάρχου στην πιθανότητα να υπάρξουν ισχυρές εντοπισμένες φορτίσεις επί της κατασκευής του πλοίου ώσπου η οροφή της δεξαμενής να καλυφθεί τελείως από φορτίο, ειδικά όταν επιτρέπεται η ελεύθερη πτώση του φορτίου από ψηλά, λαμβάνει δε ειδική μέριμνα κατά την έναρξη της εργασίας φόρτωσης σε κάθε κύτος φορτίου,

4. διασφαλίζει ότι υπάρχει συμφωνία μεταξύ του πλοιάρχου και του τερματικού εκπροσώπου σε όλα τα επίπεδα και σε σχέση με όλες τις πτυχές των εργασιών φόρτωσης ή εκφόρτωσης και ότι ο πλοίαρχος ενημερώνεται για οποιαδήποτε αλλαγή στο συμφωνημένο ρυθμό φόρτωσης, καθώς και κατά την ολοκλήρωση κάθε επιμέρους φόρτωσης,

5. τηρεί αρχείο για το βάρος και τη διάταξη του φορτίου που φορτώθηκε ή εκφορτώθηκε και διασφαλίζει ότι τα βάρη στα κύτη δεν αποκλίνουν από το συμφωνημένο σχέδιο φόρτωσης ή εκφόρτωσης,

6. διασφαλίζει ότι οι ποσότητες φορτίου που απαιτούνται για να επιτευχθεί το επιθυμητό βύθισμα απόπλου και η ορθή διευθέτηση του φορτίου καθιστούν δυνατή την απελευθέρωση των συστημάτων ταινιοδρόμων του τερματικού σταθμού από φορτίο με την ολοκλήρωση της φόρτωσης. Για το σκοπό αυτό, ο εκπρόσωπος τερματικού σταθμού ενημερώνει τον πλοίαρχο σχετικά με την ονομαστική χωρητικότητα του συστήματος ταινιοδρόμου του τερματικού σταθμού και για οποιαδήποτε απαίτηση όσον αφορά την απελευθέρωση του συστήματος ταινιοδρόμων με την ολοκλήρωση της φόρτωσης,

7. σε περίπτωση εκφόρτωσης, ειδοποιεί εγκαίρως τον πλοίαρχο όταν πρόκειται να αυξηθεί ή να μειωθεί ο αριθμός των κεφαλών εκφόρτωσης που χρησιμοποιούνται και τον ενημερώνει όταν η εκφόρτωση θεωρείται ότι έχει ολοκληρωθεί από κάθε κύτος,

8. διασφαλίζει ότι δεν διενεργείται εργασία εν θερμώ επί του πλοίου ή πλησίον του πλοίου ενώ αυτό παραμένει στη θέση παραβολής, εκτός αν δοθεί άδεια από τον πλοίαρχο και η εν λόγω εργασία πραγματοποιείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της αρμόδιας αρχής,