

32001L0096

2002 1 16

EUROPOS BENDRIJŲ OFICIALUSIS LEIDINYS

L 13/9

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2001/96/EB

2001 m. gruodžio 4 d.

nustatanti sausakrūvių laivų saugaus pakrovimo ir iškrovimo suderintus reikalavimus ir tvarką

(tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą ⁽¹⁾,atsižvelgdami į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽²⁾,

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos ⁽³⁾,

Kadangi:

- (1) atsižvelgiant į didelį laivybos avarijų, susijusių su sausakrūviais laivais, skaičių ir susijusias žmonių aukas, vykdamą bendrą transporto politiką, reikėtų imtis papildomų priemonių jūrų transporto saugai užtikrinti.
- (2) Įvertinus nelaimingų atsitikimų sausakrūviuose laivuose priežastis, paaiškėjo, kad netinkamai pakraunant ir iškraunant kietus buriuosius krovinius, gali sąlygoti sausakrūvio laivo praradimą pertempiant laivo konstrukciją arba mechaniniu būdu pažeidžiant laivo konstrukcinius elementus krovinių triumuose. Sausakrūvių laivų apsaugą galima sustiprinti imantis priemonių, mažinančių laivo korpuso apgadavimo ir nuostolių riziką dėl netinkamų pakrovimo ir iškrovimo operacijų.
- (3) Tarptautinė jūrų organizacija (TJO) tarptautiniu lygiu keliomis Asamblėjos rezoliucijomis yra priėmusi rekomendacijas dėl sausakrūvių laivų saugumo, sprendžiančias bendrąsias laivo/uosto sąveikas, ypač pakrovimo ir iškrovimo problemas.
- (4) Asamblėjos rezoliucija A.862(20) TMO patvirtino Sausakrūvių laivų saugaus pakrovimo ir iškrovimo praktikos kodeksą („BLU kodeksą“) ir paragino susitariančiąsias

Vyriausybes nedelsiant įgyvendinti šį kodeksą ir pranešti TJO apie visus nesilaikymo atvejus. Rezoliucijoje TJO toliau ragino susitariančiąsias Vyriausybes, kurių šalių teritorijose yra įrengti kietų buriųjų krovinių pakrovimo ir iškrovimo terminalai, priimti įstatymus, kad būtų taikomi keli pagrindiniai principai, būtini šiam kodeksui įgyvendinti.

- (5) Atsižvelgiant į visuotinį prekybos sausais biriaisiais krovinių pobūdį, pakrovimo ir iškrovimo operacijų poveikis sausakrūvių laivų saugumui peržengia valstybių sienas. Todėl tiksliausia Bendrijos lygiu parengti veiksnius, kurie neleistų sausakrūviams laivams skęsti dėl netinkamo pakrovimo ir iškrovimo nustatant suderintus reikalavimus ir tvarką, įgyvendinančią TJO rekomendacijas, išdėstytas Asamblėjos rezoliucijoje A.862(20) ir BLU kodekse.
- (6) Atsižvelgiant į Sutarties 5 straipsnyje nustatytą subsidijavimo principą, direktyva yra tinkama teisinė priemonė, kadangi ja nustatoma valstybių narių vienoda ir privaloma sausakrūvių laivų saugaus pakrovimo ir iškrovimo reikalavimų ir tvarkos taikymo sistema, paliekant kiekvienai valstybei narei teisę spręsti, kurios įgyvendinimo priemonės geriausiai tinka jų vidaus sistemai. Laikantis proporcingumo principo ši direktyva nenumato nieko, kas nėra būtina siekiant tikslo.
- (7) Sausakrūvių laivų ir jų igulų saugumą galima sustiprinti sumažinant netinkamo pakrovimo ir iškrovimo sausų buriųjų krovinių terminaluose riziką. Tai galima įgyvendinti nustatant suderintą laivo ir terminalo bendradarbiavimo ir informavimo tvarką bei laivų ir terminalų tinkamumo reikalavimus.
- (8) Siekiant padidinti sausakrūvių laivų saugumą ir išvengti konkurencijos iškraipymų, suderintą tvarką ir tinkamumo kriterijus reikėtų taikyti visiems sausakrūviams laivams, nepaisant to, su kurios valstybės vėliava jie plaukia, ir visiems Bendrijos terminalams, į kuriuos paprastai užsuka laivai kietiems biriesiems kroviniams pakrauti arba iškrauti.

⁽¹⁾ OL C 311 E, 2000 10 31, p. 240 ir OL C 180 E, 2001 6 26, p. 273.

⁽²⁾ OL C 14, 2001 1 16, p. 37.

⁽³⁾ 2001 m. vasario 13 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 276, 2001 10 1, p. 38), 2001 m. birželio 21 d. Tarybos bendroji pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2001 m. spalio 25 d. Europos Parlamento nuomonė (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

- (9) Sausakrūviai laivai, užsukantys į terminalus kietiems biriesiems kroviniams pakrauti arba iškrauti, turėtų būti pritaikyti šiam tikslui. Taip pat ir terminalai turėtų būti tinkami užsukantiems sausakrūviams laivams priimti ir pakrauti arba iškrauti. Šiais tikslais BLU kodekse yra nustatyti tinkamumo kriterijai.
- (10) Siekiant sustiprinti bendradarbiavimą su laivo kapitonu ir informavimą klausimais, susijusiais su kietų biriųjų krovinių pakrovimu ir iškrovimu, terminale turėtų būti paskirtas už šias operacijas terminale atsakingas terminalo atstovas, ir sudaryta galimybė laivų kapitonams susipažinti su terminalo ir uosto reikalavimų informacinėmis knygomis. Šiuo tikslu į BLU kodeksą yra įtrauktos tam skirtos nuostatos.
- (11) Kokybės valdymo sistemos sudarymas, įgyvendinimas ir palaikymas terminaluose užtikrintų, kad bendradarbiavimo ir informavimo tvarka bei faktinis pakrovimas ir iškrovimas terminaluose būtų planuojami ir atliekami pagal tarptautiniu lygiu pripažintą ir patikrinamą suderintą sistemą. Atsižvelgiant į tarptautinį pripažinimą, kokybės valdymo sistema turėtų atitikti Tarptautinės standartizacijos organizacijos patvirtintus ISO 9000 standartus. Tam, kad naujiems terminalams būtų skiriama pakankamai atitinkamam sertifikavimui gauti, būtina užtikrinti, kad terminalams būtų išduodamas laikinas leidimas dirbti tam tikrą laikotarpį.
- (12) Norint, kad pakrovimo ir iškrovimo operacijos būtų kruopščiai parengtos, suderintos ir atliekamos siekiant nekelti grėsmės laivo ar įgulos saugumui, reikėtų apibrėžti laivo kapitono ir terminalo atstovo pareigas. Šiuo tikslu 1974 m. Tarptautinėje konvencijoje dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (1974 m. SOLAS konvencija), TJO Asamblėjos rezoliucijoje A.862(20) ir BLU kodekse yra tam skirtos atitinkamos nuostatos. Siekiant to paties tikslo, pakrovimo ar iškrovimo parengimo, suderinimo ir atlikimo tvarka gali būti grindžiama šių tarptautinių dokumentų nuostatomis.
- (13) Siekdamas bendrų Bendrijos interesų, nukreipdamas standartų neatitinkančią laivybą nuo Bendrijos uostų, terminalo atstovas turėtų pranešti apie akivaizdžius trūkumus, galinčius sumažinti pakrovimo ir iškrovimo operacijų saugą, sausakrūviame laive.
- (14) Būtina, kad valstybių narių kompetentingos institucijos neleistų pakrovimo ar iškrovimo operacijų arba jas sustabdytų, jeigu aiškiai matoma, kad šios operacijos kelia grėsmę laivo arba įgulos saugumui. Siekdamas užtikrinti saugumą, valdžios institucijos taip pat turėtų įsikišti iškilus nesutarimui tarp laivo kapitono ir terminalo atstovo dėl šios tvarkos taikymo. Terminalų komerciniai interesai neturėtų daryti įtakos saugą užtikrinantiems kompetentingų institucijų veiksams.
- (15) Būtina nustatyti tvarką, taikomą atitinkamoms įstaigoms, pavyzdžiui, atitinkamoms klasifikacinėms bendrovėms apie pakrovimo ar iškrovimo operacijų metų apgadintus laivus ir prireikus apie tokių apgadinių remontą. Jeigu tokie apgadiniai sumažintų laivo saugumą ar jo tinkamumą plaukiooti, uosto valstybės kontrolės institucijos, pasikonsultavusios su vėliavos valstybės administracija, turėtų priimti sprendimą dėl remonto būtinumo ir skubos. Atsižvelgiant į tai, kad tokiam sprendimui priimti būtina techninė ekspertizė, institucijoms turėtų būti suteikta teisė kreiptis į pripažintą organizaciją, kad ji patikrintų apgadinius ir patartų dėl remonto.
- (16) Šios direktyvos vykdymą turėtų sustiprinti veiksminga valstybių narių monitoringo ir patikros tvarka. Ataskaita apie bandymus atlikti šį monitoringą rezultatus suteiks vertingos informacijos apie šioje direktyvoje išdėstytų suderintų reikalavimų ir tvarkos veiksmingumą.
- (17) 1995 m. lapkričio 23 d. TJO Asamblėjos rezoliucijoje A.797(19) dėl kietus buriuosius krovinius vežančių laivų saugumo prašoma, kad uosto valstybės institucijos pateiktų patvirtinimą, jog kietų biriųjų krovinių pakrovimo ir iškrovimo terminaluose laikomasi TJO kodeksų ir rekomendacijų dėl laivo/kranto bendradarbiavimo. Pranešimas TJO apie šios direktyvos priėmimą bus tinkamas atsakas į šį prašymą ir aiškus ženklas tarptautinei laivybos bendrijai, kad Bendrija yra pasirengusi remti tarptautines pastangas, kurių tikslas — padidinti sausakrūvių laivų pakrovimo ir iškrovimo saugą.
- (18) Priemonės, būtinos šiai direktyvai įgyvendinti, turėtų būti tvirtinamos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką ⁽¹⁾.
- (19) Laikantis tos tvarkos turėtų būti galima iš dalies keisti tam tikras šios direktyvos nuostatas, kad jos būtų suderintos su tarptautiniais ir Bendrijos dokumentais, kurie buvo priimti, iš dalies pakeisti ar įsigaliojantys įsigaliojus šiai direktyvai, ir įgyvendinti šioje direktyvoje nustatyta tvarka, neišplečiant jos taikymo srities.

⁽¹⁾ OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

(20) 1989 m. birželio 12 d. Tarybos direktyva 89/391/EEB dėl priemonių darbuotojų saugai ir sveikatos apsaugai darbe gerinti nustatymo ⁽¹⁾ ir atitinkamos atskiros direktyvos taikomos sausakrūvių laivų pakrovimo ir iškrovimo darbams,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Tikslas

Šios direktyvos tikslas — sustiprinti sausakrūvių laivų, užsukančių į valstybių narių terminalus pakrauti arba iškrauti kietus biriuosius krovinius, saugą sumažinant laivo konstrukcijos nerelyg didelio įtempimo ir fizinio apgadinimo riziką pakraunant arba iškraunant laivą, nustatant:

- 1) suderintus tų laivų ir terminalų tinkamumo reikalavimus ir
- 2) suderintą tų laivų ir terminalų bendradarbiavimo ir informavimo tvarką.

2 straipsnis

Taikymo sritis

Ši direktyva taikoma:

- 1) visiems sausakrūviams laivams, neatsižvelgiant į jų vėliavą, užsukantiems į terminalą pakrauti arba iškrauti kietus biriuosius krovinius, ir
- 2) visiems valstybių narių terminalams, į kuriuos atplaukia sausakrūviai laivai, patenkantiems į šios direktyvos taikymo sritį.

Nepažeidžiant 1974 m. SOLAS konvencijos Reglamento VI/7 nuostatų, ši direktyva netaikoma įrenginiams, kurie tik išskirtinėmis aplinkybėmis naudojami kietiems biriesiems kroviniams pakrauti į sausakrūvių laivus arba iškrauti iš jų, ir netaikoma tais atvejais, kai pakraunama arba iškraunama tik tam atitinkama sausakrūvio laivo įranga.

3 straipsnis

Apibrėžimai

Šioje direktyvoje:

- 1) „tarptautinės konvencijos“ — tai 2001 m. gruodžio 4 d. galiojančios konvencijos, kaip nustatyta Tarybos direktyvos 95/21/EB 2 straipsnio 1 dalyje ⁽²⁾;

⁽¹⁾ OL L 183, 1989 6 29, p. 1.

⁽²⁾ 1995 m. birželio 19 d. Tarybos direktyva 95/21/EB dėl laivo saugumo, taršos prevencijos ir darbo bei gyvenimo sąlygų laivuose tarptautinių standartų taikymo laivams, atplaukiantiems į Bendrijos uostus ir plaukiojantiems valstybių narių jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse (uosto valstybės kontrolė) (OL L 157, 1995 7 7, p. 1). Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 1999/97/EB (OL L 331, 1999 12 23, p. 67).

2) „1974 m. SOLAS konvencija“ — tai Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje kartu su jos protokoliais ir daliniais pakeitimais, galiojanti 2001 m. gruodžio 4 d.;

3) „BLU kodeksas“ — tai Sausakrūvių laivų saugaus pakrovimo ir iškrovimo praktikos kodeksas, įtrauktas į 1997 m. lapkričio 27 d. TJO Asamblėjos rezoliucijos A.862(20) priedą, galiojantis 2001 m. gruodžio 4 d.;

4) „sausakrūvis laivas“ suprantamas taip, kaip apibrėžta 1974 m. SOLAS konvencijos Reglamente IX/1.6 ir išaiškinta 1997 m. SOLAS konferencijoje, tai:

— vienadenis laivas, kuriame sumontuotos viršutinio borto cisternos ir bunkerio cisternos piltuvinės cisternos krovinių vietose, kuris pirmiausia yra skirtas sausams biriesiems kroviniams vežti, arba

— rūdės vežimo laivas, t. y. jūrinis vienadenis laivas, turintis dvi išilgines pertvaras ir dvigubą dugną krovinių bare, kuris yra skirtas rūdės kroviniams vežti tik viduriniuose triumuose, arba

— mišrusis laivas, kaip apibrėžta 1974 m. SOLAS konvencijos Reglamente II-2/3.27;

5) „sausieji kroviniai“ arba „kieti birieji kroviniai“ — tai kieti birieji kroviniai, kaip apibrėžta 1974 m. SOLAS konvencijos Reglamente XII/1.4, išskyrus grūdus;

6) „grūdai“ suprantami taip, kaip apibrėžta 1974 m. SOLAS konvencijos Reglamente VI/8.2;

7) „terminalas“ — tai stacionarus, plūdrusis arba mobilusis įrenginys, kuris yra įrengtas ir naudojamas sausams biriesiems kroviniams pakrauti į sausakrūvių laivus arba iškrauti iš jų;

8) „terminalo operatorius“ — tai terminalo savininkas arba organizacija ar asmuo, kuriam savininkas yra perdavęs atsakomybę už terminale atliekamas konkretaus sausakrūvio laivo pakrovimo arba iškrovimo operacijas;

9) „terminalo atstovas“ — tai bet kuris terminalo operatoriaus paskirtas asmuo, kuris visiškai atsako ir yra įgaliotas kontroliuoti terminale atliekamų konkretaus sausakrūvio laivo pakrovimo arba iškrovimo darbų parengimą, atlikimą ir užbaigimą;

10) „laivo kapitonas“ — tai asmuo, kuris vadovauja sausakrūviui laivui arba kapitono paskirtas padėjėjas pakrovimo arba iškrovimo operacijoms atlikti;

11) „pripažinta organizacija“ — tai pagal Tarybos direktyvos 94/57/EB ⁽³⁾ 4 straipsnį pripažinta organizacija;

⁽³⁾ 1994 m. lapkričio 22 d. Tarybos direktyva 94/57/EB dėl laivų apžiūros ir tikrinimo organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų (OL L 319, 1994 12 12, p. 20). Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 97/58/EB (OL L 274, 1997 10 7, p. 8).

- 12) „vėliavos valstybės administracija“ — tai valstybės, su kurios vėliava laivas turi teisę plaukioti, kompetentingos institucijos;
- 13) „uosto valstybės kontrolės institucija“ — tai valstybės narės kompetentinga institucija, kuriai suteikta teisė taikyti Direktyvos 95/21/EB nuostatas dėl kontrolės;
- 14) „kompetentinga institucija“ — tai valstybės narės nacionalinės, regiono ar vietos valdžios institucija, kuriai nacionalinės teisės aktai suteikia įgaliojimus įgyvendinti ir vykdyti šios direktyvos reikalavimus;
- 15) „informacija apie krovinį“ — tai informacija apie krovinį, kurios reikalaujama pagal 1974 m. SOLAS konvencijos Reglamentą VI/2;
- 16) „pakrovimo arba iškrovimo planas“ — tai 1974 m. SOLAS konvencijos Reglamente VI/7.3 nurodytas BLU kodekso 2 priedėlyje pateiktos formos planas;
- 17) „laivo/kranto saugumo kontrolinis sąrašas“ — tai BLU kodekso 4 skyriuje nurodytas BLU kodekso 3 priedėlyje pateiktos formos kontrolinis sąrašas;
- 18) „kietų burių krovinių tankio deklaracija“ — tai informacija apie krovinio tankį, kurią reikia pateikti pagal 1974 m. SOLAS konvencijos Reglamento XII/10.

4 straipsnis

Sausakrūvių laivų eksploatacinio tinkamumo reikalavimai

Valstybės narės imasi reikiamų priemonių užtikrinti, kad terminalų operatoriai garantuotų sausakrūvių laivų tinkamumą kietiems biriesiems kroviniams pakrauti arba iškrauti, tikrinamos, kaip laikomasi I priedo nuostatų.

5 straipsnis

Terminalų tinkamumo reikalavimai

Valstybės narės įsitikina, kad terminalų operatoriai, kurie pagal šią direktyvą prisiima išpareigojimus dėl terminalų, užtikrina, jog:

- 1) terminalai atitinka II priedo reikalavimus;
- 2) yra paskirtas (-i) terminalo atstovas (-ai);
- 3) yra parengtos informacinės knygos, į kurias įtraukti terminalo ir kompetentingų institucijų reikalavimai bei informacija apie uostą ir terminalą, kaip išvardyta BLU kodekso 1 priedėlio 1.2 dalyje, ir kad šiomis knygomis gali naudotis sausakrūvių laivų kapitonas, užsukantys į terminalą sausiems biriesiems kroviniams pakrauti arba iškrauti; ir

- 4) yra sudaryta, įgyvendinama ir palaikoma kokybės valdymo sistema. Tokia kokybės valdymo sistema sertifikuojama laikantis ISO 9001:2000 standartų arba lygiavėčio standarto, visais požūriais atitinkančio ISO 9001:2000, ir tikrinama laikantis ISO 10011:1991 arba lygiavėčio standarto, visais požūriais atitinkančio ISO 10011:1991, gaires. Dėl minėtų lygiavėčių standartų taikoma Direktyva 98/34/EB ⁽¹⁾.

Nuo šios direktyvos įsigaliojimo dienos nustatomas trejų metų pereinamasis laikotarpis kokybės valdymo sistemai sukurti ir dar vieneri metai — sistemai sertifikuoti.

6 straipsnis

Laikinas leidimas

Nukrypstant nuo 5 straipsnio 4 dalies reikalavimų, kompetentinga institucija naujai įkurtiems terminalams gali išduoti laikiną ne ilgiau kaip 12 mėnesių galiojantį leidimą dirbti. Tačiau terminalas, laikydamasis ISO 9001:2000 standartų arba lygiavėčio standarto, kaip išdėstyta 5 straipsnio 4 dalyje, turi pateikti savo kokybės valdymo sistemos įdiegimo planą.

7 straipsnis

Laivo kapitono ir terminalo atstovo pareigos

Valstybė narė imasi reikiamų priemonių užtikrinti, kad būtų laikomasi šių su laivo kapitono ir terminalo atstovo pareigomis susijusių principų ir jie būtų taikomi:

1. Laivo kapitono pareigos:

- a) laivo kapitonas nuolat atsako už jo vadovaujamo sausakrūvio laivo saugų pakrovimą ir iškrovimą;
- b) laivo kapitonas iš anksto, iki numatomo laivo atvykimo į terminalą laiko, pateikia terminalui III priede nurodytą informaciją;
- c) prieš pakraunant kietą burių krovinį laivo kapitonas pasirūpina, kad gautų informaciją apie krovinį pagal 1974 m. SOLAS konvencijos Reglamentą VI/2.2 ir prireikus — kieto biriojo krovinio tankio deklaraciją. Ši informacija pateikiama krovinio deklaracijoje, pateiktoje BLU kodekso 5 priedėlyje;
- d) prieš pradėdant pakrovimo ar iškrovimo darbus ir jų metu laivo kapitonas įvykdo IV priede išvardytas pareigas.

⁽¹⁾ 1998 m. birželio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 98/34/EB, nustatanti informacijos apie standartus ir techninius reglamentus teikimo tvarką (OL L 204, 1998 7 21, p. 37). Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 98/48/EB (OL L 217, 1998 8 5, p. 18).

2. Terminalo atstovo pareigos:

- a) gavęs iš laivo pirmąjį pranešimą apie numatomą atvykimo laiką, terminalo atstovas pateikia laivo kapitonui V priede nurodytą informaciją;
- b) terminalo atstovas įsitikina, kad laivo kapitonui krovinių deklaracijoje esanti informacija būtų pateikiama kuo anksčiau;
- c) terminalo atstovas nedelsdamas praneša laivo kapitonui ir uosto valstybės kontrolės institucijai apie akivaizdžius trūkumus, pastebėtus sausakrūviame laive, kurie galėtų trukdyti saugiai pakrauti ar iškrauti kietus biriuosius krovinius;
- d) prieš pradėdamas pakrovimo ar iškrovimo darbus, arba jų metu terminalo atstovas įvykdo VI priede išvardytas pareigas.

8 straipsnis

Sausakrūvių laivų ir terminalų darbo tvarka

Valstybės narės užtikrina, kad pakraunant ar iškraunant kietus biriuosius krovinius į sausakrūvius laivus, būtų laikomasi šios tvarkos.

1. Prieš pakraunant ar iškraunant kietus biriuosius krovinius, laivo kapitonas susitaria su terminalo atstovu dėl pakrovimo ar iškrovimo plano pagal 1974 m. SOLAS konvencijos Reglamento VI/7.3 nuostatas. Pakrovimo ar iškrovimo planas rengiamas pagal BLU kodekso 2 priedėlyje pateiktą formą ir jame pateikiamas konkretaus sausakrūvio laivo TJO numeris, o laivo kapitonas ir terminalo atstovas savo susitarimą dėl plano patvirtina parašais.

Bet kokie plano pakeitimai, kurie tos ar kitos šalies manymu galėtų pakenkti laivo ar įgulos saugumui, parengiami, priimami ir dėl jų susitariama dvišaliame patikslintame plane.

Sutartas pakrovimo ar iškrovimo planas ir bet kurie vėliau sutarti patikslinimai saugomi laive ir terminale šešis mėnesius, kad prireikus juos galėtų patikrinti kompetentingos institucijos.

2. Prieš pradėdamas pakrovimo ar iškrovimo darbus, laivo kapitonas kartu su terminalo atstovu pagal BLU kodekso 4 priedėlyje pateiktus nurodymus užpildo ir pasirašo laivo/kranto saugumo kontrolinį sąrašą.
3. Tarp laivo ir terminalo sukuriama ir nuolat palaikomas veiksmingas informacijos perdavimo ryšys, padedantis atsakyti į prašymus pateikti informaciją apie pakrovimo ar iškrovimo eigą ir, laivo kapitono arba terminalo atstovo nurodymu, sustabdyti pakrovimo ar iškrovimo darbus, užtikrinti, jog nurodymas bus skubiai įvykdytas.

4. Laivo kapitonas ir terminalo atstovas atlieka pakrovimo ar iškrovimo operacijas pagal sutartą planą. Terminalo atstovas atsako už kietų biriųjų krovinių pakrovimą ar iškrovimą laikantis plane nustatytos tvarkos triume, pakrovimo ar iškrovimo kiekių ir tempo. Jis laikosi sutarto pakrovimo ar iškrovimo plano ir nukrypsta nuo jo tik iš anksto pasikonsultavęs su laivo kapitonu ir gavęs jo raštišką sutikimą.

5. Užbaigus pakrovimo ar iškrovimo darbus, laivo kapitonas ir terminalo atstovas susitaria raštu, kad pakrovimo ar iškrovimo darbai buvo atlikti pagal pakrovimo ar iškrovimo planą, įskaitant sutartus pakeitimus. Iškraunant į tokį susitarimą įtraukiamas įrašas, kad krovinių triumai buvo ištuštinti ir išvalyti pagal laivo kapitono reikalavimus bei įrašas apie bet kokią laivo apgadinimą ir atliktą remontą.

9 straipsnis

Kompetentingų institucijų vaidmuo

1. Nepažeisdamos laivo kapitono teisių ir pareigų, nustatytų pagal 1974 m. SOLAS konvencijos Reglamentą VI/7.7, valstybės narės užtikrina, kad jų kompetentingos institucijos neleistų pakrauti ar iškrauti kietų biriųjų krovinių arba sustabdytų šiuos darbus, jeigu aiškiai matoma, kad tai galėtų sukelti pavojų laivo arba įgulos saugumui.

2. Kai kompetentingai institucijai pranešama apie laivo kapitono ir terminalo atstovo nesutarimus dėl 8 straipsnyje nustatytos tvarkos taikymo, kompetentinga institucija įsikiša, kai tai būtina dėl saugos ir (arba) jūros aplinkos apsaugos.

10 straipsnis

Pakrovimo arba iškrovimo metu padarytų apgadinimų remontas

1. Jeigu pakraunant arba iškraunant apgadinama laivo konstrukcija arba įranga, apie tai terminalo atstovas praneša laivo kapitonui ir jie prireikus remontuojami.

2. Jeigu apgadinimai gali sumažinti konstrukcinį pajėgumą, korpuso sandarumą ar laivo pagrindines inžinerines sistemas, terminalo atstovas ir (arba) laivo kapitonas praneša apie tai vėliavos valstybės administracijai arba jos pripažintai ar jos vardu veikiančiai organizacijai ir uosto valstybės kontrolės institucijai. Sprendimą dėl skubaus remonto ar jo atidėjimo priima uosto valstybės kontrolės institucija, deramai atsižvelgdama į vėliavos valstybės administracijos arba jos pripažintos ar jos vardu veikiančios organizacijos nuomonę, jeigu ji yra pareikšta, ir į laivo kapitono nuomonę. Kai būtinas skubus remontas, jis atliekamas vykdant laivo kapitono ir kompetentingos institucijos pageidavimą prieš laivui išplaukiant iš uosto.

3. Kad būtų priimtas 2 dalyje minimas sprendimas, uosto valstybės kontrolės institucija gali patikėti pripažintai organizacijai patikrinti apgadinius ir patarti, ar būtina atlikti remontą, ar jį galima atidėti.

4. Šis straipsnis taikomas nepažeidžiant Direktyvos 95/21/EB.

11 straipsnis

Patikra ir atsiskaitymas

1. Valstybės narės reguliariai tikrina, ar terminaluose laikomasi 5 straipsnio 1 dalies, 7 straipsnio 2 dalies ir 8 straipsnio reikalavimų. Patikros procedūrą sudaro patikrinimai, apie kuriuos neįspėjama ir kurie atliekami pakrovimo ar iškrovimo operacijų metu.

Be to, valstybės narės tikrina, ar terminaluose laikomasi 5 straipsnio 4 dalies reikalavimų pasibaigus joje nustatytam laikotarpiui, o naujuose terminaluose — 6 straipsnyje nustatyto laikotarpio pabaigoje.

2. Valstybės narės kas treji metai pateikia Komisijai tokios patikros rezultatų ataskaitą. Taip pat ataskaitoje pateikiamas suderintos sausakrūvių laivų ir terminalų bendradarbiavimo ir informavimo tvarkos, kaip nustatyta šioje direktyvoje, veiksmingumo įvertinimas. Ataskaita pateikiama ne vėliau kaip iki kitų metų, einančių po trijų ataskaitinių kalendorinių metų, apie kuriuos ji praneša, balandžio 30 d.

12 straipsnis

Įvertinimas

Remdamasi valstybių narių pateiktomis 11 straipsnio 2 dalyje nustatytomis ataskaitomis, Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai pranešimą, įvertinantį šioje direktyvoje nustatytos sistemos veikimą. Šiame pranešime taip pat įvertinama, ar būtina valstybėms narėms toliau atsiskaityti, kaip nurodyta 11 straipsnio 2 dalyje.

13 straipsnis

Pranešimas, pateikimas TJO

Taryboje pirmininkaujanti valstybė narė valstybių narių vardu ir Komisija kartu praneša TJO apie šios direktyvos, kurioje daroma nuoroda į TJO Rezoliucijos A.797(19) priedo 1.7 pastraipą, priėmimą.

14 straipsnis

Priežiūros komitetas

1. Komisijai padeda komitetas (toliau — komitetas), įkurtas pagal Tarybos direktyvos 93/75/EEB ⁽¹⁾ 12 straipsnio 1 dalį.

2. Darant nuorodą į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnio nuostatas.

Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nustatytas laikotarpis yra trys mėnesiai.

3. Komitetas patvirtina savo darbo tvarkos taisykles.

15 straipsnis

Dalinio pakeitimo tvarka

1. 3 straipsnio 1–6 ir 15–18 punktuose pateikti apibrėžimai, nuorodos į tarptautines konvencijas ir kodeksus bei TJO rezoliucijas bei aplinkraščius, nuorodos į ISO standartus, nuorodos į Bendrijos dokumentus ir priedus gali būti iš dalies keičiami laikantis 14 straipsnio 2 dalyje nustatytos tvarkos, siekiant juos suderinti su tarptautiniais ir Bendrijos dokumentais, kurie buvo priimti, iš dalies keičiami arba įsigaliojo priėmus šią direktyvą, jeigu šios direktyvos taikymo sritis nebuvo išplėsta.

2. 14 straipsnio 2 dalyje nurodyta tvarka taikoma iš dalies keičiant 8 straipsnį ir priedus, kad būtų įgyvendinta šioje direktyvoje nustatyta tvarka ir, kad iš dalies keičiant arba panaikinant atskaitomybės prievolę, nurodytą 11 straipsnio 2 dalyje ir 12 straipsnyje, jeigu tokios nuostatos neišplečia šios direktyvos taikymo srities.

16 straipsnis

Nuobaudos

Valstybės narės nustato taisykles dėl nuobaudų, taikomų pažeidus nacionalines nuostatas, priimtas laikantis šios direktyvos, ir imasi visų būtinų priemonių, kad būtų užtikrintas jų įgyvendinimas. Nustatytos nuobaudos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.

⁽¹⁾ 1993 m. rugsėjo 13 d. Tarybos direktyva 93/75/EEB dėl būtiniausių reikalavimų į Bendrijos uostus įplaukiantiems arba iš jų išplaukiantiems laivams, vežantiems pavojingus arba aplinką teršiančius krovinius (OL L 247, 1993 10 5, p. 19). Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 98/74/EB (OL L 276, 1998 10 13, p. 7).

17 straipsnis

Igyvendinimas ir taikymas

1. Valstybės narės priima ir paskelbia nuostatas, būtinas, šios direktyvos įgyvendinimui, iki 2003 m. rugpjūčio 5 d. Apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai.

Valstybės narės tas nuostatas taiko nuo 2004 m. kovo 1 d.

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtas nacionalinės teisės aktų nuostatas.

18 straipsnis

Įsigaliojimas

Ši direktyva įsigalioja 20 dieną po jos paskelbimo *Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje*.

19 straipsnis

Adresatas

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje, 2001 m. gruodžio 4 d.

Europos Parlamento vardu

Pirmininkė

N. FONTAINE

Tarybos vardu

Pirmininkas

D. REYNERS

I PRIEDAS

SAUSAKRŪVIŲ LAIVŲ EKSPLOATAČINIO TINKAMUMO KIETIEMS BIRIESIEMS KROVINIAMS PAKRAUTI ARBA IŠKRAUTI REIKALAVIMAI

(kaip nurodyta 4 straipsnyje)

Sausakrūviai laivai, užsukantys į valstybių narių uostus kietiems biriesiems kroviniams pakrauti arba iškrauti, tikrinami dėl toliau išvardytų reikalavimų laikymosi.

1. Juose yra įrengti pakankamo dydžio krovininių triumai ir liukai, kurių konstrukcija leistų krovinius deramai pakrauti, sudėlioti, paskirstyti ir iškrauti.
2. Juose yra nurodyti tie patys krovininių triumų liukų identifikavimo numeriai, koke naudojami pakrovimo arba iškrovimo plane. Šių numerių vieta, dydis ir spalva yra aiškiai matomi, kad terminalo pakrovimo arba iškrovimo įrangos operatorius galėtų juos atpažinti.
3. Jų krovininių triumų liukai, liukų valdymo sistemos ir saugos priemonės yra geros funkcinės būklės ir naudojami tik pagal paskirtį.
4. Prieš pradėdant pakrovimo arba iškrovimo darbus, tikrinamos ir veikia pasvirimą rodančios šviesos, jeigu jos yra įrengtos.
5. Jeigu reikalaujama, kad laive būtų patvirtintas krovimo prietaisas, šis prietaisas yra sertifikuojamas ir naudojamas apkrovai apskaičiuoti pakrovimo arba iškrovimo darbų metu.
6. Pagrindiniai ir papildomi eigos mechanizmai yra geros funkcinės būklės.
7. Denio įranga, skirta laivui švartuotis ir pritvirtinti prie krantinės, yra veikianti, gerai sutvarkyta ir geros būklės.

II PRIEDAS

TERMINALŲ TINKAMUMO KIETIEMS BIRIESIEMS KROVINIAMS PAKRAUTI ARBA IŠKRAUTI REIKALAVIMAI

(kaip nurodyta 5 straipsnio 1 dalyje)

1. Terminalai priima tik sausakrūvius laivus, kad pakrautų ar iškrautų kietus biriuosius krovinius jų terminale, kuriame galima saugiai prišvartuoti laivą išilgai pakrovimo arba iškrovimo įrenginių, atsižvelgiant į gylį prie prieplaukos, didžiausią laivo tūrį, švartavimosi įrenginius, fenderinę apsaugą, saugią prieigą ir galimas kliūtis pakrovimo arba iškrovimo operacijoms.
2. Terminalo pakrovimo ir iškrovimo įranga tinkamai sertifikuojama ir tvarkingai prižiūrima laikantis atitinkamų taisyklių ir standartų bei naudojama tik tinkamą kvalifikaciją turinčių ir prireikus atestuotų darbuotojų.
3. Terminalo darbuotojai mokomi visais su jų pareigomis susijusiais saugaus sausakrūvių laivų pakrovimo ir iškrovimo aspektais. Mokymas parengiamas taip, kad būtų supažindinama su bendro pobūdžio pavojais pakraunant ir iškraunant kietus biriuosius krovinius bei galimu neigiamu poveikiu laivo saugumui netinkamai pakraunant ir iškraunant.
4. Terminalo darbuotojai, atliekantys pakrovimo ir iškrovimo darbus, yra aprūpinami ir naudoja asmenines apsaugos priemones, yra gerai pailsėję, kad būtų išvengta dėl darbuotojų nuovargio kylančių nelaimingų atsitikimų.

III PRIEDAS

LAIVO KAPITONO TERMINALUI PATEIKTINA INFOMACIJA

(kaip nurodyta 7straipsnio 1 dalies b punkte)

1. Kuo anksčiau pateikiamas numatomas laivo atvykimo į uostą laikas. Ši informacija atitinkamai atnaujinama.
 2. Pirmą kartą pranešant apie atvykimo laiką nurodomas:
 - a) pavadinimas, laivo šaukiniai, TJO numeris, vėliava, registracijos uostas;
 - b) pakrovimo arba iškrovimo planas, kuriame nurodomas krovinių kiekis, sudėliojimas per liukus, leidimas pakrauti arba iškrauti ir kiekvienu pakrovimo etapu pakraunamas arba kiekvienu iškrovimo etapu iškraunamas kiekis;
 - c) atplaukimo ir siūloma išplaukimo grimzda;
 - d) laikas, kurio reikia balastui pakrauti arba iškrauti;
 - e) bendras laivo ilgis, plotis ir krovinių rajono ilgis nuo tolimiausio liuko priekinio aptvaro iki užpakalinio liuko, per kuriuos pakraunamas arba iškraunamas kroviny, aptvaro;
 - f) nuotolis nuo vaterlinijos iki pirmojo liuko, per kurį pakraunama arba iškraunama, ir nuotolis nuo laivo borto iki liuko angos;
 - g) laivo užbortinio trapo vieta;
 - h) aukštis virš vandens;
 - i) laivo perkrovimo įtaiso, jeigu jis yra laive, aprašymas ir pajėgumai;
 - j) švartlynių skaičius ir rūšis;
 - k) konkretūs reikalavimai, pavyzdžiui dėl krovinių paskirstymo arba nuolatinio vandens kiekio matavimo;
 - l) būtino remonto, dėl kurio užsistę pritvirtinimas prie krantinės, pakrovimo ar iškrovimo darbų pradžia, arba būtų atidėtas laivo išplaukimas jį pakrovus ar iškrovus, aprašymas;
 - m) bet kuri terminalo prašoma informacija apie laivą.
-

IV PRIEDAS

LAIVO KAPITONO PAREIGOS PRIEŠ ATLIEKANT PAKROVIMO AR IŠKROVIMO OPERACIJAS IR JŲ METU

(kaip nurodyta 7 straipsnio 1 dalies d punkte)

Prieš atliekant pakrovimo ar iškrovimo operacijas arba jų metu laivo kapitonas užtikrina, kad:

- 1) krovinio pakrovimo ar iškrovimo ir balastinio vandens išpylimo ar įleidimo darbams vadovauja už tai atsakingas kapitono padėjėjas;
- 2) viso pakrovimo ar iškrovimo metu krovinio ir balastinio vandens paskirstymas prižiūrimas siekiant užtikrinti, kad laivo konstrukcija nebūtų pertempta;
- 3) laivas laikomas vertikaloje padėtyje, o jeigu atliekant darbus būtinas pasvirimas, jis išlaikomas kuo mažesnis;
- 4) laivas stovi saugiai pritvirtintas prie krantinės, deramai atsižvelgiant į vietos oro sąlygas ir prognozes;
- 5) laive yra pakankamai kapitono padėjėjų ir įgulos narių, kurie padėtų pritvirtinti švartlynus arba dirbtų esant normaliai ar avarinei padėčiai, atsižvelgiant į įgulos poreikį gauti pakankamai laiko poilsiui, kad nepervargtų;
- 6) terminalo atstovui pranešami krovinio paskirstymo reikalavimai, atitinkantys TJO Saugaus darbo su kietais biriaisiais krovinių praktikos kodeksą;
- 7) terminalo atstovui pranešama apie jo laivo balasto ir krovinių iškrovimo ar pakrovimo proporcijų suderinimo reikalavimus ir apie bet kuriuos balasto pakrovimo ar iškrovimo plano nesilaikymo bei visus kitus atvejus, galinčius pakenkti pakraunant ar iškraunant krovinį;
- 8) balastinis vanduo išpilamas proporcingai, laikantis sutarto krovimo plano, ir neužtvindo krantinės ar šalia esančių laivų. Kai laivui nenaudinga praktiniu požiūriu visiškai išpilti savo balastinį vandenį prieš krovinių paskirstymo etapą atliekant krovos darbus, laivo kapitonas susitaria su terminalo atstovu dėl laiko, kada gali prireikti sustabdyti krovos darbus ir dėl tokių sustabdymų trukmės;
- 9) su terminalo atstovu susitariama dėl veiksmų, kurių bus imamasi jeigu imtų lyti arba kitaip pasikeistų oras, kai dėl krovinio pobūdžio gali kilti pavojus;
- 10) laive arba netoli jo nedirbama su ugnimi, kol laivas stovi prie krantinės, išskyrus tuos atvejus, kai terminalo atstovas, laikydamasis visų kompetentingos institucijos reikalavimų, leidžia tai daryti;
- 11) atidžiai stebimi pakrovimo ar iškrovimo darbai ir pats laivas baigiant jį pakrauti ar iškrauti;
- 12) terminalo atstovui nedelsiant pranešama, jeigu pakrovimo ar iškrovimo darbai padaro žalos, sukelia pavojingą situaciją arba atrodo, kad ją gali sukelti;
- 13) terminalo atstovui pranešama, kada turi būti pradėti baigiamieji laivo krovinio paskirstymo darbai, kad nuo konvejerinės sistemos nubėgtų vanduo;
- 14) kairiojo borto triumo iškrovimas derinamas su dešiniojo borto triumo iškrovimu, kad nepersikreiptų laivo konstrukcija;
- 15) pripildant balastu vieną ar daugiau triumų, atsižvelgiama į tai, kad iš triumų gali išsiskirti degūs garai ir imamasi atsargumo priemonių prieš leidžiant dirbti su ugnimi šalia ar viršuje šių triumų.

—

V PRIEDAS

TERMINALO PATEIKTINA INFORMACIJA LAIVO KAPITONUI

(kaip nurodyta 7 straipsnio 2 dalies a punkte)

1. Prieklaukos, kurioje vyks pakrovimo arba iškrovimo darbai, pavadinimas bei numatytas stovėjimo prisišvartavus ir pakrovimo ar iškrovimo darbų užbaigimo laikas ⁽¹⁾.
2. Pakrovimo ar iškrovimo įrangos techniniai duomenys, įskaitant terminalo nominalų pakrovimo ar iškrovimo greitį ir pakrovimui ar iškrovimui naudojamų mechanizmų skaičių bei numatomą laiką, kurio reikia kiekvienam įpylimui užbaigti arba kiekvienam išpylimo etapui, kai atliekami iškrovimo darbai.
3. Prieklaukos ar molo savybės, įskaitant stacionarių ir mobilių užtvartų, išorinių švartavimosi sijų, knechtų ir švartavimo įrenginių išdėstymą, apie kurias turi žinoti laivo kapitonas.
4. Mažiausias vandens gylis prie prieklaukos ir įplaukimo bei išplaukimo kanaluose ⁽¹⁾.
5. Vandens tankis prieklaukoje.
6. Didžiausias nuotolis tarp vaterlinijos ir krovinių liukų dangčių ar aptvarų viršaus, kurie yra svarbūs atliekant pakrovimo ar iškrovimo darbus, ir didžiausia grimzda.
7. Trapų ir prieigos įrenginiai.
8. Pusė, kuria laivas stovės prieklaukoje.
9. Didžiausias leistinas laivo priartėjimo prie molo greitis ir turimi vilkikai, jų rūšis ir trauka švartavimosi režimu.
10. Skirtingų krovinių partijų krovimo seka ir kiti apribojimai, jeigu nėra galimybės krovinių paimti kokia nors laivui tinkančia tvarka ar į bet kurį triumą.
11. Krovinių, kuris bus kraunamas, savybės, galinčios kelti pavojų, jeigu krovinytis liesis prie laive esančio krovinių ar likučių.
12. Išankstinė informacija apie siūlomus pakrovimo ar iškrovimo darbus arba pasikeitimus dabartiniuose pakrovimo ar iškrovimo planuose.
13. Ar terminalo pakrovimo ar iškrovimo įrenginiai yra stacionarūs, ar jų perkėlimas yra apribotas.
14. Reikalingi švartlyniai.
15. Paspėjimas apie neįprastus švartavimosi įrenginius.
16. Balasto pripylimo arba išleidimo apribojimai.
17. Kompetentingos institucijos leidžiama didžiausias navigacinė grimzda.
18. Kita su terminalu susijusi, laivo kapitonui reikalinga informacija.

⁽¹⁾ Informacija apie numatomą laivo stovėjimo prisišvartavus ir išplaukimo laiką bei mažiausią vandens gylį prieklaukoje palaipsniui atnaujinama ir perduodama laivo kapitonui po to, kai gaunamas ETA pranešimas (apie laivo atvykimo į paskyrimo vietą numatomą laiką). Informaciją apie įplaukimo ir išplaukimo kanalų mažiausią vandens gylį pateikia terminalas arba kompetentinga institucija.

VI PRIEDAS

TERMINALO ATSTOVO PAREIGOS PRIEŠ ATLIEKANT PAKROVIMO AR IŠKROVIMO DARBUS ARBA JŲ METU

(kaip nurodyta 7 straipsnio 2 dalies d punkte)

Prieš pradėdamas pakrovimo ar iškrovimo darbus arba jų metu terminalo atstovas:

- 1) praneša laivo kapitoniui terminalo darbuotojų arba siuntėjo agento, kurie bus atsakingi už pakrovimo ar iškrovimo darbus ir su kuriais laivo kapitonas turės palaikyti ryšį, pavardes ir ryšio palaikymo tvarką;
- 2) imasi visų atsargumo priemonių, kad pakrovimo ar iškrovimo įrenginiai neapgadintų laivo ir informuoja laivo kapitoną, jeigu laivas apgadinamas;
- 3) užtikrina laivo vertikalią padėtį arba, jeigu dėl darbų būtinas laivo pasvirimas, išlaiko kuo mažesnę pasvirimą;
- 4) užtikrina, kad kairysis bortas atitiktų to paties triumo dešinįjį bortą, kad nepersikreiptų laivo konstrukcija;
- 5) didelio tankio krovinių atveju arba esat didelėms atskiroms griebtuvų apkrovoms, įspėja laivo kapitoną, kad laivo konstrukciją gali veikti didelė lokalinė apkrova, kol talpyklos viršus nėra visiškai uždengtas krovinių, ypač kai yra leidžiamas laisvas kritimas iš didelio aukščio ir pradedant krovos darbus laikomasi ypatingo atsargumo kiekviename krovinių triume;
- 6) užtikrina, kad laivo kapitonas ir terminalo atstovas susitartų visuose darbų etapuose dėl visų pakrovimo ar iškrovimo darbų aspektų ir kad laivo kapitoniui būtų pranešama apie visus krovimo tempo pasikeitimus bei apie kiekvieno kraunamo svorio įpylimo užbaigimą;
- 7) tvarko krovinių svorio apskaitą ir turimą pakraunamą ar iškraunamą krovinių bei užtikrina, kad krovinių svoris triumuose nenukryptų nuo sutarto pakrovimo ar iškrovimo plano;
- 8) užtikrina, kad pakraunant ar iškraunant krovinius būtų paskirstomi pagal laivo kapitono reikalavimus;
- 9) užtikrina, kad krovinių kiekis, kurio reikia tam, kad būtų užtikrinta grimzda išplaukiant iš uosto, ir krovinių paskirstymas leistų visam kroviniui nutekėti nuo terminalo konvejerio sistemos ir ištuštinti ją pabaigus krovos darbus. Dėl to terminalo atstovas praneša laivo kapitoniui apie nominalų tonažą ant terminalo konvejerio sistemos ir visus konvejerio sistemos sutvarkymo reikalavimus baigus krovimo darbus;
- 10) iškraunant įspėja laivo kapitoną, pateikdamas visą būtiną informaciją, jeigu ketinama padidinti ar sumažinti naudojamų iškrovimo mechanizmų skaičių, ir praneša laivo kapitoniui, kai manoma, kad iškrovimo iš kiekvieno triumo darbai yra baigti;
- 11) užtikrina, kad laive arba šalia jo nebūtų dirbama su ugnimi, kol laivas stovi prisišvartavęs prie prieplaukos, išskyrus tuos atvejus, kai laivo kapitonas, laikydamasis visų kompetentingos institucijos reikalavimų, leidžia tai daryti.