

32001L0096

16.1.2002.

SLUŽBENI LIST EUROPSKIH ZAJEDNICA

L 13/9

DIREKTIVA 2001/96/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 4. prosinca 2001.****o utvrđivanju usklađenih zahtjeva i postupaka za siguran ukrcaj i iskrcaj brodova za rasuti teret****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 80. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije ⁽¹⁾,uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskog i socijalnog odbora ⁽²⁾,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

u skladu s postupkom utvrđenim u članku 251. Ugovora ⁽³⁾,

budući da:

- (1) Zbog velikog broja pomorskih nesreća u kojima su sudjelovali brodovi za rasuti teret i s time povezanih gubitaka ljudskih života, treba poduzeti daljnje mjere za poboljšanje sigurnosti u pomorskom prometu u okviru zajedničke prometne politike.
- (2) Ocjena uzroka nezgoda brodova za rasuti teret ukazuje da ukrcaj i iskrcaj krutih rasutih tereta može, ako se ne provodi ispravno, dovesti do gubitka brodova za rasuti teret, zbog preopterećenja brodske strukture ili zbog mehaničkih oštećenja elemenata strukture broda u skladištima tereta. Zaštita sigurnosti brodova za rasuti teret može se povećati usvajanjem mjera za smanjenje rizika od strukturnih oštećenja i gubitaka nastalih zbog neispravnih postupaka pri ukrcaju i iskrcaju.
- (3) Međunarodna pomorska organizacija („IMO“) je na međunarodnoj razini, putem brojnih rezolucija skupštine, usvojila preporuke o sigurnosti brodova za rasuti teret koje se tiču općenitih pitanja vezanih uz odnose brod - luka i posebno pitanja u pogledu postupaka ukrcaja i iskrcaja.

(4) Skupština IMO-a je Rezolucijom A.862(20) usvojila Kodeks za siguran ukrcaj i iskrcaj brodova za rasuti teret („Kodeks BLU“) i time pozvala ugovorne vlade na provedbu ovog Kodeksa što je prije moguće te na izvješćivanje IMO-a o bilo kakvoj nesukladnosti. Ovom Rezolucijom IMO nadalje poziva ugovorne vlade, na čijim se područjima nalaze terminali za ukrcaj i iskrcaj krutog rasutog tereta, na uvođenje zakona kojima bi se omogućilo stupanje na snagu ključnih načela potrebnih za provedbu ovog Kodeksa.

(5) Utjecaj postupaka ukrcaja i iskrcaja na sigurnost broda za rasuti teret, s obzirom na globalni značaj trgovine rasutim teretom, ima prekogranične posljedice. Stoga je razvijanje mjera za sprečavanje brodoloma brodova za rasuti teret zbog nepravilnog načina ukrcaja i iskrcaja najbolje provesti na razini Zajednice, uspostavljanjem usklađenih zahtjeva i postupaka za provedbu preporuka IMO-a, utvrđenih u Rezoluciji Skupštine A.862(20) i Kodeksu BLU.

(6) Direktiva je, u pogledu načela supsidijarnosti, navedenog u članku 5. Ugovora, odgovarajući pravni instrument jer pruža okvir državama članicama za jednoznačnu i obveznu primjenu zahtjeva i postupaka za siguran ukrcaj i iskrcaj brodova za rasuti teret, ostavljajući svakoj državi članici pravo odlučivanja o tome koji provedbeni instrumenti najbolje odgovaraju njezinom unutarnjem sustavu. U skladu s načelom proporcionalnosti, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje njezinih ciljeva.

(7) Sigurnost brodova za rasuti teret i njihovih posada može se poboljšati smanjivanjem rizika od neispravnog ukrcaja i iskrcaja na terminalima za suhi rasuti teret. To se može provesti uspostavljanjem usklađenih postupaka suradnje i komunikacije između broda i terminala kao i utvrđivanjem prikladnih zahtjeva za brodove i terminale.

(8) U interesu povećanja sigurnosti brodova za rasuti teret i izbjegavanja narušavanja tržišnog natjecanja, usklađeni postupci i kriteriji prikladnosti trebaju se primjenjivati na sve brodove za rasuti teret, neovisno o zastavi koju viju, kao i na sve terminale u Zajednici na koje, u uobičajenim okolnostima, takvi brodovi dolaze zbog ukrcaja ili iskrcaja krutih rasutih tereta.

⁽¹⁾ SL C 311 E, 31.10.2000., str. 240. i
SL C 180 E, 26.6.2001., str. 273.

⁽²⁾ SL C 14, 16.1.2001., str. 37.

⁽³⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 13. veljače 2001. (SL C 276, 1.10.2001., str. 38.), Zajedničko stajalište Vijeća od 27. lipnja 2001. (još nije objavljeno u Službenom listu) i Odluka Europskog parlamenta od 25. listopada 2001. (još nije objavljena u Službenom listu).

- (9) Brodovi za rasuti teret koji pristaju na terminalima radi ukrcaja ili iskrcaja krutih rasutih tereta moraju za to biti primjereni. Isto tako, terminali moraju biti primjereni za prihvata i ukrcaj ili iskrcaj pristiglih brodova za rasuti teret. U tu su svrhu u Kodeksu BLU utvrđeni kriteriji primjerenosti.
- (10) Terminali moraju, u interesu povećanja suradnje i komunikacije sa zapovjednikom broda o pitanjima koja se odnose na ukrcaj i iskrcaj krutih rasutih tereta, imenovati predstavnika terminala odgovornog za te aktivnosti na terminalu i knjige podataka sa zahtjevima terminala i luke staviti na raspolaganje zapovjednicima. U tu su svrhu predviđene odredbe u Kodeksu BLU.
- (11) Razvitak, provedba i održavanje sustava upravljanja kakvoćom na terminalima trebali bi osigurati da se postupci suradnje i komunikacije te stvarnog ukrcaja i iskrcaja na terminalu planiraju i izvode u skladu s usklađenim međunarodno priznatim okvirom koji je moguće nadzirati. S obzirom na njegovo međunarodno priznavanje, sustav upravljanja kakvoćom treba odgovarati seriji normi ISO 9000, koje je usvojila Međunarodna organizacija za normizaciju. Kako bi se novim terminalima omogućilo dovoljno vremena za postizanje odgovarajućeg certificiranja, važno je osigurati im, za ograničeno vremensko razdoblje, privremeno odobrenje za rad.
- (12) Kako bi se osigurala pažljiva priprema, dogovor i izvođenje postupaka ukrcaja i iskrcaja tako da se izbjegne ugrožavanje sigurnosti broda ili posade, treba utvrditi odgovornosti zapovjednika broda i predstavnika terminala. U tu su svrhu predviđene odgovarajuće odredbe u Međunarodnoj konvenciji o zaštiti ljudskog života na moru iz 1974. (Konvencija SOLAS iz 1974.), Rezoluciji Skupštine IMO-a A.862(20) i Kodeksu BLU. Isto se tako priprema, dogovaranje i izvođenje postupaka ukrcaja ili iskrcaja mogu zasnivati na odredbama tih međunarodnih instrumenata.
- (13) U općem interesu Zajednice, predstavnici terminala trebaju izvijestiti o uočenim nedostacima na brodovima za rasuti teret koji bi mogli dovesti u pitanje sigurnost operacija ukrcaja ili iskrcaja, kako bi brodove koji su ispod standardne razine udaljili od svojih luka.
- (14) Nadležna tijela država članica nužno trebaju spriječiti ili zaustaviti postupke ukrcaja ili iskrcaja uvijek kada imaju jasne naznake da se ovim postupcima ugrožava sigurnost broda ili posade. U interesu sigurnosti, tijela moraju djelovati i u slučaju nesuglasja između zapovjednika i predstavnika terminala oko primjene ovih postupaka. Aktivnosti nadležnih tijela povezane sa sigurnošću ne smiju ovisiti o tržišnim interesima terminala.
- (15) Potrebno je utvrditi postupke za prijavu šteta, nastalih na brodovima za vrijeme postupaka ukrcaja ili iskrcaja, odgovarajućim tijelima kao što su relevantna klasifikacijska društva, kao i postupke za otklanjanje štete ako je potrebno. Ako bi nastala šteta mogla utjecati na sigurnost ili pomorstvenost broda, odluku o nužnosti i hitnoći popravaka donose tijela za državni nadzor luka u dogovoru s upravom države pod čijom zastavom brod plovi. S obzirom na tehničku stručnost potrebnu za donošenje takve odluke, nadležna tijela bi morala imati pravo obratiti se priznatoj organizaciji radi provjere štete i savjetovanja u vezi s potrebom za bilo kakvim popravcima.
- (16) Provedbu ove Direktive treba poboljšati učinkovitim postupcima praćenja i provjere u državama članicama. Izvješćivanje o rezultatima ovog praćenja pružit će dragocjene podatke o učinkovitosti usklađenih zahtjeva i postupaka utvrđenih u ovoj Direktivi.
- (17) U Rezoluciji Skupštine IMO-a A.797(19) od 23. studenoga 1995. o sigurnosti brodova koji prevoze kruti rasuti teret, zahtijeva se od državnih lučkih uprava da dostave potvrdu o udovoljavanju terminala za ukrcaj i iskrcaj krutih rasutih tereta kodeksima i preporukama IMO-a o suradnji brod - obala. Obavijest IMO-u o donošenju ove Direktive osigurat će odgovarajući odgovor na ovaj zahtjev i dati jasan znak međunarodnoj pomorskoj zajednici da se Zajednica obvezala na davanje podrške naporima učinjenim na međunarodnoj razini za povećanje sigurnosti ukrcaja i iskrcaja brodova za rasuti teret.
- (18) Mjere potrebne za provedbu ove Direktive treba donijeti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji ⁽¹⁾.
- (19) Treba omogućiti izmjene određenih odredaba ove Direktive u skladu s tim postupkom, kako bi ih se uskladilo s međunarodnim instrumentima i instrumentima Zajednice koji se donesu, izmijenjene ili stupe na snagu nakon stupanja na snagu ove Direktive, te radi provedbe postupaka utvrđenih ovom Direktivom, ne proširujući pritom njezino područje primjene.

⁽¹⁾ SL L 184, 17.7.1999., str. 23.

- (20) Direktiva Vijeća 89/391/EEZ od 12. lipnja 1989. o uvođenju mjera za poticanje poboljšanja sigurnosti i zdravlja radnika na radu ⁽¹⁾ i njezine odgovarajuće pojedinačne direktive primjenjuju na poslove u vezi s ukrcajem i iskrcajem brodova za rasuti teret,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Svrha

Svrha je ove Direktive povećati sigurnost brodova za rasuti teret koji pristaju na terminalima u državama članicama radi ukrcaja ili iskrcaja krutih rasutih tereta, kako bi se smanjio rizik od preopterećenja i mehaničkog oštećenja strukture broda za vrijeme ukrcaja ili iskrcaja, donošenjem:

1. usklađenih zahtjeva o prikladnosti tih brodova i terminala; i
2. usklađenih postupaka suradnje i komunikacije između tih brodova i terminala.

Članak 2.

Područje primjene

Ova se Direktiva primjenjuje na:

1. sve brodove za rasuti teret, bez obzira na zastavu pod kojom plove, koji pristaju na terminalu radi ukrcaja ili iskrcaja krutih rasutih tereta; i
2. sve terminale u državama članicama na koje pristaju brodovi za rasuti teret koji spadaju u područje primjene ove Direktive.

Ne dovodeći u pitanje odredbe Pravila VI./7. Konvencije SOLAS iz 1974., ova se Direktiva ne primjenjuje na postrojenja koja se samo u iznimnim okolnostima koriste za ukrcaj i iskrcaj suhog rasutog tereta na brodove za rasuti teret ili iz njih, i ne primjenjuje se kada se ukrcaj ili iskrcaj izvodi isključivo koristeći opremu broda za rasuti teret o kojem je riječ.

Članak 3.

Definicije

Za potrebe ove Direktive:

1. „međunarodne konvencije” znači konvencije koje su na snazi od 4. prosinca 2001., kako je određeno u članku 2. stavku 1. Direktive Vijeća 95/21/EZ ⁽²⁾;

⁽¹⁾ SL L 183, 29.6.1989., str. 1.

⁽²⁾ Direktiva Vijeća 95/21/EZ od 19. lipnja 1995. o jačanju međunarodnih standarda o sigurnosti broda, sprečavanju onečišćenja i životnim i radnim uvjetima na brodovima (nadzor države luke) koji koriste luke Zajednice i plove u vodama koje su u nadležnosti država članica (SL L 157, 7.7.1995., str. 1.). Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom Komisije 1999/97/EZ (SL L 331, 23.12.1999., str. 67.).

2. „Konvencija SOLAS iz 1974.” znači Međunarodna Konvencija o zaštiti ljudskog života na moru, zajedno s pripadajućim protokolima i izmjenama koje su na snazi od 4. prosinca 2001.;

3. „Kodeks BLU” znači Kodeks prakse za siguran ukrcaj i iskrcaj brodova za rasuti teret, sadržan u Prilogu Rezoluciji Skupštine IMO-a A.862(20) od 27. studenoga 1997., kako je važila 4. prosinca 2001.;

4. „brod za rasuti teret” ima značenje koje mu je dano u Pravilu IX./1.6. Konvencije SOLAS iz 1974. i kako se tumači Rezolucijom 6. Konferencije SOLAS iz 1997., to jest:

- brod s jednom palubom, gornjim i donjim bočnim tankovima u teretnom području, namijenjen većinom za prijevoz suhog tereta u rasutom stanju, ili
- brod za rudaču, odnosno brod s jednom palubom, dvije uzdužne pregrade i dvodnom u teretnom području, namijenjen za prijevoz rudače samo u središnjim skladištima, ili
- brod za mješovite terete kako je određeno u Pravilu II.-2/3.27. Konvencije SOLAS iz 1974.;

5. „suhi teret u rasutom stanju” ili „kruti rasuti teret” znači kruti rasuti teret kako je određeno u Pravilu XII./1.4. Konvencije SOLAS iz 1974., osim žita tj. sipkog tereta;

6. „sipki teret” ima značenje koje mu je dano u Pravilu VI/8.2. Konvencije SOLAS iz 1974.;

7. „terminal” znači svako čvrsto, plutajuće ili pokretno sredstvo, koje je opremljeno i koristi se za ukrcaj ili iskrcaj suhog tereta u rasutom stanju na brodove za rasuti teret i iz njih;

8. „operator terminala” znači vlasnik terminala, ili bilo koja organizacija ili osoba na koju je vlasnik prenio nadležnost za postupke ukrcaja ili iskrcaja određenoga broda za rasuti teret koji se izvode na terminalu;

9. „predstavnik terminala” znači svaka osoba koju imenuje operator terminala, koja ima punu odgovornost i ovlaštenje za nadzor nad pripremom, izvođenjem i dovršetkom postupaka ukrcaja ili iskrcaja određenoga broda za rasuti teret koji se izvode na terminalu;

10. „zapovjednik” znači osoba koja zapovijeda brodom za rasuti teret ili brodski časnik kojega je zapovjednik broda odredio za postupke ukrcaja ili iskrcaja;

11. „priznata organizacija” znači organizacija priznata u skladu s člankom 4. Direktive Vijeća 94/57/EZ ⁽³⁾;

⁽³⁾ Direktiva Vijeća 94/57/EZ od 22. studenoga 1994. o zajedničkim pravilima i normama organizacije za pregled i nadzor brodova te odgovarajuće djelatnosti pomorskih uprava (SL L 319, 12.12.1994., str. 20.). Direktiva kako je izmijenjena Direktivom Komisije 97/58/EZ (SL L 274, 7.10.1997., str. 8.).

12. „uprava države pod čijom zastavom brod plovi” znači nadležna tijela države čiju zastavu brod za rasuti teret vije;
13. „tijelo za državni nadzor luka” znači nadležno tijelo države članice koje ima ovlasti za primjenu odredaba Direktive 95/21/EZ u vezi s nadzorom;
14. „nadležno tijelo” znači državno, regionalno ili lokalno javno tijelo u državi članici koje prema nacionalnome zakonodavstvu ima ovlasti za provedbu i izvršenje zahtjeva ove Direktive;
15. „podaci o teretu” znači podaci o teretu koji se zahtijevaju Pravilom VI./2. Konvencije SOLAS iz 1974.;
16. „plan ukrcaja ili iskrcaja” znači plan, kako je navedeno u Pravilu VI./7.3. Konvencije SOLAS iz 1974., u obliku kako je navedeno u Dodatku 2. Kodeksu BLU;
17. „Brod/obala sigurnosna kontrolna lista” znači kontrolna lista kako je navedeno u odjeljku 4. Kodeksa BLU, u obliku kako je navedeno u Dodatku 3. Kodeksu BLU;
18. „deklaracija o gustoći tereta” znači podatak o gustoći tereta koji se daje u skladu s Pravilom XII./10. Konvencije SOLAS iz 1974.

Članak 4.

Zahtjevi u pogledu operativne prikladnosti brodova za rasuti teret

Države članice donose potrebna rješenja kako bi se osiguralo da se operatori terminala uvjere u operativnu prikladnost brodova za rasuti teret za ukrcaj ili iskrcaj krutih rasutih tereta, provjerom udovoljavanja odredbama Priloga I.

Članak 5.

Zahtjevi u pogledu prikladnosti terminala

Države članice od operatora terminala zahtijevaju da za terminala za koje su preuzeli odgovornosti prema ovoj Direktivi, osiguraju:

1. da terminali udovoljavaju odredbama Priloga II.;
2. da je (su) imenovan(i) predstavnik(-ci) terminala;
3. da su pripremljene knjige podataka koje sadrže zahtjeve terminala i nadležnih tijela kao i podatke o luci i terminalu, kako je navedeno u Dodatku 1. stavku 1.2. Kodeksa BLU, kao i da su te knjige na raspolaganju zapovjednicima brodova za rasuti teret koji pristaju na terminalu radi ukrcaja ili iskrcaja krutih rasutih tereta; i

4. da se razvije, provodi i održava sustav upravljanja kakvoćom. Takav se sustav upravljanja kakvoćom certificira u skladu s normom ISO 9001:2000 ili jednakovrijednom normom koja ispunjava sve aspekte norme ISO 9001:2000 i revidira u skladu sa smjernicama norme ISO 10011:1991 ili jednakovrijedne norme koja ispunjava sve aspekte norme ISO 10011:1991. U vezi spomenutih jednakovrijednih normi poštuju se Direktiva 98/34/EZ ⁽¹⁾.

Određuje se prijelazno razdoblje od tri godine od stupanja na snagu ove Direktive, za uspostavljanje sustava upravljanja kakvoćom te jedna dodatna godina za certificiranje sustava.

Članak 6.

Privremeno odobrenje

Odstupajući od zahtjeva članka 5. stavka 4., nadležno tijelo može za novo osnovane terminale izdati privremeno odobrenje za rad u trajanju od najviše 12 mjeseci. Ipak, terminal mora predstaviti svoj plan za provedbu sustava upravljanja kakvoćom u skladu s normom ISO 9001:2000 ili jednakovrijednom normom, kako je određeno u članku 5. stavku 4.

Članak 7.

Odgovornosti zapovjednika broda i predstavnika terminala

Države članice donose potrebna rješenja kako bi osigurale poštovanje i primjenu sljedećih načela koja se tiču odgovornosti zapovjednika broda i predstavnika terminala:

1. Odgovornosti zapovjednika broda:

- (a) zapovjednik je u svakom trenutku odgovoran za siguran ukrcaj i iskrcaj broda za rasuti teret pod njegovim zapovjedništvom;
- (b) dovoljno prije procijenjenog vremena dolaska broda na terminal, zapovjednik dostavlja terminalu podatke navedene u Prilogu III.;
- (c) prije ukrcaja bilo kakvog krutog rasutog tereta, zapovjednik osigurava primitak podataka o teretu koji se zahtijevaju Pravilom VI./2.2. Konvencije SOLAS iz 1974. i, prema potrebi, deklaraciju o gustoći krutog rasutog tereta. Ovaj se podatak mora nalaziti u obrascu deklaracije o teretu, kako je navedeno u Dodatku 5. Kodeksu BLU;
- (d) prije početka i tijekom ukrcaja ili iskrcaja, zapovjednik ispunjava dužnosti navedene u Prilogu IV.

⁽¹⁾ Direktiva 98/34/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 22. lipnja 1998. o utvrđivanju postupka pružanja informacija u području tehničkih normi i propisa o uslugama informacijskog društva (SL L 204, 21.7.1998., str. 37.). Direktiva kako je izmijenjena Direktivom 98/48/EZ (SL L 217, 5.8.1998., str. 18.).

2. Odgovornosti predstavnika terminala:

- (a) po primitku prve obavijesti broda o procijenjenom vremenu njegovog dolaska, predstavnik terminala daje zapovjedniku broda podatke navedene u Prilogu V.;
- (b) predstavnik terminala mora provjeriti je li zapovjednik broda što je prije moguće bio upoznat s podacima sadržanim u obrascu deklaracije o teretu;
- (c) predstavnik terminala bez odlaganja obavješćuje zapovjednika broda i nadležnu lučku kapetaniju, o nedostacima uočenim na brodu za rasuti teret koji bi mogli ugroziti sigurnost ukrcaja ili iskrcaja krutih rasutih tereta;
- (d) prije početka i tijekom ukrcaja ili iskrcaja predstavnik terminala ispunjava dužnosti navedene u Prilogu VI.

Članak 8.

Postupci između brodova za rasuti teret i terminala

Države članice osiguravaju primjenu sljedećih postupaka, u pogledu ukrcaja ili iskrcaja krutih rasutih tereta na brodove ili iz brodova za rasuti teret.

1. Prije ukrcaja ili iskrcaja krutih rasutih tereta, zapovjednik se dogovara s predstavnikom terminala o planu ukrcaja ili iskrcaja, u skladu s odredbama Pravila VI./7.3. Konvencije SOLAS iz 1974. Plan ukrcaja ili iskrcaja priprema se u obliku utvrđenom u Dodatku 2. Kodeksu BLU i sadržava IMO broj dotičnog broda za rasuti teret, a zapovjednik broda i predstavnik terminala potvrđuju svoju suglasnost s planom potpisujući ga.

Obje strane, u obliku revidiranog plana, pripremaju, prihvaćaju i usuglašuju se o svakoj izmjeni plana koja bi, prema mišljenju bilo koje od stranaka, mogla utjecati na sigurnost broda ili posade.

Dogovoreni plan ukrcaja ili iskrcaja i sve sljedeće dogovorene revizije čuvaju se na brodu i terminalu tijekom razdoblja od šest mjeseci, radi bilo kakve potrebne provjere od strane nadležnih tijela.

2. Prije nego što ukrcaj ili iskrcaj započne, zapovjednik broda i predstavnik terminala zajedno ispunjavaju i potpisuju sigurnosnu kontrolnu listu brod/obala, u skladu sa smjernicama Dodatka 4. Kodeksu BLU.
3. Uspostavlja se i u svakom trenutku održava učinkovita komunikacija između broda i terminala, koja omogućava dogovaranje na zahtjeve za podacima o postupku ukrcaja

ili iskrcaja i osigurava trenutačno usklađivanje ako zapovjednik broda ili predstavnik terminala naredi zaustavljanje postupaka ukrcaja ili iskrcaja.

4. Zapovjednik broda i predstavnik terminala izvode postupke ukrcaja ili iskrcaja u skladu s dogovorenim planom. Predstavnik terminala odgovoran je za ukrcaj ili iskrcaj krutog rasutog tereta s obzirom na redoslijed teretnih skladišta, količinu i stupanj ukrcaja ili iskrcaja kako je navedeno u tom planu. Ne smije odstupiti od dogovorenog plana ukrcaja ili iskrcaja, osim u slučaju prethodnog savjetovanja i pismenog dogovora sa zapovjednikom broda.
5. Po završetku ukrcaja ili iskrcaja, zapovjednik broda i predstavnik terminala u obliku pismene suglasnosti potvrđuju da je ukrcaj ili iskrcaj izveden u skladu s planom ukrcaja ili iskrcaja, uključujući i sve dogovorene izmjene. U slučaju iskrcaja, ta suglasnost mora sadržavati i bilješku o tome da su skladišta tereta ispražnjena i očišćena prema zahtjevima zapovjednika kao i zapisnik o štetama koje je brod pretrpio te o obavljenim popravcima.

Članak 9.

Uloga nadležnih tijela

1. Ne dovodeći u pitanje prava i obveze zapovjednika broda predviđene u Pravilu VI./7.7. Konvencije SOLAS iz 1974., države članice osiguravaju da njihova nadležna tijela spriječe ili zaustave ukrcaj ili iskrcaj krutih rasutih tereta uvijek kada postoje jasne naznake da bi tim postupcima mogla biti ugrožena sigurnost broda ili posade.
2. U slučajevima kada se nadležno tijelo obavijesti o nesuglasju između zapovjednika broda i predstavnika terminala u vezi s primjenom postupaka predviđenih u članku 8., nadležno tijelo intervenira kada se to zahtijeva u interesu sigurnosti i/ili morskoga okoliša.

Članak 10.

Popravlak štete nastale za vrijeme ukrcaja ili iskrcaja

1. Ako za vrijeme ukrcaja ili iskrcaja nastupi oštećenje brodske strukture ili opreme, predstavnik terminala o tome obavješćuje zapovjednika broda i oštećenje se, ako je potrebno, popravljja.
2. Ako bi šteta mogla nepovoljno utjecati na strukturnu nosivost ili vodonepropusnost trupa ili brodske glavne strojne sustave, predstavnik terminala i/ili zapovjednik broda o tome obavješćuju upravu države pod čijom zastavom brod plovi ili organizaciju koju ta uprava priznaje i koja djeluje u njezino ime, kao i tijelo za državni nadzor luka. Odluku o tome, je li popravak nužno provesti odmah ili ga se može odgoditi, donosi tijelo za državni nadzor luka, vodeći računa o mišljenju, ako je dano, uprave države pod čijom zastavom brod plovi ili organizacije koju ta uprava priznaje i koja djeluje u njezino ime, te o mišljenju zapovjednika broda. Ako se smatra da popravak treba izvesti odmah, on se izvodi prema zahtjevima zapovjednika broda i nadležnog tijela prije nego što brod napusti luku.

3. Pri donošenju odluke iz stavka 2., tijelo za državni nadzor luka može na priznatu organizaciju preusmjeriti aktivnosti u vezi s pregledom štete i savjetovanja o potrebi izvođenja popravaka ili njihovog odgađanja.

4. Ovaj se članak primjenjuje ne dovodeći u pitanje Direktivu 95/21/EZ.

Članak 11.

Provjera i izvješćivanje

1. Države članice redovito provjeravaju usklađenost terminala sa zahtjevima članka 5. stavka 1., članka 7. stavka 2. i članka 8. Postupak provjere uključuje izvođenje nenajavljenih pregleda tijekom postupaka ukrcaja ili iskrcaja.

Dodatno, države članice provjeravaju usklađenost terminala sa zahtjevima članka 5. stavka 4. na kraju razdoblja koje je u njemu određeno te za novo osnovane terminale na kraju razdoblja predviđenog u članku 6.

2. Države članice svake tri godine dostavljaju Komisiji izvješće o rezultatima te provjere. Izvješće također mora pružiti ocjenu učinkovitosti usklađenih postupaka suradnje i komunikacije između brodova za rasuti teret i terminala kako je predviđeno u ovoj Direktivi. Izvješće se šalje najkasnije do 30. travnja godine koja slijedi nakon razdoblja od tri kalendarske godine o kojem se izvješćuje.

Članak 12.

Ocjena

Komisija dostavlja izvješće o ocjeni rada sustava, kako je predviđeno ovom Direktivom, Europskom parlamentu i Vijeću, na temelju izvješća država članica predviđenih u članku 11. stavku 2. Ovo izvješće također sadrži ocjenu o tome trebaju li države članice nastaviti s podnošenjem izvješća navedenih u članku 11. stavku 2.

Članak 13.

Obavješćivanje IMO-a

Predsjedništvo Vijeća, djelujući u ime država članica, i Komisija zajednički obavješćuju IMO o donošenju ove Direktive, pri čemu se upućuje na stavak 1.7. Priloga Rezoluciji IMO-a A.797(19).

Članak 14.

Regulatorni odbor

1. Komisiji pomaže odbor uspostavljen u skladu s člankom 12. stavkom 1. Direktive Vijeća 93/75/EEZ ⁽¹⁾, dalje u tekstu „Odbor”.

2. Pri upućivanju na ovaj stavak, primjenjuju se članci 5. i 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.

Razdoblje utvrđeno u članku 5. stavku 6. Odluke 1999/468/EZ određuje se na tri mjeseca.

3. Odbor donosi svoj poslovnik.

Članak 15.

Postupak izmjene

1. Definicije iz točaka od 1. do 6. i od 15. do 18. članka 3., upućivanja na međunarodne konvencije i kodekse te rezolucije i okružnice IMO-a, upućivanja na ISO norme, upućivanja na instrumente Zajednice i prilozi mogu se mijenjati u skladu s postupkom iz članka 14. stavka 2., kako bi ih se uskladilo s međunarodnim instrumentima i instrumentima Zajednice koji su doneseni, izmijenjeni ili su stupili na snagu nakon donošenja ove Direktive, pod uvjetom da se područje primjene ove Direktive time ne proširuje.

2. Postupak iz članka 14. stavka 2. primjenjuje se pri izmjeni članka 8. i priloga, radi provedbe postupaka utvrđenih u ovoj Direktivi te pri izmjeni ili stavljanju izvan snage obveza izvješćivanja iz članka 11. stavka 2. i članka 12., pod uvjetom da te odredbe ne proširuju područje primjene ove Direktive.

Članak 16.

Sankcije

Države članice utvrđuju pravila o kaznama koje se primjenjuju u slučaju povreda nacionalnih odredaba donesenih u skladu s ovom Direktivom i poduzimaju sve potrebne mjere kako bi se osigurala njihova provedba. Predviđene sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće.

⁽¹⁾ Direktiva Vijeća 93/75/EEZ od 13. rujna 1993. o minimalnim zahtjevima za brodove koji uplovljavaju u luke Zajednice ili ih napuštaju i prevoze opasne ili onečišćujuće tvari (SL L 247, 5.10.1993., str. 19.). Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom Komisije 98/74/EZ (SL L 276, 13.10.1998., str. 7.).

Članak 17.

Provedba i primjena

1. Države članice donose i objavljuju odredbe potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom, prije 5. kolovoza 2003. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

One primjenjuju te odredbe od 1. ožujka 2004.

Kada države članice donose ove odredbe, te odredbe prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Države članice određuju načine tog upućivanja.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 18.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europskih zajednica*.

Članak 19.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 4. prosinca 2001.

Za Europski parlament

Predsjednik

N. FONTAINE

Za Vijeće

Predsjednik

D. REYNERS

PRILOG I.

ZAHTJEVI U POGLEDU OPERATIVNE PRIKLADNOSTI BRODOVA ZA RASUTI TERET ZA UKRCAJ I ISKRCAJ KRUTIH RASUTIH TERETA

(iz članka 4.)

Brodovi za rasuti teret koji na terminalima država članica pristaju radi ukrcaja ili iskrcaja krutih rasutih tereta provjeravaju se s obzirom na udovoljavanje sljedećim zahtjevima.

1. Moraju imati skladišta tereta i otvore grotala dovoljne veličine i takve izvedbe koja omogućuje zadovoljavajući način ukrcaja, skladištenja, dobrog raspoređivanja i iskrcaja krutog rasutog tereta.
2. Grotla teretnih skladišta moraju imati brojeve koji odgovaraju onima iz plana ukrcaja odnosno iskrcaja. Smještaj, veličina i boja ovih brojeva moraju biti jasno vidljivi i prepoznatljivi osobi koja upravlja opremom terminala za ukrcaj ili iskrcaj tereta.
3. Grotla, sustavi upravljanja grotlima i sigurnosni uređaji moraju biti u dobrom stanju i moraju se upotrebljavati samo u svrhu za koju su namijenjeni.
4. Svjetla za indicaciju nagiba, ako su ugrađena, moraju se ispitati prije ukrcaja ili iskrcaja kako bi se dokazala njihova ispravnost.
5. Ako se zahtijeva odobreno računalo za proračun stabiliteta na brodu, to računalo mora biti certificirano i mora imati mogućnost izrade proračuna naprezanja za vrijeme ukrcaja ili iskrcaja.
6. Pogonski i pomoćni strojevi moraju biti u dobrom stanju.
7. Palubna oprema za vez i sidrenje mora biti ispravna i u dobrom stanju.

PRILOG II.

ZAHTJEVI U POGLEDU PRIKLADNOSTI TERMINALA ZA UKRCAJ I ISKRCAJ KRUTIH RASUTIH TERETA

(iz članka 5. stavka 1.)

1. Terminali za ukrcaj ili iskrcaj krutih rasutih tereta prihvaćaju samo one brodove za rasuti teret koji mogu na siguran način pristati uz uređaje za ukrcaj ili iskrcaj, uzimajući u obzir dubinu vode na pristaništu, najveću veličinu broda, uređaje za vez, bokoštitnike, siguran prilaz i moguće prepreke za postupke ukrcaja ili iskrcaja.
2. Oprema za ukrcaj i iskrcaj terminala mora biti ispravno certificirana i mora se održavati u dobrom stanju, u skladu s odgovarajućim pravilima i normama, a njome može upravljati jedino ispravno osposobljeno i, prema potrebi, certificirano osoblje.
3. Osoblje terminala mora biti osposobljeno u pogledu svih aspekata sigurnog ukrcaja i iskrcaja brodova za rasuti teret, u skladu s njihovim odgovornostima. Osposobljavanje mora biti osmišljeno tako da osigura upoznavanje s općim rizicima ukrcaja i iskrcaja krutih rasutih tereta te s nepovoljnim učincima koje nepravilni postupci ukrcaja i iskrcaja mogu imati na sigurnost broda.
4. Osoblje terminala zaduženo za postupke ukrcaja i iskrcaja mora imati na raspolaganju i upotrebljavati osobnu zaštitnu opremu te mora imati dovoljno vremena za odmor kako bi se izbjegle nesreće zbog umora.

PRILOG III.

PODACI KOJE ZAPOVJEDNIK BRODA MORA PRUŽITI TERMINALU*(iz članka 7. stavka 1. točke (b))*

1. Procijenjeno vrijeme dolaska broda pred luku, što je ranije moguće. Ovaj podatak treba ažurirati prema potrebi.
 2. Pri prvom obavijesti o vremenu dolaska treba dati:
 - (a) ime, pozivni znak, IMO broj, zastavu, luku upisa;
 - (b) plan ukrcaja ili iskrcaja u kojem se navodi količina tereta, smještaj po skladištima, redoslijed ukrcaja ili iskrcaja te količina ukrcajne ili iskrcajne rate u svim fazama ukrcaja ili iskrcaja tereta;
 - (c) gaz pri dolasku i predviđeni gaz u odlasku;
 - (d) vrijeme potrebno za balastiranje ili debalastiranje;
 - (e) duljina broda preko svega, maksimalna širina, duljina teretnog područja od prednje praznice najudaljenijeg prednjeg grotla do stražnje praznice krajnjeg stražnjeg grotla u koje će se teret krcati ili će se iz njega iskrcavati;
 - (f) udaljenost od vodne linije do grotla koje će se prvo krcati odnosno iskrcavati te udaljenost od boka broda do otvora grotla;
 - (g) položaj brodskog siza;
 - (h) zračni gaz;
 - (i) pojedinosti i kapaciteti brodskog uređaja za rukovanje teretom, ako postoji;
 - (j) broj i vrsta užadi za vez;
 - (k) posebni zahtjevi kao što su zahtjev za dobrim raspoređivanjem ili neprekidnim mjerenjem udjela vode u teretu;
 - (l) pojedinosti o svim potrebnim popravcima koji mogu produljiti vrijeme na vezu, odgoditi početak ukrcaja ili iskrcaja, ili mogu odgoditi otplovljavanje broda po završetku ukrcaja ili iskrcaja;
 - (m) bilo koji drugi podatak koji u vezi broda zahtijeva terminal.
-

PRILOG IV.

DUŽNOSTI ZAPOVJEDNIKA BRODA PRIJE I ZA VRIJEME POSTUPAKA UKRCAJA ODNOSNO ISKRCAJA*(iz članka 7. stavka 1. točke (d))*

Prije, kao i za vrijeme postupaka ukrcaja ili iskrcaja zapovjednik treba osigurati:

1. da je ukrcaj ili iskrcaj tereta te ispuštanje ili uzimanje balastne vode pod kontrolom odgovornog brodskeg časnika koji je za to zadužen;
2. da se tijekom postupka ukrcaja ili iskrcaja nadgleda razmještaj tereta i balasta kako bi se osiguralo da ne dođe do prenaprezanja strukture broda;
3. da je brod u uspravnom položaju, ili ako se iz operativnih razloga zahtjeva nagib, da taj nagib bude što je manji mogući;
4. da je brod stalno u sigurnom vezu, uzimajući u obzir lokalne vremenske prilike i prognoze;
5. da dovoljan broj časnika i posade ostane na brodu radi prilagođavanja užadi za vez, ili zbog bilo koje uobičajene ili izvanredne situacije, uzimajući u obzir potrebe posade za dostatnim vremenom za odmor kako bi se izbjegao umor;
6. da je predstavnik terminala upoznat sa zahtjevima dobrog raspoređivanja tereta, koji moraju biti usklađeni s postupcima iz Kodeksa IMO-a o sigurnom postupanju s krutim teretima u rasutom stanju;
7. da je predstavnik terminala upoznat sa zahtjevima za usklađivanjem količina debalastiranja ili balastiranja i ukrcaja odnosno iskrcaja tereta broda te s bilo kakvim odstupanjem od plana debalastiranja ili balastiranja ili s bilo kojom drugom pojedinosti koja može utjecati na ukrcaj ili iskrcaj tereta;
8. da se balast ispušta u količinama koje odgovaraju dogovorenom planu ukrcaja i ne dovode do naplavlivanja gata ili susjednog plovila. Kada nije izvedivo da brod u potpunosti ispusti balastne vode prije određene faze raspoređivanja tereta i dovođenja u ravnotežu tijekom postupka ukrcaja, zapovjednik se dogovara s predstavnikom terminala o vremenu u kojem bi ukrcaj mogao biti prekinut te trajanju toga prekida;
9. dogovor s predstavnikom terminala oko aktivnosti koje treba poduzeti u slučaju kiše, ili druge promjene vremena, kada bi zbog prirode tereta takva promjena mogla predstavljati rizik;
10. da se u vrijeme dok je brod privezan u pristaništu ne provode nikakvi radovi s otvorenim plamenom na brodu ili u njegovoj blizini, osim uz dozvolu predstavnika terminala i u skladu sa svim zahtjevima nadležnoga tijela;
11. detaljno nadgledanje postupaka ukrcaja ili iskrcaja i samoga broda u završnim fazama ukrcaja odnosno iskrcaja;
12. da se odmah upozori predstavnika terminala u slučaju da je postupak ukrcaja ili iskrcaja uzrokovao štetu, proizveo rizičnu situaciju ili postoji opasnost da do toga dođe;
13. da je predstavnik terminala upoznat s vremenom početka završnog raspoređivanja tereta broda kako bi se omogućilo potpuno pražnjenje konvejskog sustava;
14. da se iskrčavanje skladišta na lijevoj strani broda približno podudara s iskrčavanjem istoga skladišta na desnoj strani, kako bi se izbjeglo uvijanje brodske strukture;
15. da se kod balastiranja jednog ili više skladišta vodi računa o mogućnosti ispuštanja zapaljivih para iz skladišta te da se poduzmu mjere predostrožnosti prije nego što se dozvole bilo kakvi radovi s otvorenim plamenom u blizini ili iznad ovih skladišta.

PRILOG V.

PODACI KOJE TERMINAL MORA DOSTAVITI ZAPOVJEDNIKU BRODA

(iz članka 7. stavka 2. točke (a))

1. Ime veza na kojem će se provesti ukrcaj ili iskrcaj i procijenjeno trajanje veza te vrijeme završetka ukrcaja ili iskrcaja ⁽¹⁾.
2. Značajke opreme za ukrcaj ili iskrcaj, uključujući nominalnu vrijednost količine ukrcaja ili iskrcaja terminala kao i broj ruku za ukrcaj odnosno iskrcaj, kao i procijenjeno vrijeme potrebno za dovršetak svakog pojedinog ukrcaja tereta ili, u slučaju iskrcaja, procijenjeno vrijeme za svaku fazu iskrcaja.
3. Obilježja veza ili lukobrana koja bi zapovjednik trebao poznavati, uključujući položaje fiksnih ili pokretnih prepreka, bokoštitnika, bitvi i opreme za vez.
4. Minimalna dubina vode u području sidrišta i kanala za prilaz i odlazak ⁽¹⁾.
5. Gustoća vode na pristaništu.
6. Najveća udaljenost od vodne linije do vrha poklopaca ili praznica teretnih grotala, koja je bitna za postupak ukrcaja ili iskrcaja te najveća visina broda nad morem.
7. Smještaj prijelaznih mostića i prilaza.
8. Strana broda koja mora biti okrenuta uzdužno prema vezu.
9. Najveća dopuštena brzina prilaza lukobranu te raspoloživost, vrsta i snaga tegljača.
10. Redoslijed krcanja za različite dijelove tereta, kao i druga ograničenja ako nije moguće uzimati teret onim redom ili iz onih skladišta kako bi to odgovaralo za brod.
11. Sva svojstva tereta koji se krca, koja mogu predstavljati rizik u slučaju kontakta s teretom ili ostacima tereta na brodu.
12. Prethodno dostavljeni podaci o predloženim postupcima ukrcaja ili iskrcaja ili izmjene postojećih planova ukrcaja odnosno iskrcaja.
13. Je li terminalska oprema za ukrcaj odnosno iskrcaj fiksna i postoje li bilo kakva ograničenja njene pokretljivosti.
14. Potrebna užad za vez.
15. Upozorenje o neuobičajenim rješenjima veza.
16. Ograničenja u vezi s balastiranjem ili debalastiranjem.
17. Najveći dozvoljeni gaz pri isplovljavanju koji dopušta nadležno tijelo.
18. Bilo koji drugi podatak u vezi s terminalom koji traži zapovjednik broda.

⁽¹⁾ Podaci o procijenjenom trajanju veza i vremenu odlaska i o najmanjoj dubini vode na mjestu priveza moraju se stalno ažurirati i proslijediti zapovjedniku po svakom primitku najave o procijenjenom vremenu dolaska. Podatke o najmanjoj dubini vode u kanalima za prilaz i odlazak dostavlja terminal ili, ako je primjereno, nadležno tijelo.

PRILOG VI.

DUŽNOSTI PREDSTAVNIKA TERMINALA PRIJE I ZA VRIJEME POSTUPAKA UKRCAJA ODNOSNO ISKRCAJA*(iz članka 7. stavka 2. točke (d))*

Prije početka, kao i za vrijeme postupaka ukrcaja ili iskrcaja predstavnik terminala treba:

1. zapovjedniku broda pružiti podatke o imenima i postupcima za kontaktiranje osoblja terminala ili zastupnika osobe za ukrcaj koji će biti odgovoran za postupak ukrcaja ili iskrcaja i s kojim će zapovjednik biti u kontaktu;
2. poduzeti mjere predostrožnosti za izbjegavanje štete koju bi oprema za ukrcaj ili iskrcaj mogla proizvesti na brodu te obavijestiti zapovjednika ako do štete dođe;
3. osigurati uspravan položaj broda, ili ako je iz operativnih razloga potreban nagib, taj nagib mora biti što je manji mogući;
4. osigurati da se iskrčavanje skladišta na lijevoj strani broda približno podudara s iskrčavanjem istoga skladišta na desnoj strani, kako bi se izbjeglo uvijanje brodske strukture;
5. u slučaju tereta visokih gustoća, ili kada su pojedinačni zahvati tereta veliki, upozoriti zapovjednika da može doći do visokih, lokaliziranih opterećenja na brodsku strukturu sve dok teret u potpunosti ne prekrije pokrov dvodna, posebno kada je dozvoljeno slobodno ispuštanje tereta s velike visine i uz poseban se oprez provodi početna faza ukrcaja u svakom skladištu tereta;
6. osigurati dogovaranje sa zapovjednikom broda u svim fazama i u pogledu svih aspekata postupaka ukrcaja ili iskrcaja i pobrinuti se za upoznavanje zapovjednika sa svakom izmjenom dogovorene količine ukrcaja i s ukrcanom težinom po završetku svakog usipavanja;
7. voditi evidenciju o težini i razmještaju ukrcanog ili iskrcanog tereta te osigurati da težine u skladištima ne odstupaju od dogovorenog plana ukrcaja ili iskrcaja;
8. osigurati raspoređivanje tereta pri ukrcaju odnosno iskrcaju, prema zahtjevima zapovjednika;
9. osigurati da količine tereta koje su potrebne za postizanje gaza i trima u odlasku omogućavaju da se po završetku ukrcaja potroši i isprazni sav teret s terminalskog konvejskog sustava. U tu svrhu predstavnik terminala mora obavijestiti zapovjednika broda o nominalnoj tonaži konvejskog sustava terminala te o svakom zahtjevu za pražnjenjem konvejskog sustava po završetku ukrcaja;
10. u slučaju iskrcaja, pravovremeno upozoriti zapovjednika da se namjerava povećati ili smanjiti broj korištenih ruku za iskrcaj te obavijestiti zapovjednika o završetku iskrcaja svakog skladišta;
11. osigurati da se u vrijeme dok je brod privezan ne provode nikakvi radovi s otvorenim plamenom na brodu ili u njegovoj blizini, osim uz dozvolu predstavnika terminala i u skladu sa svim zahtjevima nadležnoga tijela.