

32001L0096

16.1.2002

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

L 13/9

**DIRECTIVA 2001/96/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
din 4 decembrie 2001**

**de stabilire a cerințelor și procedurilor armonizate pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a
vrachierelor**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 80 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social ⁽²⁾,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽³⁾,

întrucât:

- (1) Dat fiind numărul mare de accidente de navigație în care sunt implicate vrachierele, asociate cu pierderi mari de vieți omenești, ar trebui adoptate noi măsuri pentru a îmbunătăți siguranța în transportul maritim în cadrul politicii comune de transport.
- (2) Evaluarea cauzelor accidentelor vrachierelor indică faptul că încărcarea și descărcarea mărfurilor solide în vrac, dacă nu sunt corect executate, pot să contribuie la distrugerea vrachierelor, fie prin suprasolicitarea structurii navei, fie datorită avariilor mecanice ale elementelor de structură în calele de marfă. Protecția siguranței vrachierelor poate fi îmbunătățită prin adoptarea unor măsuri care vizează reducerea riscului de avariere a structurii și a pierderilor datorate operațiunilor incorecte de încărcare și descărcare.
- (3) La nivel internațional, Organizația Maritimă Internațională (OMI), prin diferite rezoluții ale adunării, adoptă recomandări privind siguranța vrachierelor, care se referă, în general, la interfața navă/port și, în special, la operațiunile de încărcare și descărcare.
- (4) Prin Rezoluția Adunării A.862(20), OMI adoptă un Cod practic pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor („the BLU Code”) și a încurajat guvernele contractante să urgenteze punerea în aplicare a acestui Cod cât

mai curând posibil și să informeze OMI despre orice caz de neconformitate. În rezoluție, OMI a solicitat, printre altele, guvernelor contractante, pe ale căror teritorii există terminale de încărcare și descărcare a mărfurilor solide în vrac, să urgenteze adoptarea legislațiilor, astfel încât o serie de principii de bază, necesare pentru punerea în aplicare a acestui Cod, să poată fi transpuse în practică.

- (5) Impactul operațiunilor de încărcare și descărcare asupra siguranței vrachierelor are implicații transfrontaliere, având în vedere caracterul global al comerțului cu mărfuri uscate în vrac. În consecință, dezvoltarea acțiunilor pentru prevenirea naufragiilor vrachierelor datorate practicilor necorespunzătoare de încărcare și descărcare este cel mai bine realizată la nivel comunitar, prin stabilirea cerințelor și procedurilor armonizate pentru aplicarea recomandărilor OMI prevăzute în Rezoluția Adunării A.862(20) și în Codul BLU.
- (6) Având în vedere principiul subsidiarității, enunțat la articolul 5 din tratat, directiva constituie instrumentul juridic adecvat, deoarece ea oferă cadrul pentru aplicarea obligatorie și uniformă, de către statele membre, a cerințelor și procedurilor aplicabile încărcării și descărcării în siguranță a vrachierelor, lăsând totodată fiecărui stat membru libertatea de a alege modalitățile de aplicare cel mai bine adaptate sistemului său național. Conform principiului proporționalității, prezenta directivă se limitează la ceea ce este necesar pentru îndeplinirea obiectivelor urmărite.
- (7) Siguranța vrachierelor și a echipajelor acestora poate să fie îmbunătățită prin reducerea riscurilor pe care le presupune încărcarea și descărcarea necorespunzătoare la terminalele de mărfuri solide în vrac. Această siguranță poate să fie realizată prin stabilirea unor proceduri armonizate de cooperare și comunicare între navă și terminal și prin stabilirea cerințelor de conformitate aplicabile navelor și terminalelor.
- (8) Pentru a îmbunătăți siguranța vrachierelor și a evita denaturarea concurenței, procedurile armonizate și criteriile de conformitate ar trebui să se aplice tuturor vrachierelor, indiferent de pavilionul pe care acestea îl arborează, și tuturor terminalelor din Comunitate la care, în condiții normale, astfel de nave acostează în scopul încărcării sau descărcării mărfurilor solide în vrac.

⁽¹⁾ JO C 311 E, 31.10.2000, p. 240 și JO C 180 E, 26.6.2001, p. 273.

⁽²⁾ JO C 14, 16.1.2001, p. 37.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 13 februarie 2001 (JO C 276, 1.10.2001, p. 38), Poziția Comună a Consiliului din 27 iunie 2001 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Parlamentului European din 25 octombrie 2001 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

- (9) Vrachierele care acostează la terminale pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor solide în vrac ar trebui să fie apte pentru aceste operațiuni. De asemenea, terminalele ar trebui să fie apte să primească pentru încărcare sau descărcare vrachierele care acostază. În aceste scopuri, în Codul BLU au fost definite criteriile de conformitate.
- (10) Pentru a îmbunătăți cooperarea și comunicarea cu comandantul navei privind aspectele referitoare la încărcarea și descărcarea mărfurilor solide în vrac, terminalele ar trebui să desemneze un reprezentant responsabil cu astfel de operațiuni în terminal și să pună la dispoziția comandanților manuale indicând cerințele terminalului și ale portului. În acest scop, există dispoziții în Codul BLU.
- (11) Elaborarea, aplicarea și menținerea unui sistem de management al calității la terminale ar constitui o garanție a faptului că procedurile de cooperare și comunicare și operațiunile actuale de încărcare și descărcare la terminal sunt planificate și executate în conformitate cu cadrul armonizat, care este recunoscut pe plan internațional și care poate face obiectul unui audit. Dată fiind recunoașterea sa internațională, sistemul de management al calității trebuie să fie compatibil cu seriile ISO 9000 ale standardelor adoptate de Organizația Internațională de Standardizare. Pentru a lăsa noilor terminale suficient timp pentru a obține certificarea corespunzătoare, este important să se asigure pentru acestea o autorizație temporară de operare, pentru o perioadă limitată de timp.
- (12) Pentru a garanta că operațiunile de încărcare și descărcare sunt pregătite cu atenție, convenite și conduse în așa fel încât să se evite punerea în pericol a siguranței navei sau echipajului, trebuie stabilite responsabilitățile comandantului și ale reprezentantului terminalului. În acest sens, dispoziții relevante pot fi întâlnite în Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (Convenția SOLAS 1974), Rezoluția Adunării OMI A.862(20) și Codul BLU. În același scop, procedurile pentru pregătirea, convenirea și conducerea operațiunilor de încărcare sau descărcare pot să se întemeieze pe dispozițiile acestor instrumente internaționale.
- (13) În interesul general al Comunității, de a determina navele sub standarde să evite porturile sale, reprezentantul terminalului trebuie să notifice deficiențele care apar la bordul unui vrachier și care pot să prejudicieze siguranța operațiunilor de încărcare sau descărcare.
- (14) Este necesar ca autoritățile competente ale statelor membre să se opună sau să stopeze operațiunile de încărcare sau descărcare, dacă acestea au indicații clare că siguranța navei sau a echipajului este pusă în pericol din cauza acestor operațiuni. De asemenea, autoritățile trebuie să intervină, în interesul siguranței, în cazul unui dezacord între comandant și reprezentantul terminalului cu privire la aplicarea acestor proceduri. Intervenția autorităților competente în interesul siguranței nu trebuie să depindă de interesele comerciale legate de terminale.
- (15) Este necesar să se stabilească proceduri pentru a raporta avariile suferite de nave în timpul operațiunilor de încărcare sau descărcare organismelor corespunzătoare, cum ar fi societățile de clasificare relevante, și pentru a le repara, dacă este cazul. În cazul în care o astfel de avarie ar putea să prejudicieze siguranța sau navigabilitatea navei, decizia privind necesitatea și urgența reparațiilor trebuie să fie luată de către autoritățile responsabile pentru controlul statului portului, în consultare cu administrația statului al cărui pavilion îl arborează nava. În vederea efectuării expertizei tehnice necesare pentru a lua o astfel de decizie, autoritățile ar trebui să aibă dreptul de a apela la o organizație recunoscută care să inspecteze avaria și să emită un aviz privind orice reparații care se impun.
- (16) Aplicarea prezentei directive trebuie să fie susținută de proceduri eficiente de monitorizare și control în statele membre. Raportarea rezultatelor acestui efort de monitorizare va furniza informații precise privind eficacitatea cerințelor și procedurilor armonizate stabilite în prezenta directivă.
- (17) În Rezoluția Adunării OMI A.797(19) din 23 noiembrie 1995 privind siguranța navelor care transportă mărfuri solide în vrac se solicită ca autoritățile statului portului să depună confirmarea că terminalele de încărcare și descărcare pentru mărfurile solide în vrac respectă Codurile și recomandările OMI privind cooperarea navă/terminal. Notificarea OMI privind adoptarea prezentei directive constituie un răspuns adecvat la această solicitare și un semnal clar transmis comunității maritime internaționale în legătură cu hotărârea Comunității de a sprijini eforturile întreprinse la nivel internațional pentru a întări siguranța încărcării și descărcării vrachierelor.
- (18) Măsurile necesare pentru aplicarea prezentei directive ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor de exercitare a puterilor executive conferite Comisiei (¹).
- (19) Anumite dispoziții din prezenta directivă ar trebui să poată fi modificate în conformitate cu procedura menționată pentru a le face să fie conforme cu instrumentele internaționale și comunitare adoptate, modificate sau intrate în vigoare după intrarea în vigoare a prezentei directive și în scopul aplicării procedurilor prevăzute în prezenta directivă, fără a extinde domeniul său de aplicare.

(¹) JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

(20) Directiva 89/391/CEE a Consiliului din 12 iunie 1989 privind introducerea măsurilor pentru încurajarea îmbunătățirii condițiilor de siguranță și sănătate a muncitorilor la locul de muncă ⁽¹⁾ și directivele specifice în materie care se aplică activității de încărcare și descărcare a vrachierelor,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Scop

Scopul prezentei directive este de a întări siguranța vrachierelor care acostează la terminalele din statele membre pentru a încărca sau descărca mărfuri solide în vrac, prin reducerea riscurilor datorate solicitărilor excesive și avariilor materiale la structura navei în timpul încărcării sau descărcării, prin instituirea de:

1. cerințe armonizate de conformitate pentru navele și terminalele respective; și
2. proceduri armonizate de cooperare și comunicare între navele și terminalele respective.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

Prezenta directivă se aplică:

1. tuturor vrachierelor, indiferent de pavilionul lor, care acostează la un terminal pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac, și
2. tuturor terminalelor din statele membre la care acostează vrachierele care intră sub incidența domeniului de aplicare a prezentei directive.

Fără a aduce atingere dispozițiilor din Regulamentul VI/7 din Convenția SOLAS 1974, prezenta directivă nu se aplică instalațiilor care sunt utilizate numai în situații excepționale pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor uscate în vrac în sau din vrachiere și nu se aplică în cazurile în care încărcarea sau descărcarea se efectuează numai cu echipamentele vrachierului în cauză.

Articolul 3

Definiții

În înțelesul prezentei directive:

1. „convenții internaționale” înseamnă convențiile în vigoare la 4 decembrie 2001, așa cum sunt definite la articolul 2 alineatul (1) din Directiva 95/21/CE a Consiliului ⁽²⁾;

⁽¹⁾ JO L 183, 29.6.1989, p. 1.

⁽²⁾ Directiva 95/21/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind aplicarea, în ceea ce privește navele care utilizează porturi din cadrul Comunității și navighează în apele aflate sub jurisdicția statelor membre, a standardelor internaționale pentru siguranța navelor, prevenirea poluării și condițiile de trai și de muncă de la bordul navelor (controlul statului de port) (JO L 157, 7.7.1995, p. 1), directivă modificată ultima dată de Directiva 1999/97/CE a Comisiei (JO L 331, 23.12.1999, p. 67).

2. „Convenția SOLAS 1974” înseamnă Convenția internațională pentru ocrotirea vieții pe mare, împreună cu protocoalele și modificările aferente, în vigoare la 4 decembrie 2001;

3. „Codul BLU” înseamnă Codul practic pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor, așa cum figurează în anexa la Rezoluția Adunării OMI A.862(20) din 27 noiembrie 1997, în stadiul său la 4 decembrie 2001;

4. „vrachier” trebuie să aibă înțelesul dat acestuia în Regulamentul IX/1.6 din Convenția SOLAS 1974 și interpretat în Rezoluția 6 a Conferinței SOLAS 1997, și anume:

— o navă construită cu o singură punte, cu tancuri laterale superioare și cu tancuri înclinate de bordaj în zona spațiilor de marfă și care este destinată, în principal, să transporte mărfuri uscate în vrac; sau

— un mineralier, în sensul unei nave maritime cu o singură punte care are doi pereți longitudinali și dublu fund pe lungimea zonei de marfă și care este destinată pentru transportul minereurilor doar în magaziile centrale; sau

— o navă de transport mixtă, așa cum este definită în Regulamentul II-2/3.27 din Convenția SOLAS 1974;

5. „marfă uscată în vrac” sau „marfă solidă în vrac” înseamnă marfa solidă în vrac, așa cum este definită în Regulamentul XII/1.4 din Convenția SOLAS 1974, cu excepția cerealelor;

6. „cereale” trebuie să aibă înțelesul dat acestora în Regulamentul VI/8.2 din Convenția SOLAS 1974;

7. „terminal” înseamnă orice instalație fixă, plutitoare sau mobilă, echipată și utilizată pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor uscate în vrac în sau din vrachiere;

8. „operatorul terminalului” înseamnă proprietarul terminalului sau orice organizație ori persoană căreia proprietarul i-a delegat responsabilitatea pentru operațiunile de încărcare sau descărcare, efectuate la terminal, pentru un anumit vrachier;

9. „reprezentantul terminalului” înseamnă orice persoană desemnată de operatorul terminalului, care are responsabilitate totală și este autorizată pentru controlul pregătirii, conducerii și finalizării operațiunilor de încărcare sau descărcare, efectuate la terminal, pentru un anumit vrachier;

10. „comandant” înseamnă persoana care asigură comanda unui vrachier sau un ofițer al navei desemnat de comandant pentru operațiunile de încărcare sau descărcare;

11. „organizație recunoscută” înseamnă o organizație recunoscută în conformitate cu articolul 4 din Directiva 94/57/CE a Consiliului ⁽³⁾;

⁽³⁾ Directiva 94/57/CE a Consiliului din 22 noiembrie 1994 privind normele și standardele comune pentru inspecția navelor și organizațiile de supraveghere și pentru activitățile relevante ale administrațiilor maritime (JO L 319, 12.12.1994, p. 20), astfel cum a fost modificată prin Directiva 97/58/CE a Comisiei (JO L 274, 7.10.1997, p. 8).

12. „administrația statului al cărui pavilion îl arborează nava” înseamnă autoritățile competente ale statului al cărui pavilion vrachierul are dreptul să îl arboreze;
13. „autoritatea controlului statului portului” înseamnă autoritatea competentă a statului membru împuternicită să aplice dispozițiile privind controlul, conform dispozițiilor Directivei 95/21/CE;
14. „autoritate competentă” înseamnă o autoritate publică națională, regională sau locală împuternicită prin legislația internă să transpună și să pună în aplicare dispozițiile prezentei directive;
15. „informație referitoare la marfă” înseamnă informațiile referitoare la marfă, prevăzute în Regulamentul VI/2 din Convenția SOLAS 1974;
16. „plan de încărcare sau descărcare” înseamnă un plan similar celui menționat în Regulamentul VI/7.3 din Convenția SOLAS 1974 și care are formatul stabilit în apendicele 2 din Codul BLU;
17. „listă de control a siguranței navei/terminalului” înseamnă lista menționată în secțiunea 4 din Codul BLU și care are formatul prevăzut în apendicele 3 la Codul BLU;
18. „declarație cu privire la densitatea mărfurilor solide în vrac” înseamnă informațiile cu privire la densitatea mărfurilor care vor fi livrate, în conformitate cu Regulamentul XII/10 din Convenția SOLAS 1974.

Articolul 4

Cerințe referitoare la conformitatea operațională a vrachierelor

Statele membre iau măsurile necesare pentru ca operatorii terminalelor să se asigure de conformitatea operațională a vrachierelor pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac, verificând respectarea dispozițiilor din anexa I.

Articolul 5

Cerințe referitoare la conformitatea terminalelor

Statele membre se asigură că operatorii terminalelor vor veghea, în ceea ce privește terminalele pentru care aceștia își asumă responsabilități în conformitate cu prezenta directivă, ca:

1. terminalele să corespundă dispozițiilor din anexa II;
2. să fie desemnat (desemnați) reprezentantul (reprezentanții) terminalului;
3. să fie pregătite manualele care conțin cerințele specifice terminalului și autorităților competente, precum și informațiile privind portul și terminalul, așa cum sunt menționate în apendicele 1 alineatul (1) punctul (2) din Codul BLU, și ca aceste manuale să fie puse la dispoziția comandanților vrachierelor care acostează la terminal pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac;
4. un sistem de management al calității să fie elaborat, pus în aplicare și menținut. Acest sistem de management al calității trebuie să fie certificat în conformitate cu standardele ISO 9001:2000 sau cu un standard echivalent, care cuprinde cel puțin toate cerințele din ISO 9001:2000 și acesta trebuie să fie auditat în conformitate cu liniile directoare ale standardului ISO 10011:1991 sau ale unui standard echivalent care cuprinde toate cerințele din ISO 10011:1991. În legătură cu standardele echivalente menționate, trebuie să fie respectată Directiva 98/34/CE ⁽¹⁾.

De la data intrării în vigoare a prezentei directive, se acordă o perioadă de tranziție de trei ani pentru punerea în aplicare a sistemului de management al calității și un an suplimentar pentru obținerea certificării sistemului.

Articolul 6

Autorizarea temporară

Prin derogare de la cerințele articolului 5 alineatul (4), autoritățile competente pot elibera, pentru terminalele nou-înființate, o autorizație temporară de funcționare, valabilă cel mult douăsprezece luni. Cu toate acestea, terminalul trebuie să demonstreze că planul său de punere în aplicare a sistemului de management al calității este în conformitate cu standardul ISO 9001:2000 sau cu un standard echivalent, așa cum s-a stabilit la articolul 5 alineatul (4).

Articolul 7

Responsabilitățile comandanților și ale reprezentanților terminalelor

Statele membre adoptă măsurile necesare pentru a asigura că sunt respectate și aplicate următoarele principii privind responsabilitățile comandanților și reprezentanților terminalelor:

1. Responsabilitățile comandantului:
 - (a) comandantul este permanent responsabil pentru încărcarea sau descărcarea în siguranță a vrachierului aflat sub comanda sa;
 - (b) cu suficient timp în avans față de ora estimată de sosire la terminal, comandantul comunică terminalului informațiile prevăzute în anexa III;
 - (c) înainte ca orice marfă solidă în vrac să fie încărcată, comandantul se asigură că a primit informația referitoare la marfă, prevăzută în Regulamentul VI/2.2 din Convenția SOLAS 1974 și, dacă este necesar, declarația cu privire la densitatea mărfurilor solide în vrac. Această informație trebuie să fie conținută într-un formular de declarație cu privire la marfă, asemenea celui din apendicele 5 la Codul BLU;
 - (d) înaintea începerii și în timpul încărcării sau descărcării, comandantul îndeplinește obligațiile prevăzute în anexa IV.

⁽¹⁾ Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 1998 de stabilire a procedurii pentru furnizarea informațiilor în domeniul standardelor și regulamentelor tehnice și normelor privind serviciile societăților de informații (JO L 204, 21.7.1998, p. 37), astfel cum a fost modificată prin Directiva 98/48/CE (JO L 217, 5.8.1998, p. 18).

2. Responsabilitățile reprezentantului terminalului:
- la primirea notificării inițiale a navei cu privire la ora estimată de sosire, reprezentantul terminalului furnizează comandantului informațiile prevăzute în anexa V;
 - reprezentantul terminalului trebuie să se asigure că a fost înștiințat comandantul, cât mai rapid posibil, în legătură cu informațiile conținute în formularul de declarație cu privire la marfă;
 - reprezentantul terminalului notifică imediat comandantului și autorității controlului statului portului deficiențele aparente pe care le-a constatat la bordul vrachierului și care ar putea pune în pericol încărcarea sau descărcarea în siguranță a mărfurilor solide în vrac;
 - înaintea începerii și în timpul încărcării sau descărcării, reprezentantul terminalului îndeplinește obligațiile prevăzute în anexa VI.

Articolul 8

Proceduri între vrachiere și terminale

Statele membre se asigură că următoarele proceduri sunt respectate cu privire la încărcarea sau descărcarea vrachierelor cu/de mărfuri solide în vrac.

- Înaintea încărcării sau descărcării mărfurilor solide în vrac, comandantul se pune de acord cu reprezentantul terminalului asupra planului de încărcare sau descărcare, în conformitate cu dispozițiile Regulamentului VI/7.3 din Convenția SOLAS 1974. Planul de încărcare sau descărcare trebuie să fie pregătit în forma stabilită în apendicele 2 al Codului BLU, acesta trebuie să conțină numărul OMI al vrachierului respectiv, iar comandantul și reprezentantul terminalului confirmă acordul lor cu privire la plan, prin semnarea acestuia.

Orice modificare a planului care, în conformitate cu oricare dintre părți, poate afecta siguranța navei sau a echipajului, trebuie pregătită, acceptată și convenită de ambele părți, sub forma unui plan revizuit.

Planul de încărcare sau descărcare convenit și orice revizuire convenite ulterior se păstrează la navă și la terminal pentru o perioadă de șase luni, în scopul efectuării, de către autoritățile competente, a oricărei verificări necesare.

- Înaintea începerii încărcării sau descărcării, lista de control a siguranței navei/terminalului se completează și se semnează în comun de către comandant și reprezentantul terminalului, în conformitate cu liniile directe din apendicele 4 al Codului BLU.
- Între navă și terminal se stabilește și se menține permanent o comunicare eficientă, capabilă să răspundă solicitărilor de informații cu privire la procesul de încărcare sau descărcare și să asigure conformarea promptă cu ordinul comandantului ori al reprezentantului terminalului de suspendare a operațiunilor de încărcare sau descărcare.

- Comandantul și reprezentantul terminalului conduc operațiunile de încărcare sau descărcare în conformitate cu planul convenit. Reprezentantul terminalului își asumă responsabilitatea pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac în ceea ce privește succesiunea magaziiilor, cantitățile și norma de încărcare sau descărcare prevăzute în plan. El nu se abate de la planul de încărcare sau descărcare convenit decât după consultarea prealabilă cu comandantul și cu acordul scris al acestuia.
- La terminarea încărcării sau descărcării vrachierului, comandantul și reprezentantul terminalului confirmă în scris că încărcarea sau descărcarea a fost făcută în conformitate cu planul de încărcare sau descărcare, inclusiv cu orice modificări convenite. În cazul descărcării, o astfel de confirmare trebuie să includă o referire care să ateste faptul că magazinele de marfă au fost golite și curățate corespunzător cerințelor comandantului și trebuie să se înregistreze orice avarie suferită de navă și orice reparații efectuate.

Articolul 9

Rolul autorităților competente

(1) Fără a aduce atingere drepturilor și obligațiilor comandantului, conform Regulamentului VI/7.7 din Convenția SOLAS 1974, statele membre se asigură că autoritățile lor competente se opun sau stopează încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac, ori de câte ori acestea dețin informații clare că siguranța navei sau a echipajului ar putea fi pusă în pericol de aceste operațiuni.

(2) În cazul în care autoritatea competentă este informată despre un dezacord între comandant și reprezentantul terminalului în ceea ce privește aplicarea procedurilor prevăzute la articolul 8, autoritatea competentă intervine, dacă este necesar, în interesul siguranței și al protecției mediului marin.

Articolul 10

Repararea avariei suferite în timpul încărcării sau descărcării

(1) Dacă se produce o avarie a structurii navei ori a echipamentelor acesteia în timpul încărcării sau descărcării, aceasta se raportează comandantului, de către reprezentantul terminalului și, dacă este necesar, se repară.

(2) Dacă avaria ar putea afecta structura navei sau integritatea etanșeității corpului sau sistemele tehnice esențiale ale navei, reprezentantul terminalului și/sau comandantul informează administrația statului al cărui pavilion îl arborează nava sau o organizație recunoscută de aceasta sau care acționează în numele său, precum și autoritatea controlului statului portului. Decizia cu privire la necesitatea reparației imediate sau a amânării acesteia se ia de către autoritatea controlului statului portului, ținând seama de punctul de vedere, dacă există, al administrației statului al cărui pavilion îl arborează nava sau al organizației recunoscute de aceasta și care acționează în numele său, precum și de punctul de vedere al comandantului. Dacă se consideră că reparația este necesară imediat, aceasta se va efectua astfel încât să fie considerată satisfăcătoare de către comandant și de către autoritatea competentă, înainte ca nava să părăsească portul.

(3) În scopul luării deciziei menționate la alineatul (2), autoritatea controlului statului portului poate solicita unei organizații recunoscute să inspecteze avaria și să emită un aviz privind necesitatea efectuării reparației sau amânarea acesteia.

(4) Prezentul articol se aplică fără a aduce atingere Directivei 95/21/CE.

Articolul 11

Verificare și raportare

(1) Statele membre verifică periodic dacă terminalele respectă cerințele articolului 5 alineatul (1), ale articolului 7 alineatul (2) și ale articolului 8. Procedura de verificare include efectuarea inspecțiilor neanunțate, în timpul operațiunilor de încărcare sau descărcare.

În afară de aceasta, statele membre verifică dacă terminalele respectă cerințele articolului 5 alineatul (4), la sfârșitul perioadei prevăzute de acesta și, pentru terminalele nou înființate, la sfârșitul perioadei prevăzute la articolul 6.

(2) Statele membre prezintă Comisiei, la fiecare trei ani, un raport privind rezultatele unor astfel de verificări. De asemenea, raportul conține o evaluare a eficacității procedurilor armonizate pentru cooperarea și comunicarea între vrachiere și terminale prevăzute în prezenta directivă. Raportul se transmite cel târziu la data de 30 aprilie a anului care urmează perioadei de trei ani calendaristici la care acesta face referire.

Articolul 12

Evaluare

Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport de evaluare privind funcționarea sistemului prevăzut în prezenta directivă, întemeiat pe rapoartele statelor membre prevăzute la articolul 11 alineatul (2). De asemenea, raportul include o evaluare privind necesitatea continuării raportărilor din partea statelor membre, menționate la articolul 11 alineatul (2).

Articolul 13

Notificarea la OMI

Președintele Consiliului, care acționează în numele statelor membre, împreună cu Comisia, informează OMI cu privire la adoptarea prezentei directive, făcând trimitere la alineatul 1 punctul 7 din anexa la Rezoluția OMI A.797(19).

Articolul 14

Comitet de reglementare

(1) Comisia este asistată de un comitet instituit în temeiul articolului 12 alineatul (1) din Directiva 93/75/CEE a Consiliului ⁽¹⁾, denumit în continuare „Comitetul”.

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8.

Perioada stabilită la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE este fixată la trei luni.

(3) Comitetul adoptă propriul regulament de procedură.

Articolul 15

Procedură de modificare

(1) Definițiile menționate la articolul 3, punctele (1)-(6) și (15)-(18), trimerile la convenții internaționale și coduri precum și la rezoluții și circulare OMI, trimerile la standardele ISO, trimerile la instrumentele comunitare și anexele pot fi modificate în conformitate cu procedura menționată la articolul 14 alineatul (2), cu scopul de a fi conforme cu instrumentele adoptate la nivel internațional și comunitar, modificate sau intrate în vigoare după adoptarea prezentei directive, fără ca domeniul de aplicare al prezentei directive să se extindă.

(2) Procedura menționată la articolul 14 alineatul (2) se aplică în cazul modificării articolului 8 și anexelor pentru aplicarea procedurilor stabilite în prezenta directivă și în cazul modificării sau abrogării obligațiilor privind raportarea, menționată la articolul 11 alineatul (2) și la articolul 12, fără ca astfel de dispoziții să extindă domeniul de aplicare al prezentei directive.

Articolul 16

Sancțiuni

Statele membre stabilesc normele de sancționare aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul prezentei directive și întreprind toate măsurile necesare pentru a asigura că acestea sunt aplicate. Sancțiunile astfel prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționate și descurajatoare.

⁽¹⁾ Directiva 93/75/CEE a Consiliului din 13 septembrie 1993 privind cerințele minime pe care trebuie să le îndeplinească navele a căror destinație sau punct de plecare îl constituie porturi din cadrul Comunității și care transportă substanțe periculoase sau poluante (JO L 247, 5.10.1993, p. 19), astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 98/74/CE a Comisiei (JO L 276, 13.10.1998, p. 7).

*Articolul 17***Transpunere și aplicare**

(1) Statele membre adoptă și publică, înainte de 5 august 2003, dispozițiile necesare aducerii la îndeplinire a prezentei directive. Statele membre informează imediat Comisia.

Statele membre aplică aceste dispoziții de la 1 martie 2004.

Când statele membre adoptă aceste dispoziții, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere în momentul publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitățile de efectuare a acestor trimiteri.

(2) Statele membre notifică Comisiei dispozițiile de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

*Articolul 18***Intrare în vigoare**

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la publicarea în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

*Articolul 19***Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 4 decembrie 2001.

Pentru Parlamentul European

Președintele

N. FONTAINE

Pentru Consiliu

Președintele

D. REYNDERS

ANEXA I

CERINȚE REFERITOARE LA CONFORMITATEA OPERAȚIONALĂ A VRACHIERELOR PENTRU ÎNCĂRCAREA ȘI DESCĂRCAREA MĂRFURILOR SOLIDE ÎN VRAC

(menționate la articolul 4)

Vrachierele care acostează la terminalele din statele membre pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac trebuie să fie verificate în scopul asigurării conformității cu următoarele cerințe:

1. Acestea trebuie să fie prevăzute cu magazii de marfă și guri de magazie având dimensiuni și forme corespunzătoare care să permită ca mărfurile solide în vrac să fie încărcate, stivuite, rujate și descărcate în mod corespunzător.
2. Acestea trebuie să fie prevăzute cu numere de identificare a capacelor gurilor magaziiilor de marfă, așa cum sunt utilizate în planul de încărcare sau descărcare. Amplasarea, mărimea și culoarea acestor numere trebuie să fie clar vizibile și ușor identificabile de către operatorul instalațiilor de încărcare sau descărcare de la terminal.
3. Capacele gurilor magaziiilor de marfă, sistemele de operare ale capacelor gurilor de magazie și dispozitivele de siguranță ale acestora trebuie să fie în stare bună de funcționare și utilizate numai în scopul lor preconizat.
4. Luminile de la aparatura care indică înclinarea transversală a navei, dacă există, trebuie să fie verificate înainte de încărcare sau descărcare și să se demonstreze că funcționează.
5. Dacă se solicită ca la bord să existe un calculator de încărcare aprobat, acesta trebuie să fie certificat și să fie apt pentru a efectua calculul rezistenței longitudinale a navei pe parcursul încărcării sau descărcării.
6. Mașinile de propulsie și cele auxiliare trebuie să fie în stare bună de funcționare.
7. Echipamentul de punte care are legătură cu operațiunile de acostare și legare la cheu trebuie să fie în funcțiune și să se afle într-o stare tehnică bună.

ANEXA II

**CERINȚE REFERITOARE LA CONFORMITATEA TERMINALELOR PENTRU ÎNCĂRCAREA ȘI
DESCĂRCAREA MĂRFURILOR SOLIDE ÎN VRAC**

[menționate la articolul 5 alineatul (1)]

1. Terminalele trebuie să accepte pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor solide în vrac numai vrachierele care pot acosta în siguranță la instalațiile de încărcare sau descărcare ale respectivului terminal, ținând seama de adâncimea apei la dană, dimensiunile maxime ale navei, instalațiile de acostare, dotările de protecție, accesul în siguranță și posibilele obstacole pentru operațiunile de încărcare sau descărcare.
 2. Instalațiile de încărcare și descărcare ale terminalului trebuie să fie certificate în mod corespunzător și menținute în stare bună de funcționare, în conformitate cu reglementările și standardele relevante, și să fie exploatate numai de personal calificat și, după caz, certificat.
 3. Personalul terminalului trebuie să fie instruit asupra tuturor aspectelor legate de încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor, în funcție de responsabilitățile fiecăruia. Instruirea va fi astfel concepută încât să asigure cunoașterea pericolelor generale care au legătură cu încărcarea și descărcarea mărfurilor solide în vrac și efectele nefavorabile pe care operațiunile de încărcare și descărcare necorespunzătoare le pot avea asupra siguranței navei.
 4. Personalul terminalului implicat în operațiunile de încărcare și descărcare trebuie să aibă și să utilizeze echipament de protecție individual și să se odihnească suficient pentru a evita accidentele cauzate de oboseală.
-

ANEXA III

INFORMAȚII CARE TREBUIE FURNIZATE DE CĂTRE COMANDANT TERMINALULUI

[menționate la articolul 7 alineatul (1) litera (b)]

1. Ora estimată pentru sosirea navei în port, cât mai rapid posibil. Această informație va fi actualizată, după caz.
2. În momentul comunicării inițiale a orei pentru sosire se transmit următoarele informații:
 - (a) numele navei, indicativul de apel, numărul IMO, pavilionul, portul de înmatriculare;
 - (b) planul de încărcare sau descărcare, indicându-se cantitatea de marfă și factorul de stivuire corespunzător fiecărei guri de magazie, ordinea de încărcare sau descărcare și cantitatea de marfă ce va fi încărcată în fiecare etapă de umplere sau descărcată în fiecare etapă de golire;
 - (c) pescajul la sosire și pescajul estimat pentru plecare;
 - (d) timpul cerut pentru balastare sau debalastare;
 - (e) lungimea maximă a navei, lățimea navei și lungimea zonei de marfă, de la rama prova a gurii de magazie din prova până la rama pupa a gurii de magazie din pupa, în care marfa urmează să fie încărcată sau din care marfa urmează să fie descărcată;
 - (f) distanța de la linia de plutire până la prima gură de magazie ce urmează a fi încărcată sau descărcată și distanța de la bordajul navei până la deschiderea gurii de magazie;
 - (g) amplasarea scărilor de bord ale navei;
 - (h) gabaritul aerian;
 - (i) detalii și capacitățile instalației de transfer al mărfurilor de pe navă, dacă există;
 - (j) numărul și tipul parâmelor de acostare;
 - (k) cerințe specifice, cum ar fi cele referitoare la rujarea mărfurilor sau măsurarea continuă a conținutului de apă din marfă;
 - (l) detalii privind orice reparație necesară care poate întârzia acostarea, începerea încărcării sau descărcării ori care poate întârzia plecarea navei după terminarea încărcării sau descărcării;
 - (m) orice alte informații solicitate de terminal cu privire la navă.

ANEXA IV

OBLIGAȚIILE COMANDANTULUI ÎNAINTEA ȘI ÎN TIMPUL OPERAȚIILOR DE ÎNCĂRCARE SAU DESCĂRCARE

[menționate la articolul 7 alineatul (1) litera (d)]

Înainte și în timpul operațiilor de încărcare sau descărcare comandantul trebuie să se asigure că:

1. încărcarea sau descărcarea mărfurilor și descărcarea apei de balast se află sub controlul ofițerului responsabil de pe navă;
2. așezarea mărfurilor și a apei de balast este supravegheată pe toată durata procesului de încărcare sau descărcare pentru a asigura ca structura navei să nu fie suprasolicitată;
3. nava trebuie menținută în poziție dreaptă sau, dacă se cere o înclinare transversală din motive operaționale, aceasta va fi cât mai mică posibil;
4. nava rămâne acostată în siguranță, ținându-se seama de condițiile locale ale vremii și de buletinele meteorologice;
5. la bordul navei sunt suficienți ofițeri și membri ai echipajului pentru a putea efectua manevrele cu paramele de acostare sau pentru orice situație normală ori de urgență, ținându-se seama de necesitatea ca echipajul să aibă o perioadă de odihnă suficientă astfel încât să evite stările de oboseală;
6. reprezentantul terminalului este informat asupra cerințelor de rulare a mărfurilor care trebuie să fie în conformitate cu procedurile din Codul de practică OMI pentru siguranța transportului mărfurilor solide în vrac (Codul BC);
7. reprezentantul terminalului este informat asupra cerințelor privind armonizarea dintre ratele de balastare sau debalastare și normele de încărcare sau descărcare a mărfurilor pentru nava sa și despre orice abateri de la planul de balastare sau debalastare ori despre orice altă problemă care poate afecta încărcarea sau descărcarea mărfurilor;
8. apa de balast este descărcată la debite care corespund planului de încărcare sau descărcare stabilit și care nu au drept urmare inundarea cheului sau a navelor învecinate. Când nu este posibil ca nava să își descarce complet apa de balast înainte stadiului de rulare din cadrul procesului de încărcare, comandantul trebuie să stabilească împreună cu reprezentantul terminalului asupra orelor la care încărcarea poate fi suspendată și despre durata acestor suspendări;
9. există un acord cu reprezentantul terminalului în ceea ce privește măsurile ce vor fi luate în cazul ploii sau în cazul altei schimbări de vreme, când natura mărfurilor ar putea fi pusă în pericol în eventualitatea unei astfel de schimbări;
10. la bord sau în vecinătatea navei nu se efectuează activități la temperaturi înalte în timp ce nava este acostată, cu excepția cazului în care există permisiunea reprezentantului terminalului și în conformitate cu cerințele autorității competente;
11. sunt supravegheate amănunțit operațiile de încărcare sau descărcare și nava însăși în timpul stadiilor finale de încărcare sau descărcare;
12. reprezentantul terminalului este avertizat imediat dacă procesul de încărcare sau descărcare a produs avarii, dacă s-a creat o situație periculoasă sau când este probabil să se producă ceva asemănător;
13. reprezentantul terminalului este informat când trebuie să înceapă rularea finală a navei pentru a permite sistemului de transport al mărfurilor să se golească;
14. descărcarea mărfurilor pereche din babord corespunde strict cu a celor din tribord, din aceeași magazie, pentru a se evita torsiunea structurii navei;
15. atunci când se balastează una sau mai multe magazine, se ține cont de posibilitatea de evacuare de vapori inflamabili din magazine și sunt luate măsuri de protecție înainte de a se permite desfășurarea oricărei activități la temperaturi înalte în vecinătatea sau deasupra acestor magazine.

ANEXA V

INFORMAȚII CARE TREBUIE FURNIZATE COMANDANTULUI DE CĂTRE TERMINAL

[menționate la articolul 7 alineatul (2) litera (a)]

1. Numele danei la care va avea loc încărcarea sau descărcarea și orele estimate pentru acostare și pentru finalizarea operațiilor de încărcare sau descărcare ⁽¹⁾.
2. Caracteristicile instalațiilor de încărcare sau descărcare, inclusiv debitele nominale ale terminalului pentru încărcare sau descărcare și numărul de instalații de încărcare sau descărcare ce vor fi utilizate, precum și estimarea timpului necesar pentru finalizarea fiecărei etape de umplere sau - în cazul descărcării - estimarea timpului necesar pentru fiecare etapă de golire.
3. Caracteristicile cu privire la dană sau cheu, de care poate avea nevoie comandantul pentru a ține cont de ele, inclusiv poziția obstacolelor fixe și mobile, a protecțiilor, babalelor și instalațiilor de legare.
4. Adâncimea minimă a apei de-a lungul danei și în canalele de acces și de plecare ⁽¹⁾.
5. Densitatea apei la dană.
6. Distanța maximă dintre linia de plutire și partea superioară a capacelor gurilor de magazii sau ramelor gurilor de magazii, în funcție de care dintre acestea este relevantă pentru operațiunile de încărcare sau descărcare, și gabaritul aerian maxim.
7. Dotările pentru pasarele și acces.
8. Bordul navei care să se afle de-a lungul danei.
9. Viteza maximă admisibilă de apropiere de cheu și disponibilitatea remorcherelor, tipul și forța de tracțiune la punct fix a acestora.
10. Succesiunea de încărcare pentru diferite loturi de marfă și orice alte restricții, dacă nu este posibilă încărcarea mărfurilor în orice ordine sau în orice magazie a navei.
11. Orice caracteristică a mărfurilor care urmează a fi încărcate și care poate prezenta un pericol în cazul în care acestea s-ar afla în contact cu mărfurile sau reziduurile existente la bord.
12. Informații anticipate cu privire la operațiile de încărcare sau descărcare propuse ori modificările ce trebuie aduse planurilor existente pentru încărcare sau descărcare.
13. Dacă instalațiile de încărcare sau descărcare ale terminalului sunt fixe ori există niște limite în deplasarea acestora.
14. Parâmele de legare cerute.
15. Avertizare cu privire la dispozițiile speciale de amarare.
16. Orice restricții cu privire la balastare sau debalastare.
17. Pescajul maxim de navigație permis de autoritatea competentă.
18. Orice altă informație în legătură cu terminalul solicitată de către comandant.

⁽¹⁾ Informațiile cu privire la orele estimate de acostare și de plecare, precum și cele cu privire la adâncimea minimă a apei la dană trebuie să fie actualizate și transmise comandantului la primirea informațiilor succesive asupra orei estimate pentru sosire. Informațiile cu privire la adâncimea minimă a apei în canalele de acces și de plecare trebuie să fie furnizate de reprezentantul terminalului sau de administrația portuară, după caz.

ANEXA VI

OBLIGAȚIILE REPREZENTANTULUI TERMINALULUI ÎNAINTEA ȘI ÎN TIMPUL OPERAȚIILOR DE ÎNCĂRCARE SAU DESCĂRCARE

[menționate la articolul 7 alineatul (2) litera (d)]

Înainte și în timpul operațiunilor de încărcare sau descărcare reprezentantul terminalului trebuie:

1. să furnizeze comandantului numele și procedurile pentru contactarea personalului terminalului ori a încărcătorului responsabil cu operațiunile de încărcare sau descărcare și cu care comandantul va ține legătura;
2. să ia toate măsurile de precauție pentru evitarea avarierii navei de către instalațiile de încărcare sau descărcare și să informeze comandantul dacă apar avarii;
3. să se asigure că nava se află în poziție dreaptă sau, dacă se cere o înclinare transversală din motive operaționale, aceasta să fie cât mai mică posibil;
4. să asigure că descărcarea mărfurilor pereche din babord corespunde strict cu a celor din tribord, din aceeași magazie, pentru a se evita torsiunea navei;
5. în cazul mărfurilor cu densități mari sau când sarcinile individuale ale graiferelelor sunt mari, să avertizeze comandantul că structura navei poate suferi șocuri locale importante până când plafonul tancului este complet acoperit de marfă, în special atunci când sunt permise căderi libere de la înălțime, și că trebuie acordată o atenție specială la începutul operațiunii de încărcare în fiecare magazie de marfă;
6. să se asigure că între comandant și reprezentantul terminalului există un acord în toate etapele procesului și în legătură cu toate aspectele operațiunilor de încărcare sau descărcare și că, comandantul este informat asupra oricărei schimbări referitoare la norma de încărcare convenită și la terminarea umplerii cu fiecare greutate încărcată;
7. să țină o evidență a greutății și dispunerii mărfurilor încărcate sau descărcate și să se asigure că greutatea din magazii nu deviază de la planul de încărcare sau descărcare stabilit;
8. să se asigure că marfa este rujată, în timpul încărcării sau descărcării, conform cerințelor comandantului;
9. să se asigure că volumul de marfă necesar pentru realizarea pescajului și asietei de plecare va permite ca toată marfa din instalațiile de transport și încărcare ale terminalului să fie transportată și acestea să fie golite la terminarea încărcării navei. În acest scop, reprezentantul terminalului trebuie să informeze comandantul asupra cantității nominale conținute de instalațiile de transport și încărcare ale terminalului și asupra oricăror cerințe privind curățarea acestora la terminarea încărcării;
10. în cazul descărcării, să avertizeze comandantul când se intenționează majorarea sau reducerea numărului de instalații de descărcare utilizate și să îl informeze de fiecare dată când într-o magazie descărcarea se consideră că a fost terminată;
11. să se asigure că nu se desfășoară nici o activitate la temperaturi înalte la bord sau în vecinătatea navei, în timp ce nava este acostată, cu excepția cazului autorizat de comandant și în conformitate cu cerințele corespunzătoare ale autorității competente.