

32001L0096

16.1.2002

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

L 13/9

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2001/96/ES

ze dne 4. prosince 2001,

kteřou se stanoví harmonizované požadavky a postupy pro bezpečnou nakládku a vykládku lodí přepravujících hromadné náklady

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru ⁽²⁾,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) S ohledem na velký počet nehod v námořní plavbě týkajících se lodí přepravujících hromadné náklady, při kterých dochází ke ztrátách na lidských životech, by měly být v rámci společné dopravní politiky přijata další opatření ke zvýšení bezpečnosti námořní dopravy.
- (2) Hodnocení příčin nehod lodí přepravujících hromadné náklady naznačuje, že pokud nakládku a vykládku pevných hromadných nákladů není správně prováděna, může přispět ke ztrátě lodí přepravujících hromadné náklady buď nadměrným namáháním konstrukce lodě, nebo mechanickým poškozením jejich konstrukčních prvků v nákladových prostorech. Ochrana bezpečnosti lodí přepravujících hromadné náklady může být zvýšena přijetím opatření směřujících k snížení nebezpečí konstrukčního poškození a škod způsobených nesprávným provedením nakládacích a vykládacích operací.
- (3) Mezinárodní námořní organizace (dále jen „IMO“) přijala na mezinárodní úrovni prostřednictvím řady rezolucí shromáždění čtená doporučení o bezpečnosti lodí přepravujících hromadné náklady, která obecně řeší otázky součinnosti mezi lodí a přístavem, a konkrétně nakládací a vykládací operace.
- (4) IMO přijala rezolucí A.862.(20) Kodex pro bezpečnou nakládku a vykládku lodí přepravujících hromadné náklady (dále jen „kodex BLU“) a vyzvala smluvní státy,

aby tento kodex při nejbližší příležitosti provedly a informovaly IMO o každém jeho porušení. V této rezoluci IMO dále vyzvala smluvní státy, na jejichž území jsou umístěny terminály pro nákladku a vykládku pevných hromadných nákladů, aby zavedly právní předpisy zajišťující, že řada klíčových zásad nezbytných pro provedení tohoto kodexu bude vymahatelná.

- (5) S ohledem na celosvětovou povahu obchodování s pevným hromadným nákladem má vliv nakládacích a vykládacích operací na bezpečnost lodí přepravujících hromadné náklady mezinárodní souvislosti. Pokrok v opatřeních k zabránění tomu, aby lodě přepravující hromadné náklady neztroskotávaly v důsledku nesprávných způsobů nakládky a vykládky, lze proto nejlépe uskutečnit na úrovni Společenství tím, že se určí harmonizované požadavky a postupy k provedení doporučení IMO stanovených rezolucí shromáždění A.862(20) a kodexem BLU.
- (6) S ohledem na zásadu subsidiarity, stanovenou v článku 5 Smlouvy, je směrnice vhodným právním aktem, který pro členské státy vytváří rámec pro jednotné a povinné používání požadavků a postupů bezpečné nakládky a vykládky lodí přepravujících hromadné náklady, přičemž ponechává každému členskému státu volnost rozhodnout o nástrojích, které nejlépe odpovídají jeho vnitřnímu systému. V souladu se zásadou přiměřenosti tato směrnice nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení sledovaných cílů.
- (7) Bezpečnost lodí přepravujících hromadné náklady a jejich posádek lze zvýšit snížením nebezpečí nesprávné nakládky a vykládky na terminálech pevných hromadných nákladů. To lze provést určením harmonizovaných postupů pro spolupráci a komunikaci mezi lodí a terminálem a stanovením vhodných požadavků na lodě a terminály.
- (8) V zájmu zvýšení bezpečnosti lodí přepravujících hromadné náklady a zamezení narušení obchodní soutěže by harmonizované postupy a vhodná kritéria měla být použitelná pro všechny lodě přepravující hromadné náklady bez ohledu na vlajku, pod kterou plují, a pro všechny terminály ve Společenství, do kterých za obvyklých okolností tyto lodě najíždějí za účelem nakládky nebo vykládky pevných hromadných nákladů.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 311 E, 31.10.2000, s. 240 a Úř. věst. C 180 E, 26.6.2001, s. 273.

⁽²⁾ Úř. věst. C 14, 16.1.2001, s. 37.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 13. února 2001 (Úř. věst. C 276, 1.10.2001, s. 38), společný postoj Rady ze dne 27. června 2001 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 25. října 2001 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

- (9) Lodě přepravující hromadné náklady, které najíždějí do terminálů pro nakládku nebo vykládku pevných hromadných nákladů, mají být způsobilé pro tento účel. Rovněž terminály mají být způsobilé pro přijímání najíždějících lodí přepravujících hromadné náklady. K tomu byla stanovena vhodná kritéria v kodexu BLU.
- (10) V zájmu zlepšení spolupráce a spojení s velitelem lodě ohledně věcí týkajících se nakládky a vykládky pevných hromadných nákladů by měly terminály jmenovat zástupce terminálu, který bude odpovídat za tyto činnosti v terminálu, a dát veliteli lodě k dispozici informační brožury s požadavky terminálu a přístavu. K tomu jsou uvedena ustanovení v kodexu BLU.
- (11) Vypracováním, prováděním a udržováním systému řízení jakosti mají terminály zabezpečit, aby postupy spolupráce a komunikace a vlastní nakládky a vykládky zajišťované terminálem byly plánované a prováděné v souladu s harmonizovaným rámcem, který je mezinárodně uznávaný a přezkoumatelný. Z hlediska svého mezinárodního uznání by měl být systém řízení jakosti slučitelný s řadou norem ISO 9000 přijatých Mezinárodní normalizační organizací. Aby byl novým terminálům poskytnut dostatečný čas k získání příslušného osvědčení, je důležité zajistit, aby jim po omezenou dobu bylo uděleno dočasné oprávnění k provozu.
- (12) Za účelem zajištění toho, aby nakládací a vykládací operace byly pečlivě připravené, schválené a vedené s cílem zamezit ohrožení bezpečnosti lodě nebo posádky, by měla být stanovena odpovědnost velitele lodě a zástupce terminálu. K tomu lze nalézt příslušná ustanovení v Mezinárodní úmluvě o bezpečnost lidského života na moři z roku 1974 (Úmluva SOLAS 1974), v rezoluci shromáždění IMO A.862(20) a v kodexu BLU. Za stejným účelem mohou být postupy pro přípravu, schvalování a provádění nakládacích a vykládacích operací založené na ustanoveních uvedených mezinárodních předpisů.
- (13) Společenství má obecný zájem na tom, aby lodě neodpovídající normám nepřiplouvaly do přístavů Společenství, a proto by měl zástupce terminálu oznámit zjevné nedostatky na lodi přepravující hromadné náklady, které by mohly nepříznivě ovlivnit bezpečnost nakládacích a vykládacích operací.
- (14) Je nezbytné, aby příslušné orgány členských států zabránily nebo zastavily nakládací nebo vykládací operace, kdykoliv mají jasné náznaky, že bezpečnost lodí nebo posádky je těmito činnostmi ohrožena. V zájmu bezpečnosti by měly orgány rovněž zasáhnout v případě neshody mezi velitelem lodě a zástupcem terminálu ohledně používání těchto postupů. Tato bezpečnostní opatření příslušných orgánů nemají být závislá na obchodních zájmech, které se týkají terminálů.
- (15) Je nezbytné stanovit postupy podávání zpráv příslušným orgánům, jako jsou klasifikační společnosti, o poškození lodí, které bylo způsobeno během nakládacích a vykládacích operací, a o případné opravě poškození. Pokud by toto poškození mohlo zhoršit bezpečnost lodě nebo její způsobilost k plavbě po moři, měly by orgány státní přístavní inspekce po konzultaci se správními orgány státu vlajky přijmout rozhodnutí o nezbytnosti a naléhavosti oprav. Je-li pro přijetí tohoto rozhodnutí nezbytné technické posouzení, měly by mít orgány právo vyzvat uznávaný subjekt k prohlídce poškození a požádat jej, aby se vyjádřil o případné potřebě oprav.
- (16) Uplatňování této směrnice musí být ve členských státech podporováno účinnými postupy sledování a kontroly. Podávání zpráv o výsledcích sledovacího úsilí poskytne cenné informace o účinnosti harmonizovaných požadavků a postupů stanovených v této směrnici.
- (17) V rezoluci shromáždění IMO A.797(19) ze dne 23. listopadu 1995 o bezpečnosti lodí přepravujících pevné hromadné náklady je požadováno, aby orgány státní přístavní inspekce vydávaly potvrzení, že terminály pro nakládku a vykládku pevných hromadných nákladů vyhovují předpisům a doporučením IMO o spolupráci mezi lodí a pobřežím. Oznámení IMO o přijetí této směrnice bude příslušnou odezvou na tento požadavek a jasným znamením mezinárodnímu námořnímu společenství o tom, že Společenství je rozhodnuto podporovat úsilí vynakládané na mezinárodní úrovni na posílení bezpečnosti nakládky a vykládky lodí přepravujících hromadné náklady.
- (18) Opatření nezbytná k provádění této směrnice by měla být přijímána v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽¹⁾.
- (19) Výše uvedeným postupem musí být umožněna změna určitých ustanovení této směrnice s cílem uvést je do souladu s mezinárodními předpisy a s předpisy Společenství, které budou přijaty, změněny nebo vstoupí v platnost po vstupu v platnost této směrnice, a v zájmu provádění postupů stanovených v této směrnici, aniž by se rozšiřovala oblast její působnosti.

(¹) Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

(20) Na práce vztahující se k nakládce a vykládce lodí přepravujících hromadné náklady se vztahuje směrnice Rady 89/391/EHS ze dne 12. června 1989 o zavádění opatření pro zlepšení bezpečnosti a ochrany zdraví zaměstnanců při práci ⁽¹⁾ a její příslušné jednotlivé směrnice,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Účel

Účelem této směrnice je zvýšit bezpečnost lodí přepravujících hromadné náklady a najíždějících do terminálů členských států, aby naložily nebo vyložily pevné hromadné náklady, přičemž tohoto účelu se má dosáhnout zavedením opatření vedoucích ke snížení nebezpečí nadměrného namáhání a fyzického poškození lodní konstrukce během nakládky nebo vykládky, a to

- 1) stanovením harmonizovaných požadavků na způsobilost těchto lodí a terminálů,
- 2) stanovením harmonizovaných postupů pro spolupráci a komunikaci mezi těmito loděmi a terminály.

Článek 2

Oblast působnosti

Tato směrnice se vztahuje na

- 1) všechny lodě přepravující hromadné náklady bez ohledu na vlajku státu, které najíždějí do terminálů pro nakládku nebo vykládku pevných hromadných nákladů,
- 2) všechny terminály v členských státech, do kterých najíždějí lodě spadající do oblasti působnosti této směrnice.

Aniž je dotčeno pravidlo VI/7 Úmluvy SOLAS 1974, nevztahuje se tato směrnice na zařízení, která jsou jen za výjimečných okolností používána pro nakládku pevného hromadného nákladu do lodí přepravujících hromadné náklady nebo pro vykládku pevného hromadného nákladu z těchto lodí, a není použitelná v případech, kdy je nakládka nebo vykládka prováděna výlučně pomocí zařízení dané lodě přepravující hromadné náklady.

Článek 3

Definice

Pro účely této směrnice se:

- 1) „mezinárodními úmluvami“ rozumějí úmluvy vymezené v čl. 2 bodě 1 směrnice Rady 95/21/ES ⁽²⁾ ve znění platném ke 4. prosinci 2001;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 183, 29.6.1989, s. 1.

⁽²⁾ Směrnice Rady 95/21/ES ze dne 19. června 1995 o uplatňování mezinárodních norem pro bezpečnost lodí, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodích, které využívají přístavy Společenství a plují ve výsostných vodách členských států (státní přístavní inspekce) (Úř. věst. L 157, 7.7.1995, s. 1). Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 1999/97/ES (Úř. věst. L 331, 23.12.1999, s. 67).

2) „Úmluvou SOLAS 1974“ rozumí Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři, spolu s protokoly a změnami k tomuto dokumentu ve znění platném ke 4. prosinci 2001;

3) „kodexem BLU“ rozumí kodex pro bezpečnou nakládku a vykládku lodí přepravujících hromadné náklady, který je obsažen v příloze k rezoluci shromáždění IMO A.862(20) ze dne 27. listopadu 1997, ve znění platném ke 4. prosinci 2001;

4) „lodí přepravující hromadné náklady“ rozumí loď ve smyslu pravidla IX/1.6 Úmluvy SOLAS 1974, vyloženého rezolucí č. 6 konference SOLAS 1997, totiž

- loď postavená s jednou palubou, s vrchními bočními tanky a bočními násypnými tanky v nákladových prostorech a určená především k přepravě pevného hromadného nákladu nebo
- loď pro přepravu rudy, tj. námořní loď o jedné palubě, jejíž nákladový prostor je po celé délce rozdělen dvěma podélnými přepážkami, má dvojí dno a která je určená pro přepravu nákladů rudy pouze ve středním nákladovém prostoru, nebo
- kombinovaná loď podle definice v pravidle II-2/3.27 Úmluvy SOLAS 1974;

5) „suchým hromadným nákladem“ nebo „pevným hromadným nákladem“ rozumí pevný hromadný náklad podle definice v pravidle XII/1.4 Úmluvy SOLAS 1974, s výjimkou obilí;

6) „obilím“ rozumí obilí ve smyslu pravidla VI/8.2 Úmluvy SOLAS 1974;

7) „terminálem“ rozumí každé pevné, plující nebo mobilní zařízení vybavené a užívané pro nakládku pevného hromadného nákladu do lodí přepravujících hromadné náklady nebo pro vykládku pevného hromadného nákladu z těchto lodí;

8) „provozovatelem terminálu“ rozumí vlastník terminálu nebo každý subjekt nebo osoba, na kterou vlastník terminálu převede odpovědnost za nakládací a vykládací operace prováděné v terminálu pro určitou loď přepravující hromadné náklady;

9) „zástupcem terminálu“ rozumí každá osoba jmenovaná provozovatelem terminálu, která má celkovou odpovědnost nebo pravomoc kontroly přípravy, provádění a dokončení nakládacích a vykládacích operací prováděných terminálem pro určitou loď přepravující hromadné náklady;

10) „velitelem lodí“ rozumí osoba, která velí lodi přepravující hromadné náklady, nebo lodní důstojník ustanovený velitelem lodi pro nakládací a vykládací operace;

11) „uznaným subjektem“ rozumí subjekt uznaný v souladu s článkem 4 směrnice Rady 94/57/ES ⁽³⁾;

⁽³⁾ Směrnice Rady 94/57/ES ze dne 22. listopadu 1994, kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekci lodí a dohledem nad nimi a pro související činnosti námořní správy (Úř. věst. L 319, 12.12.1994, s. 20). Směrnice ve znění směrnice Komise 97/58/ES (Úř. věst. L 274, 7.10.1997, s. 8).

- 12) „správou státu vlajky“ rozumí příslušné orgány státu, pod jehož vlajkou je loď přepravující hromadné náklady oprávněna plout;
- 13) „orgánem státní přístavní inspekce“ rozumí příslušný orgán členského státu zmocněný uplatňovat ustanovení o inspekci obsažená ve směrnici 95/21/ES;
- 14) „příslušným orgánem“ rozumí státní, regionální nebo místní orgán veřejné správy v členském státě pověřený vnitrostátními právními předpisy k uplatňování a vymáhání požadavků této směrnice;
- 15) „informacemi o nákladu“ rozumějí informace o nákladu požadovaná pravidlem VI/2 Úmluvy SOLAS 1974;
- 16) „plánem nakládky a vykládky“ rozumí plán uvedený v pravidle VI/7.3 Úmluvy SOLAS 1974 ve formě obsažen v příloze 2 kodexu BLU;
- 17) „společným kontrolním seznamem bezpečnosti pro loď a pobřeží“ rozumí společný kontrolní seznam uvedený v oddíle 4 kodexu BLU ve formě obsažen v příloze 3 kodexu BLU;
- 18) „prohlášením o měrné hmotnosti hromadného nákladu“ rozumí informace o měrné hmotnosti nákladu, která má být poskytnuta v souladu s pravidlem XII/10 Úmluvy SOLAS 1974.

Článek 4

Požadavky na provozní způsobilost lodí přepravujících hromadné náklady

Členské státy učiní nezbytná opatření k tomu, aby se provozovatelé terminálů prostřednictvím kontroly podle přílohy I přesvědčovali, že loď přepravující hromadné náklady jsou pro nakládku a vykládku pevných hromadných nákladů provozně způsobilé.

Článek 5

Požadavky na způsobilost terminálů

Členské státy se přesvědčí, že provozovatelé terminálů zabezpečí, pokud jde o terminály, za které odpovídají podle této směrnice, aby

- 1) tyto terminály vyhovovaly příloze II;
- 2) byl jmenován zástupce nebo zástupci terminálu;
- 3) byly připraveny informační brožury obsahující požadavky terminálu a příslušných orgánů a informace o přístavu a terminálu tak, jak jsou uvedeny v dodatku 1 bodě 1.2 kodexu BLU, a aby tyto informace byly dány k dispozici veliteli lodí přepravujících hromadné náklady a najíždějící do terminálu pro nakládku nebo vykládku pevných hromadných nákladů;

- 4) byl vypracován, zaveden a udržován systém řízení jakosti. Tento systém řízení jakosti musí mít osvědčení v souladu s normami ISO 9001:2000 nebo s rovnocennou normou plnící přinejmenším všechna hlediska ISO 9001:2000 a musí být ověřen v souladu s řídicími zásadami ISO 10011:1991 nebo s rovnocennou normou plnící všechna hlediska ISO 10011:1991. Musí být dodržena směrnice 98/34/ES⁽¹⁾ ve vztahu k uvedeným rovnocenným normám.

Pro zavedení systému řízení jakosti musí být poskytnuto přechodné období tří roků od vstupu této směrnice v platnost a jeden dodatečný rok k získání osvědčení pro tento systém.

Článek 6

Dočasné oprávnění

Odchylně od požadavků čl. 5 odst. 4 smí příslušný orgán vydat dočasné oprávnění pro provozování nově zřízených terminálů, platné po dobu nejdéle 12 měsíců. Terminál však musí předložit svůj plán na zavedení systému řízení jakosti v souladu s normou ISO 9001:2000 nebo s rovnocennou normou podle čl. 5 bodu 4.

Článek 7

Odpovědnosti velitelů lodí a zástupců terminálů

Členské státy přijmou opatření nezbytná k zajištění, aby byly dodržovány a používány níže uvedené zásady odpovědnosti velitelů lodí a zástupců terminálů.

- 1) Odpovědnost velitele lodí:
 - a) velitel lodí v každém okamžiku odpovídá za bezpečnou nakládku a vykládku loď přepravující hromadné náklady, které velí;
 - b) s dostatečným předstihem před předpokládaným příjezdem lodí do terminálu musí velitel loď poskytnout terminálu informace stanovené v příloze III;
 - c) před naložením jakéhokoliv pevného hromadného nákladu se velitel loď musí přesvědčit, že dostal informace o nákladu požadované podle pravidla VI/2.2 Úmluvy SOLAS 1974, a rovněž prohlášení o měrné hmotnosti pevného hromadného nákladu, pokud je vyžadováno. Tyto informace musí být obsaženy ve formuláři prohlášení o nákladu obsaženého v příloze 5 kodexu BLU;
 - d) před započítáním a v průběhu nakládky nebo vykládky musí velitel loď plnit povinnosti uvedené v příloze IV.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/34/ES ze dne 22. června 1998 o postupu při poskytování informací v oblasti norem a technických předpisů (Úř. věst. L 204, 21.7.1998, s. 37). Směrnice ve znění směrnice 98/48/ES (Úř. věst. L 217, 5.8.1998, s. 18).

- 2) Odpovědnost zástupce terminálu:
- jakmile zástupce terminálu obdrží od lodě počáteční oznámení o předpokládané době jejího příjezdu, poskytne veliteli lodě informace uvedené v příloze V;
 - zástupce terminálu se musí přesvědčit, že informace obsažené ve formuláři prohlášení o nákladu dostal velitel lodě co nejdříve;
 - zástupce terminálu musí veliteli lodě a orgánu státní přístavní inspekce neprodleně oznámit zjevné nedostatky, které zjistí na lodi přepravující hromadný náklad a jež by mohly ohrozit bezpečnou nakládku nebo vykládku pevných hromadných nákladů;
 - před započítím a v průběhu nakládky nebo vykládky musí zástupce terminálu plnit povinnosti uvedené v příloze VI.
- 4) Velitel lodi a zástupce terminálu musí řídit nakládací a vykládací operace v souladu se schváleným plánem. Zástupce terminálu odpovídá za to, že při nakládce nebo vykládce pevného hromadného nákladu je dodržováno tímto plánem stanovené pořadí využívání nákladových prostorů, množství a rychlost nakládky nebo vykládky. Nesmí se odchýlit od schváleného plánu nakládky nebo vykládky s výjimkou případů předchozí konzultace s velitelem lodě a jeho písemného souhlasu.
- 5) Po dokončení nakládky nebo vykládky musí velitel lodi a zástupce terminálu společně písemně potvrdit, že nakládka nebo vykládka byla provedena v souladu s plánem nakládky nebo vykládky, včetně jeho veškerých dohodnutých změn. V případě vykládky musí toto společné potvrzení obsahovat zápis, že nákladové prostory byly vyprázdněny a vyčištěny podle požadavků velitele lodě, a dále musí být v tomto potvrzení zapsáno každé poškození, které loď utrpěla, a každá oprava, která byla na lodi provedena.

Článek 8

Postupy spolupráce mezi terminály a loděmi přepravujícími hromadné náklady

Členské státy zajistí, aby při nakládce pevného hromadného nákladu do lodí přepravujících hromadné náklady nebo vykládce pevného hromadného nákladu z těchto lodí byly používány tyto postupy spolupráce:

- Před nakládkou nebo vykládkou pevného hromadného nákladu musí velitel lodi a zástupce terminálu schválit plán nakládky nebo vykládky v souladu s pravidlem VI/7.3 Úmluvy SOLAS 1974. Plán nakládky nebo vykládky musí být připraven ve formě stanovené přílohou 2 kodexu BLU, která obsahuje identifikační číslo IMO pro danou loď, a velitel lodě spolu se zástupcem terminálu musí potvrdit svůj souhlas s plánem svými podpisy.

Každá změna plánu, která podle jedné ze stran může ohrozit bezpečnost plavidla nebo posádky, musí být ve formě opraveného plánu vypracována, přijata a schválena oběma stranami.

Schválený plán nakládky nebo vykládky a každá jeho následující oprava musí být po dobu šesti měsíců uchovávány na lodi a v terminálu za účelem jakékoliv nezbytné kontroly příslušnými orgány.

- Před započítím nakládky nebo vykládky musí velitel lodě a zástupce terminálu v souladu s pokyny přílohy 4 kodexu BLU společně vyplnit a podepsat společný kontrolní seznam bezpečnosti pro loď a pobřeží.
- V každou dobu musí být mezi lodí a terminálem stanoveno a udržováno účinné spojení schopné reagovat na požadavky o informace o postupu nakládky nebo vykládky a zajistit rychlé splnění příkazu velitele lodě nebo zástupce terminálu k případnému dočasnému přerušení nakládacích nebo vykládacích operací.

Článek 9

Úloha příslušných orgánů

1. Aniž jsou dotčena práva a povinnosti velitele lodi stanovená pravidlem VI/7.7 Úmluvy SOLAS 1974, musí členské státy zajistit, aby jejich příslušné orgány zamezily nebo zastavily nakládku nebo vykládku pevných hromadných nákladů, kdykoliv mají jasné náznaky, že by tím mohla být ohrožena bezpečnost lodi nebo posádky.

2. Je-li příslušný orgán informován o neshodě mezi velitelem lodě a zástupcem terminálu ve věci používání postupů stanovených v článku 8, zasáhne, jestliže je to potřebné v zájmu bezpečnosti nebo mořského prostředí.

Článek 10

Oprava poškození způsobeného během nakládky nebo vykládky

1. Případné poškození lodní konstrukce nebo lodního zařízení během nakládky nebo vykládky musí zástupce terminálu ohlásit veliteli lodě a v případě potřeby opravit.

2. Jestliže poškození narušilo konstrukční pevnost nebo vodotěsnost lodního trupu nebo důležité strojní systémy, musí zástupce terminálu nebo velitel lodi informovat správu státu vlajky nebo subjekt touto správou uznaný a jednající v jejím zastoupení a rovněž orgán státní přístavní inspekce. Orgán státní přístavní inspekce rozhodne, zda je okamžitá oprava nutná, nebo zda může být odložena, přičemž se bere ohled na případné stanovisko správy státu vlajky nebo subjekty touto správou uznaného a jednajícího v jejím zastoupení, a rovněž na stanovisko velitele lodi. Jestliže je okamžitá oprava považována za nezbytnou, musí být provedena ke spokojenosti velitele lodě a příslušného orgánu předtím, než loď opustí přístav.

3. Za účelem přijetí rozhodnutí podle odstavce 2 může orgán státní přístavní inspekce pověřit uznáný subjekt prohlídkou poškození a požádat ji o radu ohledně nezbytnosti provedení nebo odložení oprav.

4. Tento článek se použije, aniž je dotčena směrnice 95/21/ES.

Článek 11

Kontrola a podávání hlášení

1. Členské státy pravidelně kontrolují, zda terminály vyhovují požadavkům čl. 5 odst. 1, čl. 7 odst. 2 a článku 8. Kontrola musí zahrnovat provádění neohlášených prohlídek během nakládacích a vykládacích operací.

Navíc členské státy kontrolují, zda ke konci lhůty uvedené v čl. 5 odst. 4 terminály vyhovují požadavkům stanoveným článkem 5 a zda ke konci lhůty uvedené v článku 6 nově zřízené terminály vyhovují požadavkům stanoveným článkem 6.

2. Členské státy podávají každé tři roky Komisi zprávu o výsledcích této kontroly. Zpráva rovněž obsahuje hodnocení účinnosti harmonizovaných postupů pro spolupráci a komunikaci mezi loděmi přepravujícími hromadné náklady a terminály, jak je stanoveno v této směrnici. Zpráva musí být předána nejpozději do 30. dubna roku následujícího po lhůtě tří kalendářních let, kterých se zpráva týká.

Článek 12

Hodnocení

Komise podá Evropskému parlamentu a Radě hodnotící zprávu o působení systému uvedeného v této směrnici, přičemž vychází ze zpráv členských států předávaných Komisi podle čl. 11 odst. 2. Tato zpráva musí rovněž obsahovat hodnocení, zda je nezbytné, aby členské státy pokračovaly v podávání zpráv podle čl. 11. odst. 2.

Článek 13

Oznámení pro IMO

Předsednictví Rady, které jedná v zastoupení členských států, společně s Komisí informují IMO o přijetí této směrnice, přičemž uvedou odkaz na odstavec 1.7 přílohy k rezoluci IMO A.797(19).

Článek 14

Regulativní výbor

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený čl. 12 odst. 1 směrnice Rady 93/75/EHS⁽¹⁾ (dále jen „výbor“).

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 uvedeného rozhodnutí.

Doba stanovená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je stanovena na tři roky.

3. Výbor přijme svůj jednací řád.

Článek 15

Postup provádění změn

1. Definice v čl. 3 bodech 1 až 6 a 15 až 18, odkazy na mezinárodní úmluvy, předpisy, rezoluce a oběžníky IMO, normy ISO, předpisy Společenství a přílohy mohou být změněny postupem podle čl. 14 odst. 2 s cílem uvést je do souladu s mezinárodními předpisy a předpisy Společenství, které budou přijaty, změněny nebo uvedeny v platnost po přijetí této směrnice, pokud se tím oblast působnosti této směrnice nerozšíří.

2. Postup podle čl. 14 odst. 2 se použije při změnách článku 8 a příloh pro provádění postupů stanovených v této směrnici a při změnách nebo rušení povinností podávání zpráv podle čl. 11 odst. 2 a článku 12, pokud tato opatření nerozšiřují oblast působnosti této směrnice.

Článek 16

Sankce

Členské státy stanoví pravidla pro udělování sankcí, která jsou použitelná při porušení vnitrostátních předpisů přijatých na základě této směrnice, a přijme opatření nezbytná k zajištění toho, že budou tato pravidla provedena. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

⁽¹⁾ Směrnice Rady 93/75/EHS ze dne 13. září o minimálních požadavcích na pravidla směřující do přístavů Společenství nebo opouštějící přístavy Společenství a přepravující nebezpečné nebo znečišťující věci (Úř. věst. L 247, 5. 10. 1993, s. 19). Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 98/74/ES(Úř. věst. L 276, 13. 10. 1998, s. 7).

Článek 17

Provedení a použitelnost

1. Členské státy přijmou a zveřejní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 5. srpna 2003. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Použijí tyto předpisy od 1. března 2004.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 18

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

Článek 19

Určení

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne 4. prosince 2001.

Za Evropský parlament
předsedkyně
N. FONTAINE

Za Radu
předseda
D. REYNERS

PŘÍLOHA I

POŽADAVKY NA LODĚ PŘEPRAVUJÍCÍ HROMADNÝ NÁKLAD POKUD JDO O ZPŮSOBILOST PRO NAKLÁDKU A VYKLÁDKU pevných HROMADNÝCH NAKLADŮ

(podle článku 4)

U lodí přepravujících hromadné náklady a najíždějící terminály členských států pro nakládku nebo vykládku hromadných nákladů musí být kontrolováno, zda vyhovují těmto požadavkům:

- 1) Musí být vybaveny nákladovými prostory a otvory jícnu nákladových prostorů o dostatečném rozměru a musí být konstruovány tak, aby uspokojivě umožnily nakládku, uložení, urovnávání povrchu a vykládku pevného hromadného nákladu.
- 2) Jícny jejich nákladových prostorů musí být označeny identifikačními čísly používanými v plánu nakládky a vykládky. Umístění, rozměr a barva těchto čísel musí být zřetelně viditelná a identifikovatelná obsluhou nakládacího nebo vykládacího zařízení terminálu.
- 3) Jícny jejich nákladových prostorů, obslužné systémy jícnu nákladových prostorů a bezpečnostní zařízení musí být v dobrém funkčním stavu a musí být používány pouze pro určený účel.
- 4) Světelné indikátory náklonu plavidla, pokud je jimi loď vybavena, musí být před nakládkou nebo vykládkou odzkoušeny a musí být prokázána jejich správná funkce.
- 5) Je-li požadováno, aby bylo na lodi schválené vybavení pro výpočet nákladového plánu, musí mít toto vybavení osvědčení a být plně funkční k provádění výpočtů namáhání lodního trupu během nakládky nebo vykládky.
- 6) Hnací a pomocné strojní zařízení musí být v dobrém funkčním stavu.
- 7) Palubní zařízení pro uvazování a kotvení musí být provozuschopné, v dobrém stavu a plně funkční.

PŘÍLOHA II

POŽADAVKY NA TERMINÁLY, POKUD JDE O NAKLÁDKU A VYKLÁDKU PEVNÝCH HROMADNÝCH NÁKLADŮ

(podle čl. 5 odst. 1)

- 1) Terminály přijímají pro nakládku nebo vykládku pevných hromadných nákladů ve svém terminálu pouze lodě přepravující hromadné náklady, které mohou být bezpečně vyvázány podél nakládacích nebo vykládacích zařízení, přičemž se bere v úvahu hloubka vody u nábřeží, maximální rozměr lodě, vybavení nábřeží pro vyvázání lodě, osazení odbíječi, bezpečný přístup a možné překážky pro provádění nakládacích a vykládacích operací.
- 2) Nakládací a vykládací zařízení terminálu musí mít řádné osvědčení a být udržované v dobrém stavu v souladu s příslušnými předpisy a normami a musí být obsluhováno pouze řádně způsobilým personálem majícím předepsaná osvědčení, je-li to třeba.
- 3) Personál terminálu musí být vycvičen ve všech způsobech bezpečné nakládky a vykládky lodí přepravujících hromadné náklady, přiměřeně svým odpovědnostem. Výcvik musí být uspořádán tak, aby zajišťoval seznámení s obvyklým nebezpečím při nakládce nebo vykládce pevných hromadných nákladů a s možnými nepříznivými důsledky, které by pro bezpečnost lodě mohlo mít nesprávné provádění nakládacích a vykládacích operací.
- 4) Personál terminálu účastnící se nakládacích a vykládacích operací musí být vybaven osobními ochrannými pomůckami, musí je užívat a musí mu být poskytnut řádný odpočinek v zájmu zamezení nehodám způsobeným únavou.

PŘÍLOHA III

INFORMACE poskytované TERMINÁLU VELITELem lodi*(podle čl. 7 odst. 1 písm. b))*

1. Předpokládaná doba příplutí lodi do přístavu, co nejdříve. Tento údaj musí podle potřeby aktualizován.
 2. Při prvním oznámení předpokládané doby příjezdu:
 - a) jméno, volací značka, identifikační číslo IMO, vlajka, rejstříkový přístav;
 - b) plán nakládky a vykládky uvádějící množství nákladu, uložení podle jícnu nákladového prostoru, pořadí nakládky nebo vykládky a množství, které má mít každé nasypání při nakládce nebo které má být vyloženo v každé fázi vykládky;
 - c) ponor při příjezdu a předpokládaný ponor při odjezdu;
 - d) doba požadovaná pro napuštění nebo vypuštění zátěže;
 - e) celková délka lodě od předního silu prvního nákladového jícnu k zadnímu silu posledního nákladového jícnu, do kterých má být náklad nakládán nebo ze kterých má být vykládán;
 - f) vzdálenost od vodorysky k prvnímu jícnu, do kterého má být náklad nakládán nebo vykládán, a vzdálenost od boku lodě k otvoru jícnu;
 - g) umístění lodních schodů;
 - h) nejvyšší bod lodi nad vodoryskou;
 - i) údaje o překládacím zařízení lodě a jeho výkonnosti, pokud je toto zařízení k dispozici;
 - j) počet a typ úvazných lan;
 - k) konkrétní požadavky jako např. na urovnávání povrchu nákladu nebo průběžné měření obsahu vody v nákladu;
 - l) podrobnosti o všech nezbytných opravách, které mohou zdržet přistavení lodi, začátek nakládky nebo vykládky, nebo mohou zdržet vyplutí lodě po dokončení nakládky nebo vykládky;
 - m) jakékoliv jiné informace týkající se lodi, které terminál požaduje.
-

PŘÍLOHA IV

POVINNOSTI VELITELE LODĚ PŘED zahájením A v průběhu nakládacích a vykládacích operací

(podle čl. 7 odst. 1 písm. d))

Před zahájením a během nakládacích a vykládacích operací musí velitel lodě zajistit, aby:

- 1) nakládku nebo vykládku nákladu a vypuštění nebo napuštění zátěžové vody řídil pověřený lodní důstojník;
- 2) uložení nákladu a zátěžové vody bylo kontrolováno po celou dobu nakládky nebo vykládky s cílem zajistit, aby lodní konstrukce nebyla nadměrně namáhána;
- 3) loď byla udržována v poloze bez náklonu nebo byl úhel náklonu udržován co nejmenší, je-li náklon z provozních důvodů požadován;
- 4) loď byla bezpečně uvázána s ohledem na místní podmínky a prognózy počasí;
- 5) na palubě zůstával k dispozici dostatečný počet důstojníků a posádky k obsluze a úpravě úvazných lan nebo k řešení provozních nebo nouzových situací s přihlédnutím k potřebě posádky na dostatečnou dobu odpočinku, aby se zabránilo únavě;
- 6) zástupce terminálu si byl vědom požadavků na urovnávání povrchu nákladu, které musí být v souladu s Kodexem pro způsob bezpečného zacházení s pevnými hromadnými náklady, vydaným IMO;
- 7) zástupce terminálu si byl vědom požadavků na soulad mezi rychlostí vypouštění nebo napouštění zátěže a rychlostí nakládky nebo vykládky, na jakékoliv odchylky od plánu vypouštění nebo napouštění zátěže nebo na jakékoliv věci, které mohou působit na nakládku nebo vykládku nákladu;
- 8) zátěžová voda byla vypouštěna rychlostí, která odpovídá schválenému plánu nakládky a neměla za následek zaplavení nábřeží nebo sousedních plavidel. Pokud není pro loď vhodné zcela vypustit zátěžovou vodu před fází urovnávání povrchu nákladu, musí velitel lodě spolu se zástupcem terminálu dohodnout, v kterou dobu a na jak dlouho může být nakládky pozastavena;
- 9) se zástupcem terminálu bylo dohodnuto, jaká opatření musí být učiněna v případě deště nebo jiné změny počasí, kdy by takové změny představovaly nebezpečí vzhledem k povaze nákladu;
- 10) během postoje lodi u nábřeží nebylo na lodi nebo v její blízkosti prováděno žádné sváření za tepla vyjma s povolením zástupce terminálu a v souladu s jakýmkoliv požadavky příslušného orgánu;
- 11) nad nakládacími a vykládacími operacemi a nad lodí byl během závěrečných fází nakládky nebo vykládky zajištěn bezprostřední dozor;
- 12) v případě, že postup nakládky nebo vykládky způsobil poškození, vytvořil nebezpečnou situaci nebo je pravděpodobné, že se tak stane, byl zástupce terminálu okamžitě varován;
- 13) byl zástupce terminálu včas vyrozuměn o zahájení závěrečného vyrovnávání lodi, a tím umožněno vyprázdnit dopravníkový systém;
- 14) vykládka nákladového prostoru na levoboku lodi probíhala současně s vykládkou stejného nákladového prostoru na pravoboku lodě tak, aby se zamezilo zkroucení konstrukce lodě;
- 15) při napouštění zátěžové vody do jednoho nebo více nákladových prostorů byl brán ohled na možnost vzniku hořlavých výparů v nákladových prostorách, a aby byla přijata předběžná opatření před tím, než je povoleno provádění jakéhokoliv tváření za tepla v blízkosti těchto nákladových prostorů nebo nad nimi.

PŘÍLOHA V

INFORMACE POSKYTOVANÉ ZÁSTUPCEM TERMINÁLU VELITELI LODI

(podle čl. 7 odst. 2 písm. a)

1. Název nábřeží, kde bude provedena nakládka nebo vykládka, a odhadovaná doba postoje a ukončení nakládky nebo vykládky ⁽¹⁾.
2. Charakteristiky zařízení terminálu pro nakládku nebo vykládku, včetně nominálního výkonu terminálu při nakládce nebo vykládce, počet nakládacích nebo vykládacích hlav, které mají být použity, stejně jako odhadovaná doba požadovaná k dokončení každého násypu nebo, v případě vykládky, odhadovaná doba pro každou fázi vykládky.
3. Specifické charakteristické znaky nábřeží nebo mola, o kterých by velitel lodě měl vědět, včetně polohy pevných nebo pohyblivých překážek, odbíječů, pacholat a zařízení k uvazování lodí.
4. Minimální hloubka podél nábřeží a na přístupových a odjezdových kanálech ⁽¹⁾.
5. Hustota vody u nábřeží.
6. Maximální vzdálenost od vodorysky k vrchní hraně krytů jícnu nebo silu podle toho, která míra je příslušná pro nakládací a vykládací operace, a nejvyšší bod na vodorysce.
7. Umístění lodních schodů, terminálových lávek a jiných přístupů.
8. Kterou stranou má být loď vyvázána u nábřeží.
9. Nejvyšší povolená rychlost při přibližování k molu a údaje o použití remorkérů, jejich typů a tažné síle.
10. Pořadí nakládky různých partií nákladů a jakákoliv další omezení, jestliže není možné nakládat náklad podle pořadí nebo volby nákladového prostoru tak, jak je to pro loď nejvhodnější.
11. Veškeré vlastnosti nákladu, který má být nakládán, které mohou představovat nebezpečí, jestliže by přišly do styku s ostatním nákladem na lodi nebo s jeho zbytky.
12. Předběžné informace o navrhovaných nakládacích a vykládacích operacích nebo změnách stávajících plánů nakládky nebo vykládky.
13. Zda je nakládací nebo vykládací zařízení terminálu stacionární nebo jakkoliv omezené ve svém pohybu.
14. Požadovaná úvazná lana.
15. Upozornění na zvláštní použití úvazných lan.
16. Veškerá omezení týkající se napouštění a vypouštění zátěže.
17. Nejvyšší ponor pro vyplutí povolený příslušným orgánem.
18. Jakákoliv jiná informace vztahující se k terminálu a požadovaná velitelem lodi.

⁽¹⁾ Informace o předpokládané době postoje a odjezdu a o minimální hloubce vody u nábřeží musí být průběžně aktualizovány a předávány veliteli lodě při obdržení dalších sdělení o předpokládané době příjezdu lodě. Informace o minimální hloubce vody na příjezdových a odjezdových kanálech musí poskytnout terminál nebo případně příslušný orgán.

PŘÍLOHA VI

POVINNOSTI ZÁSTUPCE TERMINÁLU PŘED zahájením A v průběhu nakládacích a vykládacích operací

(podle čl. 7 odst. 2 písm. d))

Před zahájením a během nakládacích a vykládacích operací musí zástupce terminálu:

- 1) poskytnout veliteli lodi jména a postupy pro komunikaci s personálem terminálu nebo agentem odesílatele, který odpovídá za nakládací nebo vykládací operace, a se kterým bude velitel loď ve spojení;
- 2) učinit veškerá předběžná opatření k zamezení poškození lodi nakládacím nebo vykládacím zařízeními a informovat velitele lodi, jestliže k poškození dojde;
- 3) zajistit, aby loď byla udržovaná v poloze bez náklonu nebo byl úhel náklonu udržován co nejmenší, je-li náklon z provozních důvodů požadován;
- 4) zajistit, aby vykládka nákladového prostoru na levoboku lodi probíhala současně s vykládkou stejného nákladového prostoru na pravoboku lodi tak, aby se zamezilo zkroucení konstrukce loď;
- 5) v případě nákladů o vysoké měrné hmotnosti, nebo jsou-li jednotlivá množství nákladu v drapáku velká, varovat velitele lodi, že se mohou vyskytnout místní velká rázová namáhání lodní konstrukce, dokud nebude tank zcela nákladem naplněn až po vrch, zejména když dochází k volnému pádu nákladu, a rovněž upozornit velitele loď, aby věnoval zvláštní péči zahájení nakládky do jednotlivých nákladových prostorů;
- 6) zajistit, aby mezi velitelem loď a zástupcem terminálu bylo dosaženo dohody ohledně všech fází a hledisek nakládacích a vykládacích operací, a aby byl velitel loď informován o každé změně dohodnuté rychlosti nakládky, jakož i o hmotnosti naloženého nákladu po dokončení každého násypu;
- 7) vést záznam o hmotnosti a rozložení naloženého nákladu nebo vyloženého nákladu a zajistit, aby hmotnost nákladů v nákladových prostorech se neodchylovala od dohodnutého plánu nakládky nebo vykládky;
- 8) zajistit, aby povrch nákladu byl při nakládce nebo vykládce urovnáván podle požadavků velitele loď;
- 9) zajistit, aby při výpočtu množství nákladu požadovaného k dosažení ponoru při odjezdu a k urovnání povrchu nákladu bylo dbáno na to, aby se při ukončení nakládky na dopravníkovém systému terminálu nenacházel žádný náklad a dopravníkový systém terminálu byl prázdný;
- 10) v případě vykládky co možno včas vyrozumět velitele loď, jakmile má být počet používaných nakládacích hlav zvýšen nebo snížen, a informovat velitele lodi, jakmile je vykládka každého nákladového prostoru považována za dokončenou;
- 11) zajistit, aby během postoje loď u nábřeží nebylo na lodi nebo v její blízkosti prováděno žádné tváření za tepla vyjma s povolením velitele loď a v souladu s jakýmkoliv požadavky příslušného orgánu.