

Το έγγραφο αυτό συνιστά βοήθημα τεκμηρίωσης και δεν δεσμεύει τα κοινοτικά όργανα

► **B** ΟΔΗΓΙΑ 2001/96/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 4ης Δεκεμβρίου 2001

σχετικά με τον καθορισμό εναρμονισμένων απαιτήσεων και διαδικασιών για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(ΕΕ L 13 της 16.1.2002, σ. 9)

Τροποποιείται από:

Επίσημη Εφημερίδα

		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
► <u>M1</u>	Οδηγία 2002/84/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Νοεμβρίου 2002	L 324	53	29.11.2002
► <u>M2</u>	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1137/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Οκτωβρίου 2008	L 311	1	21.11.2008



**ΟΔΗΓΙΑ 2001/96/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ
ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της 4ης Δεκεμβρίου 2001

σχετικά με τον καθορισμό εναρμονισμένων απαιτήσεων και διαδικασιών για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής ⁽¹⁾,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽²⁾,

Αφού ζήτησε τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 251 της συνθήκης ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Λόγω του μεγάλου αριθμού θαλάσσιων ατυχημάτων που αφορούν φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην με επακόλουθο την απώλεια ανθρώπινων ζώων, θα πρέπει να ληφθούν περαιτέρω μέτρα για να ενισχυθεί η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών.
- (2) Οι αξιολογήσεις για τις αιτίες των ατυχημάτων των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην δείχνουν ότι όταν η φόρτωση και εκφόρτωση των στέρεων φορτίων χύδην δεν διενεργείται σωστά, μπορεί να συμβάλει στην πρόκληση ζημιών στην κατασκευή των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην, είτε λόγω υπερβολικής καταπόνησης της κατασκευής του πλοίου είτε λόγω πρόκλησης μηχανικής ζημίας στα δομικά στοιχεία των κυτών φορτίου. Η προστασία των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην μπορεί να ενισχυθεί με τη θέσπιση μέτρων που στοχεύουν στη μείωση του κινδύνου ζημιών στην κατασκευή και απωλειών λόγω ακατάλληλων εργασιών φόρτωσης και εκφόρτωσης.
- (3) Σε διεθνές επίπεδο, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός («ΔΝΟ»), με μια σειρά ψηφισμάτων της Γενικής Συνέλευσης, εξέδωσε συστάσεις για την ασφάλεια των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην που αφορούν γενικά τα θέματα διασύνδεσης πλοίου/λιμένα, και ιδίως τις εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης.
- (4) Ο ΔΝΟ θέσπισε, με το ψήφισμα Α.862(20) της Γενικής Συνέλευσης, έναν Κώδικα Πρακτικής για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην («Κώδικας BLU») και κάλεσε τις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις να εφαρμόσουν τον Κώδικα αυτό, το συντομότερο δυνατό, και να ενημερώσουν τον ΔΝΟ για τις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης. Ο ΔΝΟ, με το ψήφισμα αυτό, κάλεσε περαιτέρω τις συμβαλλό-

⁽¹⁾ ΕΕ C 311 Ε της 31.10.2000, σ. 240 και ΕΕ C 180 Ε της 26.6.2001, σ. 273.

⁽²⁾ ΕΕ C 14 της 16.1.2001, σ. 37.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 13ης Φεβρουαρίου 2001 (ΕΕ C 276 της 1.10.2001, σ. 38), κοινή θέση του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2001 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 2001 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

▼B

μενες κυβερνήσεις στην επικράτεια των οποίων ευρίσκονται οι τερματικοί σταθμοί φόρτωσης και εκφόρτωσης στερεού φορτίου χύδην να θεσπίσουν νόμους ώστε να μπορεί να επιβληθεί μία σειρά βασικών αρχών απαραίτητων για την εφαρμογή του Κώδικα αυτού.

- (5) Ο αντίκτυπος των εργασιών φόρτωσης και εκφόρτωσης στην ασφάλεια των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην, λαμβάνοντας υπόψη τον παγκόσμιο χαρακτήρα του εμπορίου ξηρού φορτίου χύδην, έχει διασυννοριακές επιπτώσεις. Η ανάληψη προληπτικής δράσης όσον αφορά τη βύθιση των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην λόγω ακατάλληλων πρακτικών φόρτωσης και εκφόρτωσης, γίνεται, επομένως, καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, με την καθιέρωση εναρμονισμένων απαιτήσεων και διαδικασιών για την εφαρμογή των συστάσεων του ΔΝΟ, που ορίζει το ψήφισμα Α.862(20) της Γενικής Συνέλευσης και ο Κώδικας BLU.
- (6) Με βάση την αρχή της επικουρικότητας, που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της συνθήκης, η οδηγία είναι το ενδεδειγμένο νομοθετικό μέσο, καθώς παρέχει ένα πλαίσιο για τα κράτη μέλη που αφορά την ομοιόμορφη και υποχρεωτική εφαρμογή των απαιτήσεων και διαδικασιών για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην ενώ αφήνει στα κράτη μέλη το δικαίωμα να αποφασίσουν ποια μέσα εφαρμογής ταιριάζουν καλύτερα στο εσωτερικό τους σύστημα. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου της.
- (7) Η ασφάλεια των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην και των πληρωμάτων τους μπορεί να ενισχυθεί με μείωση των κινδύνων από ακατάλληλη φόρτωση και εκφόρτωση στους τερματικούς σταθμούς φόρτωσης και εκφόρτωσης ξηρού φορτίου χύδην. Αυτό μπορεί να εφαρμοσθεί με την καθιέρωση εναρμονισμένων διαδικασιών για τη συνεργασία και την επικοινωνία μεταξύ πλοίου και τερματικού σταθμού και με τον καθορισμό απαιτήσεων καταλληλότητας για πλοία και τερματικούς σταθμούς.
- (8) Προκειμένου να ενισχυθεί η ασφάλεια των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην και να αποτραπεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού, οι εναρμονισμένες διαδικασίες και τα κριτήρια καταλληλότητας θα πρέπει να εφαρμόζονται σε όλα τα φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην, ασχέτως της σημαίας τους, και σε όλους τους τερματικούς σταθμούς στην Κοινότητα στους οποίους προσεγγίζουν, υπό κανονικές συνθήκες, τα φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην για φόρτωση ή εκφόρτωση στερεών φορτίων χύδην.
- (9) Τα φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην που προσεγγίζουν σε τερματικούς σταθμούς για τη φόρτωση ή εκφόρτωση στερεών φορτίων χύδην θα πρέπει να είναι κατάλληλα για το σκοπό αυτό. Παρομοίως, οι τερματικοί σταθμοί θα πρέπει επίσης να είναι κατάλληλοι για την υποδοχή και τη φόρτωση ή εκφόρτωση των διερχόμενων φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην. Για τους σκοπούς αυτούς, έχουν καθοριστεί κριτήρια καταλληλότητας στον Κώδικα BLU.
- (10) Προκειμένου να ενισχυθεί η επικοινωνία και η συνεργασία με τον πλοίαρχο σε θέματα που αφορούν τη φόρτωση και την εκφόρτωση των στερεών φορτίων χύδην, οι τερματικοί σταθμοί θα πρέπει να διορίσουν έναν εκπρόσωπο τερματικού σταθμού υπεύθυνο γι' αυτούς τους χειρισμούς μέσα στον τερματικό σταθμό και να διαθέτουν στους πλοιάρχους ενημερωτικά βιβλία με τις απαιτήσεις του τερματικού σταθμού και του λιμένα. Προς τούτο, υπάρχουν διατάξεις στον Κώδικα BLU.
- (11) Η ανάπτυξη, εφαρμογή και λειτουργία ενός συστήματος διαχείρισης ποιότητας από τους τερματικούς σταθμούς θα διασφαλίσει ότι οι διαδικασίες συνεργασίας και επικοινωνίας και οι καθεαυτοί

▼B

εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης από τον τερματικό σταθμό σχεδιάζονται και εκτελούνται σύμφωνα με ένα εναρμονισμένο πλαίσιο που είναι διεθνώς αναγνωρισμένο και είναι δυνατό να ελεγχθεί. Ενόψει της διεθνούς αναγνώρισης, το σύστημα διαχείρισης της ποιότητας θα πρέπει να συνάδει με τη σειρά προτύπων ISO 9000 που θεσπίστηκε από το Διεθνή Οργανισμό Τυποποίησης. Για να δοθεί στους νέους τερματικούς σταθμούς αρκετός καιρός ώστε να επιτύχουν την οικεία πιστοποίηση, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί η δυνατότητα χορήγησης σ' αυτούς επί περιορισμένο χρονικό διάστημα προσωρινής άδειας λειτουργίας.

- (12) Για να διασφαλιστεί ότι οι εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης προετοιμάζονται προσεκτικά, συμφωνούνται και εκτελούνται με σκοπό να μη τεθεί σε κίνδυνο η ασφάλεια του πλοίου ή του πληρώματος, θα πρέπει να ορίζονται οι ευθύνες του πλοιάρχου και του εκπροσώπου του τερματικού σταθμού. Για το σκοπό αυτό, υπάρχουν σχετικές διατάξεις στη Διεθνή Σύμβαση SOLAS του 1974, για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα (Σύμβαση Solas του 1974), στο ψήφισμα A.862(20) της Γενικής Συνέλευσης του ΔΝΟ και στον Κώδικα BLU. Για τον ίδιο σκοπό, οι διαδικασίες για την προετοιμασία, τη συμφωνία και τη διενέργεια των εργασιών φόρτωσης και εκφόρτωσης μπορούν να βασίζονται στις διατάξεις των εν λόγω διεθνών μέσων.
- (13) Προκειμένου να αποτρέψει η Κοινότητα την κίνηση στους λιμένες της πλοίων που δεν τηρούν τις σχετικές προδιαγραφές, ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού θα πρέπει να γνωστοποιεί οποιαδήποτε εμφανή έλλειψη στο φορτηγό πλοίο μεταφοράς φορτίου χύδην που θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια των εργασιών φόρτωσης ή εκφόρτωσης.
- (14) Είναι απαραίτητο οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών να αποτρέπουν ή να σταματούν τις εργασίες φόρτωσης ή εκφόρτωσης, όταν έχουν σαφείς ενδείξεις ότι τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια του πλοίου ή του πληρώματος από τις εργασίες αυτές. Οι αρχές αυτές θα πρέπει επίσης να επεμβαίνουν προς όφελος της ασφάλειας σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ του πλοιάρχου και του εκπροσώπου του τερματικού σταθμού σχετικά με την εφαρμογή των διαδικασιών αυτών. Οι σχετικές με την ασφάλεια ενέργειες των αρμόδιων αρχών, θα πρέπει να μην εξαρτώνται από τα εμπορικά συμφέροντα των τερματικών σταθμών.
- (15) Είναι απαραίτητο να οριστούν διαδικασίες για να διασφαλιστεί ότι οι ζημίες που επέρχονται στο πλοίο κατά τη διάρκεια εργασιών φόρτωσης ή εκφόρτωσης αναφέρονται στους αρμόδιους φορείς, όπως οι οικείοι νηογνώμονες, και επισκευάζονται, εφόσον κρίνεται απαραίτητο. Σε περίπτωση που οι ζημίες αυτές μπορούν να επηρεάσουν αρνητικά την ασφάλεια ή την πλωσιμότητα του πλοίου, η απόφαση για την αναγκαιότητα και τον επείγοντα χαρακτήρα των επισκευών θα πρέπει να λαμβάνεται από τις αρχές ελέγχου του κράτους του λιμένα σε διαβούλευση με τις αρχές του κράτους της σημαίας. Ενόψει των ειδικών τεχνικών γνώσεων που είναι απαραίτητες για τη λήψη αυτής της απόφασης, οι εν λόγω αρχές θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να απευθύνονται σε αναγνωρισμένο οργανισμό για την επιθεώρηση των ζημιών και την παροχή συμβουλών σχετικά με την αναγκαιότητα των επισκευών.
- (16) Η επιβολή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να ενισχυθεί με αποτελεσματικές διαδικασίες παρακολούθησης και επαλήθευσης στα κράτη μέλη. Η υποβολή εκθέσεων για τα αποτελέσματα αυτής της προσπάθειας παρακολούθησης θα παρέχει αξιόλογες πληροφορίες για την αποτελεσματικότητα των εναρμονισμένων απαιτήσεων και διαδικασιών που ορίζονται στην παρούσα οδηγία.
- (17) Ο ΔΝΟ, στο ψήφισμά του A.797(19) της Γενικής Συνέλευσης, της 23ης Νοεμβρίου 1995, για την ασφάλεια των πλοίων που

▼B

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

- (18) Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή ⁽¹⁾.
- (19) Ορισμένες διατάξεις της οδηγίας θα πρέπει να μπορεί να τροποποιηθούν σύμφωνα με την εν λόγω διαδικασία, ώστε να εναρμονισθούν με τα κοινοτικά μέσα που θεσπίστηκαν, τροποποιήθηκαν ή τέθηκαν σε ισχύ μετά την ημερομηνία ενάρξεως ισχύος της παρούσας οδηγίας και για την εφαρμογή των διαδικασιών που ορίζονται σ' αυτήν, χωρίς όμως να διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής της.
- (20) Η οδηγία 89/391/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 12ης Ιουνίου 1989, σχετικά με την εφαρμογή μέτρων για την προώθηση της βελτίωσης της ασφάλειας της υγείας των εργαζομένων κατά την εργασία ⁽²⁾, και οι σχετικές ειδικές οδηγίες της, εφαρμόζονται στην εργασία που αφορά τη φόρτωση και την εκφόρτωση των φορτηγών πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Σκοπός

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

1. εναρμονισμένων απαιτήσεων καταλληλότητας για τα εν λόγω πλοία και τους τερματικούς σταθμούς και
2. εναρμονισμένων διαδικασιών για τη συνεργασία και επικοινωνία μεταξύ των εν λόγω πλοίων και των τερματικών σταθμών.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται:

1. σε όλα τα φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην, ανεξαρτήτως σημαίας, τα οποία προσεγγίζουν σε τερματικό σταθμό για τη φόρτωση ή εκφόρτωση των στερεών φορτίων χύδην που μεταφέρουν και
2. σε όλους τους τερματικούς σταθμούς στα κράτη μέλη της Κοινότητας, τους οποίους επισκέπτονται τα φορτηγά πλοία μεταφοράς φορ-

⁽¹⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

⁽²⁾ ΕΕ L 183 της 29.6.1989, σ. 1.

▼B

τίου χύδην που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του κανονισμού VI/7 της σύμβασης SOLAS (1974), η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στις εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούνται μόνον κατ' εξαίρεση για φόρτωση και εκφόρτωση ξηρού φορτίου χύδην προς ή από φορηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην, και δεν εφαρμόζεται σε περιπτώσεις όπου η φόρτωση ή εκφόρτωση πραγματοποιείται μόνο με τον εξοπλισμό του φορηγού πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

1. «διεθνείς συμβάσεις»: οι συμβάσεις που ισχύουν στις 4 Δεκεμβρίου 2001, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 της οδηγίας 95/21/EK του Συμβουλίου ⁽¹⁾.
2. «Σύμβαση SOLAS του 1974»: η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα, καθώς και τα πρωτόκολλα και οι τροποποιήσεις, ► **M1** στην ενημερωμένη έκδοση ◄.
3. «Κώδικας BLU»: ο Κώδικας Πρακτικής για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των φορηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην, όπως περιέχεται στο παράρτημα του ψηφίσματος A.862 (20) της Γενικής Συνέλευσης του IMO, της 27ης Νοεμβρίου 1997, όπως ισχύει στις 4 Δεκεμβρίου 2001.
4. «φορηγό πλοίο μεταφοράς φορτίου χύδην»: όπως ορίζεται στον κανονισμό IX/1.6 της Σύμβασης SOLAS του 1974 και ερμηνεύεται στο ψήφισμα 6 της διάσκεψης SOLAS του 1997, δηλαδή:
 - ένα πλοίο κατασκευασμένο με ένα κατάστρωμα, άνω και κάτω πλευρικές δεξαμενές στους χώρους φορτίου και με σκοπό πρωτίστως τη μεταφορά ξηρού φορτίου χύδην, ή
 - φορηγό μεταφοράς μεταλλεύματος, δηλαδή ένα πλοίο με ένα κατάστρωμα, δύο διαμήκη διαφράγματα και διπύθμενο σε όλο το χώρο φορτίου με σκοπό τη μεταφορά φορτίων μεταλλεύματος μόνο στα κεντρικά κύτη, ή
 - ένα φορηγό συνδυασμένων φορτίων, όπως ορίζεται στον κανονισμό II-2/3.27 της Σύμβασης SOLAS του 1974.
5. «ξηρό φορτίο χύδην» ή «στερεό φορτίο χύδην»: το στερεό φορτίο χύδην, όπως ορίζεται στον κανονισμό XII/1.4 της Σύμβασης SOLAS του 1974, εξαιρουμένων των σιτηρών.
6. «σιτηρά»: τα σιτηρά όπως ορίζονται στον κανονισμό VI/8.2 της Σύμβασης SOLAS του 1974.
7. «τερματικός σταθμός»: οποιαδήποτε σταθερή, πλωτή ή κινούμενη εγκατάσταση εξοπλισμένη και χρησιμοποιούμενη για τη φόρτωση ή εκφόρτωση ξηρού φορτίου χύδην σε ή από φορηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην.
8. «φορέας εκμετάλλευσης τερματικού σταθμού»: ο ιδιοκτήτης τερματικού σταθμού ή οποιοσδήποτε οργανισμός ή άτομο στο οποίο ο ιδιοκτήτης του σταθμού έχει μεταβιβάσει την ευθύνη των εργασιών φόρτωσης ή εκφόρτωσης που λαμβάνουν χώρα στον τερματικό

⁽¹⁾ Οδηγία 95/21/EK του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, σχετικά με την εφαρμογή από τα πλοία που καταπλέουν στους λιμένες της Κοινότητας και κινούνται στα ύδατα της δικαιοδοσίας των κρατών μελών, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου (έλεγχος του κράτους του λιμένα) (EE L 157 της 7.7.1995, σ. 1): οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 1999/97/EK της Επιτροπής (EE L 331 της 23.12.1999, σ. 67).

▼B

σταθμό για συγκεκριμένο φορτηγό πλοίο μεταφοράς φορτίου χύδην·

9. «εκπρόσωπος τερματικού σταθμού»: οποιοδήποτε άτομο που διορίζεται από το φορέα εκμετάλλευσης του τερματικού σταθμού, το οποίο έχει τη συνολική ευθύνη και την εξουσία να ελέγχει την προετοιμασία, τη διεξαγωγή και την περάτωση της φόρτωσης ή εκφόρτωσης που εκτελούνται από τον τερματικό σταθμό σε ένα συγκεκριμένο φορτηγό πλοίο μεταφοράς φορτίου χύδην·
10. «πλοίαρχος»: το πρόσωπο που έχει υπό τη διακυβέρνησή του ένα φορτηγό πλοίο μεταφοράς φορτίου χύδην, ή ένας αξιωματικός στο πλοίο που ορίζεται από τον πλοίαρχο ως υπεύθυνος για τις εργασίες φόρτωσης ή εκφόρτωσης·
11. «αναγνωρισμένος οργανισμός»: ο οργανισμός που αναγνωρίζεται σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 94/57/EK του Συμβουλίου ⁽¹⁾·
12. «αρχή του κράτους της σημαίας»: οι αρμόδιες αρχές του κράτους του οποίου τη σημαία έχει δικαίωμα να φέρει το φορτηγό πλοίο μεταφοράς φορτίου χύδην·
13. «αρχή ελέγχου του κράτους του λιμένα»: η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους η οποία έχει εξουσιοδοτηθεί να εφαρμόζει τις διατάξεις περί ελέγχου της οδηγίας 95/21/EK·
14. «αρμόδια αρχή»: η εθνική, περιφερειακή ή τοπική δημόσια αρχή στο κράτος μέλος που έχει την εξουσία από την εθνική νομοθεσία να εφαρμόζει και να επιβάλλει τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας·
15. «πληροφορίες φορτίου»: οι πληροφορίες για το φορτίο που απαιτεί ο κανονισμός VI/2 της Σύμβασης SOLAS του 1974·
16. «σχέδιο φόρτωσης ή εκφόρτωσης»: το σχέδιο όπως αναφέρεται στον κανονισμό VI/7.3 του Κώδικα της Σύμβασης SOLAS του 1974 και με τη μορφή που περιέχεται στο προσάρτημα 2 του Κώδικα BLU·
17. «κατάλογος ελέγχου ασφάλειας πλοίου/λιμένα»: ο κατάλογος ελέγχου ασφάλειας πλοίου/ξηράς, όπως αναφέρεται στο τμήμα 4 του Κώδικα BLU και με τη μορφή που περιέχεται στο προσάρτημα 3 του Κώδικα BLU·
18. «δήλωση πυκνότητας στερεού φορτίου χύδην»: οι πληροφορίες για την πυκνότητα του φορτίου που παρέχονται σύμφωνα με τον κανονισμό XII/10 της Σύμβασης SOLAS του 1974.

Άρθρο 4

Απαιτήσεις επιχειρησιακής καταλληλότητας των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην

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

⁽¹⁾ Οδηγία 94/57/EK του Συμβουλίου, της 22ας Νοεμβρίου 1994, σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών (ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 20)· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 97/58/EK της Επιτροπής (ΕΕ L 274 της 7.10.1997, σ. 8).



Άρθρο 5

Απαιτήσεις καταλληλότητας των τερματικών σταθμών

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι φορείς εκμετάλλευσης των τερματικών σταθμών εξασφαλίζουν τα εξής, όσον αφορά τους τερματικούς σταθμούς για τους οποίους αναλαμβάνουν, δυνάμει της παρούσας οδηγίας, ευθύνες:

1. οι τερματικοί σταθμοί πληρούν τις διατάξεις του παραρτήματος II·
2. έχει διοριστεί εκπρόσωπος ή εκπρόσωποι του τερματικού σταθμού·
3. έχουν συνταχθεί ενημερωτικά βιβλία που περιέχουν τις απαιτήσεις του τερματικού σταθμού και των αρμόδιων αρχών, καθώς και τις πληροφορίες για το λιμένα και τον τερματικό σταθμό, όπως απαριθμούνται στο προσάρτημα 1 παράγραφος 1.2 του Κώδικα BLU, και τα βιβλία αυτά διατίθενται στους πλοιάρχους των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην που προσεγγίζουν σε τερματικό σταθμό για τη φόρτωση ή εκφόρτωση των στερεών φορτίων χύδην· και
4. έχει αναπτυχθεί, εφαρμοστεί και διατηρείται σύστημα διαχείρισης της ποιότητας. Αυτό το σύστημα διαχείρισης ποιότητας είναι πιστοποιημένο σύμφωνα με τα πρότυπα ISO 9001:2000 ή άλλο ισοδύναμο πρότυπο το οποίο τουλάχιστον πληροί όλες τις πτυχές του ISO 9001:2000, και το οποίο ελέγχεται σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του ISO 10011:1991 ή με ισοδύναμο πρότυπο που πληροί όλες τις πτυχές του ISO 10011:1991. Η οδηγία 98/34/EK ⁽¹⁾ τηρείται όσον αφορά τα εν λόγω ισοδύναμα πρότυπα.

Χορηγείται τριετής μεταβατική περίοδος από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας με σκοπό τη συγκρότηση του συστήματος διαχείρισης της ποιότητας και ένα επιπρόσθετο έτος με σκοπό την επίτευξη του συστήματος πιστοποίησης.

Άρθρο 6

Προσωρινή άδεια λειτουργίας

Κατά παρέκκλιση από τις απαιτήσεις του άρθρου 5 παράγραφος 4, για τους νεοσύστατους τερματικούς σταθμούς, η αρμόδια αρχή μπορεί να χορηγεί προσωρινή άδεια λειτουργίας, με ισχύ δώδεκα το πολύ μηνών. Ο τερματικός σταθμός πρέπει όμως να καταδεικνύει το σχέδιό του για την εφαρμογή συστήματος διαχείρισης της ποιότητας σύμφωνα με το πρότυπο ISO 9001:2000 ή με άλλο ισοδύναμο πρότυπο, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 4.

Άρθρο 7

Ευθύνες των πλοιάρχων και των εκπροσώπων των τερματικών σταθμών

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

1. Ευθύνες του πλοιάρχου:
 - α) ο πλοίαρχος είναι υπεύθυνος σε κάθε περίπτωση για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση του φορτηγού πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην υπό τις διαταγές του·

⁽¹⁾ Οδηγία 98/34/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και προδιαγραφών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (ΕΕ L 204 της 21.07.1998, σ. 37)· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 98/48/EK (ΕΕ L 217 της 5.8.1998, σ. 18).

▼B

- β) ο πλοίαρχος παρέχει τις πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα III στον τερματικό σταθμό πολύ πριν από τον προβλεπόμενο χρόνο άφιξης του πλοίου στον τερματικό σταθμό·
- γ) πριν από τη φόρτωση οποιουδήποτε στερεού φορτίου χύδην, ο πλοίαρχος διασφαλίζει ότι έχει λάβει τις πληροφορίες φορτίου που απαιτούνται από τον κανονισμό VI/2.2 της Σύμβασης SOLAS του 1974 και, όπου απαιτείται, μία δήλωση πυκνότητας του στερεού φορτίου χύδην. Οι πληροφορίες αυτές αναφέρονται σε ένα έντυπο δήλωσης φορτίου, όπως ορίζεται στο προσάρτημα 5 του Κώδικα BLU·
- δ) πριν από την έναρξη και κατά τη διάρκεια της φόρτωσης ή εκφόρτωσης, ο πλοίαρχος εκτελεί τα καθήκοντα που απαριθμούνται στο παράρτημα IV.

2. Ευθύνες του εκπροσώπου του τερματικού σταθμού:

- α) με την παραλαβή της αρχικής κοινοποίησης για τον προβλεπόμενο χρόνο άφιξης του πλοίου, ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού παρέχει στον πλοίαρχο τις πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα V·
- β) ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού μεριμνά ώστε ο πλοίαρχος να έχει ενημερωθεί το συντομότερο δυνατό σχετικά με τις πληροφορίες που περιέχονται στο έντυπο δήλωσης φορτίου·
- γ) ο εκπρόσωπος κοινοποιεί χωρίς καθυστέρηση στον πλοίαρχο και στις αρχές ελέγχου του κράτους του λιμένα τις εμφανείς ελλείψεις τις οποίες έχει σημειώσει επί του πλοίου και που θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφαλή φόρτωση ή εκφόρτωση των στερεών φορτίων χύδην·
- δ) πριν από την έναρξη και κατά τη διάρκεια της φόρτωσης ή εκφόρτωσης, ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού εκτελεί τα καθήκοντα που απαριθμούνται στο παράρτημα VI.

Άρθρο 8

Διαδικασίες μεταξύ φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην και τερματικών σταθμών

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

1. Πριν φορτωθούν ή εκφορτωθούν τα στερεά φορτία χύδην, ο πλοίαρχος συμφωνεί με τον εκπρόσωπο του τερματικού σταθμού για το σχέδιο φόρτωσης ή εκφόρτωσης σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού VI/7.3 της Σύμβασης SOLAS του 1974. Το σχέδιο φόρτωσης ή εκφόρτωσης εκπονείται με τη μορφή που ορίζεται στο προσάρτημα 2 του Κώδικα BLU, περιέχει τον αριθμό ΔΝΟ του αντίστοιχου φορτηγού πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην και ο πλοίαρχος και ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού επιβεβαιώνουν τη συμφωνία τους για το σχέδιο υπογράφοντάς το.

Οποιαδήποτε αλλαγή στο σχέδιο, η οποία κατά τη γνώμη του ενός ή του άλλου μέρους ενδέχεται να επηρεάσει την ασφάλεια του σκάφους ή του πληρώματος, προετοιμάζεται, γίνεται αποδεκτή και συμφωνείται από τα δύο μέρη με τη μορφή αναθεωρημένου σχεδίου.

Το συμφωνημένο σχέδιο φόρτωσης ή εκφόρτωσης και οποιεσδήποτε μεταγενέστερες συμφωνημένες αναθεωρήσεις φυλάσσονται από το πλοίο και τον εκπρόσωπο του τερματικού σταθμού για έξι μήνες για τους σκοπούς τυχόν αναγκαίας επαλήθευσης από τις αρμόδιες αρχές.

2. Πριν από την έναρξη της φόρτωσης ή εκφόρτωσης, συμπληρώνεται κατάλογος ελέγχου ασφάλειας πλοίου/ξηράς και υπογράφεται από κοινού από τον πλοίαρχο και τον εκπρόσωπο του τερματικού σταθμού.

▼B

μού σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του προσαρτήματος 4 του Κώδικα BLU.

3. Τηρείται ανά πάσα στιγμή αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ του πλοίου και του τερματικού σταθμού, ικανή να ανταποκρίνεται σε αιτήματα για πληροφόρηση σχετικά με τη διαδικασία φόρτωσης ή εκφόρτωσης και να διασφαλίζει την έγκαιρη συμμόρφωση σε περίπτωση που ο πλοίαρχος ή ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού διατάξει αναστολή των εργασιών φόρτωσης ή εκφόρτωσης.
4. Ο πλοίαρχος και ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού εκτελούν τις εργασίες φόρτωσης ή εκφόρτωσης σύμφωνα με το συμφωνημένο σχέδιο. Ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού ευθύνεται για τη φόρτωση ή την εκφόρτωση του στερεού φορτίου χύδην όσον αφορά τη σειρά των κυτών, την ποσότητα και το ρυθμό φόρτωσης ή εκφόρτωσης που δηλώνεται στο σχέδιο. Δεν παρεκκλίνει από το συμφωνημένο σχέδιο φόρτωσης ή εκφόρτωσης, εκτός εάν προηγηθούν διαβουλεύσεις και γραπτή συμφωνία με τον πλοίαρχο.
5. Με την ολοκλήρωση της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης, ο πλοίαρχος και ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού συμφωνούν γραπτώς ότι η φόρτωση ή η εκφόρτωση πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με το σχέδιο φόρτωσης ή εκφόρτωσης, συμπεριλαμβανομένων οποιωνδήποτε συμφωνημένων αλλαγών. Στην περίπτωση της εκφόρτωσης, η συμφωνία περιλαμβάνει επίσης στοιχεία σχετικά με την εκκένωση και τον καθαρισμό των κυτών φορτίου σύμφωνα με τις απαιτήσεις του πλοίαρχου, καθώς και στοιχεία για οποιαδήποτε ζημία υπέστη το πλοίο και τις επισκευές που τυχόν έγιναν.

*Άρθρο 9***Ο ρόλος των αρμόδιων αρχών**

1. Με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του πλοίαρχου που προβλέπονται στον κανονισμό VI/7.7 της Σύμβασης SOLAS του 1974, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι αρμόδιες αρχές τους αποτρέπουν ή σταματούν τη φόρτωση ή την εκφόρτωση των στερεών φορτίων χύδην εφόσον έχουν σαφείς ενδείξεις ότι τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια του πλοίου ή του πληρώματος λόγω των εργασιών αυτών.
2. Σε περίπτωση που η αρμόδια αρχή πληροφορηθεί περί διαφωνίας μεταξύ πλοίαρχου και εκπροσώπου του τερματικού σταθμού για την εφαρμογή των διαδικασιών που προβλέπονται στο άρθρο 8, η αρμόδια αρχή παρεμβαίνει, σε όσες περιπτώσεις αυτό απαιτείται, προς όφελος της ασφάλειας ή/και του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

*Άρθρο 10***Αποκατάσταση ζημιών που συνέβησαν κατά τη φόρτωση ή την εκφόρτωση**

1. Αν προκληθεί ζημία στην κατασκευή ή τον εξοπλισμό του πλοίου κατά τη φόρτωση ή την εκφόρτωση, αναφέρεται στον πλοίαρχο από τον εκπρόσωπο τερματικού σταθμού και, αν είναι απαραίτητο, αποκαθίσταται.
2. Αν η ζημία θέτει σε κίνδυνο την ακεραιότητα της κατασκευής ή τη στεγανότητα του σκάφους, ή τα ουσιώδη μηχανικά συστήματα του πλοίου, η αρχή του κράτους της σημαίας ή ένας οργανισμός αναγνωρισμένος από αυτήν, ο οποίος ενεργεί για λογαριασμό της, και η αρχή ελέγχου του κράτους του λιμένα ενημερώνονται από τον εκπρόσωπο του τερματικού σταθμού και/ή τον πλοίαρχο. Η απόφαση για το κατά πόσον απαιτείται άμεση επισκευή ή μπορεί να αναβληθεί, λαμβάνεται από την αρχή ελέγχου του κράτους του λιμένα αφού ληφθεί υπόψη η γνώμη, εάν υπάρχει, της αρχής του κράτους της σημαίας ή του αναγνωρισμένου από αυτή οργανισμού, που ενεργεί για λογαριασμό της, καθώς και του πλοίαρχου. Αν κριθεί αναγκαία η άμεση επισκευή, πραγ-

▼B

ματοποιείται κατά τρόπο ικανοποιητικό για τον πλοίαρχο και την αρμόδια αρχή προτού αποπλεύσει το πλοίο.

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

4. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται με την επιφύλαξη της οδηγίας 95/21/ΕΚ.

*Άρθρο 11***Παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων**

1. Τα κράτη μέλη παρακολουθούν τακτικά τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του άρθρου 5 παράγραφος 1, του άρθρου 7 παράγραφος 2 και του άρθρου 8 από τους τερματικούς σταθμούς. Η διαδικασία παρακολούθησης περιλαμβάνει τη διενέργεια αιφνιδιαστικών επιθεωρήσεων κατά τις εργασίες φόρτωσης ή εκφόρτωσης.

Επιπροσθέτως, τα κράτη μέλη εξακριβώνουν ότι οι τερματικοί σταθμοί συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του άρθρου 5 παράγραφος 4 στο τέλος της περιόδου η οποία προβλέπεται στο εν λόγω άρθρο και, για τους νεοσύστατους τερματικούς σταθμούς, στο τέλος της περιόδου η οποία προβλέπεται στο άρθρο 6.

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

*Άρθρο 12***Αξιολόγηση**

Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση αξιολόγησης της λειτουργίας του συστήματος δυνάμει της παρούσας οδηγίας προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, με βάση τις εκθέσεις των κρατών μελών που προβλέπονται στο άρθρο 11 παράγραφος 2. Στην έκθεση εκτιμάται επίσης κατά πόσον είναι απαραίτητη η συνέχιση της υποβολής εκθέσεων των κρατών μελών, που προβλέπονται στο άρθρο 11 παράγραφος 2.

*Άρθρο 13***Κοινοποίηση στον ΔΝΟ**

Η Προεδρία του Συμβουλίου, ενεργώντας εξ ονόματος των κρατών μελών, και η Επιτροπή ενημερώνουν από κοινού τον ΔΝΟ για την έκδοση της παρούσας οδηγίας, αναφερόμενοι στην παράγραφο 1.7 του παραρτήματος του ψηφίσματος Α.797(19) του ΔΝΟ.

▼M2*Άρθρο 14***Διαδικασία επιτροπής**

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ασφαλείας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS), η οποία έχει συσταθεί με το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (¹).

(¹) ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1.

▼M2

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4, και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

▼B*Άρθρο 15***Διαδικασία τροποποίησης****▼M2**

1. Οι ορισμοί στο άρθρο 3, σημεία 1 έως 6 και 15 έως 18, οι αναφορές σε διεθνείς συμβάσεις και κώδικες και στα ψηφίσματα και εγκυκλίους του ΔΝΟ, οι αναφορές σε πρότυπα ISO και σε κοινοτικές πράξεις, καθώς και τα παραρτήματά τους, μπορούν να τροποποιούνται προκειμένου να ευθυγραμμίζονται με τις διεθνείς και κοινοτικές πράξεις που θεσπίζονται, τροποποιούνται ή τίθενται σε ισχύ μετά την έκδοση της παρούσας οδηγίας, υπό την προϋπόθεση ότι δεν διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής της. Τα μέτρα αυτά, τα οποία έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 14 παράγραφος 2.

2. Η Επιτροπή μπορεί να τροποποιεί το άρθρο 8 και τα παραρτήματα για την εφαρμογή των διαδικασιών που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία, και μπορεί να τροποποιεί ή καταργεί τις υποχρεώσεις για την υποβολή εκθέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 2 και στο άρθρο 12, υπό την προϋπόθεση ότι οι διατάξεις αυτές δεν διευρύνουν το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας. Τα μέτρα αυτά, τα οποία έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 14 παράγραφος 2.

▼M1

3. Οι τροποποιήσεις των διεθνών νομοθετημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 3 μπορούν να αποκλειστούν από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού ΕΚ αριθ. 2099/2002.

▼B*Άρθρο 16***Κυρώσεις**

Τα κράτη μέλη καθορίζουν το σύστημα των κυρώσεων που επιβάλλονται στις παραβιάσεις των εθνικών διατάξεων που έχουν θεσπιστεί σε εκτέλεση της παρούσας οδηγίας και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο για να εξασφαλιστεί η εφαρμογή τους. Οι εν λόγω κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές.

*Άρθρο 17***Ενσωμάτωση και εφαρμογή**

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία πριν από τις 5 Αυγούστου 2003. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις εν λόγω διατάξεις από την 1η Μαρτίου 2004.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

▼B

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

*Άρθρο 18***Έναρξη ισχύος**

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

*Άρθρο 19***Αποδέκτες**

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

**ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ
ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΧΥΔΗΝ ΓΙΑ ΤΗ
ΦΟΡΤΩΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΣΤΕΡΕΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΧΥΔΗΝ**

(όπως αναφέρεται στο άρθρο 4)

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

1. Πρέπει να είναι εφοδιασμένα με κύτη φορτίου και καλύμματα στομίου κύτους κατάλληλων μεγέθους και σχεδίου, ώστε να διασφαλίζεται η ομαλή φόρτωση, ορθή στοιβάση, ορθή διεύθυνση του φορτίου και εκφόρτωση του στερεού φορτίου χύδην.
2. Πρέπει να φέρουν αριθμούς αναγνώρισης στο στόμιο του κύτους φορτίου σύμφωνα με το σχέδιο φόρτωσης ή εκφόρτωσης. Η θέση, το μέγεθος και το χρώμα των αριθμών αυτών ότι είναι σαφώς ορατά και αναγνωρίσιμα από το χειριστή του εξοπλισμού φόρτωσης ή εκφόρτωσης του τερματικού σταθμού.
3. Τα καλύμματα στομίου του κύτους φορτίου, τα συστήματα λειτουργίας των στομιών κύτους και τα εξαρτήματα ασφαλείας είναι σε καλή λειτουργική κατάσταση και χρησιμοποιούνται μόνο για το σκοπό που προβλέπεται να χρησιμοποιούνται.
4. Οι φανοί ένδειξης κλίσης του πλοίου, αν υπάρχουν, ελέγχονται πριν από τη φόρτωση ή την εκφόρτωση και βεβαιώνεται η καλή λειτουργία τους.
5. Αν απαιτείται εγκεκριμένο όργανο φόρτωσης στο πλοίο, το όργανο αυτό ότι είναι πιστοποιημένο και λειτουργικό ώστε να διενεργεί υπολογισμούς κατάπληξης κατά τη φόρτωση ή εκφόρτωση.
6. Οι μηχανές πρόωσης και οι βοηθητικές μηχανές είναι σε καλή λειτουργική κατάσταση.
7. Ο εξοπλισμός του καταστρώματος που αφορά τις εργασίες πρόσδεσης και ελλιμενισμού λειτουργεί και είναι σε καλή κατάσταση.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

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

(όπως αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 1)

1. Οι τερματικοί σταθμοί δέχονται για φόρτωση ή εκφόρτωση στερεών φορτίων χύδην μόνο φορητά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην που μπορούν να αγκυροβολήσουν με ασφάλεια στις εγκαταστάσεις φόρτωσης ή εκφόρτωσης, λαμβάνοντας υπόψη το βάθος της θέσης παραβολής, το μέγιστο μέγεθος του πλοίου, τις ρυθμίσεις πρόσδεσης, το περίζωμα, την ασφαλή πρόσβαση και τα πιθανά εμπόδια κατά τις εργασίες φόρτωσης ή εκφόρτωσης.
2. Ο εξοπλισμός φόρτωσης και εκφόρτωσης στον τερματικό σταθμό είναι κατάλληλα πιστοποιημένος και σε καλή κατάσταση σύμφωνα με τους σχετικούς κανονισμούς και τα πρότυπα, τον χειρίζεται δε μόνον επαρκώς εξειδικευμένο και, αν είναι απαραίτητο, πιστοποιημένο προσωπικό.
3. Το προσωπικό του τερματικού σταθμού εκπαιδεύεται σε όλες τις πτυχές της ασφαλούς φόρτωσης και εκφόρτωσης φορητών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην, ανάλογα με τις αρμοδιότητές του. Η κατάρτιση αποβλέπει στην εξοικείωση με τους γενικούς κινδύνους κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση στερεών φορτίων χύδην και τις συνέπειες που μπορούν να έχουν οι εσφαλμένες εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης στην ασφάλεια του πλοίου.
4. Το προσωπικό τερματικού σταθμού που απασχολείται στις εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης διαθέτει και χρησιμοποιεί μέσα ατομικής προστασίας και αναπαύεται επαρκώς ώστε να αποτρέπονται ατυχήματα λόγω κόπωσης.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟ ΣΤΑΘΜΟ
ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟ

[όπως αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο β)]

1. Ο προβλεπόμενος χρόνος άφιξης του πλοίου έξω από τον λιμένα, το συντομότερο δυνατό. Η πληροφορία αυτή επικαιροποιείται, οσάκις ενδείκνυνται.
2. Πληροφορία κατά τον αρχικό χρόνο άφιξης:
 - α) όνομα, σήμα κλήσης, αριθμός IMO, νηολόγιο, λιμένας νηολογίου·
 - β) σχέδιο φόρτωσης ή εκφόρτωσης, δήλωση ποσότητας φορτίου, στοιβασία από τα στόμια κύτους, σειρά φόρτωσης ή εκφόρτωσης και ποσότητα που πρόκειται να φορτωθεί ανά κίνηση ή να εκφορτωθεί σε κάθε στάδιο της εκφόρτωσης·
 - γ) βύθισμα άφιξης και προτεινόμενο βύθισμα απόπλου·
 - δ) χρόνος που απαιτείται για τον ερματισμό και τον αφερματισμό·
 - ε) συνολικό μήκος πλοίου, πλάτος και μήκος του χώρου φόρτωσης από το πρωραίο τοίχωμα στομίου του ακραίου πρωραίου στομίου κύτους μέχρι το πρυμναίο τοίχωμα στομίου του ακραίου πρυμναίου στομίου κύτους στο οποίο πρόκειται να φορτωθεί το φορτίο ή από το οποίο πρόκειται να εκφορτωθεί το φορτίο·
 - στ) απόσταση από την ίσαλο γραμμή μέχρι το πρώτο στόμιο κύτους που πρόκειται να φορτωθεί ή να εκφορτωθεί και απόσταση από την πλευρά του πλοίου μέχρι το άνοιγμα του στομίου κύτους·
 - ζ) θέση της κύριας κλίμακας του πλοίου·
 - η) βύθισμα πλοίου·
 - θ) λεπτομέρειες και δυνατότητες της συσκευής χειρισμού του φορτίου του πλοίου, αν υπάρχει·
 - ι) αριθμός και είδος των σκοινιών πρόσδεσης·
 - ια) ειδικά αιτήματα, όπως τα σχετικά με ειδικούς χειρισμούς διευθέτησης του φορτίου ή με τη συνεχή μέτρηση της περιεκτικότητας ύδατος του φορτίου·
 - ιβ) λεπτομέρειες οποιωνδήποτε απαραίτητων επισκευών που μπορεί να καθυστερήσουν τον ελλιμενισμό, την έναρξη της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης ή τον απόπλου του πλοίου με την ολοκλήρωση της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης·
 - ιγ) οποιαδήποτε άλλη πληροφορία σχετικά με το πλοίο την οποία ζητεί ο τερματικός σταθμός.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ Ή ΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ

[όπως αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο δ)]

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

1. η φόρτωση ή η εκφόρτωση φορτίου και η εκροή ή η εισροή θαλασσέρματος ελέγχονται από τον υπεύθυνο αξιωματικό του πλοίου·
2. η διάταξη του φορτίου και ο όγκος του θαλασσέρματος παρακολουθούνται σε όλη τη διαδικασία φόρτωσης ή εκφόρτωσης για να εξασφαλιστεί ότι η κατασκευή του πλοίου δεν καταπονείται υπερβολικά·
3. το πλοίο διατηρείται ισοβύθιστο, αν δε απαιτείται να λάβει κάποια κλίση για λειτουργικούς λόγους, αυτή είναι η μικρότερη δυνατή·
4. το πλοίο παραμένει προσδεμένο με ασφάλεια, λαμβανομένων υπόψη των τοπικών καιρικών συνθηκών και προβλέψεων·
5. επαρκής αριθμός αξιωματικών και μελών του πληρώματος παραμένει στο πλοίο για τον έλεγχο των σκονινιών πρόσδεσης ή για οποιαδήποτε συνήθη ή έκτακτη κατάσταση, λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης του πληρώματος για επαρκή χρόνο ανάπαυσης ώστε να αποφεύγεται η κόπωση·
6. ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού ενημερώνεται για τις απαιτήσεις διευθέτησης φορτίου, οι οποίες πρέπει να είναι σύμφωνες με τις διαδικασίες του Κώδικα του ΔΝΟ για την ασφάλεια του στερεού φορτίου χύδην·
7. ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού ενημερώνεται για τις απαιτήσεις εναρμόνισης μεταξύ των ρυθμών ερματισμού ή αφερματισμού και φόρτωσης ή εκφόρτωσης του φορτίου του πλοίου του και για οποιαδήποτε απόκλιση από το σχέδιο ερματισμού ή αφερματισμού ή για οποιοδήποτε άλλο θέμα που μπορεί να επηρεάσει τη φόρτωση ή την εκφόρτωση φορτίου·
8. το θαλάσσερμα εκχύνεται σε ρυθμούς που συμβαδίζουν με το συμφωνημένο σχέδιο φόρτωσης και δεν καταλήγει σε κατάκλυση της αποβάθρας ή γειτονικού σκάφους. Όπου δεν είναι πρακτικό για το πλοίο να εκχύσει τελείως το θαλάσσερμα πριν το στάδιο διευθέτησης του φορτίου, ο πλοίαρχος συμφωνεί με τον εκπρόσωπο του τερματικού σταθμού για τα χρονικά διαστήματα που μπορεί να απαιτηθεί αναστολή της φόρτωσης και για τη διάρκεια των σχετικών αναστολών·
9. υπάρχει συμφωνία με τον εκπρόσωπο του τερματικού σταθμού σχετικά με τις δράσεις που πρόκειται να αναληφθούν σε περίπτωση βροχής ή άλλης αλλαγής του καιρού, όταν η φύση του φορτίου δημιουργεί κίνδυνο σε περίπτωση τέτοιας αλλαγής·
10. καμία εργασία εν θερμώ δεν διενεργείται στο πλοίο ή κοντά σε αυτό ενώ το πλοίο βρίσκεται στη θέση παραβολής, εκτός αν υπάρχει άδεια από τον εκπρόσωπο του τερματικού λιμένα και σύμφωνα με τις απαιτήσεις των αρμόδιων αρχών·
11. υφίσταται στενή επίβλεψη της εργασίας φόρτωσης ή εκφόρτωσης και του πλοίου κατά τα τελικά στάδια της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης·
12. ο εκπρόσωπος τερματικού σταθμού ενημερώνεται αμέσως αν η διαδικασία φόρτωσης ή εκφόρτωσης προκάλεσε ζημία, δημιούργησε επικίνδυνη κατάσταση ή είναι πιθανό να προκαλέσει κάτι τέτοιο·
13. ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού ενημερώνεται όταν πρέπει να ξεκινήσει η τελική διευθέτηση του φορτίου, προκειμένου να θέσει σε λειτουργία το σύστημα μεταφοράς με ιμάντα·
14. η εκφόρτωση του κύτους διεξάγεται ισομερώς μεταξύ της αριστερής και της δεξιάς πλευράς του πλοίου ώστε να αποτρέπεται η στρέβλωση της κατασκευής του πλοίου·
15. κατά τον ερματισμό ενός ή περισσότερων κυτών, λαμβάνεται υπόψη η πιθανότητα διαφυγής εύφλεκτων αναθυμιάσεων από τα κύτη και λαμβάνονται μέτρα προστασίας πριν επιτραπεί οποιαδήποτε εργασία εν θερμώ κοντά ή πάνω από αυτά τα κύτη.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟ
ΣΤΑΘΜΟ ΣΤΟΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟ

[όπως αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχείο α)]

1. Η θέση παραβολής όπου θα πραγματοποιηθεί η φόρτωση ή η εκφόρτωση και ο προβλεπόμενος χρόνος για την παραβολή και την ολοκλήρωση της φόρτωσης ή εκφόρτωσης ⁽¹⁾.
2. Χαρακτηριστικά του εξοπλισμού φόρτωσης ή εκφόρτωσης, συμπεριλαμβανομένου του ονομαστικού ρυθμού φόρτωσης ή εκφόρτωσης του τερματικού σταθμού και του αριθμού των κεφαλών φόρτωσης ή εκφόρτωσης που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν, καθώς και του προβλεπόμενου χρόνου που απαιτείται για κάθε κίνηση φόρτωσης ή, στην περίπτωση της εκφόρτωσης, του προβλεπόμενου χρόνου που απαιτείται για κάθε στάδιο της εκφόρτωσης.
3. Χαρακτηριστικά της θέσης παραβολής ή της προβλήτας που πιθανώς πρέπει να γνωρίζει ο πλοίαρχος, συμπεριλαμβανομένης της θέσης των σταθερών και των κινητών εμποδίων, των παραβλημάτων, των στύλων πρόσδεσης των πλοίων και των διαδικασιών πρόσδεσης.
4. Ελάχιστο βάθος ύδατος κατά μήκος της θέσης παραβολής και στους διαύλους προσέγγισης και άφιξης ⁽¹⁾.
5. Πυκνότητα ύδατος στη θέση παραβολής.
6. Μέγιστη απόσταση μεταξύ της ισάλου γραμμής και του άνω μέρους των καλυμμάτων του στομίου του κύτους φορτίου ή των τοιχωμάτων των στομίων, ανάλογα με τη συνάφεια αμφοτέρων με την εργασία φόρτωσης ή εκφόρτωσης, καθώς και τη μέγιστη απόσταση του πλοίου από την ισάλο γραμμή και άνω.
7. Ρυθμίσεις για την επιβίβαση και την πρόσβαση.
8. Η πλευρά του πλοίου που θα πλευρίσει στη θέση παραβολής.
9. Μέγιστη επιτρεπτή ταχύτητα προσέγγισης στην προβλήτα και διαθεσιμότητα ρυμουλκού, τύπος του ρυμουλκού και τύπος στύλων πρόσδεσης.
10. Η ακολουθία φόρτωσης διαφορετικών πακέτων φορτίου και οποιοδήποτε άλλοι περιορισμοί, αν δεν είναι δυνατό να ληφθεί το φορτίο με οποιαδήποτε σειρά ή από οποιοδήποτε κύτος εξυπηρετεί περισσότερο το πλοίο.
11. Οποιοσδήποτε ιδιότητες του υπό φόρτωση φορτίου που μπορούν να δημιουργήσουν κίνδυνο όταν έλθει σε επαφή με φορτίο ή κατάλοιπα επάνω στο πλοίο.
12. Λεπτομερής ενημέρωση για τις προτεινόμενες εργασίες φόρτωσης ή εκφόρτωσης ή αλλαγές στα υφιστάμενα σχέδια φόρτωσης ή εκφόρτωσης.
13. Αν ο εξοπλισμός φόρτωσης ή εκφόρτωσης τερματικού σταθμού είναι σταθερός ή υπάρχει περιορισμός στην κίνησή του.
14. Τα σκοινιά πρόσδεσης που απαιτούνται.
15. Προειδοποίηση για ασυνήθιστες διαδικασίες πρόσδεσης.
16. Οποιοσδήποτε περιορισμός στον ερματισμό ή αφερματισμό.
17. Μέγιστο βύθισμα κατάπλου που επιτρέπεται από τις αρμόδιες αρχές.
18. Οποιοδήποτε άλλο στοιχείο που αφορά τον τερματικό σταθμό και ζητείται από τον πλοίαρχο.

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



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

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

[όπως αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχείο δ)]

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

1. παρέχει στον πλοίαρχο τα ονόματα και τις διαδικασίες για να επικοινωνήσει με το προσωπικό του τερματικού σταθμού ή τον πράκτορα του φορτωτή που έχει την ευθύνη για την εργασία φόρτωσης ή εκφόρτωσης και με τον οποίο ο πλοίαρχος θα έλθει σε επαφή·
2. λαμβάνει όλα τα προληπτικά μέτρα για να αποφευχθούν ζημιές στο πλοίο από τον εξοπλισμό φόρτωσης ή εκφόρτωσης και ενημερώνει τον πλοίαρχο για τυχόν ζημιές·
3. διασφαλίζει ότι το πλοίο δεν γέρνει ή, εάν για επιχειρησιακούς λόγους χρειάζεται κάποια κλίση, ότι αυτή είναι η ελάχιστη δυνατή·
4. διασφαλίζει ότι η εκφόρτωση της αριστερής πλευράς είναι πολύ παρόμοια με εκείνη της δεξιάς στο ίδιο αμπάρι, προκειμένου να μην δημιουργούνται στρέψεις·
5. σε περίπτωση φορτίων υψηλής πυκνότητας, ή όταν τα μεμονωμένα φορτία λαβίδας είναι μεγάλα, εφιστά την προσοχή του πλοίαρχου στην πιθανότητα να υπάρξουν ισχυρές εντοπισμένες φορτίσεις επί της κατασκευής του πλοίου ώσπου η οροφή της δεξαμενής να καλυφθεί τελείως από φορτίο, ειδικά όταν επιτρέπεται η ελεύθερη πτώση του φορτίου από ψηλά, λαμβάνει δε ειδική μέριμνα κατά την έναρξη της εργασίας φόρτωσης σε κάθε κύτος φορτίου·
6. διασφαλίζει ότι υπάρχει συμφωνία μεταξύ του πλοίαρχου και του τερματικού εκπροσώπου σε όλα τα επίπεδα και σε σχέση με όλες τις πτυχές των εργασιών φόρτωσης ή εκφόρτωσης και ότι ο πλοίαρχος ενημερώνεται για οποιαδήποτε αλλαγή στο συμφωνημένο ρυθμό φόρτωσης, καθώς και κατά την ολοκλήρωση κάθε επιμέρους φόρτωσης·
7. τηρεί αρχείο για το βάρος και τη διάταξη του φορτίου που φορτώθηκε ή εκφορτώθηκε και διασφαλίζει ότι τα βάρη στα κύτη δεν αποκλίνουν από το συμφωνημένο σχέδιο φόρτωσης ή εκφόρτωσης·
8. διασφαλίζει ότι το φορτίο είναι διευθετημένο, κατά τη φόρτωση ή εκφόρτωση, σύμφωνα με τις εντολές του πλοίαρχου·
9. διασφαλίζει ότι οι ποσότητες φορτίου που απαιτούνται για να επιτευχθεί το επιθυμητό βύθισμα απόπλου και η ορθή διευθέτηση του φορτίου καθιστούν δυνατή την απελευθέρωση των συστημάτων ταινιοδρόμων του τερματικού σταθμού από φορτίο με την ολοκλήρωση της φόρτωσης. Για το σκοπό αυτό, ο εκπρόσωπος τερματικού σταθμού ενημερώνει τον πλοίαρχο σχετικά με την ονομαστική χωρητικότητα του συστήματος ταινιοδρόμου του τερματικού σταθμού και για οποιαδήποτε απαίτηση όσον αφορά την απελευθέρωση του συστήματος ταινιοδρόμων με την ολοκλήρωση της φόρτωσης·
10. σε περίπτωση εκφόρτωσης, ειδοποιεί εγκαίρως τον πλοίαρχο όταν πρόκειται να αυξηθεί ή να μειωθεί ο αριθμός των κεφαλών εκφόρτωσης που χρησιμοποιούνται και τον ενημερώνει όταν η εκφόρτωση θεωρείται ότι έχει ολοκληρωθεί από κάθε κύτος·
11. διασφαλίζει ότι δεν διενεργείται εργασία εν θερμώ επί του πλοίου ή πλησίων του πλοίου ενώ αυτό παραμένει στη θέση παραβολής, εκτός αν δοθεί άδεια από τον πλοίαρχο και η εν λόγω εργασία πραγματοποιείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της αρμόδιας αρχής.