

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV 2001/96/EF

2003/EØS/6/21

av 4. desember 2001

om fastsettelse av harmoniserte krav og framgangsmåter for sikker lastning og lossing av bulkskip(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité⁽²⁾,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) På bakgrunn av det store antall skipsulykker med bulkskip og det tap av menneskeliv som følger av dette, bør det treffes ytterligere tiltak for å styrke sikkerheten i sjøtransporten innenfor rammen av den felles transportpolitikken.
- 2) Undersøkelser av årsakene til bulkskipsulykker tyder på at uriktig utført lastning og lossing av faste bulkklaster kan bidra til at bulkskip havarerer, enten ved at skipets konstruksjon overbelastes, eller på grunn av mekanisk skade på konstruksjonselementene i lasterommene. Bulkskipenes sikkerhet kan styrkes ved at det treffes tiltak med sikte på å redusere risikoen for konstruksjonsskader og havarier på grunn av dårlig utført lastning og lossing.
- 3) På internasjonalt plan har Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) gjennom en rekke resolusjoner i sin forsamling vedtatt rekommandasjoner om sikkerhet for bulkskip som tar opp spørsmål angående forholdet mellom skip og havn generelt og laste- og losseoperasjoner spesielt.
- 4) Ved resolusjon A.862(20) har IMO vedtatt et regelverk for sikker lastning og lossing av bulkskip («BLU-regelverket»), og oppfordret de regjeringer som har undertegnet avtalen, til å gjennomføre regelverket snarest mulig og til å underrette IMO om enhver manglende

overholdelse av det. I resolusjonen oppfordret IMO dessuten de regjeringer som har terminaler for lastning og lossing av faste bulkklaster på sitt territorium, til å treffe lovgivningsmessige tiltak slik at noen nøkkelpinsipper som er nødvendige for gjennomføringen av dette regelverket, kan håndheves.

- 5) Virkningen av laste- og losseoperasjoner for bulkskipenes sikkerhet har konsekvenser på tvers av landegrensene i og med at bulkfart med tørrlast er av verdensomspennende karakter. Utvikling av tiltak for å hindre havarier med bulkskip på grunn av dårlig laste- og lossepraksis foretas derfor best på fellesskapsplan ved at det fastsettes harmoniserte krav og framgangsmåter med sikte på å gjennomføre IMO-rekommandasjonene som er nedfelt i resolusjon A.864(20) og BLU-regelverket.
- 6) I lys av nærhetsprinsippet fastsatt i traktatens artikkel 5 er et direktiv i dette tilfellet det rette fellesskapsdokumentet, da det gir en ramme for en ensartet og obligatorisk anvendelse av kravene og framgangsmåtene for sikker lastning og lossing av bulkskip i medlemsstatene, samtidig som hver medlemsstat fritt kan velge de gjennomføringsmetoder som best passer dens nasjonale system. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet går dette direktiv ikke utover det som er nødvendig for å nå de fastsatte mål.
- 7) Sikkerheten for bulkskip og deres besetninger kan styrkes ved å redusere risikoen for dårlig utførelse av laste- og losseoperasjoner ved terminaler for tørrlast i bulk. Dette kan oppnås ved å fastsette harmoniserte framgangsmåter for samarbeid og kommunikasjon mellom skip og terminal og ved å fastsette egnethetskriterier for skip og terminaler.
- 8) For å styrke sikkerheten for bulkskip og unngå konkurransevridning bør de harmoniserte framgangsmåtene og egnethetskriteriene få anvendelse på alle bulkskip, uansett hvilket flagg de fører, og på alle terminaler i Fellesskapet der slike skip under normale omstendigheter har anløp for å laste eller losse faste bulkklaster.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EFT L 13 av 16.1.2002, s. 9, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 56/2002 av 31. mai 2002 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til De Europeiske Fællesskaps Tidende nr. 44 av 5.9.2002, s. 12.

⁽¹⁾ EFT C 311 E av 31.10.2000, s. 240 og EFT C 180 E av 26.6.2001, s. 273.

⁽²⁾ EFT C 14 av 16.1.2001, s. 37.

⁽³⁾ Europaparlamentsuttalelse av 13. februar 2001 (EFT C 276 av 1.10.2001, s. 38), Rådets felles holdning av 27. juni 2001 (ennå ikke kunngjort i EFT) og europaparlamentsbeslutning av 25. oktober 2001 (ennå ikke kunngjort i EFT).

- 9) Bulkskip som anløper terminaler for lasting eller lossing av faste bulkklaster, bør være egnet til dette formålet. Likeledes bør også terminalene være egnet til å motta og laste eller losse anløpende bulkskip. Med henblikk på dette er det fastsatt egnethetskriterier i BLU-regelverket.
- 10) For å styrke samarbeidet og kommunikasjonen med skipsføreren i spørsmål som angår lasting og lossing av faste bulkklaster, bør terminalene utpeke en terminalrepresentant som skal ha ansvaret for slike operasjoner ved terminalen og stille informasjonshåndbøker som angir terminalens og havnens krav, til rådighet for skipsførerne. Det er fastsatt bestemmelser med henblikk på dette i BLU-regelverket.
- 11) Utvikling, gjennomføring og opprettholdelse av et kvalitetsstyringssystem ved terminalene ville sikre at framgangsmåtene for samarbeid og kommunikasjon og selve laste- og losseoperasjonene ved terminalene ble planlagt og utført i samsvar med en harmonisert ramme som er internasjonalt anerkjent og kan revideres. Med henblikk på denne internasjonale anerkjennelsen bør kvalitetsstyringssystemet være forenlig med Den internasjonale standardiseringsorganisasjons standardserie ISO 9000. For å la nye terminaler få tilstrekkelig tid til å oppnå relevant sertifisering, er det viktig å sikre at de kan få en midlertidig driftstillatelse for et begrenset tidsrom.
- 12) For å sikre at lasting og lossing blir omhyggelig forberedt, avtalt og gjennomført på en slik måte at skipets eller besetningens sikkerhet ikke settes i fare, bør skipsføreren og terminalens ansvarsområder fastsettes. Med henblikk på dette er det fastsatt relevante bestemmelser i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs av 1974 (SOLAS-konvensjonen av 1974), IMO-resolusjon A.862(20) og BLU-regelverket. For samme formål kan framgangsmåtene for forberedelse av, avtale om og gjennomføring av lasting eller lossing baseres på bestemmelsene i disse internasjonale dokumentene.
- 13) Fordi Fellesskapet har en generell interesse av å holde skip som ikke oppfyller standardene, borte fra sine havner, bør terminalrepresentanten melde fra om åpenbare mangler om bord på bulkskip som vil kunne skape fare for sikkerheten under lasting eller lossing.
- 14) Det er nødvendig at vedkommende myndigheter i medlemsstatene hindrer eller stanser laste- eller losseoperasjoner når de har klare indikasjoner på at skipets eller besetningens sikkerhet settes i fare ved disse operasjonene. Myndighetene bør også gripe inn av sikkerhetshensyn i tilfelle av uenighet mellom skipsføreren og terminalrepresentanten angående anvendelsen av disse framgangsmåtene. Vedkommende myndigheters inngrep av sikkerhetshensyn bør ikke avhenge av kommersielle interesser knyttet til terminalen.
- 15) Det bør fastsettes framgangsmåter for melding av skade på skip som oppstår under lasting eller lossing, til de rette organer, for eksempel de relevante klassifikasjonsselskapene, og for reparasjon av slik skade der dette er nødvendig. Dersom skaden kan svekke skipets sikkerhet eller sjødyktighet, bør beslutningen om hvor nødvendige reparasjonene er og i hvilken grad de haster, treffes av havnestatskontrollmyndighetene i samråd med flaggstatens myndighet. På grunn av den tekniske sakkyndighet som trengs for å treffe en slik beslutning, bør myndighetene ha rett til å la en godkjent organisasjon inspisere skaden og gi dem råd om behovet for reparasjoner.
- 16) Håndhevelsen av dette direktiv bør styrkes ved effektive framgangsmåter for kontroll og overvåking i medlemsstatene. Utarbeiding av rapporter om resultatene av denne overvåkingen vil gi verdifull informasjon om effektiviteten ved de harmoniserte kravene og framgangsmåtene fastsatt i dette direktiv.
- 17) I IMO-resolusjon A.797(19) av 23. november 1995 om sikkerhet for skip som fører faste bulkklaster anmodes havnestatmyndighetene om å framlegge en bekreftelse av at laste- og losseterminaler for faste bulkklaster er i samsvar med IMOs regler og rekommandasjoner om samarbeid mellom skip og land. Melding til IMO om vedtakelsen av dette direktiv vil være en hensiktsmessig reaksjon på denne anmodningen, og gi et tydelig signal til det internasjonale sjøfartsmiljø om at Fellesskapet er besluttet på å støtte den innsats som gjøres på internasjonalt plan for å styrke sikkerheten ved lasting og lossing av bulkskip.
- 18) Tiltakene som er nødvendige for gjennomføringen av dette direktiv, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen⁽¹⁾.
- 19) Det bør være mulig å endre visse bestemmelser i dette direktiv i samsvar med disse reglene for å bringe bestemmelsene i samsvar med internasjonale dokumenter og fellesskapsdokumenter som vedtas, endres eller trer i kraft etter ikrafttredelsen av dette direktiv, og for å gjennomføre framgangsmåtene fastsatt i dette direktiv, uten å utvide dets virkeområde.

(¹) EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

20) Rådskonferens 89/391/EØF av 12. juni 1989 om iverksettning av tiltak som forbedrer arbeidstakernes sikkerhet og helse på arbeidsplassen⁽¹⁾ og de tilhørende relevante særdirrektiver får anvendelse på arbeid i forbindelse med lasting og lossing av bulkskip —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Formål

Formålet med dette direktiv er å styrke sikkerheten for bulkskip som anløper terminaler i medlemsstatene for å laste eller losse faste bulkklaster, ved å redusere risikoen for store belastninger og fysisk skade på skipets konstruksjon under lasting eller lossing gjennom å fastsette:

- 1) harmoniserte egnethetskriterier for disse skipene og terminalene, og
- 2) harmoniserte framgangsmåter for samarbeid og kommunikasjon mellom disse skipene og terminalene.

Artikkel 2

Virkeområde

Dette direktiv får anvendelse på:

- 1) alle bulkskip, uansett flagg, som anløper en terminal for lasting eller lossing av faste bulkklaster, og
- 2) alle terminaler i medlemsstatene som anløpes av bulkskip som omfattes av dette direktivs virkeområde.

Uten at bestemmelsene i regel VI/7 i SOLAS-konvensjonen av 1974 berøres, får dette direktiv ikke anvendelse på anlegg som bare under helt ekstraordinære omstendigheter brukes til lasting og lossing av tørrlast i bulk inn i eller ut av bulkskip, og får ikke anvendelse i tilfeller der lastingen eller lossingen utføres bare med utstyret om bord på det aktuelle bulkskipet.

Artikkel 3

Definisjoner

I dette direktiv menes med:

- 1) «internasjonale konvensjoner», konvensjonene nevnt i artikkel 2 nr. 1 i rådskonferens 95/21/EF⁽²⁾ slik de gjelder per 4. desember 2001,

⁽¹⁾ EFT L 183 av 29.6.1989, s. 1.

⁽²⁾ Rådskonferens 95/21/EF av 19. juni 1995 om håndheving av internasjonale standarder for sikkerhet, hindring av forurensning og leve- og arbeidsvilkår om bord på skip som anløper havner i Fællesskapet, og som seiler i farvann under medlemsstatenes jurisdiksjon (havnestatskontroll) (EFT L 157 av 7.7.1995, s. 1). Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 1999/97/EF (EFT L 331 av 23.12.1999, s. 67).

2) «SOLAS-konvensjonen av 1974», Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, med protokoller og endringer, slik den gjelder per 4. desember 2001,

3) «BLU-regelverket », regelverket for sikker lasting og lossing av bulkskip, inntatt i vedlegget til IMO-resolusjon A.862(20) av 27. november 1997, slik det foreligger per 4. desember 2001,

4) «bulkship», bulkskip som definert i regel IX/1.6 i SOLAS-konvensjonen av 1974 og fortolket i resolusjon 6 fra SOLAS-konferansen av 1997, dvs.:

— et skip konstruert med ett dekk, toppvingtanker og hoppertanker i lasterommene, og som er beregnet hovedsakelig på å føre tørrlast i bulk, eller

— et malmskip, dvs. et sjøgående skip med ett dekk og med to langskipsskott og dobbelt bunn i hele lasteområdet, beregnet på å føre malmlast bare i midtrommene, eller

— et kombinasjonsskip som definert i regel II-2/3.27 i SOLAS-konvensjonen av 1974,

5) «tørrlast i bulk» eller «fast bulklast», fast bulklast som definert i regel XII/1.4 i SOLAS-konvensjonen av 1974, unntatt korn,

6) «korn», korn som definert i regel VI/8.2 i SOLAS-konvensjonen av 1974,

7) «terminal», ethvert fast, flytende eller flyttbart anlegg som er utstyrt og brukes til lasting eller lossing av tørrlast i bulk inn i eller ut av bulkskip,

8) «terminaloperatør», eieren av en terminal, eller en organisasjon eller person som av eieren er overdratt ansvaret for laste- eller losseoperasjoner som utføres ved terminalen for et bestemt bulkskip,

9) «terminalrepresentant», en person som er utpekt av terminaloperatøren og har det overordnede ansvar for forberedelse, gjennomføring og fullføring av laste- eller losseoperasjoner som utføres av terminalen for et bestemt bulkskip, samt myndighet til å kontrollere operasjonene,

10) «skipsfører», den person som har kommandoen over et bulkskip, eller en skipsoffiser som skipsføreren har utpekt til å forestå laste- eller losseoperasjoner,

11) «godkjent organisasjon», en organisasjon som er godkjent i samsvar med artikkel 4 i rådskonferens 94/57/EF⁽³⁾,

⁽³⁾ Rådskonferens 94/57/EF av 22. november 1994 om felles regler og standarder for organisasjoner som skal inspisere og besikte skip, og for sjøfartsmyndighetenes virksomhet i den forbindelse (EFT L 319 av 12.12.1994, s. 20). Direktivet endret ved kommisjonsdirektiv 97/58/EF (EFT L 274 av 7.10.1997, s. 8).

- 12) «flaggstatens myndighet», vedkommende myndigheter i den stat hvis flagg bulkskipet har rett til å føre,
- 13) «havnstatskontrollmyndighet», vedkommende myndighet i en medlemsstat med myndighet til å anvende kontrollbestemmelsene i direktiv 95/21/EF,
- 14) «vedkommende myndighet», en nasjonal, regional eller lokal offentlig myndighet i en medlemsstat, med myndighet i henhold til nasjonal lovgivning til å gjennomføre og håndheve kravene i dette direktiv,
- 15) «opplysninger om lasten», de opplysningene om lasten som kreves etter regel VI/2 i SOLAS-konvensjonen av 1974,
- 16) «lastings- eller lossingsplan», en plan som omhandlet i regel VI/7.3 i SOLAS-konvensjonen av 1974, og som har det format som er oppført i tillegg 2 til BLU-regelverket,
- 17) «felles sikkerhetsjekkliste for skip og land », sjekklisten som er nevnt i avsnitt 4 i BLU-regelverket og som har det format som er oppført i tillegg 3 til BLU-regelverket,
- 18) «erklæring om den faste bulklasterens tetthet», de opplysningene om lastens tetthet som skal gis i henhold til regel XII/10 i SOLAS-konvensjonen av 1974.

Artikkel 4

Krav til bulkskips driftsmessige egnethet

Medlemsstatene skal treffe alle tiltak som er nødvendige for å sikre at terminaloperatørene forvisser seg om bulkskipenes driftsmessige egnethet til lastning eller lossing av faste bulklaster, ved å kontrollere om bestemmelsene i vedlegg I overholdes.

Artikkel 5

Krav til terminalenes egnethet

Medlemsstatene skal forvise seg om at terminaloperatørene med hensyn til terminaler de har ansvaret for i henhold til dette direktiv, påser

- 1) at terminalene er i samsvar med bestemmelsene i vedlegg II,
- 2) at det er utpekt terminalrepresentant(er),
- 3) at det er utarbeidet informasjonshåndbøker med terminalens egne krav og vedkommende myndigheters krav, samt de opplysninger om havnen og terminalen som er oppført i tillegg 1 nr. 1.2 i BLU-regelverket, og at disse håndbøkene er tilgjengelige for førerne av bulkskip som har anløp ved terminalen for lastning eller lossing av faste bulklaster, og

- 4) at et kvalitetsstyringssystem er utviklet og innført og opprettholdes. Et slikt kvalitetsstyringssystem skal være sertifisert i samsvar med standardene ISO 9001:2000 eller tilsvarende standard som minst omfatter alle sider ved ISO 9001:2000, og skal revideres i samsvar med retningslinjene i ISO 10011:1991 eller tilsvarende standard som omfatter alle sider ved ISO 10011:1991. Direktiv 98/34/EF⁽¹⁾ skal overholdes når det gjelder de nevnte tilsvarende standardene.

Det skal gis en overgangsperiode på tre år fra dette direktivs ikrafttredelse for å opprette kvalitetsstyringssystemet, og ytterligere ett år for å oppnå sertifisering av systemet.

Artikkel 6

Midlertidig tillatelse

Som unntak fra kravene i artikkel 5 nr. 4 kan vedkommende myndighet utstede en midlertidig driftstillatelse, gyldig i høyst 12 måneder, for nyetablerte terminaler. Terminalen må likevel vise at den har til hensikt å innføre et kvalitetsstyringssystem som er i samsvar med standarden ISO 9001:2000 eller en tilsvarende standard, som fastsatt i artikkel 5 nr. 4.

Artikkel 7

Skipsførernes og terminalrepresentantenes ansvar

Medlemsstatene skal treffe de tiltak som er nødvendige for å sikre at følgende prinsipper angående skipsførernes og terminalrepresentantenes ansvar overholdes og anvendes:

- 1) Skipsførerens ansvar:
 - a) skipsføreren skal til enhver tid være ansvarlig for sikker lastning og lossing av det bulkskipet han har kommandoen på,
 - b) skipsføreren skal i tilstrekkelig tid før skipets beregnede ankomst til terminalen gi terminalen de opplysninger som er oppført i vedlegg III,
 - c) før en fast bulklaster lastes, skal skipsføreren påse at han har mottatt de opplysningene om lasten som kreves etter regel VI/2.2 i SOLAS-konvensjonen av 1974, og om nødvendig en erklæring om den nevnte faste bulklasterens tetthet. Disse opplysningene skal finnes på lasterklæringsskjemaet som det er gjengitt en modell for i tillegg 5 til BLU-regelverket,
 - d) før igangsetting av og under lastning eller lossing skal skipsføreren utføre pliktene oppført i vedlegg IV.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 98/34/EF av 22. juni 1998 om en informasjonsprosedyre for standarder og tekniske forskrifter samt regler for informasjonssamfunnstjenester (EFT L 204 av 21.7.1998, s. 37). Direktivet endret ved direktiv 98/48/EF (EFT L 217 av 5.8.1998, s. 18).

- 2) Terminalrepresentantens ansvar:
 - a) ved mottak av skipets første melding om beregnet ankomsttid skal terminalrepresentanten gi skipsføreren opplysningene nevnt i vedlegg V,
 - b) terminalrepresentanten skal forvise seg om at skipsføreren er underrettet så tidlig som mulig om opplysningene som står på lasterklæringskjemaet,
 - c) terminalrepresentanten skal uten opphold underrette skipsføreren og havnestatskontrollmyndigheten om åpenbare mangler som han har konstatert om bord på et bulkskip og som vil kunne true sikkerheten under lasting eller lossing av faste bulklaster,
 - d) før igangsetting av og under lasting eller lossing skal terminalrepresentanten utføre pliktene oppført i vedlegg VI.
- 4) Skipsføreren og terminalrepresentanten skal utføre laste- eller losseoperasjonene i samsvar med den avtalte planen. Terminalrepresentanten skal være ansvarlig for lasting eller lossing av den faste bulklasten med hensyn til lasterommene rekkefølge og laste- eller lossemengde og -hastighet angitt i planen. Han skal ikke avvike fra den avtalte lastings- eller lossingsplanen uten etter forutgående samråd med og skriftlig samtykke fra skipsføreren.
- 5) Når lastingen eller lossingen er avsluttet, skal skipsføreren og terminalrepresentanten skriftlig erklære at lastingen eller lossingen er utført i samsvar med lastings- eller lossingsplanen, herunder eventuelle avtalte endringer. Når det gjelder lossing, skal denne skriftlige erklæringen være ledsaget av et dokument som bekrefter at lasterommene er tømt og rengjort i samsvar med skipsførerens krav, og angi eventuell skade som er påført skipet og eventuelle reparasjoner som er utført.

Artikkel 8

Framgangsmåter mellom bulkskip og terminal

Medlemsstatene skal påse at følgende framgangsmåter benyttes med hensyn til lasting eller lossing av bulkskip med faste bulklaster.

- 1) Før faste bulklaster lastes eller losses, skal skipsføreren avtale en lastings- eller lossingsplan med terminalrepresentanten i samsvar med bestemmelsene i regel VI/7.3 i SOLAS-konvensjonen av 1974. Lastings- eller lossingsplanen skal utarbeides i samsvar med modellen i tillegg 2 til BLU-regelverket, den skal inneholde IMO-nummeret til det aktuelle bulkskipet, og skipsføreren og terminalrepresentanten skal bekrefte at de er enige om planen ved å undertegne den.

Enhver endring av planen som ifølge en av partene kan påvirke fartøyets eller besetningens sikkerhet, skal utarbeides, godtas og avtales av begge parter i form av en revidert plan.

Den avtalte lastings- eller lossingsplanen og alle etterfølgende avtalte revisjoner skal oppbevares på skipet og ved terminalen i et tidsrom på seks måneder slik at vedkommende myndighet kan foreta enhver verifisering som måtte være nødvendig.

- 2) Før lasting eller lossing igangsettes, skal den felles sikkerhetsjekklisten for skip og land fylles ut og undertegnes av skipsføreren og terminalrepresentanten i fellesskap i samsvar med retningslinjene i tillegg 4 til BLU-regelverket.
- 3) Effektiv kommunikasjon mellom skipet og terminalen skal opprettes og hele tiden opprettholdes for å gjøre det mulig å besvare anmodninger om opplysninger om laste- eller losseprosessen og for å sikre rask reaksjon dersom skipsføreren eller terminalrepresentanten gir ordre om å stanse laste- eller losseoperasjonene.

Artikkel 9

Vedkommende myndigheters rolle

1. Med forbehold for skipsførerens rettigheter og plikter etter regel VI/7.7 i SOLAS-konvensjonen av 1974 skal medlemsstatene påse at deres vedkommende myndigheter hindrer eller stanser lasting eller lossing av faste bulklaster når de har klare indikasjoner på at skipets eller besetningens sikkerhet vil kunne settes i fare ved slike operasjoner.
2. I tilfeller der vedkommende myndighet underrettes om uenighet mellom skipsføreren og terminalrepresentanten angående anvendelsen av framgangsmåtene fastsatt i artikkel 8, skal vedkommende myndighet gripe inn når dette er påkrevd av hensyn til sikkerheten og/eller havmiljøet.

Artikkel 10

Reparasjon av skade som oppstår ved lasting eller lossing

1. Dersom det oppstår skade på skipets konstruksjon eller utstyr under lasting eller lossing, skal skaden meldes til terminalrepresentanten og skipsføreren og om nødvendig repareres.
2. Dersom skaden vil kunne svekke skrogets konstruksjon eller vanntetthet eller skipets vesentlige tekniske systemer, skal flaggstatens myndighet eller en organisasjon som er godkjent av den og opptrer på dens vegne samt havnestatskontrollmyndigheten underrettes av terminalrepresentanten og/eller skipsføreren. Beslutningen om hvorvidt det er nødvendig med umiddelbar reparasjon eller om den kan utsettes, skal treffes av havnestatskontrollmyndigheten under hensyn til eventuell uttalelse fra flaggstatens myndighet eller organisasjonen som er godkjent av den og opptrer på dens vegne og til skipsførerens mening. Dersom det anses nødvendig med umiddelbar reparasjon, skal den utføres til skipsførerens og vedkommende myndighets tilfredshet før skipet forlater havnen.

3. Med hensyn til beslutningen nevnt i nr. 2 kan en havnestatkontrollmyndighet la en godkjent organisasjon foreta inspeksjon av skaden og gi råd om behovet for å foreta reparasjon eller om den kan utsettes.

4. Denne artikkel får anvendelse uten at direktiv 95/21/EF berøres.

Artikkel 11

Overvåking og rapportering

1. Medlemsstatene skal jevnlig påse at terminalene oppfyller kravene i artikkel 5 nr. 1, artikkel 7 nr. 2 og artikkel 8. Framgangsmåten for overvåking skal omfatte gjennomføring av uanmeldte inspeksjoner under lasting eller lossing.

I tillegg skal medlemsstatene påse at terminalene oppfyller kravene i artikkel 5 nr. 4 ved utløpet av perioden fastsatt i artikkelen, og for nyetablerte terminaler ved utløpet av perioden fastsatt i artikkel 6.

2. Medlemsstatene skal hvert tredje år oversende Kommisjonen en rapport om resultatene av disse overvåkingstiltakene. Rapporten skal også gi en vurdering av hvor effektive de harmoniserte framgangsmåtene fastsatt i dette direktiv er når det gjelder samarbeid og kommunikasjon mellom bulkskip og terminaler. Rapporten skal oversendes senest 30. april i året etter perioden på tre kalenderår som den omhandler.

Artikkel 12

Vurdering

Kommisjonen skal framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet om hvordan ordningen fastsatt ved dette direktiv fungerer, på grunnlag av rapportene fra medlemsstatene fastsatt i artikkel 11 nr. 2. Denne rapporten skal også inneholde en vurdering av om det er nødvendig at medlemsstatene fortsetter å oversende rapportene nevnt i artikkel 11 nr. 2.

Artikkel 13

Melding til IMO

Rådets formannskap, som opptrer på vegne av medlemsstatene, og Kommisjonen skal i fellesskap underrette IMO om vedtakelsen av dette direktiv, og i den forbindelse vise til nr. 1.7 i vedlegget til IMO-resolusjon A.797(19).

Artikkel 14

Forskriftskomiteé

1. Kommisjonen skal bistås av komiteen nedsatt ved artikkel 12 nr. 1 i rådsdirektiv 93/75/EØF⁽¹⁾, heretter kalt «komiteen».

2. I tilfeller der det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, under hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Perioden fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal settes til tre måneder.

3. Komiteen fastsetter sin forretningsorden.

Artikkel 15

Framgangsmåte ved endring

1. Definisjonene i artikkel 3 nr. 1-6 og nr. 15-18, henvisningene til internasjonale konvensjoner og regelverk og til IMO-resolusjoner og -rundskriv, henvisninger til ISO-standarder og henvisninger til fellesskapsdokumenter og deres vedlegg kan endres i samsvar med framgangsmåten fastsatt i artikkel 14 nr. 2 for å bringe dem i samsvar med internasjonale dokumenter og fellesskapsdokumenter som vedtas, endres eller trer i kraft etter at dette direktiv er vedtatt, forutsatt at direktivets virkeområde ikke dermed utvides.

2. Framgangsmåten nevnt i artikkel 14 nr. 2 får anvendelse ved endring av artikkel 8 og vedleggene når formålet er å gjennomføre framgangsmåtene fastsatt i dette direktiv, og dersom endring eller oppheving av rapporteringsforpliktelsene nevnt i artikkel 11 nr. 2 og artikkel 12 endres eller oppheves, forutsatt at slike bestemmelser ikke utvider dette direktivs virkeområde.

Artikkel 16

Sanksjoner

Medlemsstatene skal vedta den sanksjonsordning som får anvendelse ved brudd på nasjonale bestemmelser vedtatt i henhold til dette direktiv, og skal treffe alle tiltak som er nødvendige for å sikre at de gjennomføres. De fastsatte sanksjonene må være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

⁽¹⁾ Rådsdirektiv 93/75/EF av 13. september 1993 om minimumskrav til fartøyer som har kurs for eller forlater Fellesskapets sjøhavner og som transporterer farlig eller forurensende last (EFT L 247 av 5.10.1993, s. 19). Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 98/74/EF (EFT L 276 av 13.10.1998, s. 7).

*Artikkel 17***Gjennomføring og anvendelse**

1. Medlemsstatene skal innen 5. august 2003 vedta og kunngjøre de bestemmelser som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

De skal anvende disse bestemmelsene fra 1. mars 2004.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

*Artikkel 18***Ikraftredelse**

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i *De Europeiske Fellesskaps Tidende*.

*Artikkel 19***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 4. desember 2001.

For Europaparlamentet

N. FONTAINE

President

For Rådet

D. REYNDERS

Formann

*VEDLEGG I***KRAV ANGÅENDE BULKSKIPS DRIFTSMESSIGE EGNETHET TIL LASTING OG LOSSING AV FASTE BULKCLASTER***(nevnt i artikkel 4)*

Bulkskip som anløper terminaler i medlemsstatene for å laste eller losse faste bulkclaster, skal kontrolleres med henblikk på om følgende krav er oppfylt.

- 1) De skal være utstyrt med lasterom og luker av tilstrekkelig størrelse og slik utformet at den faste bulkclasten kan lastes, stues, trimmes og losses på tilfredsstillende måte.
- 2) De skal være ha identifikasjonsnumre på lasteromslukene tilsvarende dem som brukes i lastings- eller lossingsplanen. Disse numrenes plassering, størrelse og farge skal være tydelig, og skal lett kunne identifiseres av operatøren av terminalens laste- og losseutstyr.
- 3) Lasteromslukene, åpningssystemene for lukene og sikkerhetsinnretningene skal være i god driftsmessig stand og brukes bare til det formål de er beregnet for.
- 4) Varsellys for slagside skal, dersom de finnes, prøves før lasting eller lossing og skal påvises å være i driftsklar stand.
- 5) Dersom det er påbudt å ha en godkjent lastmåler om bord, skal dette instrumentet være sertifisert og i stand til å foreta belastningsberegninger under lasting eller lossing.
- 6) Framdrifts- og hjelpemaskineri skal være i god driftsmessig stand.
- 7) Dekkststyr til bruk ved fortøyning og oppankring skal være driftsklart og i god stand.

*VEDLEGG II***KRAV ANGÅENDE TERMINALENES EGNETHET TIL LASTING OG LOSSING AV FASTE BULKCLASTER***(nevnt i artikkel 5 nr. 1)*

- 1) Terminalene skal godta for lasting eller lossing av faste bulkclaster bare bulkskip som kan legge til ved laste- eller losseanlegget på en sikker måte, under hensyn til vanndybden ved kaiplassen, skipets største mål, fortøyningsinnretninger, fendere, sikker atkomst og eventuelle hindringer for laste- eller losseoperasjonene.
- 2) Terminalens laste- og losseutstyr skal være behørig sertifisert og vedlikeholdt i samsvar med relevante regler og standarder, og skal betjenes bare av behørig kvalifisert og om nødvendig sertifisert personell.
- 3) Terminalens personell skal være opplært i alle sider ved sikker lasting og lossing av bulkskip, i samsvar med den enkeltes ansvar. Opplæringen skal være beregnet på å gi kjennskap til de generelle farer ved lasting og lossing av faste bulkclaster og den skadevirkningen feilaktig utførte laste- og losseoperasjoner kan ha for skipets sikkerhet.
- 4) Personale fra terminalen som deltar i laste- og losseoperasjoner, skal være utstyrt med og bruke personlig verneutstyr og skal ha tilstrekkelige hvileperioder, slik at ulykker på grunn av tretthet unngås.

VEDLEGG III

OPPLYSNINGER SOM SKIPSFØREREN SKAL GI TIL TERMINALEN

(nevnt i artikkel 7 nr. 1 bokstav b))

- 1) Skipets beregnede ankomsttid utenfor havnen, så tidlig som mulig. Denne opplysningen skal ajourføres ved behov.
- 2) På tidspunktet for første melding om beregnet ankomsttid:
 - a) navn, kjenningssignal, IMO-nummer, flaggstat og hjemsted,
 - b) lastings- eller lossingsplan, med angivelse av lastmengde, stuing etter luker, laste- eller losserekkefølge og hvilken mengde som skal lastes eller losses i hver tømmingsoperasjon,
 - c) dypgående ved ankomst og planlagt dypgående ved avreise,
 - d) nødvendig tid for inntak eller fjerning av ballast,
 - e) skipets største lengde, skipets bredde og lasteområdets lengde fra forre karm på forreste luke til akre karm på akterste luke som last skal lastes i eller losses fra,
 - f) avstanden fra vannlinjen til luken der lasting eller lossing skal begynne og avstanden fra skipssiden til lukeåpningen,
 - g) plasseringen av skipets fallrepstrapp,
 - h) høyde over vannet,
 - i) opplysninger om skipets eventuelle laste- og losseutstyr og dets kapasitet,
 - j) antall og type fortøyninger,
 - k) særskilte anmodninger, f.eks. angående trimming av lasten eller kontinuerlig måling av lastens vanninnhold,
 - l) opplysninger om eventuelle nødvendige reparasjoner som kan forsinke anløp eller igangsetting av lasting eller lossing, eller som kan forsinke skipets avreise når lasting eller lossing er fullført,
 - m) eventuelle andre opplysninger angående skipet som terminalen måtte be om.

VEDLEGG IV

SKIPSFØRERENS PLIKTER FØR OG UNDER LASTING ELLER LOSSING

(nevnt i artikkel 7 nr. 1 bokstav d))

Før og under laste- eller losseoperasjoner skal skipsføreren påse

- 1) at lasting eller lossing av last og tømning eller inntak av ballastvann utføres under ansvarshavende offisers kontroll,
- 2) at fordelingen av last og ballastvann overvåkes under hele laste- eller losseprosessen for å sikre at skipets konstruksjon ikke overbelastes,
- 3) at skipet holdes på rett kjøll eller, dersom det er nødvendig med en viss slagside av driftsmessige grunner, at slagsiden holdes så liten som mulig,
- 4) at skipet holdes forsvarlig fortoyed, under behørig hensyn til lokale værforhold og værmeldinger,
- 5) at det finnes et tilstrekkelig antall offiserer og mannskap om bord til å justere fortoyningene eller for enhver normal situasjon eller nødsituasjon, samtidig som det tas hensyn til besetningens behov for tilstrekkelige hvileperioder for å unngå tretthet,
- 6) at terminalrepresentanten gjøres oppmerksom på kravene med hensyn til trimming av lasten, som skal være i samsvar med framgangsmåtene i IMOs regelverk for sikker transport av fast bulklast,
- 7) at terminalrepresentanten gjøres oppmerksom på kravene som stilles til skipet med hensyn til harmonisering mellom tømning og inntak av ballast og laste- eller lossehastigheten og på eventuelle avvik fra planen for fjerning eller inntak av ballast, eller på eventuelle andre forhold som kan påvirke lastingen eller lossingen,
- 8) at ballastvannet tømmes med en hastighet som er i samsvar med den avtalte lastingsplanen og ikke fører til oversvømmelse av kaien eller av nærliggende fartøyer. Dersom det ikke er praktisk mulig for skipet å tømme alt ballastvannet før trimmingsstadiet i lasteprosessen, skal skipsføreren avtale med terminalrepresentanten de tidspunktene da lastingen eventuelt må stanses, og varigheten av slik stans,
- 9) at det er avtalt med terminalrepresentanten hvilke tiltak som skal treffes i tilfelle regn eller annet værromslag dersom lastens art vil kunne skape en risiko ved slike værromslag,
- 10) at det ikke utføres noe varmearbeid om bord eller i nærheten av skipet mens det ligger ved kai, med mindre dette skjer med terminalrepresentantens tillatelse og i samsvar med eventuelle krav fra vedkommende myndighet,
- 11) at det føres nøye oppsyn med lastingen eller lossingen og med skipet under de siste stadiene av laste- eller losseprosessen,
- 12) at terminalrepresentanten varsles umiddelbart dersom laste- eller losseprosessen har forårsaket skade eller en farlig situasjon, eller vil kunne gjøre det,
- 13) at terminalrepresentanten underrettes når endelig trimming av skipet må begynne, slik at transportsystemet kan tømmes,
- 14) at lossing av babord side avpasses nøyaktig etter lossing av styrbord side i samme rom for å unngå vridning i skipets konstruksjon,
- 15) at det ved inntak av ballast i ett eller flere rom tas hensyn til muligheten for utslipp av brennbar damp fra rommene, og at det treffes forholdsregler for varmearbeid tillates ved siden av eller over disse rommene.

—

VEDLEGG V

OPPLYSNINGER SOM TERMINALEN SKAL GI SKIPSFØREREN

(nevnt i artikkel 7 nr. 2 bokstav a))

- 1) Betegnelsen på kaiplassen der lastingen eller lossingen vil bli utført, og beregnet tid for anløp og gjennomføring av lastingen eller lossingen⁽¹⁾.
- 2) Laste- eller losseutstyrets egenskaper, herunder terminalens nominelle laste- eller lossehastighet og antall lastings- eller lossingsenheter som skal brukes, samt beregnet tid for hver tømning eller (når det gjelder lossing) beregnet tid for hvert stadium av lossingen.
- 3) Karakteristiske trekk ved kaiplassen eller moloen som skipsføreren kan ha behov for å vite om, herunder plassering av faste og flyttbare hindringer, fendere, pullerter og fortøyningsinnretninger.
- 4) Minste vanndybde langs kaiplassen og i innseilings- og utseilingskanalene⁽¹⁾.
- 5) Vanntettheten ved kaiplassen.
- 6) Største avstand mellom vannlinjen og oversiden av lukedecksler eller -karmer, avhengig av hva som er aktuelt for laste- eller losseoperasjonen, og største høyde over vannet.
- 7) Innretninger for landganger og atkomst.
- 8) Hvilken side av skipet som skal ligge langs kaien.
- 9) Største tillatte innseilingshastighet mot moloen og tilgang til slepebåter, deres type og slepekraft.
- 10) Lasterekkefølgen for de forskjellige lastepartiene samt eventuelle andre restriksjoner dersom det ikke er mulig å ta inn lasten i en hvilken som helst rekkefølge eller i et hvilket som helst rom av hensyn til skipets spesielle behov.
- 11) Eventuelle egenskaper ved lasten som skal lastes som kan utgjøre en risiko dersom lasten kommer i kontakt med last eller lastrester om bord.
- 12) Forhåndsopplysninger om planlagt lasting eller lossing eller om endringer i eksisterende planer for lasting eller lossing.
- 13) Angivelse av om terminalens laste- eller losseutstyr er fast eller har begrenset bevegelighet.
- 14) Nødvendige fortøyninger.
- 15) Melding om særlige forhold når det gjelder fortøyningen.
- 16) Eventuelle restriksjoner med hensyn til inntak eller tømning av ballast.
- 17) Største dypgående ved avgang som er tillatt av vedkommende myndighet.
- 18) Eventuelle andre opplysninger angående terminalen som skipsføreren måtte be om.

⁽¹⁾ Opplysningene om beregnet tid for ankomst og avgang og om minste vanndybde ved kaiplassen skal ajourføres fortløpende og oversendes skipsføreren straks melding om beregnet ankomsttid er mottatt. Opplysningene om minste vanndybde i innseilings- og utseilingskanaler skal gis av terminalen eller eventuelt av vedkommende myndighet.

VEDLEGG VI

TERMINALREPRESENTANTENS PLIKTER FØR OG UNDER LASTING ELLER LOSSING

(nevnt i artikkel 7 nr. 2 bokstav d))

Før og under laste- eller losseoperasjoner skal terminalrepresentanten

- 1) gi skipsføreren navnene til de medlemmene av terminalpersonalet eller til avskiperens agent som vil ha ansvaret for laste- eller losseoperasjonen og som skipsføreren vil ha kontakt med, samt framgangsmåtene for å kontakte disse personene,
- 2) treffe alle forholdsregler for å unngå skade på skipet forårsaket av laste- eller losseutstyret, og underrette skipsføreren dersom det oppstår skade,
- 3) påse at skipet holdes på rett kjøll eller, dersom det er nødvendig med en viss slagside av driftsmessige grunner, at slagsiden holdes så liten som mulig,
- 4) påse at lossing av babord side avpasses nøyaktig etter lossing av styrbord side i samme rom for å unngå vridning i skipets konstruksjon,
- 5) i tilfelle av last med høy tetthet eller når de enkelte grabblastene er store, varsle skipsføreren om at det kan forekomme store lokale støtbelastninger på skipets konstruksjon helt til tanktoppen er fullstendig dekket av last, særlig når lasten kan falle fritt fra stor høyde, og sørge for at det treffes spesielle forholdsregler ved begynnelsen av lasteoperasjonen i hvert rom,
- 6) påse at det er enighet mellom skipsføreren og terminalrepresentanten på alle stadier av prosessen og med hensyn til alle sider ved laste- eller losseoperasjonene, og at skipsføreren underrettes om eventuelle endringer i den avtalte lastehastigheten og om samlet innlastet vekt etter hver tømning,
- 7) føre register over vekten og fordelingen av lasten som er lastet eller losset, og påse at vekten i rommene ikke avviker fra den avtalte lastings- eller lossingsplanen,
- 8) påse at trimningen av lasten skjer i samsvar med skipsførerenes krav, både ved lasting og lossing,
- 9) påse at de lastmengder som er nødvendige for å oppnå dypgående og trim ved avgang, er beregnet på en slik måte at all last som befinner seg på terminalens transportsystemer tømmes, slik at systemene er tomme når lastingen er fullført. For dette formål skal terminalrepresentanten underrette skipsføreren om den nominelle tonnasje som disse transportsystemene tar, og oppgi eventuelle krav til tømning av transportsystemet etter lasting,
- 10) når det gjelder lossing, gi skipsføreren behørig varsel når det er planlagt å øke eller redusere antall lossingsenheter og underrette skipsføreren når lossingen anses som avsluttet for hvert enkelt rom,
- 11) påse at det ikke utføres noe varmearbeid om bord på eller i nærheten av skipet mens det ligger ved kai, med mindre dette skjer med skipsførerenes tillatelse og i samsvar med eventuelle krav fra vedkommende myndighet.