

Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű, az intézmények semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért

► **B**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2001/96/EK IRÁNYELVE

(2001. december 4.)

az ömlesztettáru-szállító hajók biztonságos be- és kirakodására vonatkozó harmonizált követelmények és eljárások megállapításáról

(EGT vonatkozású szöveg)

(HL L 13., 2002.1.16., 9. o.)

Módosította:

Hivatalos Lap

		Szám	Oldal	Dátum
► <u>M1</u>	Az Európai Parlament és a Tanács 2002/84/EK irányelve (2002. november 5.)	L 324	53	2002.11.29.
► <u>M2</u>	Az Európai Parlament és a Tanács 1137/2008/EK rendelete (2008. október 22.)	L 311	1	2008.11.21.



AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2001/96/EK IRÁNYELVE

(2001. december 4.)

**az ömlesztettáru-szállító hajók biztonságos be- és kirakodására
vonatkozó harmonizált követelmények és eljárások megállapításáról**

(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,
tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 80. cikke (2) bekezdésére,
tekintettel a Bizottság javaslatára ⁽¹⁾,
tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽²⁾,
a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,
a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽³⁾,
mivel:

- (1) Az ömlesztettáru-szállító hajókat ért hajózási balesetek nagy számára és az emberéletben ezzel kapcsolatban bekövetkezett veszteségekre tekintettel, további lépéseket kell tenni a tengeri szállítás biztonságának fokozására a közös közlekedéspolitika keretei között.
- (2) Az ömlesztettáru-szállító hajókban bekövetkezett károk kiértékelése arra utal, hogy ha a szilárd ömlesztett rakományok be- és kirakodása nem megfelelően történik, ez hozzájárulhat az ömlesztettáru-szállító hajó elvesztéséhez akár a hajószerkezet túlterhelése, akár pedig a rakodótér szerkezeti egységeiben okozott mechanikus kár következtében. Az ömlesztettáru-szállító hajók biztonságának védelme növelhető a helytelen be- és kirakodás okozta szerkezeti kár és veszteség kockázatát csökkentő intézkedések elfogadásával.
- (3) Nemzetközi szinten a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) számos közgyűlési határozatban fogadott el ajánlásokat az ömlesztettáru-szállító hajók biztonsága vonatkozásában, a hajó és a kikötő közötti közvetlen kapcsolat kérdéseiről általánosságban és különösen a be- és kirakodási műveletekről.
- (4) Az IMO az A.862(20) közgyűlési határozattal elfogadta az ömlesztettáru-szállító hajók biztonságos be- és kirakodási gyakorlatának szabályzatát („BLU szabályzat”), arra ösztönözve az aláíró kormányokat, hogy a lehető leghamarabb alkalmazzák ezt a szabályzatot, és tájékoztassák az IMO-t ennek bármilyen megsejtéséről. A határozatban az IMO ösztönözte továbbá a kormányokat, amelyek területén szilárd ömlesztett rakományok számára be- és kirakodási terminálok találhatók, hogy jogszabályok bevezetésével biztosítsák a szabályzat végrehajtásához szükséges számos alapelv érvényre jutását.
- (5) Tekintettel a szárazömlesztettáru-kereskedelem globális természetére, a be- és kirakodási műveletek hatása az ömlesztettáru-szállítás biztonságára határokon átnyúló hatással bír. Az ömlesztettáru-szállító hajók helytelen be- és kirakodása miatt bekövetkezett elsüllyedés megakadályozására vonatkozó intézkedések kidolgozására következésképpen a közösségi szint a legmegfele-

⁽¹⁾ HL C 311. (E), 2000.10.31. 240. o. és
HL C 180. (E), 2001.6.26., 273. o.

⁽²⁾ HL C 14., 2001.1.16., 37. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2001. február 13-i véleménye (HL C 276., 2001.10.1., 38. o.), a Tanács 2001. június 27-i közös álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és az Európai Parlament 2001. október 25-i határozata (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

▼B

lőbb a harmonizált követelmények és eljárások létrehozásával, az IMO A.862(20) közgyűlési határozatában foglalt ajánlások, valamint a BLU-szabályzat végrehajtása céljából.

- (6) A Szerződés 5. cikkében meghatározott szubszidiaritás elvére tekintettel, az irányelv a legmegfelelőbb jogi eszköz, mivel az ömlesztettáru-szállító hajók biztonságos be- és kirakodására vonatkozó követelmények és eljárások egységes és kötelező alkalmazásának kereteit biztosítja a tagállamok számára, meg hagyva minden egyes tagállamnak a jogot arra, hogy eldöntesse, melyek a végrehajtásnak azok az eszközei, amelyek a legjobban illeszkednek belső rendszerükhöz. Az arányosság elvével összhangban az irányelv nem lépi túl a célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket.
- (7) Az ömlesztettáru-szállító hajónak és legénységének biztonsága növelhető, amennyiben csökkentjük a be- és kirakodás kockázatát a szárazömlesztettáru-terminálokon. Ez megvalósítható, ha létrejön a hajó és a terminál közötti együttműködés és kapcsolattartás harmonizált rendje, valamint ha megfelelési követelményeket határozunk meg a hajók és a terminálok részére.
- (8) Az ömlesztettáru-szállító hajók biztonságának növelése, valamint a verseny torzulásának elkerülése érdekében a harmonizált eljárási rendnek és a megfelelési feltételeknek egyaránt vonatkozniuk kell minden ömlesztettáru-szállító hajóra, függetlenül attól, hogy milyen lobogó alatt hajózik, valamint a Közösségben lévő minden terminálra, ahová az ilyen hajók szilárdömlesztettáru-rakományuk be- vagy kirakodása céljából futnak be.
- (9) A szilárdömlesztettáru-szállító hajók, amelyek szilárd ömlesztett áru be- vagy kirakodására céljából érkeznek a terminálba, meg kell, hogy feleljenek ennek a célnak. Hasonlóképpen, a termináloknak képeseknek kell lenniük az odaérkező ömlesztettáru-szállító hajók fogadására, be- és kirakodására. A BLU-szabályzat meghatározza az erre vonatkozó megfelelési feltételeket.
- (10) A szilárdömlesztettáru-rakományok be- és kirakodásával kapcsolatos ügyekben a termináloknak ki kell jelölniük a terminál képviselőjét a hajó kapitányával való együttműködés és kapcsolattartás elősegítése érdekében, aki a terminálon belül felelős ezekért a műveletekért, és aki a hajók kapitányának rendelkezésére bocsátja a terminálra és a kikötőre vonatkozó előírásokat tartalmazó információs füzetet. A BLU-szabályzat tartalmaz erre vonatkozó rendelkezéseket.
- (11) A terminálok által kifejlesztett, bevezetett és fenntartott minőségirányítási rendszer biztosítaná, hogy a terminálok együttműködési és kapcsolattartási eljárásai, valamint a tényleges be- és kirakodás tervezése és végrehajtása megfeleljen egy harmonizált keretnek, amelyet nemzetközileg elismernek, és amely ellenőrizhető. Nemzetközi elismertsége fényében a minőségirányítási rendszernek meg kell felelnie az ISO 9000 szabványsorozatnak, amelyet a Nemzetközi Szabványügyi Szervezet fogadott el. Az új terminálok számára korlátozott időtartamra ideiglenes működési engedély kiadása szükséges, hogy elegendő idejük legyen az erre vonatkozó tanúsítvány megszerzésére.
- (12) Annak biztosítására, hogy a hajó vagy a legénység biztonsága veszélyeztetésének elkerülése érdekében a be- és kirakodási műveleteket gondosan előkészítsék, egyeztessék és végezzék, meg kell határozni a hajó kapitányának és a terminál képviselőjének felelősségét. Ebből a célból irányadó rendelkezéseket határozott meg az 1974. évi Életbiztonság a tengeren tárgyú nemzetközi egyezmény (az 1974. évi SOLAS-egyezmény), az IMO A.862(20) közgyűlési határozata és a BLU-szabályzat. Hasonlóképpen, a be- és kirakodás előkészítésére, az egyeztetésre és végrehajtásra vonatkozó eljárások ezeknek a nemzetközi jogi eszközöknek a rendelkezésein alapulhatnak.

▼B

- (13) A Közösség általános érdeke, hogy távol tartsa kikötőitől az előírásoknak nem megfelelő hajókat, ezért a terminál képviselője jelenti az ömlesztettáru-szállító hajó fedélzetén lévő nyilvánvaló hiányosságokat, amelyek veszélyeztethetnék a be- vagy kirakodás biztonságát.
- (14) A tagállamok illetékes hatóságai megakadályoznak vagy leállítanak minden olyan be- vagy kirakodási műveletet, amikor egyértelmű, hogy ezek a műveletek veszélyt jelentenek a hajó vagy a legénység biztonságára. A hatóságnak úgyszintén közbe kell avatkoznia a biztonság érdekében, amikor nincs megegyezés a hajó kapitánya és a terminál képviselője között az eljárások alkalmazása tekintetében. Az illetékes hatóságnak a biztonsággal kapcsolatos tevékenysége nem függhet a terminállal kapcsolatos gazdasági érdekektől.
- (15) Eljárásokat kell kidolgozni a be- vagy kirakodási művelet közben a hajókat ért kár megfelelő testületeknek - úgymint az illetékes hajóosztályozó társaságnak - való bejelentése, valamint az ilyen kár kijavítása céljából, ha ez szükséges. Ha az ilyen kár veszélyezteti a hajó biztonságát vagy annak hajózásra való alkalmasságát, a javítás sürgősségével és szükségességével kapcsolatos döntést a kikötő szerinti állam felügyelő hatósága hozza meg a lobogó szerinti állam közigazgatásával folytatott konzultációt követően. Tekintettel a műszaki szakértelemre, amely egy ilyen döntés meghozatalához szükséges, a hatóságnak joga van ahhoz, hogy a kár megvizsgálására, valamint bármilyen szükséges javítással kapcsolatos tanácsadásra egy elismert szervezetet kérjen fel.
- (16) Az irányelv végrehajtását a tagállamok hatékony figyelemmel kíséresi és ellenőrzési eljárásai segítik elő. A figyelemmel kíséresi művelet eredményeinek bejelentése értékes információval szolgál az ezen irányelvben meghatározott, harmonizált követelmények és eljárások hatékonyságáról.
- (17) A szilárdömlesztettáru-szállító hajók biztonságáról szóló, 1995. november 23-i A.797(19) IMO közgyűlési határozat felkéri a kikötői hatóságokat, hogy igazolják vissza, hogy a szilárd ömlesztett áru be- és kirakodását kiszolgáló terminálok megfelelnek az IMO szabályzataiban és ajánlásaiban meghatározott, a hajó és part közötti együttműködés feltételeinek. Ezen irányelv kiadására vonatkozó értesítés eljuttatása az IMO-nak kellő választ ad a felkérésre, és egyértelmű jelzést jelent a nemzetközi tengerhajózási közösségnek arról, hogy a Közösség elkötelezett a nemzetközi szinten folyó erőfeszítés támogatására az ömlesztettáru-szállító hajók be- és kirakodása biztonságának növelése érdekében.
- (18) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlásának szabályairól szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozatnak ⁽¹⁾ megfelelően kell elfogadni.
- (19) Ezen irányelv bizonyos rendelkezéseit módosítani kell ezeknek a szabályoknak megfelelően, hogy összhangban legyenek az irányelv hatálybalépését követően elfogadott, módosított vagy hatályba lépő nemzetközi és közösségi jogi eszközökkel, az irányelvben meghatározott eljárások végrehajtása érdekében, az irányelv hatályának kiterjesztése nélkül.
- (20) A munkavállalók munkahelyi biztonságának és egészségvédelmének javítását ösztönző intézkedések bevezetéséről szóló, 1989. június 12-i 89/391/EGK tanácsi irányelv ⁽²⁾, valamint az erre vonatkozó egyedi irányelvek alkalmazandók az ömlesztettáru-szállító hajók be- és kirakodásával kapcsolatos munkára,

⁽¹⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

⁽²⁾ HL L 183., 1989.6.29., 1. o.



ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Cél

Ezen irányelv célja, hogy a tagállamok területén lévő terminálokba szilárd ömlesztett rakomány be- vagy kirakodása céljából befutó ömlesztettáru-szállító hajók biztonságát növelje a hajószerkezet túlterhelése és fizikai károsodása kockázatának csökkentése által be- vagy kirakodáskor, a következők meghatározásával:

1. az ilyen hajókra és terminálokra vonatkozó harmonizált megfelelési követelmények; valamint
2. az ilyen hajók és terminálok közötti együttműködés és kapcsolattartás harmonizált eljárásai.

2. cikk

Hatály

Ezen irányelvet a következőkre kell alkalmazni:

1. minden ömlesztettáru-szállító hajó - a lobogó szerinti államtól függetlenül -, amely szilárdömlesztettáru-rakomány be- vagy kirakodása céljából fut be a terminálba; és
2. a tagállamok területén lévő minden terminál, ahová az ezen irányelv hatálya alá tartozó ömlesztettáru-szállító hajók befutnak.

Az 1974. évi SOLAS-egyezmény VI/7. szabályának sérelme nélkül, ez az irányelv nem alkalmazandó olyan létesítményekre, amelyeket csak rendkívüli körülmények esetében használnak száraz ömlesztett áru be- és kirakodására ömlesztettáru-szállító hajókból, illetve hajókba, és nem alkalmazandó azokra az esetekre, amikor a be- vagy kirakodás egyedül az érintett ömlesztettáru-szállító hajó felszerelésével történik.

3. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. „nemzetközi egyezmények”: a 2001. december 4-én hatályban lévő egyezmények, a 95/21/EK tanácsi irányelv 2. cikkének (1) bekezdésében meghatározottak szerint ⁽¹⁾.
2. „974. évi SOLAS- egyezmény”: a ►**M1** mindenkor hatályos változata ◀, Életbiztonság a tengeren tárgyú nemzetközi egyezmény, a hozzá kapcsolódó jegyzőkönyvekkel és módosításokkal együtt;
3. „BLU-szabályzat”: az ömlesztettáru-szállító hajók biztonságos be- és kirakodási gyakorlatának szabályzata, az IMO-közügyülés 1997. november 27-i, A.862(20) határozata mellékletében meghatározottak szerint, annak 2001. december 4-én hatályos változatában;

⁽¹⁾ A Tanács 1995. június 19-i 95/21/EK irányelve a Közösség kikötőiben és a tagállamok felségvizein történő hajózás tekintetében a hajózás biztonságára, a környezetszennyezés megelőzésére és a fedélzeti élet- és munkakörülményekre vonatkozó nemzetközi előírások végrehajtásáról (kikötő szerinti illetékes állam által végzett ellenőrzés) (HL L 157., 1995. 7.7., 1. o.). A legutóbb az 1999/97/EK biztonssági irányelvvel (HL L 331., 1999.12.23., 67. o.) módosított irányelv.

▼B

4. „ömlesztettáru-szállító hajó”: az 1974. évi *SOLAS*-egyezmény IX/1.6. szabályának ömlesztettáru-szállító hajó fogalmával összhangban és az 1997. évi *SOLAS* Konferencia 6. határozata értelmében:
 - egyfedélzetes, a raktérben fedélzet alatti oldalsó és rakománytérben lévő oldalsó tartályokkal épített hajó, amelynek rendeltetése száraz rakomány ömlesztett szállítása, vagy
 - ércszállító hajó, amely tengerjáró, egyfedélzetes hajó, a raktéren keresztülhúzó két hosszanti irányú válaszfallal és dupla fenékkal, amelynek rendeltetése az ércrakomány szállítása kizárólag a középső rakodótérben, vagy
 - kombinált áruszállító hajó az 1974. évi *SOLAS*-egyezmény II-2/3.27. szabályának meghatározása szerint;
5. „száraz ömlesztett rakomány” vagy „szilárd ömlesztett rakomány”: az 1974. évi *SOLAS*-egyezmény XII/11.4. szabályának meghatározása szerint szilárd ömlesztett rakomány, a gabona kivételével;
6. „gabona”: az 1974. évi *SOLAS*-egyezmény VI/8.2. szabályának meghatározása szerint;
7. „terminál”: bármilyen rögzített, úszó vagy mozgó létesítmény, amelyet száraz ömlesztett áru ömlesztettáru-szállító hajóba, illetve hajóból történő be-, illetve kirakodásra szereltek fel, és arra használnak;
8. „a terminál üzemeltetője”: a terminál tulajdonosa, illetve bármilyen szervezet vagy személy, akire a tulajdonos átruházta egy adott ömlesztettáru-szállító hajó be- vagy kirakodási műveletének felelősségét;
9. „a terminál képviselője”: bármely olyan személy, akit a terminál üzemeltetője kijelöl, és aki általános felelősséggel és felhatalmazással rendelkezik arra, hogy egy adott ömlesztettáru-szállító hajónak a terminál által lebonyolított be- vagy kirakodási műveleteinek előkészítését, elvégzését és befejezését irányítsa.
10. „kapitány”: az a személy, aki az ömlesztettáru-szállító hajón parancsnokol, illetve a hajó tisztje, akit a be- és kirakodási műveletekre a hajó kapitánya kijelöl;
11. „elismert szervezet”: a 94/57/EK tanácsi irányelv⁽¹⁾ 4. cikkének megfelelően elismert szervezet;
12. „a lobogó szerinti állam közigazgatása”: annak az államnak az illetékes hatósága, amelynek lobogója alatt az ömlesztettáru-szállító hajó jogosult közlekedni;
13. „a kikötő szerinti állam felügyelő hatósága”: a tagállam illetékes hatósága, amely a 95/21/EK irányelvben meghatározott ellenőrzési rendelkezéseket jogosult alkalmazni;
14. „illetékes hatóság”: a tagállam nemzeti, regionális vagy helyi közhatósága, amelyet a nemzeti jogszabályok felhatalmaznak az ezen irányelvben meghatározott követelmények alkalmazására és betartatására;
15. „rakományinformáció”: az 1974. évi *SOLAS*-egyezmény VI/2. szabályában a rakományra -vonatkozó információ;
16. „be- vagy kirakodási terv”: az 1974. évi *SOLAS*-egyezmény VI/7.3. szabályában említett terv, amelyet a BLU-szabályzat 2. függelékében meghatározott minta alapján állítanak össze.

⁽¹⁾ A Tanács 1994. november 22-i 94/57/EK irányelve a hajófelügyelő és hajóvizsgáló szervezetek, valamint a tengerhajózási igazgatás vonatkozó tevékenységeinek közös szabályairól és szabványairól (HL L 319., 1994.12.12., 20. o.). A 97/58/EK bizottsági irányelvvel (HL L 274., 1997.10.7., 8. o.).

▼B

17. „hajó- és partellenőrzési lista”: a BLU-szabályzat 4. szakaszában említett ellenőrzési lista, amelyet a BLU-szabályzat 3. függelékében meghatározott minta alapján állítanak össze.
18. „szilárd ömlesztett áru fajsúlyára vonatkozó nyilatkozat”: a rakomány sűrűségéről adott információ az 1974. évi SOLAS-egyezmény XII/10. szabályának meghatározása szerint.

*4. cikk***Az ömlesztettáru-szállító hajók üzemképességére vonatkozó követelmények**

A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a terminál üzemeltetői megbizonyosodjanak az ömlesztettáru-szállító hajók szilárd ömlesztett rakományra vonatkozó be- és kirakodási üzemképességéről, az I. melléklet rendelkezéseinek való megfelelés ellenőrzésével.

*5. cikk***A terminálok megfelelésére vonatkozó követelmények**

A tagállamok megbizonyosodnak arról, hogy azoknak a termináloknak az üzemeltetői, amely terminálok vonatkozásában ezen irányelv szerint felelősséggel tartoznak, gondoskodnak arról, hogy:

1. a terminálok megfeleljenek a II. melléklet rendelkezéseinek;
2. a terminál-képviselő(ke)t kinevezzék;
3. információs füzetek készüljenek, amelyek tartalmazzák a terminál és az illetékes hatóság követelményein felül a kikötőre és a terminálra vonatkozó információkat, a BLU-szabályzat 1. függelékének 1.2. szakaszában felsoroltak szerint, és hogy ezek a füzetek hozzáférhetőek legyenek a kikötőbe szilárd ömlesztett áru be- és kirakodása céljából befutó ömlesztettáru-szállító hajók kapitányai számára; és
4. kidolgoznak, bevezetnek és alkalmaznak egy minőségirányítási rendszert. Ezt a minőségirányítási rendszert az ISO 9001:2000 szabványok szerint kell tanúsítani, vagy egy egyenértékű szabvány szerint, amely megfelel legalább az ISO 9001:2000 valamennyi szempontjának, auditálása pedig az ISO 10011:1991 iránymutatásainak megfelelően történik, vagy más egyenértékű szabvány szerint, amely megfelel az ISO 10011:1991 valamennyi szempontjának. Az említett egyenértékű szabványokra a 98/34/EK irányelvben ⁽¹⁾ meghatározottak az irányadók.

Ennek az irányelvnek a hatálybalépésétől számított hároméves átmeneti időszak áll rendelkezésre a minőségirányítási rendszer bevezetésére, és további egy év a rendszer tanúsításának megszerzésére.

*6. cikk***Ideiglenes engedély**

Az 5. cikk (4) bekezdésének követelményeitől eltérve, újonnan létesített terminálok esetében az illetékes hatóság ideiglenes működési engedélyt adhat ki, amely legfeljebb 12 hónapig érvényes. A terminál azonban köteles bemutatni az ISO 9001:2000 szabványnak vagy az azzal egyenértékű szabványnak megfelelő minőségirányítási rendszer alkalmazására vonatkozó tervet, az 5. cikk (4) bekezdésében meghatározottaknak megfelelően.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1998. június 22-i 98/34/EK irányelve a műszaki szabványok és szabályok terén történő információszolgáltatási eljárás megállapításáról (HL L 204., 1998.7.21., 37. o.). A 98/48/EK irányelvvel (HL L 217., 1998.8.5., 18. o.).

▼B*7. cikk***A hajó kapitányának és a terminál képviselőjének a felelőssége**

A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket, hogy a hajó kapitánya és a terminál képviselője felelősségére vonatkozó következő elveket betartsák és alkalmazzák:

1. A hajó kapitányának felelőssége:
 - a) a hajó kapitánya mindenkor felelős a parancsnoksága alatt lévő hajó biztonságos be- és kirakodásáért;
 - b) a hajó kapitánya - jóval a hajó terminálba történő várható befutása előtt - megadja a terminálnak a III. mellékletben meghatározott információt;
 - c) bármilyen szilárd ömlesztett rakomány berakodása előtt a hajó kapitánya gondoskodik arról, hogy megkapja az 1974. évi SOLAS-egyezmény VI/2.2. szabályában meghatározott rakomány-információt és, amennyiben ez szükséges, a szilárd ömlesztett rakomány fajsúlynyilatkozatát. Ezt az információt a rakományra vonatkozó nyilatkozat tartalmazza, mely a BLU-szabályzat 5. függelékében meghatározott nyomtatvány;
 - d) a be- vagy kirakodás megkezdése előtt és közben a hajó kapitánya ellátja a IV. mellékletben felsorolt feladatokat.
2. A terminál képviselőjének felelőssége:
 - a) a hajó előrelátható érkezési idejére vonatkozó értesítés kézhezvételét követően a terminál képviselője megadja a hajó kapitányának az V. mellékletben említett információt;
 - b) a terminál képviselője megbizonyosodik arról, hogy a hajó kapitánya a lehető leghamarabb tudomást szerzett a rakományra vonatkozó nyilatkozatban szereplő információról;
 - c) a terminál képviselője haladéktalanul értesíti a hajó kapitányát és a kikötő szerinti állam felügyelő hatóságát azokról az ömlesztettáru-szállító hajó fedélzetén észlelt nyilvánvaló hiányosságokról, amelyek veszélyeztethetik a szilárd ömlesztett rakomány biztonságos be- vagy kirakodását;
 - d) a be- vagy kirakodás megkezdése előtt és közben a terminál képviselője ellátja a VI. mellékletben felsorolt feladatokat.

*8. cikk***Együttműködés az ömlesztettáru-szállító hajó és a terminál között**

A tagállamok biztosítják az alábbi eljárási szabályok alkalmazását az ömlesztettáru-szállító hajók szilárd ömlesztett rakományának be- és kirakodásakor:

1. A szilárd ömlesztett rakomány be- vagy kirakodása előtt a hajó kapitánya egyeztet a terminál képviselőjével a be- vagy kirakodási tervet az 1974. évi SOLAS-egyezmény VI/7.3. szabálya rendelkezéseinek megfelelően. A be- vagy a kirakodási tervet a BLU-szabályzat 2. függelékében meghatározott formában kell elkészíteni, annak tartalmaznia kell az érintett ömlesztettáru-szállító hajó IMO-számát, és a hajó kapitánya, valamint a terminál képviselője a terv aláírásával igazolják egyetértésüket.

A be- vagy kirakodási terv bármilyen megváltoztatását, amely bármelyik fél szerint hatással lehet akár a hajó, akár a legénység biztonságára, a két fél egy felülvizsgált terv formájában készíti elő, egyeztetve és fogadja el.

Az elfogadott be- vagy kirakodási tervet, valamint annak esetleges módosítását a hajó és a terminál hat hónapig megőrzi, az illetékes hatóságok által szükségesnek vélt esetleges igazolás céljára.

▼B

2. A be- vagy a kirakodás megkezdése előtt a hajó kapitánya és a terminál képviselője kitölti és aláírja a hajó- és partellenőrzési listát a BLU-szabályzat 4. függelékében meghatározott iránymutatások szerint.
3. A hajó és a terminál között folyamatos és hatékony kapcsolattartást kell létrehozni és fenntartani, amely alkalmas arra, hogy a be- és kirakodással kapcsolatos információcserének eleget tegyenek, valamint haladéktalanul biztosítani tudják a be- vagy kirakodás folyamatának felfüggesztését, amennyiben akár a hajó kapitánya, akár a terminál képviselője ezt elrendeli.
4. A hajó kapitánya és a terminál képviselője gondoskodik arról, hogy a be- vagy a kirakodás az elfogadott tervnek megfelelően folyjon. A terminál képviselője felelős a szilárd ömlesztett rakománynak a tervben megállapított be- vagy kirakodásáért a rakterek sorrendje, a be- vagy kirakodás mennyiségének és ütemének vonatkozásában. Nem térhet el az elfogadott be- vagy kirakodási tervtől, kivéve, ha erről előzetesen egyeztetett és írásban megállapodott a hajó kapitányával.
5. A be- vagy kirakodás befejezésekor a hajó kapitánya és a terminál képviselője írásban igazolja, hogy a be- vagy kirakodás a be- vagy kirakodási tervnek megfelelően történt, beleértve az elfogadott változtatásokat. Kirakodás esetében a nyilatkozat tartalmazza azt is, hogy a rakterek kiürítése és takarítása a hajó kapitányának követelményei szerint történt meg, és rögzíti a hajóban bekövetkezett esetleges kárt és az elvégzett javítást.

*9. cikk***Az illetékes hatóságok szerepe**

(1) A hajó kapitányának az 1974. évi *SOLAS*-egyezmény VI/7.7. szabálya értelmében előírt jogainak és kötelezettségeinek sérelme nélkül, a tagállamok gondoskodnak arról, hogy illetékes hatóságaik megakadályozzák vagy leállítsák szilárd ömlesztett rakományok be- vagy kirakodását, ha egyértelműen tudomást szereztek arról, hogy akár a hajó, akár a legénység biztonságát ez veszélyezteti.

(2) Azokban az esetekben, amikor az illetékes hatóság arról szerez információt, hogy nincs egyetértés a hajó kapitánya és a terminál képviselője között a 8. cikkben meghatározott eljárások alkalmazásával kapcsolatban, az illetékes hatóság beavatkozik, amennyiben ezt a biztonság és/vagy a tenger környezetvédelmi érdekei megkívánják.

*10. cikk***Be- vagy kirakodás során bekövetkezett kár kijavítása**

(1) Amennyiben be- vagy kirakodás során kár éri a hajó szerkezetét vagy felszerelését, ezt a terminál képviselője jelenti a hajó kapitányának és, ha szükséges, el kell végezni a javítást.

(2) Amennyiben a kár a hajótest szerkezeti épségét vagy vízállóságát vagy a hajó alapvető műszaki-technikai rendszereit érinti, a terminál képviselője és/vagy a hajó kapitánya tájékoztatja a lobogó szerinti állam közigazgatását, vagy egy általa elismert és a nevében eljáró szervezetet, valamint a kikötő szerinti állam felügyelő hatóságát. A kikötő szerinti állam felügyelő hatóságának kell döntenie arról, hogy azonnali javítás szükséges, vagy a javítás elhalasztható, figyelembe véve a lobogó szerinti állam közigazgatásának vagy az általa elismert és a nevében eljáró szervezetnek a véleményét, ha van ilyen, valamint a hajó kapitányának véleményét. Ha azonnali javításra van szükség, ezt a hajó kapitányának és az illetékes hatóságnak a megelégedésére kell elvégezni, mielőtt a hajó elhagyná a kikötőt.

▼B

(3) A (2) bekezdésben említett döntés meghozatala céljából a kikötő szerinti állam felügyelő hatósága megbízhat egy elismert szervezetet a kár felmérésével és annak megítélésével, hogy a javítás elvégzése azonnal szükséges-e, vagy elhalasztható.

(4) Ez a cikk a 95/21/EK irányelv sérelme nélkül alkalmazandó.

*11. cikk***Ellenőrzés és jelentéstétel**

(1) A tagállamok rendszeresen ellenőrzik, hogy a terminálok megfelelnek az 5. cikk 1. pontja, a 7. cikk 2. pontja és a 8. cikk követelményeinek. Az ellenőrzési eljárás részét képezik a be- vagy kirakodás során elvégzendő bejelentés nélküli szemlék.

A tagállamok továbbá ellenőrzik, hogy a terminálok megfelelnek-e az 5. cikk 4. pontja követelményeinek, az ott meghatározott időtartam végén, illetve újonnan létesített terminálok esetében a 6. cikkben meghatározott időtartam végén.

(2) A tagállamok háromévente jelentést küldenek a Bizottságnak az ellenőrzések eredményéről. A jelentés tartalmaz egy értékelést is az ömlesztettáru-szállító hajó és a terminálok közötti együttműködés és kapcsolattartás harmonizált eljárásainak hatékonyságáról az ezen irányelvben meghatározottak szerint. A jelentést legkésőbb azt a három naptári évet követő év április 30-ig kell eljuttatni, amelyekről a jelentés készül.

*12. cikk***Értékelés**

A Bizottság értékelést tartalmazó jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az ezen irányelvben meghatározott rendszer működéséről a tagállamoknak a 11. cikk (2) bekezdésében meghatározott jelentései alapján. A jelentés tartalmazza annak felmérését, hogy továbbra is szükség van-e a tagállamoknak a 11. cikk (2) bekezdésében említett jelentéseire.

*13. cikk***Az IMO értesítése**

A tagállamok nevében eljárva a Tanács elnöke és a Bizottság közösen tájékoztatja az IMO-t ennek az irányelvnek az elfogadásáról, összhangban az A.797(19) IMO-határozat mellékletének 1.7. pontjával.

▼M2*14. cikk***Bizottsági eljárás**

(1) A Bizottságot a 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽¹⁾ 3. cikke által létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

⁽¹⁾ HL L 324., 2002.11.29., 1. o.

▼B*15. cikk***Módosítási eljárás****▼M2**

(1) A 3. cikk 1–6., valamint 15–18. pontjában található fogalommeghatározások, a nemzetközi egyezményekre és szabályzatokra és az IMO-határozatokra és -értécsítőkire, az ISO-szabványokra, a közösségi jogi eszközökre és azok mellékleteire vonatkozó hivatkozások módosíthatók annak érdekében, hogy ennek az irányelvnek az elfogadása után elfogadott, módosított vagy hatályba lépett közösségi jogi eszközökkel összhangba kerüljenek, feltéve, hogy ezzel ezen irányelv hatályát nem szélesítik ki. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányuló ilyen intézkedéseket az 14. cikk (2) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(2) A Bizottság módosíthatja a 8. cikket, illetve az ebben az irányelvben megállapított eljárások végrehajtására vonatkozó mellékleteket, valamint módosíthatja, vagy hatályon kívül helyezheti a 11. cikk (2) bekezdésében és a 12. cikkben említett jelentési kötelezettséget, amennyiben ezek a rendelkezések nem bővítik ezen irányelv alkalmazási körét. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányuló ilyen intézkedéseket az 14. cikk (2) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

▼M1

(3) A 3. cikkben említett nemzetközi okmányok módosításai a 2099/2002/EK rendelet 5. cikke szerint kizárhatók ennek az irányelvnek a hatálya alól.

▼B*16. cikk***Szankciók**

A tagállamok megállapítják az ezen irányelv alapján elfogadásra kerülő nemzeti rendelkezések megsértésére vonatkozó szankciórendszert, és megtesznek minden szükséges intézkedést annak biztosítására, hogy a szankciók alkalmazásra kerüljenek. Az ilyen módon kiszabott szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

*17. cikk***Végrehajtás és alkalmazás**

(1) A tagállamok 2003. augusztus 5-e előtt elfogadják és kihirdetik azokat a rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Ezeket a rendelkezéseket 2004. március 1-jétől alkalmazzák.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

*18. cikk***Hatálybalépés**

Ez az irányelv az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő 20. napon lép hatályba.

▼B

19. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

*I. MELLÉKLET***KÖVETELMÉNYEK AZ ÖMLESZTETTÁRU-SZÁLLÍTÓ HAJÓK
ÜZEMKÉPESSÉGE VONATKOZÁSÁBAN SZILÁRD ÖMLESZTETT
RAKOMÁNY BE- ÉS KIRAKODÁSAKOR***(a 4. cikk értelmében)*

A szilárd ömlesztett rakomány be- vagy kirakodására a tagállamok termináljaiba érkező ömlesztettáru-szállító hajókat meg kell vizsgálni, hogy megfelelnek-e az alábbi követelményeknek:

1. Rendelkezniük kell olyan méretű és elrendezésű rakterekkel és raknyílásokkal, amelyek lehetővé teszik a szilárd ömlesztett rakomány sikeres berakodását, elhelyezését, trimmelését és kirakodását.
2. A raknyílások azonosítási számmal vannak ellátva, amelyek a be- vagy kirakodási tervben szerepelnek. E számok elhelyezésének, nagyságának és színének olyannak kell lenni, hogy a terminál be- vagy kirakodási berendezéseinek kezelője jól láthassa és azonosíthassa azokat.
3. A raknyílásoknak, a nyílásokat működtető rendszereknek és a biztonsági rendszereknek kifogástalanul és üzemszerűen kell működniük, és csak a rendeltetésnek megfelelően szabad azokat használni.
4. Abban az esetben, ha van dőlésjelző, azt a be- vagy a kirakodás megkezdése előtt ki kell próbálni, és annak üzemképes állapotban kell lennie.
5. Amennyiben hitelesített mérőműszerre van szükség a fedélzeten, a műszernek hitelesnek és képesnek kell lennie arra, hogy be- vagy kirakodás közben a terhelési számításokat elvégezze.
6. A főgépnek és a segédgépnek kifogástalan állapotban kell lennie.
7. A kikötésre és beállásra szolgáló fedélzeti felszerelésnek üzemképes és kifogástalan állapotban kell lennie.



II. MELLÉKLET

**KÖVETELMÉNYEK A TERMINÁLOK MEGFELELŐSÉGE
VONATKOZÁSÁBAN SZILÁRD ÖMLESZTETT RAKOMÁNY BE- ÉS
KIRAKODÁSÁKOR**

(az 5. cikk 1. pontjának értelmében)

1. A terminál csak olyan ömlesztettáru-szállító hajókat fogadhat szilárd ömlesztett rakomány be- vagy kirakodására a rakodóhelyen, amelyek biztonsággal le tudnak horgonyozni a be- vagy a kirakodási létesítmény mellett, figyelembe véve a vízmélységet a kikötőhelyen, a hajótest legnagyobb méretét, a kikötési berendezéseket, az ütközési felületeket, a be- vagy a kirakodási műveletekhez igényelt hozzáférést, illetve az esetleges akadályokat.
2. A terminál be- és kirakodási berendezéseit megfelelően hitelesíteni kell, és jó állapotban kell tartani a vonatkozó előírásoknak és szabványoknak megfelelően, és üzemeltetésüket csak megfelelően szakképzett, illetve - adott esetben - megfelelő képesítéssel rendelkező személyzet végezheti.
3. A terminál személyzetét a mindenkori feladatainak megfelelően ki kell képezni az ömlesztettáru-szállító hajók biztonságos be- és kirakodására. A képzést úgy kell megtervezni, hogy megismerjék a szilárd ömlesztett rakományok be- és kirakodásának általános veszélyeit, valamint azt, hogy a helytelenül elvégzett be- és kirakodás milyen veszélyt jelenthet a hajó biztonságára.
4. A be- és kirakodási műveletekben részt vevő terminál személyzetét el kell látni személyi védőeszközökkel, amelyet használniuk is kell, és megfelelő pihenőidőt kell részükre biztosítani a fáradtság okozta balesetek elkerülése érdekében.



III. MELLÉKLET

A HAJÓ KAPITÁNYA ÁLTAL A TERMINÁLNAK BIZTOSÍTANDÓ INFORMÁCIÓ

(a 7. cikk 1. pontja b) alpontjának értelmében)

1. A lehető legkorábban kell megadni: a hajó előrelátható kikötőbe érkezési idejét. Ezt az információt szükség szerint frissíteni kell.
2. Az előrelátható érkezési idő első közlésekor az alábbiakat kell megadni:
 - a) a hajónév, hívójel, IMO-szám, lobogó szerinti állam, lajstromozási kikötő;
 - b) be- vagy kirakodási terv, megadva a rakomány mennyiségét, raknyílásonkénti elhelyezését, a be- vagy a kirakodás rendjét, valamint az egyes rakterekbe berakandó mennyiséget, illetve a kirakodásnál a kirakodás fázisonkénti mennyiségét;
 - c) érkezési és előrelátható távozási merülés;
 - d) ballasztfeltöltésre vagy -leengedésre igényelt idő;
 - e) a hajó teljes hossza és legnagyobb szélessége, a rakománytér magassága és hossza a legelől lévő raktárnyíláskerettől a leghátulsó raktárnyíláske-retig, amelybe rakomány kerül be, vagy amelyből rakomány kerül ki;
 - f) a távolság a vízvonaltól az első raknyílásig, amelybe rakomány kerül be, vagy amelyből rakomány kerül ki, valamint a raknyílás távolsága a hajó oldalától;
 - g) a hajólépcső elhelyezkedése;
 - h) merülésvonal feletti magasság;
 - i) a hajó rakománymozgató felszerelésének adatai és kapacitása, ha van ilyen;
 - j) hajó tartóköteleinek száma és típusa;
 - k) különleges kérések, mint például rakományigazítás vagy a rakomány nedvességtartalmának állandó mérése;
 - l) a szükséges javítások részletezése, amelyek akadályozhatják a lehorgonyozást, a be- vagy a kirakodás elkezdését, vagy megakadályozhatják a hajó kifutását a be- vagy kirakodás után;
 - m) bármilyen egyéb, a hajóra vonatkozó információ, amelyet a terminál kér.



IV. MELLÉKLET

A HAJÓ KAPITÁNYÁNAK FEALADATAI A BE- VAGY KIRAKODÁSI MŰVELETEK ELŐTT ÉS SORÁN

(a 7 cikk 1. pontja d) alpontjának értelmében)

A be- és a kirakodási műveletek előtt és során a hajó kapitánya biztosítja, hogy:

1. a rakomány be- vagy kirakodása, valamint a ballasztvíz felvétele a hajó ügyeletes, rakományért felelős tisztjének felügyelete alatt történjen;
2. a teljes be- és kirakodás során figyelemmel kísérik a rakomány és a ballasztvíz elosztását, vigyázva arra, hogy a hajótest szerkezete ne legyen túlterhelve;
3. a hajót egyenesben tartják, vagy ha üzemeltetési ok miatt oldaldőlés szükséges, ez a lehető legkisebb mértékű legyen;
4. a hajót mindig biztonságosan kötik ki, figyelembe véve a helyi időjárási viszonyokat és előrejelzéseket;
5. a fedélzeten elegendő tiszt és legénység marad a tartókötelek igazítására, valamint bármilyen szokásos vagy rendkívüli helyzet kezelésére, figyelembe véve, hogy a legénységnek elegendő pihenőidőt kell biztosítani a fáradtság elkerülése érdekében;
6. a terminál képviselőjének tudomására hozzák a rakomány trimmelésére vonatkozó követelményeket, amelyek megfelelnek a szilárd ömlesztett rakományokra vonatkozó biztonságos gyakorlatok IMO-szabályzatában meghatározott eljárásoknak;
7. a terminál képviselőjének tudomására hozzák a szükséges arányra vonatkozó követelményeket a ballasztvíz felvételére és leadására, illetve a rakomány be- és kirakodásának ütemezésére a hajó vonatkozásában, az esetleges eltéréseket a ballasztfelvételi és -leadási tervtől, valamint azokat az egyéb körülményeket, amelyek hatással lehetnek a rakomány be- és kirakodására;
8. a ballasztvíz leadásának ütemezése megfelel az elfogadott berakodási tervnek, és nem járhat sem a rakpart, sem közelben tartózkodó hajó elárassztásával. Amennyiben gyakorlati okok miatt a hajó nem engedheti ki a teljes ballasztot a berakodási folyamat trimmelési művelete előtt, a kapitány megállapodik a terminál képviselőjével a berakodás esetleges felfüggesztésének idejéről, valamint a felfüggesztés időtartamáról;
9. megállapodás jön létre a terminál képviselőjével eső, illetve bármilyen egyéb időjárás-változás esetében követendő eljárásról, amennyiben a rakomány összetétele miatt egy ilyen változás veszélyt jelenthetne a rakományra;
10. magas hőmérséklettel járó munkát nem végeznek a fedélzeten vagy a hajó közelében, amíg a hajó a horgonyzóhelyen van, kivéve, ha azt a terminál képviselője engedélyezi, és az megfelel az illetékes hatóság követelményeinek;
11. a be- és kirakodás utolsó szakaszában mind a be- vagy kirakodást, mind a hajót is gondosan felügyelik;
12. haladéktalanul figyelmeztetik a terminál képviselőjét, ha a be- vagy kirakodás során kár keletkezett, veszélyes helyzet állt elő, vagy ez fenyeget;
13. a terminál képviselőjének a figyelmét időben felhívják arra, mikor kell elkezdeni a hajó végső trimmelését, és lehetővé tenni a szállítószalag-rendszer kiürítését;
14. ugyanabban a raktérben a jobb oldali rész kirakodása párhuzamosan halad a bal oldali rész kirakásával a hajószerkezet elcsavarodásának megakadályozása érdekében;
15. mikor egy vagy több raktér ballasztal való feltöltése folyik, figyelembe veszik az éghető gőzök kibocsátásának lehetőségét a rakterekből, és óvintézkedéseket tesznek az ilyen rakterek közvetlen közelében, illetve felettük végzendő, magas hőmérséklettel járó munka engedélyezését megelőzően.



V. MELLÉKLET

A TERMINÁL ÁLTAL A HAJÓ KAPITÁNYÁNAK BIZTOSÍTANDÓ INFORMÁCIÓ

(a 7. cikk 2. pontja a) alpontjának értelmében)

1. a horgonyzóhely neve, ahol a be- vagy kirakodás történik, valamint a horgonyzás és a be- vagy kirakodás befejezésének becsült ideje ⁽¹⁾;
2. a be- és kirakodás célját szolgáló berendezések tulajdonságai - beleértve a terminál névleges be- és kirakodási teljesítményét, valamint a felhasználható be- és kirakodási egységek számát -, illetve az egy-egy töltéshez szükséges becsült időtartam és, kirakodás esetében, a kirakodás egyes szakaszához szükséges becsült időtartam;
3. a horgonyzóhely vagy a rakodóhely jellemzői, amelyre a kapitány figyelmének ki kell terjednie, többek között a rögzített és mozgó akadályok, ütközők, kikötőbakok és kikötési felszerelések helyzete;
4. a horgonyzóhely, valamint a be- és kifutási csatornák legkisebb vízmélysége ⁽¹⁾;
5. a víz fajsúlya a horgonyzóhelyen;
6. a vízvonal és a raktértető vagy raktárnyílása közötti maximális távolság közül az, amely a be- vagy a kirakodás szempontjából elsődleges, valamint a merülésvonal feletti magasság legnagyobb mértéke;
7. hajópallók és egyéb hozzáférések elrendezése;
8. a hajó melyik oldala kerül a part mellé;
9. a rakodóhely megközelítése során a legnagyobb megengedett sebesség, valamint adat a vontatóhajók rendelkezésre állásáról, ezek fajtájáról és vonóerejéről;
10. a rakomány egyes darabjainak rakodási sorrendje, valamint más korlátozások, amennyiben nem lehetséges a rakományt a hajó szempontjából a lehető legkedvezőbb sorrendben és a kiválasztott raktérből kivenni;
11. a berakásra kerülő rakomány olyan tulajdonsága, amely veszélyforrást jelenthet, ha egyéb rakománnyal vagy rakománymaradvánnyal kerül kapcsolatba;
12. előzetes információ a javasolt be- vagy kirakodási műveletekről, illetve a meglévő be- vagy kirakodási terv megváltozásáról;
13. ha a terminál be- és kirakodási berendezései rögzítettek, vagy elmozdulásokban korlátozottak;
14. a szükséges tartókötelek;
15. figyelmeztetés a szokásostól eltérő kikötési berendezésre;
16. ballaszt felvételére vagy kiengedésére vonatkozó korlátozások;
17. az illetékes hatóság által engedélyezett legnagyobb hajózási merülés;
18. a terminálra vonatkozó bármilyen egyéb adat, amelyet a hajó kapitánya kér.

⁽¹⁾ A be- és kiállítás becsült idejére, valamint a horgonyzóhelynél található legkisebb vízmélységre vonatkozó információt rendszeresen frissíteni és továbbítani kell a kapitánynak az előrelátható érkezési idő módosulásának függvényében. A be- és kifutás csatornáiban a vízmélység adatait a terminál, illetve adott esetben az illetékes hatóság biztosítja.



VI. MELLÉKLET

A TERMINÁL KÉPVISELŐJÉNEK FELADATAI A BE- VAGY KIRAKODÁSI MŰVELETEK ELŐTT ÉS SORÁN

(a 7. cikk 2. pontja d) alpontjának értelmében)

A be- és a kirakodási műveletek előtt és során a terminál képviselője:

1. megadja a hajó kapitányának a terminál személyzetének, valamint a hajózási ügynökségnek a nevét és elérhetőségének módját, akik felelősek a be- és kirakodási műveletekért, és akikkel a kapitány a kapcsolatot tartja;
2. minden óvintézkedést megtesz annak elkerülésére, hogy a be- vagy kirakodásnál használt berendezések kárt tegyenek a hajóban, és tájékoztatja a kapitányt, ha kár keletkezik;
3. biztosítja, hogy a hajót egyenesben tartják, vagy ha üzemeltetési ok miatt oldaldőlés szükséges, ez a lehető legkisebb mértékű legyen;
4. gondoskodik arról, hogy ugyanabban a raktérben a jobb oldali rész kirakodása párhuzamosan haladjon a bal oldali rész kirakásával a hajószerkezet elcsavarodásának megakadályozása érdekében;
5. nagy fajsúlyú rakomány esetében, vagy amennyiben az egyes markolható tételek súlyosak, figyelmezteti a kapitányt, hogy nagy, helyi pontterhelések érhetik a hajó szerkezetét addig, amíg a rakomány le nem fedí a raktértetőt, különösen akkor, amennyiben engedélyezett a nagy magasságból történő szabadesés, és különös figyelmet kell fordítani az egyes rakterekben a berakodási művelet elkezdésére;
6. gondoskodik arról, hogy a hajó kapitánya és a terminál képviselője között egyetértés legyen a be- vagy kirakodási műveletek valamennyi szakaszában és szempontjában, és hogy a hajó kapitánya értesüljön az elfogadott rakodási ütem bármilyen változtatásáról, és minden töltés után a kapitánynak jelentsék a berakott anyagmennyiséget;
7. vezeti a be- és kirakodott rakomány tömegére és elosztására vonatkozó nyilvántartást, és gondoskodik arról, hogy az egyes rakterekben lévő tömeg ne térjen el a be- vagy kirakodási tervben meghatározottól;
8. gondoskodik arról, hogy be- vagy kirakodáskor a rakomány trimmelése a kapitány utasításainak megfelelően történjen;
9. gondoskodik arról, hogy az elhajózási merülés és trimm eléréséhez szükséges rakomány mennyisége lehetővé tegye a terminál szállítószalag-rendszereinek kiürítését a berakodás befejezésekor. Ebből a célból a terminál képviselője tájékoztatja a hajó kapitányát a terminál szállítószalag-rendszerében található névleges űrtartalomról, valamint a rakodás befejezésekor a szállítószalag-rendszer kiürítésével kapcsolatos követelményekről;
10. kirakodáskor előre figyelmezteti a hajó kapitányát, ha növelni vagy ha csökkenteni akarja az alkalmazott rakodófejek számát, és tájékoztatja a kapitányt, mikor tekinthető befejezettnek a kirakodás az egyes rakterekből;
11. gondoskodik arról, hogy magas hőmérséklettel járó munkát ne végezzenek a hajó fedélzetén vagy közelében, amíg a hajó a horgonyzóhelyen van, kivéve, ha azt a kapitány engedélyezi, és az megfelel az illetékes hatóság követelményeinek.