Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om fastställande av krav och harmoniserade förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg

(2000/C 311 E/17)

(Text av betydelse för EES)

KOM(2000) 179 slutlig — 2000/0121(COD)

(Framlagt av kommissionen den 22 maj 2000)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget,

och av följande skäl:

(1) Med hänsyn till det stora antalet sjöfartsolyckor med bulkfartyg där människoliv går förlorade bör åtgärder vidtas inom ramen för den gemensamma transportpolitiken för att öka säkerheten inom sjöfarten.

(2) Bedömningar av orsakerna till förlisningar av bulkfartyg visar att olämpliga förfaranden för lastning och lossning av fasta bulklaster kan bidra till att bulkfartyg går förlorade, antingen genom att fartygskonstruktionen överbelastas eller genom mekaniska skador på bärande komponenter i lastrummen. Säkerheten hos bulkfartygen kan förbättras genom att åtgärder antas som syftar till att minska risken för skador på konstruktionen och förlisningar till följd av olämpliga lastnings- eller lossningsförfaranden.

(3) På internationell nivå har Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) genom ett antal resolutioner antagit rekommendationer om säkerheten hos bulkfartyg där man tar upp aspekter som rör gränssnittet mellan fartyg och hamn i allmänhet och förfaranden för lastning och lossning i synnerhet.

(4) Genom sin resolution A.862(20) antog IMO en kod för säker lastning och avlastning av bulkfartyg (BLU-koden) och uppmanade signatärstaterna att genomföra denna kod snarast möjligt samt att informera IMO om fall där koden inte iakttas. Med denna resolution uppmanade IMO vidare de signatärstater inom vilkas territorium det finns terminaler för lastning och lossning av fasta bulklaster att införa lagstiftning som innebar att ett antal grundprinciper som krävs för genomförandet av denna kod kan tillämpas.

(5) Lastnings- och lossningsförfarandenas inverkan på bulkfartygens säkerhet är, med tanke på torrbulkfartygens globala handelsrutter, av internationell betydelse. Åtgärder för att förebygga förlisningar av bulkfartyg till följd av olämpliga lastnings- och lossningsförfaranden bör sålunda lämpligen utarbetas på gemenskapsnivå, eftersom de enskilda medlemsstaterna inte kan vidta tillräckliga och effektiva åtgärder.

(6) Åtgärder på gemenskapsnivå är det mest effektiva sättet att fastställa harmoniserade krav och förfaranden för att genomföra rekommendationerna i IMO:s resolution A.862(20) och dess kod för säker lastning och lossning av bulkfartyg.

(7) Med tanke på subsidiaritetsprincipen såsom den kommer till uttryck i artikel 5 i fördraget utgör ett direktiv den lämpliga rättsliga formen, eftersom det ger medlemsstaterna en ram för en enhetlig och obligatorisk tillämpning av kraven och förfarandena för säker lastning och lossning av bulkfartyg, samtidigt som varje medlemsstat själv får besluta vilka genomförandemetoder som bäst passar deras nationella regelverk. I enlighet med proportionalitetsprincipen går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att de eftersträvande målen skall kunna uppnås.

(8) Säkerheten för bulkfartygen och deras besättningar kan bäst garanteras genom att man minskar riskerna för olämpliga lastnings- och lossningsförfaranden vid terminaler avsedda för torra bulklaster. Detta kan åstadkommas genom fastställande av harmoniserade förfaranden för samarbete och kommunikation mellan fartyget och terminalen och lämplighetskrav för fartyg och terminaler.

(9) För att förbättra säkerheten hos bulkfartyg och undvika snedvridningar av konkurrensen bör de harmoniserade förfarandena och lämplighetskriterierna vara tillämpliga på alla bulkfartyg, oberoende av vilken flagg de för, samt på alla terminaler i gemenskapen som dessa fartyg anlöper för att lasta eller lossa fasta bulklaster.

(10) Bulkfartyg som anlöper terminaler för att lasta eller lossa fasta bulklaster bör lämpa sig för detta syfte. Terminalerna bör bekräfta att de besökande bulkfartygen uppfyller relevanta lämplighetskriterier i BLU-koden.

(11) Terminalerna bör också lämpa sig för att ta emot och lasta eller lossa besökande bulkfartyg. De bör i detta syfte uppfylla de lämplighetskriterier i BLU-koden som rör kajanläggningar, lasthanterings- och vägningsutrustning samt terminalpersonalens utbildning och arbetsförhållanden.

(12) För att förbättra samarbetet och kommunikationen med fartygets befälhavare i frågor som rör lastning och lossning av fasta bulklaster bör terminalerna utse en terminalrepresentant och tillhandahålla informationsbroschyrer om terminalens och hamnens krav till befälhavarna i enlighet med bestämmelserna i BLU-koden.

(13) Ett kvalitetsförvaltningssystem som utvecklas, införs och upprätthålls av terminalerna skulle säkerställa att samarbets- och kommunikationsförfaranden samt terminalens faktiska lastnings- och lossningsförfaranden planeras och verkställs enligt harmoniserade ramar som är internationellt erkända och kontrollerbara. Med tanke på dess internationellt erkännande bör kvalitetsförvaltningssystemet baseras på standardserien ISO 9000, som antagits av Internationella standardiseringsorganisationen.

(14) För att säkerställa att lastningen och lossningen förbereds noga, omfattas av en överenskommelse och genomförs på ett sådant sätt att risker för fartygets strukturella integritet undviks, bör befälhavarens och terminalrepresentantens ansvarsområden fastställas enligt relevanta bestämmelser i SOLAS-konventionen, IMO:s resolution A.862(20) och BLU-koden. I samma syfte bör också förfaranden för att förbereda, komma överens om och genomföra lastningen eller lossningen fastställas på grundval av dessa internationella instrument.

(15) I gemenskapens allmänna intresse att hindra undermåliga fartyg från att anlöpa dess hamnar bör terminalrepresentantens ansvar också inbegripa skyldigheten att till hamnstatens inspektionsmyndighet anmäla möjliga brister ombord på ett bulkfartyg som kan hota säkerheten vid lastning eller lossning av fartyget.

(16) Det är nödvändigt att de behöriga myndigheter i medlemsstaterna har rätt att hindra eller stoppa lastningen eller lossningen om bulkfartygens eller deras besättningars säkerhet rapporteras vara hotad till följd av lasthanteringen. För att upprätthålla säkerheten bör dessa myndigheter också ingripa vid tvister mellan befälhavaren och terminalrepresentanten om tillämpningen av dessa förfaranden.

(17) Det är nödvändigt att fastställa förfaranden för att säkerställa att skador på fartyg som uppstår vid lastning eller lossning rapporteras och om så krävs repareras. Om dessa skador kan hota fartygets säkerhet eller sjövärdighet bör beslutet om reparationer och när dessa skall utföras fattas av hamnstatens inspektionsmyndigheter i samråd med flaggstatens administration. För den tekniska expertis som krävs för att fatta detta beslut bör dessa myndigheter ha rätt att anlita en erkänd organisation för att inspektera skadan och ge dem råd om nödvändigheten av att reparera fartyget.

(18) Tillämpningen av detta direktiv bör förbättras genom att ett övervakningssystem upprättas i medlemsstaterna, vilket bör inbegripa oannonserade inspektioner i samband med lastning och lossning. Genom att rapportera resultaten av denna övervakning ges värdefull information om effektiviteten hos de krav och harmoniserade förfaranden som fastställs i detta direktiv.

(19) I sin resolution A.797(19) om säkerheten hos fartyg som fraktar torra bulklaster begärde IMO att hamnstaternas myndigheter skulle inkomma med en bekräftelse om att terminaler avsedda för lastning och lossning av fasta bulklaster uppfyller IMO:s koder och rekommendationer beträffande samarbetet mellan fartyg och hamn. Genom att anmäla antagandet av detta direktiv till IMO ger gemenskapen ett lämpligt svar på denna begäran och sänder en tydlig signal till det internationella sjöfartssamfundet att gemenskapen åtar sig att stödja de internationella insatserna för att öka säkerheten vid lastning och lossning av bulkfartyg.

(20) De åtgärder som behövs för genomförandet av detta direktiv utgör åtgärder med allmän räckvidd enligt artikel 2 i rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter [1] och de bör därför antas enligt det föreskrivande förfarandet i artikel 5 i det beslutet.

(21) Vissa bestämmelser i detta direktiv bör kunna ändras i enlighet med det förfarandet för att anpassa dem till internationella instrument och gemenskapsinstrument som antas, ändras eller träder i kraft efter det att detta direktiv har trätt i kraft och för genomförandet av de förfaranden som föreskrivs i detta direktiv, utan att dess räckvidd utökas.

(22) Rådets direktiv 89/391/EEG av den 12 juni 1989 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet [2] och dess relevanta särdirektiv är fullt tillämpliga på arbete relaterat till lastning och lossning av bulkfartyg.

[1] EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

[2] EGT L 183, 29.6.1989, s. 1.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

Syftet med detta direktiv är att öka säkerheten hos bulkfartyg som anlöper hamnterminaler i gemenskapen för att lasta eller lossa fasta bulklaster, genom att minska riskerna för överbelastning och fysiska skador på fartygets konstruktion i samband med lastning eller lossning. Detta skall åstadkommas genom fastställande av

1. lämplighetskrav för dessa fartyg och terminaler,

2. harmoniserade förfaranden för samarbete och kommunikation mellan dessa fartyg och terminaler.

Artikel 2

Räckvidd

Detta direktiv omfattar

1. alla bulkfartyg, oberoende av vilken flagg de för, som anlöper en terminal för att lasta eller lossa fast bulklast,

2. alla terminaler inom medlemsstaternas territorium.

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv och i dess bilagor används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

1. internationella konventioner: gällande konventioner som anges i artikel 2.1 i rådets direktiv 95/21/EG ([1]).

2. 1974 års SOLAS-konvention: Internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss samt därtill hörande protokoll och ändringar.

3. BLU-koden: Koden för säker lastning och lossning av bulkfartyg (Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers) såsom den återges i bilagan till IMO:s resolution A.862(20), som antogs av dess generalförsamling den 27 november 1997, samt därtill hörande ändringar.

4. bulkfartyg: ett sådant fartyg enligt definitionen i regel IX/1.6 i 1974 års SOLAS-konvention och tolkningen i resolution nr 6 från 1997 års SOLAS-konferens, det vill säga

   — ett fartyg som är byggt med enkelt däck, topptankar och sidotankar i lastrummen, och som huvudsakligen är avsedda att frakta torra laster i bulk, eller

   — ett malmfartyg, det vill säga ett havsgående fartyg med enkelt däck med två längsgående skott och en dubbel botten i hela lastområdet, och som är avsett att frakta malm endast i de mellersta lastrummen, eller

   — ett kombinationsfartyg enligt definitionen i regel II-2/3.27 i 1974 års SOLAS-konvention.

5. torr last i bulk eller fast bulklast: Fast bulklast enligt definitionen i regel XII/1.4 i 1974 års SOLAS-konvention, med undantag för spannmål.

6. spannmål: spannmål enligt definitionen i regel VI/8.2 i 1974 års SOLAS-konvention.

7. terminal: varje fast, flytande eller rörlig anläggning som är utrustad och används för att lasta eller lossa torr last i bulk på eller från bulkfartyg.

8. terminaloperatör: ägaren av en terminal eller varje organisation eller person som har tagit över ansvaret för att driva terminalen från ägaren.

9. terminalrepresentant: en person som utsetts av terminaloperatören, och som har det övergripande ansvaret för och rätten att kontrollera den lastning eller lossning av ett enskilt bulkfartyg som sker vid terminalen.

10. befälhavare: den person som för befäl över ett bulkfartyg eller ett annat fartygsbefäl som befälhavaren utsett att ansvara för lastning eller lossning.

11. erkänd organisation: en organisation som erkänns i enlighet med artikel 4 i rådets direktiv 94/57/EG ([2]).

12. flaggstatens administration: de behöriga myndigheterna i den stat vars flagg bulkfartyget har rätt att föra.

13. hamnstatens inspektionsmyndighet: den myndighet i en medlemsstat som är behörig att utöva de inspektionsbestämmelser som anges i direktiv 95/21/EG.

14. behörig myndighet: en nationell, regional eller lokal myndighet i medlemsstaten som enligt den nationella lagstiftningen har befogenhet att genomföra och verkställa kraven i detta direktiv.

([1]) EGT L 157, 7.7.1995, s. 1.

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

15. lastinformation: de upplysningar om lasten som krävs enligt regel VI/2 i 1974 års SOLAS-konvention.

16. lastnings- eller lossningsplan: den plan som avses i regel VI/7.3 i 1974 års SOLAS-konvention och som har den form som anges i bilaga 2 till BLU-koden.

17. checklista för säkerheten i gränssnittet mellan fartyg och hamn: den checklista som avses i avsnitt 4 i BLU-koden och som har den form som anges i bilaga 3 till BLU-koden.

18. densitetsdeklaration för fast bulklast: de upplysningar om lastens densitet som skall lämnas enligt regel XII/10 i 1974 års SOLAS-konvention.

Artikel 4

Lämplighetskrav för bulkfartyg

Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att terminaloperatörerna bekräftar bulkfartygens lämplighet för lastning eller lossning av fasta bulklaster genom att kontrollera huruvida de uppfyller bestämmelserna i bilaga I.

Artikel 5

Lämplighetskrav för terminaler

Medlemsstaterna skall säkerställa att terminalerna

1. uppfyller bestämmelserna i bilaga II,

2. utser en terminalrepresentant för varje bulkfartyg som anlöper terminalen för att lasta eller lossa fasta bulklaster,

3. har utarbetat informationsbroschyrer som innehåller terminalens och de behöriga myndigheternas krav samt de upplysningar om hamnen och terminalen som anges i bilaga I till BLU-koden och lämnar dessa informationsbroschyrer till befälhavaren på bulkfartyg som anlöper terminalen för att lasta eller lossa fasta bulklaster,

4. har utvecklat, infört och upprätthåller ett kvalitetsförvaltningssystem som certifierats enligt standardserien ISO 9001:2000 och kontrolleras enligt riktlinjerna i ISO-standarden 10011:1991.

Artikel 6

Befälhavares och terminalrepresentanters ansvar

Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att följande principer beträffande befälhavares och terminalrepresentanters ansvar iakttas och tillämpas:

1. Befälhavarens ansvar:

   a) Befälhavaren skall alltid ansvara för att det bulkfartyg han för befäl över lastas och lossas på ett säkert sätt.

   b) Befälhavaren skall i god tid före fartygets beräknade ankomsttid ge terminalen den information som anges i bilaga III.

   c) Innan någon fast bulklast lastas ombord skall befälhavaren säkerställa att han har fått den lastinformation som krävs enligt regel VI/7.2 i 1974 års SOLAS-konvention och, om så krävs, också en densitetsdeklaration för fast bulklast. Denna information skall anges på ett lastdeklarationsformulär enligt bilaga 5 till BLU-koden.

   d) Innan lasthanteringen påbörjas samt under lastning och lossning skall befälhavaren fullgöra de förpliktelser som anges i bilaga IV.

2. Terminalrepresentantens ansvar:

   a) Då terminalen tar emot fartygets första anmälan om dess beräknade ankomsttid skall terminalrepresentanten lämna befälhavaren de upplysningar som anges i bilaga V.

   b) Terminalrepresentanten skall försäkra sig om att befälhavaren så tidigt som möjligt fått ta del av de upplysningar som lämnats på lastdeklarationsformuläret.

   c) Terminalrepresentanten skall utan dröjsmål anmäla möjliga brister ombord på ett bulkfartyg som kan hota säkerheten vid lastning eller lossning av fasta bulklaster till hamnstatens inspektionsmyndighet.

   d) Innan lasthanteringen påbörjas samt under lastning och lossning skall terminalrepresentanten fullgöra de förpliktelser som anges i bilaga VI.

Artikel 7

Förfaranden mellan bulkfartyg och terminaler

Medlemsstaterna skall säkerställa att följande förfaranden följs vid lastning eller lossning av bulkfartyg med fasta bulklaster:

1. Innan fasta bulklaster lastas eller lossas skall befälhavaren och terminalrepresentanten komma överens om en lastnings- eller lossningsplan enligt bestämmelserna i regel VI/7.3 i 1974 års SOLAS-konvention. Lastnings- eller avlastningsplanen skall utarbetas i den form som anges i bilaga 2 till BLU-koden. Befälhavaren och terminalrepresentanten skall bekräfta sin överenskommelse genom att underteckna planen. Varje ändring av planen skall utarbetas och godkännas av bägge parterna i form av en reviderad plan. Fartyget och terminalen skall behålla den överenskomna lastnings- eller lossningsplanen och varje överenskommen revidering av denna under en period på sex månader, och en kopia av planen skall lämnas till den behöriga myndigheten.

2. Innan lastningen eller lossningen påbörjas skall checklistan för säkerheten i gränssnittet mellan fartyg och hamn gemensamt fyllas i och undertecknas av befälhavaren och terminalrepresentanten enligt riktlinjerna i bilaga 4 till BLU-koden.

3. Det skall alltid finnas en effektiv kommunikation mellan fartyget och terminalen, där parterna kan svara på förfrågningar efter information om lastnings- eller lossningsprocessen. Kommunikationen skall säkerställa ett snabbt verkställande om befälhavaren eller terminalrepresentanten beordrar att lastningen eller lossningen skall stoppas.

4. Befälhavaren och terminalrepresentanten skall utföra lastningen eller lossningen enligt den överenskomna planen. Terminalrepresentanten skall ansvara för att lastningen eller lossningen av den fasta bulklasten sker efter den lastrumsordning, kvantitet och lastnings- eller lossningstakt som anges i denna plan. Terminalrepresentanten får inte avvika från den överenskomna lastnings- eller lossningsplanen utan att först ha samrått och ingått en skriftlig överenskommelse med befälhavaren.

5. Då lastningen eller lossning är fullbordad skall befälhavaren och terminalrepresentanten skriftligen bekräfta att lastningen eller lossningen har utförts enligt planen, inklusive varje överenskommen ändring av denna. När det gäller lossning skall denna bekräftelse också inbegripa ett protokoll som anger att lastrummen har tömts och rengjorts enligt befälhavarens krav samt eventuella skador som åsamkats fartyget och reparationer av dessa.

Artikel 8

De behöriga myndigheternas roll

1. Medlemsstaterna skall, med förbehåll för befälhavarens rättigheter och skyldigheter enligt regel VI/7.7 i 1974 års SOLAS-konvention, säkerställa att deras behöriga myndigheter har rätt att hindra eller stoppa lastningen eller lossningen av fasta bulklaster om fartygets säkerhet rapporteras vara hotad till följd av lastningen eller lossningen.

2. Om befälhavaren och terminalrepresentanten är oeniga om tillämpningen av de förfaranden som föreskrivs i artikel 7 skall den behöriga myndigheten ingripa om detta krävs för att upprätthålla säkerheten eller skydda den marina miljön.

Artikel 9

Reparationer av skador som uppstått i samband med lastning eller lossning

1. Om fartygets konstruktion eller utrustning skadas i samband med lastning eller lossning skall terminalrepresentanten rapportera detta till befälhavaren, och skadorna skall om så krävs repareras.

2. Om skadan skulle försämra fartygskonstruktionens hållfasthet, skrovets integritet eller fartygets väsentliga tekniska system, skall flaggstatens administration, eller en organisation som den erkänner och företräds av, och hamnstatens inspektionsmyndighet informeras och besluta huruvida det krävs omedelbara reparationer eller om detta kan göras senare. Beslutet skall fattas av hamnstatens inspektionsmyndighet med beaktande av utlåtandet från flaggstatens administration eller från den organisation som den erkänner och företräds av.

3. I syfte att fatta de beslut som avses i punkt 2 kan hamnstatens inspektionsmyndighet anlita en erkänd organisation för att inspektera skadan och ge råd om nödvändigheten att genomföra reparationer eller om detta kan göras senare.

Artikel 10

Övervakning och rapportering

1. Medlemsstaterna skall regelbundet kontrollera att terminalerna uppfyller kraven i artiklarna 5.1, 6.2 och 7. Denna övervakning skall inbegripa oannonserade inspektioner i samband med lastning och lossning.

2. Medlemsstaterna skall vartannat år lämna en rapport till kommissionen om resultaten av denna övervakning. Rapporten skall också innehålla en bedömning av effektiviteten hos de harmoniserade förfaranden för samarbete och kommunikation mellan bulkfartyg och terminaler som föreskrivs i detta direktiv. Rapporten skall läggas fram senast den 30 april det år som följer på den tvåårsperiod som rapporten avser.

Artikel 11

Anmälan till IMO

Europaparlamentet, rådet och kommissionen skall tillsammans informera IMO om antagandet av detta direktiv, varvid de skall hänvisa till punkt 1.7 i bilagan till IMO:s resolution A.797(19) av den 23 november 1995 om säkerheten hos fartyg som fraktar fasta bulklaster.

Artikel 12

Kommittéförfarande

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättats enligt artikel 12.1 i rådets direktiv 93/75/EEG ([1]).

2. När hänvisning sker till denna punkt skall det föreskrivande förfarandet i artikel 5 i beslut 1999/468/EG tillämpas, varvid bestämmelserna i artiklarna 7.3 och 8 i det beslutet skall iakttas.

3. Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG fastställs till tre månader.

Artikel 13

Ändringsförfarande

1. Alla definitioner, hänvisningarna till internationella konventioner och koder och till IMO:s resolutioner och cirkulär, hänvisningarna till ISO-standarder och till gemenskapsinstrument samt bilagorna kan ändras enligt det förfarande som avses i artikel 12.2 för att anpassa dem till internationella instrument och gemenskapsinstrument som antas, ändras eller träder i kraft efter det att detta direktiv har antagits, i den mån som detta inte utökar räckvidden för detta direktiv.

2. I enlighet med det förfarande som anges i artikel 12.2 kan bestämmelser antas och införlivas i artikel 7 och i bilagorna för att genomföra de förfaranden som föreskrivs i detta direktiv, i den mån som dessa bestämmelser inte utökar räckvidden för detta direktiv.

Artikel 14

Påföljder

Medlemsstaterna skall fastställa ett påföljdssystem för överträdelser mot de nationella bestämmelser som antas i enlighet med detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att dessa påföljder tillämpas. De föreskrivna påföljderna skall vara effektiva, stå i proportion till överträdelserna och vara avskräckande. Medlemsstaterna skall anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast den dag som anges i artikel 15.1 första stycket och alla senare ändringar som gäller dem så snart som möjligt.

Artikel 15

Genomförande och tillämpning

1. Medlemsstaterna skall [inom 18 månader från direktivets ikraftträdande] anta och offentliggöra de bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

De skall tillämpa dessa bestämmelser från och med den 1 januari 2003.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till de bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 16

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 17

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

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

BILAGA I

KONTROLL AV BULKFARTYGENS LÄMPLIGHET FÖR LASTNING OCH LOSSNING AV FASTA BULKLASTER

(enligt hänvisningen i artikel 4)

Bulkfartyg som anlöper terminaler i medlemsstaterna för att lasta eller lossa fasta bulklaster skall kontrolleras med avseende på huruvida de uppfyller följande lämplighetskrav:

1. De skall vara utrustade med lastrum och lastluckor av tillräcklig storlek och av en sådan konstruktion att den fasta bulklasten kan lastas, stuvas, trimmas och lossas på ett tillfredsställande sätt.

2. Deras lastluckor skall vara utrustade med identifieringsnummer som stämmer överens med dem i lastnings- eller lossningsplanen. Dessa nummer skall genom deras placering, storlek och färg vara väl synliga och identifierbara för den personal som sköter terminalens lastnings- och lossningsutrustning.

3. Deras lastluckor, system för styrning av lastluckor och säkerhetsanordningar skall vara i gott skick och bara användas i avsett syfte.

4. Lampor som indikerar att luckor är stängda skall testas före lastning eller lossning och påvisas vara fungerande.

5. Om det måste finnas ett godkänt instrument för belastningsmätning ombord skall detta vara certifierat och funktionsdugligt för att beräkna belastning i samband med lastning eller lossning.

6. Om fartygen har egen lasthanteringsutrustning ombord skall denna vara certifierad och väl underhållen samt enbart användas under allmänt överinseende av besättningsmedlemmar med lämpliga kvalifikationer.

7. Alla framdrivnings- och hjälpmotorer skall vara i väl fungerande skick.

8. Däcksutrustning som används vid förtöjningsförfaranden skall fungera och vara i gott skick.

BILAGA II

LÄMPLIGHETSKRAV FÖR TERMINALER FÖR LASTNING OCH LOSSNING AV FASTA BULKLASTER

(enligt hänvisningen i artikel 5.1)

1. Terminaloperatörer skall säkerställa att de bara godtar sådana bulkfartyg för lastning eller lossning vid sin terminal som på ett säkert sätt kan angöra kajen längs lastnings- eller lossningsanordningen med beaktande av kajplatsens djup, fartygets maximilängd, förtöjningsarrangemang, fendrar, ett säkert tillträde och möjliga hinder för lastningen eller lossningen.

2. Terminalens lastnings- och lossningsutrustning skall vara korrekt certifierad och hållas i gott skick i enlighet med relevanta regler och normer. Utrustningen får bara skötas av personal som har lämpliga kvalifikationer och erforderliga certifikat.

3. Terminalerna skall använda lastvägningsutrustning som är väl underhållen och som provas och justeras regelbundet för att säkerställa en noggranhet på 1 % för normala lastningsvikter.

4. Terminalpersonalen skall vara utbildad i alla aspekter som rör säker lastning och lossning av bulkfartyg, i proportion till deras ansvarsområden. Utbildningen skall vara utformad för att ge kännedom om de allmänna risker som är förknippade med lastning och lossning av fasta bulklaster samt om de negativa följder som felaktiga lastnings- och lossningsförfaranden kan få för fartygets säkerhet.

5. Terminaloperatörer skall säkerställa att den personal som är delaktig i lastning och lossning tillhandahålls och använder personlig skyddsutrustning samt ges tillfälle till tillräcklig vila för att undvika olyckor till följd av utmattning.

BILAGA III

INFORMATION SOM BEFÄLHAVAREN SKALL LÄMNA TILL TERMINALEN

(enligt hänvisningen i artikel 6.1 b)

1. Fartygets beräknade ankomsttid till hamnen skall meddelas så tidigt som möjligt. Denna information skall uppdateras efter behov.

2. I samband med den första ankomsttiden skall följande upplysningar lämnas:

   a) Namn, anropssignal, IMO-nummer, flagg, registreringsort.

   b) Lastnings- eller lossningsplan med angivande av lastens kvantitet, stuvning per lastrum, lastnings- eller lossningsorder samt den kvantitet som skall lastas ombord i varje omgång eller lastas av vid varje steg i lossningen.

   c) Djupgående vid ankomst och förslag på djupgående vid avgång.

   d) Tid som krävs för ballastning eller avballastning.

   e) Fartygets totala längd och bredd samt lastområdets längd från den främre luckarmen på den främsta lastluckan till den bakre luckarmen på den bakersta lastluckan genom vilka last skall lastas eller lossas.

   f) Avståndet från vattenlinjen till det första lastrum som skall lastas eller lossas samt avståndet från fartygets sida till lastluckan.

   g) Fallrepstrappans belägenhet.

   h) ”Air draught”, dvs. fartygets högsta punkt över vattenlinjen.

   i) Detaljuppgifter och kapacitet beträffande fartygets lasthanteringsutrustning om sådan finns.

   j) Antal och typ av förtöjningslinor.

   k) Särskilda önskemål, såsom trimning eller fortlöpande mätning av lastens vatteninnehåll.

   l) Uppgifter om eventuella nödvändiga reparationer som kan försena angörandet av terminalkajen, påbörjandet av lastning eller lossning, eller fartygets avgång efter att lastning eller lossning fullbordats.

   m) Varje annan upplysning som terminalen begär om fartyget.

BILAGA IV

BEFÄLHAVARENS FÖRPLIKTELSER FÖRE OCH UNDER LASTNING ELLER LOSSNING

(enligt hänvisningen i artikel 6.1 d)

Före och under lastningen eller lossningen skall befälhavaren säkerställa att

1. lastning eller lossning samt utsläpp eller intag av ballastvatten kontrolleras av ansvarigt fartygsbefäl,

2. lastens och ballastvattnets fördelning övervakas under hela lastnings- eller lossningsprocessen för att säkerställa att fartygets konstruktion inte överbelastas,

3. fartyget hålls upprätt eller, om det av praktiska skäl krävs en viss slagsida, att denna hålls så liten som möjligt,

4. fartyget hela tiden är säkert förtöjt med beaktande av lokala väderförhållanden och väderprognoser,

5. ett tillräckligt antal befäl och besättningsmän hålls kvar ombord för att de skall kunna justera förtöjningslinorna eller hantera varje normal situation eller nödsituation med beaktande av behovet att ge besättningen tillräckliga viloperioder för att undvika utmattning,

6. terminalrepresentanten informeras om fartygets trimningsbehov, vilka skall tillgodoses i enlighet med förfarandena i BC-koden (IMO Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes),

7. terminalrepresentanten informeras om kraven på balans mellan ballastning eller avballastning och lastning eller lossning av befälhavarens fartyg samt om varje avvikelse från avballastnings- eller ballastningsplanen, eller om varje annan fråga som kan påverka lastningen eller lossning,

8. ballastvatten släpps ut i en takt som stämmer överens med den överenskomna lastningsplanen och inte svämmar över kajen eller kringliggande fartyg; om det inte är praktisk möjligt för fartyget att helt fullborda utsläppet av ballastvatten före lastningsprocessens trimningsfas, skall befälhavaren komma överens med terminalrepresentanten om vid vilka tidpunkter och hur länge lastningen kan behöva skjutas upp,

9. det finns en överenskommelse med terminalrepresentanten när det gäller de åtgärder som skall vidtas i händelse av regn eller andra förändringar av väderförhållandena om lastens karaktär är sådan att risker kan uppstå vid sådana förändringar,

10. inget svetsarbete utförs ombord eller i fartygets närhet medan fartyget ligger längs kajen, förutom med terminalrepresentantens tillstånd och i enlighet med eventuella krav från den behöriga myndigheten,

11. en ingående tillsyn utövas över lastnings- eller lossningsarbetet samt av fartyget under de sista stegen av lastningen eller lossningen,

12. terminalrepresentanten varnas omedelbart om lastnings- eller lossningsprocessen har orsakat skador, skapat en riskfylld situation eller löper risk att göra detta,

13. terminalrepresentanten informeras när den slutliga trimningen av fartyget måste påbörjas så att transportsystemet skall kunna tömmas,

14. lossningen av babords sida nära matchar lossningen av styrbords sida i samma lastrum för att undvika vridningar i fartygskonstruktionen,

15. risken för utsläpp av eventuella lättantändliga ångor från lastrummen när ett eller flera lastrum förses med ballast beaktas och försiktighetsåtgärder vidtas innan eventuella svetsarbeten tillåts intill eller ovanför dessa lastrum.

BILAGA V

INFORMATION SOM TERMINALEN SKALL LÄMNA TILL BEFÄLHAVAREN

(enligt hänvisningen i artikel 6.2 a)

1. Namn på den kajplats vid vilken lastning eller lossning skall ske och beräknade tidpunkter för angörande och fullbordande av lastning eller lossning ([1]).

2. Beskrivning av lastnings- eller lossningsutrustningens egenskaper, inklusive terminalens nominella lastnings- eller lossningstakt och det antal lastnings- eller lossningsenheter som skall användas, samt en uppskattning av den tid som krävs för att fullborda varje lastningsomgång eller en uppskattning av den tid som krävs för varje steg i lossningen.

3. Sådana egenskaper hos kajplatsen eller angöringsbryggan som befälhavaren kan behöva känna till, inklusive placering av fasta och rörliga hinder, fendrar, pollare och förtöjningsanordningar.

4. Minsta vattendjup längs kajen och i inseglings- och avseglingsleder ([1]).

5. Vattendensitet vid kajen.

6. Maximiavstånd mellan vattenlinjen och toppen av skyddet för lastluckor eller luckkarmar beroende på vilket av dessa avstånd som är relevant för lastningen eller lossningen samt maximal ”air draught”.

7. Arrangemang kring landgångar och tillträde.

8. Vilken av fartygets sidor som skall ligga längs med kajen.

9. Maximal tillåten hastighet vid inseglingen samt tillgång till bogserbåtar, inklusive deras typ och pollardragkraft.

10. Lastningssekvensen för olika laster och varje annan begränsning om det inte är möjligt att ta lasten eller lastrummen i den ordning som fartyget önskar.

11. Eventuella egenskaper hos den last som skall lastas ombord som kan medföra risker om den kommer i kontakt med laster eller rester som finns ombord.

12. Förhandsinformation om de föreslagna lastnings- eller lossningsförfarandena eller ändringar av befintliga lastnings- eller lossningsplaner.

13. Huruvida terminalens lastnings- eller lossningsutrustning är fast, eller har några begränsningar i fråga om rörlighet.

14. Krav på förtöjningslinor.

15. Förvarning om ovanliga förtöjningsarrangemang.

16. Eventuella begränsningar för ballastning eller avballastning.

17. Maximalt djupgående som den behöriga myndigheten tillåter.

Varje annan upplysning som befälhavaren begär om terminalen.

([1]) Information om beräknade tidpunkter för angörande och avgång samt om minsta vattendjup vid kajplatsen skall uppdateras regelbundet och förmedlas till befälhavaren vid mottagandet av uppdaterade meddelanden om beräknad ankomsttid. Uppgifter om minsta vattendjup i inseglings- och avseglingsleder skall tillhandahållas av antingen terminalen eller hamnmyndigheten.

BILAGA VI

TERMINALREPRESENTANTENS FÖRPLIKTELSER FÖRE OCH UNDER LASTNING ELLER LOSSNING

(enligt hänvisningen i artikel 6.2 d)

Före och under lastningen eller lossningen skall terminalrepresentanten

1. informera befälhavaren om namn och förfaranden för att kontakta den terminalpersonal eller den skeppsklarerare som kommer att ansvara för lastningen eller lossningen, och med vilka befälhavaren kommer att stå i kontakt,

2. vidta alla försiktighetsåtgärder för att undvika att lastnings- eller lossningsutrustningen orsakar skador på fartyget samt, om skador uppstår, informera befälhavaren,

3. om det rör sig om laster med hög densitet eller om enskilda lastomgångar är stora, informera befälhavaren om att det kan förekomma höga lokala belastningar på fartygskonstruktionen till dess att ballasttanken helt täcks av last, särskilt om det är tillåtet att släppa last från hög höjd och man är särskilt försiktig när lastningen av varje lastrum påbörjas,

4. säkerställa att det finns en överenskommelse mellan befälhavaren och terminalrepresentanten under alla steg av och avseende alla aspekter av lastningen eller lossningen, och att befälhavaren informeras om varje ändring av den överenskomna lastningstakten samt vid fullbordandet av varje omgång av den vikt som lastas ombord,

5. protokollföra vikten hos och fördelningen av den last som lastas eller lossas samt säkerställa att lastvikten i lastrummen inte avviker från den överenskomna lastnings- eller lossningsplanen,

6. säkerställa att den lastkvantitet som krävs för att uppnå erforderligt djupgående och trim inför avgången gör det möjligt att tömma terminalens transportsystem på last vid lastningens fullbordande; i detta syfte skall terminalrepresentanten informera befälhavaren om den nominella vikten på last som finns i terminalens transportsystem och om eventuella krav på tömning av transportsystemet då lastningens fullbordats,

7. om det rör sig om lossning, ge befälhavaren alla varningar om det hålls för avsikt att öka eller minska antalet lossningsenheter som används samt informera befälhavaren när lossningen anses vara fullbordad i varje lastrum,

8. säkerställa att inget svetsarbete utförs ombord eller i fartygets närhet medan fartyget ligger längs med kajen, förutom med befälhavarens tillstånd och i enlighet med eventuella krav från den behöriga myndigheten.