

Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

► **B**

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2001/96/EG

av den 4 december 2001

om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg

(Text av betydelse för EES)

(EGT L 13, 16.1.2002, s. 9)

Ändrad genom:

Officiella tidningen

		nr	sida	datum
► <u>M1</u>	Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG av den 5 november 2002	L 324	53	29.11.2002
► <u>M2</u>	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1137/2008 av den 22 oktober 2008	L 311	1	21.11.2008



**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV
2001/96/EG**

av den 4 december 2001

**om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker
lastning och lossning av bulkfartyg**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag, ⁽¹⁾

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande, ⁽²⁾

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽³⁾,

och av följande skäl:

- (1) Med hänsyn till det stora antalet sjöolyckor där bulkfartyg har varit inblandade och där människoliv har krävts bör ytterligare åtgärder vidtas inom ramen för den gemensamma transportpolitiken för att öka säkerheten vid sjötransporter.
- (2) Bedömningar av orsakerna till haverier med bulkfartyg visar att lastning och lossning av fasta bulklaster, om sådan inte utförs på rätt sätt, kan bidra till förlusten av bulkfartyg, antingen genom att fartygskonstruktionen överbelastas eller genom mekaniska skador på bärande delar i lastrummen. Säkerheten hos bulkfartygen kan förbättras genom att åtgärder vidtas som syftar till att minska risken för skador på konstruktionen och haverier till följd av olämpliga lastnings- och lossningsförfaranden.
- (3) På internationell nivå har Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) genom ett antal resolutioner antagit rekommendationer om säkerheten hos bulkfartyg där aspekter tas upp som rör gränssnittet mellan fartyg och hamn i allmänhet och lastning och lossning i synnerhet.
- (4) Genom sin resolution A.862(20) antog IMO en kod för säker lastning och lossning av bulkfartyg (BLU-koden) och uppmanade signatärstaterna att börja tillämpa denna kod snarast möjligt samt att informera IMO om fall där koden inte efterlevs. I denna resolution uppmanade IMO vidare de signatärstater inom vilkas territorium det finns terminaler för lastning och lossning av fasta bulklaster att införa lagstiftning som innebär att ett antal grundprinciper som är nödvändiga för denna kods genomförande kan verkställas.
- (5) Lastnings- och lossningsförfarandenas inverkan på bulkfartygens säkerhet är, med tanke på torrbulkfartygens globala handelsrutter, av gränsoverskridande betydelse. Åtgärder för att förebygga att bulkfartyg förliser till följd av olämplig lastning och lossning bör därför lämpligen utarbetas på gemenskapsnivå genom att harmoniserade krav och förfaranden fastställs för att genomföra rekommendationerna i IMO:s resolution A.862(20) och BLU-koden.

⁽¹⁾ EGT C 311 E, 31.10.2000, s. 240 och EGT C 180 E, 26.6.2001, s. 273.

⁽²⁾ EGT C 14, 16.1.2001, s. 37.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 13 februari 2001 (EGT C 276, 1.10.2001, s. 38), rådets gemensamma ståndpunkt av den 27 juni 2001 (ännu ej offentliggjord i EGT) och Europaparlamentets beslut av den 25 oktober 2001 (ännu ej offentliggjord i EGT).

▼B

- (6) Med hänsyn till subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget utgör ett direktiv den lämpliga rättsliga formen, eftersom det ger medlemsstaterna en ram för enhetlig och obligatorisk tillämpning av kraven och förfarandena för säker lastning och lossning av bulkfartyg, samtidigt som varje medlemsstat själv får besluta vilka genomförandemetoder som bäst passar deras nationella regelverk. I enlighet med proportionalitetsprincipen går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att de eftersträlvade målen skall kunna uppnås.
- (7) Säkerheten för bulkfartygen och deras besättningar ökas genom att riskerna för olämplig lastning och lossning vid terminaler för torra bulkklaster minskas. Detta kan åstadkommas genom fastställande av harmoniserade förfaranden för samarbete och kommunikation mellan fartyget och terminalen samt genom uppställande av lämplighetskrav för fartyg och terminaler.
- (8) Om säkerheten skall kunna förbättras hos bulkfartyg och snedvidring av konkurrensen undvikas måste de harmoniserade förfarandena och lämplighetskriterierna vara tillämpliga på alla bulkfartyg, oberoende av vilken flagg de för, samt på alla terminaler i gemenskapen som dessa fartyg under normala förhållanden anlöper för att lasta eller lossa fasta bulkklaster.
- (9) Bulkfartyg som anlöper terminaler för att lasta eller lossa fasta bulkklaster bör lämna sig för detta syfte. Likaså bör även terminalerna lämna sig för att ta emot och lasta eller lossa anlöpande bulkfartyg. För dessa ändamål har lämplighetskriterier fastställts i BLU-koden.
- (10) För att förbättra samarbetet och kommunikationen med fartygets befälhavare i frågor som rör lastning och lossning av fasta bulkklaster bör terminalerna utse en terminalrepresentant som inom terminalen är ansvarig för detta samt tillhandahålla befälhavarna informationsbroschyrer om terminalens och hamnens krav. Om detta finns det bestämmelser i BLU-koden.
- (11) Ett kvalitetssäkringssystem som utvecklas, genomförs och underhålls av terminalerna skulle säkerställa att samarbets- och kommunikationsförfaranden samt terminalens faktiska lastning och lossning planeras och verkställs enligt harmoniserade ramar som är internationellt erkända och kontrollerbara. Med tanke på dess internationella erkännande bör kvalitetssäkringssystemet överensstämma med standarden ISO 9000, som antagits av Internationella standardiseringsorganisationen. För att ge nya terminaler tillräcklig tid för erhållande av tillämplig certifiering, är det viktigt att se till att de kan få ett temporärt tillstånd för att bedriva verksamhet under en begränsad tidsperiod.
- (12) För att säkerställa att lastningen och lossningen förbereds noga, omfattas av en överenskommelse och genomförs på ett sådant sätt att det undviks att fartygets säkerhet sätts i fara, bör befälhavarens och terminalrepresentantens ansvarsområden fastställas. Tillämpliga bestämmelser för detta finns i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (1974 års SOLAS-konvention), IMO:s resolution A.862(20) och BLU-koden. I samma syfte kan förfaranden för att förbereda, komma överens om och genomföra lastningen eller lossningen grunda sig på dessa internationella instrument.
- (13) I gemenskapens allmänna intresse att hindra undermåliga fartyg från att anlöpa dess hamnar bör terminalrepresentanten anmäla påtagliga brister ombord på ett bulkfartyg som kan hota säkerheten vid lastning eller lossning av fartyget.
- (14) De behöriga myndigheterna i medlemsstaterna måste hindra eller stoppa lastningen eller lossningen om de får tydliga indikationer på att ett fartygs eller dess besättnings säkerhet är hotad till följd av lasthanteringen. För att upprätthålla säkerheten bör dessa myn-

▼B

digheter också ingripa vid tvister mellan befälhavaren och terminalrepresentanten om tillämpningen av dessa förfaranden. De behöriga myndigheternas agerande i säkerhetssammanhang skall inte vara beroende av kommersiella intressen med anknytning till terminalerna.

- (15) Det är nödvändigt att fastställa förfaranden i syfte att rapportera skador på fartyg som uppstår vid lastning eller lossning till de relevanta organen, såsom berörda klassificeringssällskap, samt i syfte att vid behov reparera sådana skador. Om sådana skador kan hota fartygets säkerhet eller sjövärdighet, bör beslut om reparationer och huruvida dessa är brådskande fattas av hamnstatskontrollmyndigheterna i samråd med flaggstatens administration. För den tekniska expertis som krävs för att fatta detta beslut bör myndigheterna ha rätt att anlita en erkänd organisation för att inspektera skadan och ge råd om huruvida det är nödvändigt att reparera fartyget.
- (16) Tillämpningen av detta direktiv bör förbättras genom effektiv övervakning och effektiva kontrollförfaranden i medlemsstaterna. Genom att resultaten av denna övervakning rapporteras erhålls värdefull information om effektiviteten hos de harmoniserade krav och förfaranden som fastställs i detta direktiv.
- (17) I IMO:s resolution A.797(19) av den 23 november 1995 om säkerheten hos fartyg som transporterar fasta bulklaster finns en begäran om att hamnstaternas myndigheter skall inkomma med en bekräftelse på att terminaler avsedda för lastning och lossning av fasta bulklaster uppfyller IMO:s koder och rekommendationer om samarbetet mellan fartyg och hamn. Genom att anmäla antagandet av detta direktiv till IMO ger gemenskapen ett adekvat svar på denna begäran och sänder en tydlig signal till det internationella sjöfartssamfundet att gemenskapen åtar sig att stödja de internationella insatserna för att öka säkerheten vid lastning och lossning av bulkfartyg.
- (18) De åtgärder som krävs för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾.
- (19) Vissa bestämmelser i detta direktiv bör kunna ändras i enlighet med det förfarandet så att de anpassas till internationella instrument och gemenskapsinstrument som antas, ändras eller träder i kraft efter det att detta direktiv har trätt i kraft och för genomförandet av de förfaranden som föreskrivs i detta direktiv, utan att dess tillämpningsområde utökas.
- (20) Rådets direktiv 89/391/EEG av den 12 juni 1989 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet ⁽²⁾ och dess relevanta särdirektiv är tillämpliga på arbete som rör lastning och lossning av bulkfartyg.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

Syftet med detta direktiv är att öka säkerheten hos bulkfartyg som anlöper hamnterminaler i medlemsstaterna för att lasta eller lossa fasta

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ EGT L 183, 29.6.1989, s. 1.

▼B

bulklaster, genom att minska riskerna för överbelastning och fysiska skador på fartygets konstruktion i samband med lastning eller lossning. Detta skall åstadkommas genom fastställande av

1. harmoniserade lämplighetskrav för dessa fartyg och terminaler, och
2. harmoniserade förfaranden för samarbete och kommunikation mellan dessa fartyg och terminaler.

*Artikel 2***Tillämpningsområde**

Detta direktiv omfattar

1. alla bulkfartyg, oberoende av vilken flagg de för, som anlöper en terminal för att lasta eller lossa fasta bulklaster, och
2. alla terminaler i medlemsstaterna som anlöps av bulkfartyg som faller inom tillämpningsområdet för detta direktiv.

Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i regel VI/7 i 1974 års SOLAS-konvention skall detta direktiv inte tillämpas på anläggningar som endast i undantagsfall används för lastning och lossning av torr last i bulk i eller ur bulkfartyg och skall heller inte tillämpas i de fall där lastning och lossning endast sker med det berörda bulkfartygets egen utrustning.

*Artikel 3***Definitioner**

I detta direktiv och i dess bilagor används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

1. *internationella konventioner*: de konventioner som är i kraft den 4 december 2001 och som anges i artikel 2.1 i rådets direktiv 95/21/EG ⁽¹⁾,
2. *1974 års SOLAS-konvention*: den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss samt därtill hörande protokoll och ändringar ► **M1** , i gällande version ◀,
3. *BLU-koden*: koden för säker lastning och lossning av bulkfartyg (Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers) såsom den återges i bilagan till IMO:s resolution A.862 (20), som antogs av dess generalförsamling den 27 november 1997, i dess lydelse den 4 december 2001,
4. *bulkfartyg*: ett fartyg enligt definitionen i regel IX/1.6 i 1974 års SOLAS-konvention och tolkningen i resolution nr 6 från 1997 års SOLAS-konferens, det vill säga
 - ett fartyg som är byggt med enkelt däck, toppvingtankar och hoppertankar i lastrummen, och som huvudsakligen är avsett att frakta torra laster i bulk, eller
 - ett malmfartyg, det vill säga ett havsgående fartyg med enkelt däck med två längsgående skott och dubbel botten i hela lastlådan, och som är avsett att frakta malm endast i de mellersta lastrummen, eller
 - ett kombinationsfartyg enligt definitionen i regel II-2/3.27 i 1974 års SOLAS-konvention.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll) (EGT L 157, 7.7.1995, s. 1). Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 1999/97/EG (EGT L 331, 23.12.1999, s. 67).

▼B

5. *torr last i bulk eller fast bulklast*: fast bulklast enligt definitionen i regel XII/1.4 i 1974 års SOLAS-konvention, med undantag av spannmål,
6. *spannmål*: spannmål enligt definitionen i regel VI/8.2 i 1974 års SOLAS-konvention,
7. *terminal*: varje fast, flytande eller rörlig anläggning som är utrustad och används för att lasta eller lossa torr last i bulk i eller ur bulkfartyg,
8. *terminaloperatör*: ägaren av en terminal eller varje organisation eller person till vilken ägaren har överlämnat ansvaret för den lastning eller lossning av ett enskilt bulkfartyg som utförs vid terminalen,
9. *terminalrepresentant*: varje person som utsetts av terminaloperatören, och som har det övergripande ansvaret för och rätten att kontrollera förberedelsen, utförandet och avslutandet av lastning eller lossning vid terminalen av ett enskilt bulkfartyg,
10. *befälhavare*: den person som för befäl på ett bulkfartyg, eller ett annat fartygsbefäl som befälhavaren utsett att ansvara för lastning eller lossning,
11. *erkänd organisation*: en organisation som erkänts i enlighet med artikel 4 i rådets direktiv 94/57/EG ⁽¹⁾,
12. *flaggstatens administration*: de behöriga myndigheterna i den stat vars flagg bulkfartyget har rätt att föra,
13. *hamnstatskontrollmyndighet*: den myndighet i en medlemsstat som är bemyndigad att tillämpa inspektionsbestämmelserna i direktiv 95/21/EG,
14. *behörig myndighet*: en nationell, regional eller lokal myndighet i medlemsstaten som enligt den nationella lagstiftningen har befogenhet att tillämpa och verkställa kraven i detta direktiv,
15. *lastinformation*: de upplysningar om lasten som krävs enligt regel VI/2 i 1974 års SOLAS-konvention,
16. *lastnings- eller lossningsplan*: den plan som avses i regel VI/7.3 i 1974 års SOLAS konvention och som har den form som anges i bilag 2 till BLU-koden,
17. *checklista för säkerheten i gränssnittet mellan fartyg och hamn*: den checklista som avses i avsnitt 4 i BLU-koden och som har den form som anges i bilag 3 till BLU-koden,
18. *deklaration av bulkdensiteten*: de upplysningar om lastens bulkdensitet som skall lämnas enligt regel XII/10 i 1974 års SOLAS-konvention.

Artikel 4

Krav med avseende på bulkfartygens lämplighet ur operativ synvinkel

Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att terminaloperatörerna förvissar sig om bulkfartygens lämplighet ur operativ synvinkel för lastning eller lossning av fasta bulkklaster genom att kontrollera huruvida de uppfyller bestämmelserna i bilaga I.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (EGT L 319, 12.12.1994, s. 20). Direktivet ändrat genom kommissionens direktiv 97/58/EG (EGT L 274, 7.10.1997, s. 8).

▼B*Artikel 5***Lämplighetskrav för terminaler**

Medlemsstaterna skall förvissa sig om att terminaloperatörerna, beträffande de terminaler som de har ansvar för enligt detta direktiv, säkerställer att

1. terminalerna uppfyller bestämmelserna i bilaga II,
2. terminalrepresentant(er) utses,
3. informationsbroschyrer utarbetas som innehåller terminalens och de behöriga myndigheternas krav samt de upplysningar om hamnen och terminalen som anges i bilaga 1 punkt 1.2 till BLU-koden och befälhavaren på bulkfartyg som anlöper terminalen för att lasta eller lossa fasta bulklaster tillhandahålls dessa broschyrer, och
4. ett kvalitetssäkringssystem utvecklas, genomförs och uppehålls. Ett sådant kvalitetssäkringssystem skall certifieras enligt standarden ISO 9001:2000 eller en likvärdig standard som minst ställer samma krav som ISO 9001:2000 och kontrolleras enligt riktlinjerna i ISO-standard 10011:1991 eller en likvärdig standard som ställer samma krav som ISO 10011:1991. Bestämmelserna i direktiv 98/34/EG ⁽¹⁾ skall följas i fråga om likvärdig standard.

En övergångsperiod på tre år från och med dagen för detta direktivs ikraftträdande skall medges för att inrätta kvalitetssäkringssystemet och ytterligare ett år för att erhålla certifiering av systemet.

*Artikel 6***Temporärt tillstånd**

Såsom ett undantag från kraven i artikel 5.4 får ett temporärt tillstånd med högst tolv månaders giltighet för att bedriva verksamhet utfärdas av den behöriga myndigheten för nyligen inrättade terminaler. Terminalen måste emellertid visa att den har en plan för genomförandet av ett kvalitetssäkringssystem som överensstämmer med standarden ISO 9001:2000 eller en likvärdig standard i enlighet med vad som anges i artikel 5.4.

*Artikel 7***Befälhavares och terminalrepresentanters ansvar**

Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att följande principer för befälhavares och terminalrepresentanters ansvar iaktas och tillämpas.

1. Befälhavarens ansvar:
 - a) Befälhavaren skall alltid ansvara för att det bulkfartyg han för befäl på lastas och lossas på ett säkert sätt.
 - b) Befälhavaren skall i god tid före fartygets beräknade ankomsttid ge terminalen den information som anges i bilaga III.
 - c) Innan någon fast bulklast lastas ombord skall befälhavaren säkerställa att han har fått den lastinformation som krävs enligt regel VI/2.2 i 1974 års SOLAS-konvention och, om så krävs, en bulkdensitetsdeklaration för fast bulklast. Denna information skall anges på ett lastdeklarationsformulär enligt bilaga 5 till BLU-koden.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37). Direktivet ändrat genom direktiv 97/58/EG (EGT L 217, 5.8.1998, s. 18).

▼B

- d) Innan lasthanteringen påbörjas samt under lastning eller lossning skall befälhavaren fullgöra de förpliktelser som anges i bilaga IV.
- 2. Terminalrepresentantens ansvar:
 - a) När terminalen tar emot fartygets första anmälan om dess beräknade ankomsttid skall terminalrepresentanten lämna befälhavaren de upplysningar som anges i bilaga V.
 - b) Terminalrepresentanten skall försäkra sig om att befälhavaren så tidigt som möjligt har blivit underrättad om innehållet i lastdeklarationsformuläret.
 - c) Terminalrepresentanten skall utan dröjsmål till befälhavaren och hamnstatskontrollmyndigheten anmäla uppenbara brister som han observerat ombord på ett bulkfartyg och som kan äventyra säkerheten vid lastning eller lossning av fasta bulkklaster.
 - d) Innan lasthanteringen påbörjas samt under lastning eller lossning skall terminalrepresentanten fullgöra de förpliktelser som anges i bilaga VI.

*Artikel 8***Förfaranden mellan bulkfartyg och terminaler**

Medlemsstaterna skall säkerställa att följande förfaranden tillämpas vid lastning eller lossning av bulkfartyg med fasta bulkklaster:

1. Innan fasta bulkklaster lastas eller lossas skall befälhavaren och terminalrepresentanten komma överens om en lastnings- eller lossningsplan enligt bestämmelserna i regel VI/7.3 i 1974 års SOLAS-konvention. Lastnings- eller lossningsplanen skall utarbetas i den form som anges i bihang 2 till BLU-koden. Den skall innehålla IMO-numret på det berörda bulkfartyget och befälhavaren och terminalrepresentanten skall bekräfta sin överenskommelse genom att underteckna planen.

Varje ändring av planen, som enligt någon av parterna kan beröra fartygets eller besättningens säkerhet, skall utarbetas och godkännas av bägge parterna i form av en reviderad plan.

Fartyget och terminalen skall hålla den överenskomna lastnings- eller lossningsplanen och varje överenskommen revidering av denna tillgänglig under sex månader, så att de behöriga myndigheterna kan utföra nödvändig kontroll.

2. Innan lastningen eller lossningen påbörjas skall checklistan för säkerheten i gränssnittet mellan fartyg och hamn gemensamt fyllas i och undertecknas av befälhavaren och terminalrepresentanten enligt riktlinjerna i bihang 4 till BLU-koden.
3. Fungerande kommunikation mellan fartyget och terminalen skall alltid upprättas och vidmakthållas, så att parterna kan svara på frågor som gäller information om lastnings- eller lossningsprocessen, och för att säkerställa ett omedelbart verkställande om befälhavaren eller terminalrepresentanten beordrar att lastningen eller lossningen skall stoppas.
4. Befälhavaren och terminalrepresentanten skall genomföra lastningen eller lossningen enligt den överenskomna planen. Terminalrepresentanten skall ansvara för lastningen eller lossningen av den fasta bulklasten vad beträffar den lastrumsordning, kvantitet och lastnings- eller lossningstakt som anges i planen. Terminalrepresentanten får inte avvika från den överenskomna lastnings- eller lossningsplanen utan att först ha samrått och upprättat en skriftlig överenskommelse med befälhavaren.
5. När lastningen eller lossning har avslutats skall befälhavaren och terminalrepresentanten skriftligen bekräfta att lastningen eller lossningen har utförts enligt planen, inklusive varje överenskommen änd-

▼B

ring av denna. När det gäller lossning skall denna bekräftelse också inbegripa ett protokoll som anger att lastrummen har tömts och rengjorts på det sätt som befälhavaren kräver samt ange eventuella skador som åsamkats fartyget och reparationer som utförts.

*Artikel 9***De behöriga myndigheternas roll**

1. Med förbehåll för befälhavarens rättigheter och skyldigheter enligt regel VI/7.7 i 1974 års SOLAS-konvention, skall medlemsstaterna säkerställa att deras behöriga myndigheter hindrar eller stoppar lastningen eller lossningen av fasta bulklaster om de får tydliga indikationer på att fartygets eller besättningens säkerhet skulle vara äventyrad till följd av lastningen eller lossningen.

2. I fall då den behöriga myndigheten informeras om att befälhavaren och terminalrepresentanten är oeniga om tillämpningen av de förfaranden som föreskrivs i artikel 8, skall den behöriga myndigheten ingripa om detta krävs för att upprätthålla säkerheten och/eller skydda den marina miljön.

*Artikel 10***Reparationer av skador som uppstått i samband med lastning eller lossning**

1. Om fartygets konstruktion eller utrustning skadas i samband med lastning eller lossning skall terminalrepresentanten rapportera detta till befälhavaren och skadorna skall, om så krävs, repareras.

2. Om skadan skulle kunna försvaga fartygskonstruktionens hållfasthet, minska skrovet vattentäta integritet eller försämra tillförlitligheten hos fartygets väsentliga tekniska system skall flaggstatens administration, eller en organisation som denna erkänner och företräds av, och hamnstatskontrollmyndigheten informeras av terminalrepresentanten och/eller befälhavaren. Ett beslut om huruvida det krävs omedelbar reparation eller om den kan utföras senare skall fattas av hamnstatskontrollmyndigheten med beaktande av det eventuella utlåtandet från flaggstatens administration eller från den organisation som den erkänner och företräds av samt med beaktande av befälhavarens uppfattning. Om omedelbar reparation anses nödvändig skall denna utföras på sådant sätt att befälhavaren och den behöriga myndigheten kan godkänna den innan fartyget lämnar hamnen.

3. För att fatta det beslut som avses i punkt 2 får hamnstatskontrollmyndigheten anlita en erkänd organisation för att inspektera skadan och ge råd om nödvändigheten att genomföra reparationer eller om detta kan göras senare.

4. Denna artikel skall tillämpas utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 95/21/EG.

*Artikel 11***Kontroll och rapportering**

1. Medlemsstaterna skall regelbundet kontrollera att terminalerna uppfyller kraven i artiklarna 5.1, 7.2 och artikel 8. Detta kontrollförfarande skall inbegripa icke aviserade inspektioner i samband med lastning eller lossning.

Dessutom skall medlemsstaterna kontrollera att terminalerna uppfyller kraven i artikel 5.4 vid utgången av den period som anges i den punkten och att nyligen inrättade terminaler gör det vid utgången av den period som anges i artikel 6.

▼B

2. Medlemsstaterna skall vart tredje år lämna en rapport till kommissionen om resultatet av kontrollerna. Rapporten skall också innehålla en bedömning av effektiviteten i de harmoniserade förfaranden för samarbete och kommunikation mellan bulkfartyg och terminaler som föreskrivs i detta direktiv. Rapporten skall läggas fram senast den 30 april det år som följer på den treårsperiod som rapporten avser.

*Artikel 12***Utvärdering**

Kommissionen skall på grundval av medlemsstaternas rapporter enligt artikel 11.2 överlämna en utvärderingsrapport till Europaparlamentet och rådet om hur det system som föreskrivs i detta direktiv fungerar. I denna rapport skall också göras en bedömning av huruvida det är nödvändigt att medlemsstaterna fortsätter rapporteringen enligt artikel 11.2.

*Artikel 13***Anmälan till IMO**

Rådets ordförandeskap, som handlar på medlemsstaternas vägnar, och kommissionen skall tillsammans informera IMO om antagandet av detta direktiv, varvid de skall hänvisa till punkt 1.7 i bilagan till IMO:s resolution A.797(19).

▼M2*Artikel 14***Kommittéförfarande**

1. Kommissionen ska biträdas av kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (Coss), inrättad genom artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 ⁽¹⁾.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

▼B*Artikel 15***Ändringsförfarande****▼M2**

1. Definitionerna i artikel 3.1–3.6 och artikel 3.15–3.18, hänvisningarna till internationella konventioner och koder och till IMO:s resolutioner och cirkulär, hänvisningarna till ISO-standarder och till gemenskapsinstrument samt bilagor till dessa får ändras i syfte att anpassa dem till internationella instrument och gemenskapsinstrument som antas, ändras eller träder i kraft efter det att detta direktiv har antagits, förutsatt att detta inte utvidgar tillämpningsområdet för direktivet. Dessa åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 14.2.

2. Kommissionen får ändra artikel 8 och bilagorna i syfte att genomföra de förfaranden som fastställs i detta direktiv, samt ändra eller upphäva de rapporteringskrav som avses i artiklarna 11.2 och 12, förutsatt att detta inte utvidgar tillämpningsområdet för direktivet. Dessa åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 14.2.

⁽¹⁾ EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

▼M1

3. Ändringarna av de internationella instrument som avses i artikel 3 får undantas från detta direktivs tillämpningsområde i enlighet med artikel 5 i förordning (EG) nr 2099/2002.

▼B*Artikel 16***Påföljder**

Medlemsstaterna skall fastställa ett påföljdssystem för överträdelser av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att dessa påföljder tillämpas. De föreskrivna påföljderna skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.

*Artikel 17***Genomförande och tillämpning**

1. Medlemsstaterna skall före den 5 augusti 2003 anta och offentliggöra de bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

De skall tillämpa dessa bestämmelser från och med den 1 mars 2004.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till de bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 18***Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

*Artikel 19***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

*BILAGA I***KRAV MED AVSEENDE PÅ BULKFARTYGENS LÄMPLIGHET UR
OPERATIV SYNVINKEL FÖR LASTNING OCH LOSSNING AV
FASTA BULKCLASTER***(enligt hänvisningen i artikel 4)*

Bulkfartyg som anlöper terminaler i medlemsstaterna för att lasta eller lossa fasta bulkclaster skall kontrolleras med avseende på huruvida de uppfyller följande krav:

1. De skall vara försedda med lastrum och lucköppningar av tillräcklig storlek och av en sådan konstruktion att den fasta bulkclasten kan lastas, stuvas, trimmas och lossas på ett tillfredsställande sätt.
2. Lastluckorna skall vara försedda med identifieringsnummer som stämmer överens med numren i lastnings- eller lossningsplanen. Dessa nummer skall genom placering, storlek och färg vara väl synliga och identifierbara för den personal som sköter terminalens lastnings- och lossningsutrustning.
3. Lastluckorna, systemen för styrning av lastluckor och säkerhetsanordningarna skall vara i gott fungerande skick och bara användas i avsett syfte.
4. Om lampor som indikerar slagsida har monterats skall de testas före lastning eller lossning och påvisas vara fungerande.
5. Om det krävs att det skall finnas ett godkänt lastinstrument ombord skall detta vara certifierat och kunna utföra belastningsberäkningar under lastning eller lossning.
6. Framdrivnings- och hjälpmaskineri skall vara väl fungerande.
7. Däcksutrustning som används vid förtöjning skall fungera och vara i gott skick.

*BILAGA II***LÄMPLIGHETSKRAV FÖR TERMINALER FÖR LASTNING OCH LOSSNING AV FASTA BULKCLASTER***(enligt hänvisningen i artikel 5.1)*

1. Terminalen skall endast godta sådana bulkfartyg för lastning eller lossning som på ett säkert sätt kan angöra kajen längs lastnings- eller lossningsanordningen med beaktande av kajplatsens djup, fartygets maximistorlek, förtöjningsanordningar, fendrar, säkert tillträde och möjliga hinder för lastningen eller lossningen.
2. Terminalens lastnings- och lossningsutrustning skall vara korrekt certifierad och hållas i gott skick i enlighet med relevanta regler och normer. Utrustningen får bara skötas av personal som har lämpliga kvalifikationer och erforderliga certifikat.
3. Terminalpersonalen skall utbildas i alla aspekter som rör säker lastning och lossning av bulkfartyg, på ett sätt som är förenligt med deras ansvarsområde. Utbildningen skall vara utformad för att ge kännedom om de allmänna risker som är förknippade med lastning och lossning av fasta bulkclaster samt om de negativa följder som felaktiga lastnings- och lossningsförfaranden kan få för fartygets säkerhet.
4. Den terminalpersonal som är delaktig i lastning och lossning skall förses med och använda personlig skyddsutrustning och skall ges tillfälle till tillräcklig vila för att undvika olyckor till följd av uttröttnings.

*BILAGA III***INFORMATION SOM BEFÄLHAVAREN SKALL LÄMNA TILL TERMINALEN***(enligt hänvisningen i artikel 7.1 b)*

1. Fartygets beräknade ankomsttid till hamnen skall meddelas så tidigt som möjligt. Denna information skall uppdateras efter behov.
2. I samband med den första ankomsttiden skall följande upplysningar lämnas:
 - a) Namn, anropssignal, IMO-nummer, flagg, hemmahamn.
 - b) Lastnings- eller lossningsplan med angivande av lastens kvantitet, stuvning per lastrum, lastnings- eller lossningsorder samt den kvantitet som skall lastas ombord i varje omgång eller lossas vid varje steg i lossningen.
 - c) Djupgående vid ankomst och ansatt djupgående vid avgång.
 - d) Tid som krävs för att ta ombord eller lossa barlasten.
 - e) Fartygets längd över allt och bredd samt lastområdets längd från förkant på luckarmen på det lastrum som är beläget längst för över till akterkant på luckarmen på det lastrum som är beläget längst akter över, i vilka last skall lastas eller lossas.
 - f) Avståndet från vattenlinjen till luckan för det första lastrum som skall lastas eller lossas samt avståndet från fartygets sida till lucköppningen.
 - g) Fallrepsrappans placering.
 - h) Air draught, dvs. avståndet mellan fartygets högsta punkt och vattenytan.
 - i) Detaljuppgifter om och kapaciteten på fartygets lasthanteringsutrustning, om sådan finns.
 - j) Antal och typ av förtöjningslinor.
 - k) Särskilda behov, såsom gällande för trimning av lasten eller gällande för fortlöpande mätning av lastens fukthalt.
 - l) Uppgifter om eventuella nödvändiga reparationer som kan försena fartygets förtöjning, påbörjandet av lastning eller lossning, eller fartygets avgång efter det att lastning eller lossning genomförts.
 - m) Varje annan upplysning om fartyget som terminalen begär.



BILAGA IV

BEFÄLHAVARENS FÖRPLIKTELSE FÖRE OCH UNDER LASTNING
ELLER LOSSNING

(enligt hänvisningen i artikel 7.1 d)

Före och under lastningen eller lossningen skall befälhavaren säkerställa att

1. lastning eller lossning av last samt intag eller länsning av barlastvatten sker under ledning av ansvarigt fartygsbefäl,
2. lastens och barlastvattnets fördelning övervakas under hela lastnings- eller lossningsprocessen för att säkerställa att fartygets konstruktion inte överbelastas,
3. fartyget ligger på rät köl eller, om slagsida krävs av operationella skäl, att den är så liten som möjligt,
4. fartyget hela tiden är säkert förtöjt med beaktande av lokala väderförhållanden och väderprognoser,
5. ett tillräckligt stort antal befäl och besättningsmän är kvar ombord för att de skall kunna justera förtöjningslinorna eller hantera alla normala situationer eller en nödsituation med beaktande av behovet att ge besättningen tillräckliga viloperioder för att undvika uttröttnings,
6. terminalrepresentanten uppmärksammas på krav att trimma lasten, i enlighet med förfarandena i BC-koden (IMO Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes),
7. terminalrepresentanten uppmärksammas på kraven att balansera intag eller länsning av barlastvatten mot lastning eller lossning samt varje avvikelse från planen för barlasthanteringen, eller varje annan omständighet som kan påverka lastningen eller lossningen av lasten,
8. barlastvattnet länsas i en takt som stämmer överens med den överenskomna lastningsplanen och inte svämmer över kajen eller intilliggande fartyg; i de fall det inte är praktiskt möjligt för fartyget att fullfölja länsningen av barlastvattnet före lastningsprocessens trimningsfas, skall befälhavaren komma överens med terminalrepresentanten om vid vilka tidpunkter och hur länge lastningen kan behöva skjutas upp,
9. det finns en överenskommelse med terminalrepresentanten när det gäller de åtgärder som skall vidtas i händelse av regn eller andra förändringar av väderförhållandena om lasten är av den typen att risker kan uppstå vid sådana förändringar,
10. inget svetsarbete utförs ombord eller i fartygets närhet medan fartyget ligger vid kaj, om inte terminalrepresentanten har gett tillstånd till detta och det utförs i enlighet med eventuella krav från den behöriga myndigheten,
11. noggrann övervakning av lastnings- eller lossningsarbetet samt av fartyget under de avslutande faserna av lastningen eller lossningen,
12. terminalrepresentanten omedelbart underrättas om lastnings- eller lossningsprocessen har orsakat skador, skapat en riskfylld situation eller löper risk att göra detta,
13. terminalrepresentanten informeras när den slutliga trimningen av fartyget måste påbörjas för att lastanläggningens transportanordning skall kunna tömmas,
14. lossningen på babords sida och lossningen på styrbords sida synkroniseras i så hög grad som möjligt i samma lastrum för att undvika att fartyget utsätts för vridkänningar,
15. risken för utsläpp av eventuella brännbara gaser när ett eller flera lastrum fylls med barlast beaktas och försiktighetsåtgärder vidtas innan eventuella svetsarbeten tillåts intill eller ovanför dessa lastrum.



BILAGA V

INFORMATION SOM TERMINALEN SKALL LÄMNA TILL
BEFÄLHAVAREN

(enligt hänvisningen i artikel 7.2 a)

1. Namnet på den kaj vid vilken lastning eller lossning skall genomföras och beräknade tidpunkter för förtöjning och avslutad lastning eller lossning ⁽¹⁾.
2. Beskrivning av lastnings- eller lossningsutrustningen, inklusive terminalens nominella lastnings- eller lossningstakt och det antal lastnings- eller lossningsenheter som skall användas, liksom hur lång tid som beräknas åtgå för att avsluta varje lastningsomgång, eller hur lång tid som beräknas åtgå för varje steg i lossningen.
3. Uppgifter om kajplatsen eller piren som befälhavaren kan behöva känna till, inklusive placering av fasta och rörliga hinder, fendrar, pollare och förtöjningsanordningar.
4. Minsta vattendjup längs kajen och i inseglingsleder ⁽¹⁾.
5. Vattendensitet vid kajen.
6. Maximiavståndet mellan vattenlinjen och högsta punkten på lastluckorna eller luckarmarna beroende på vilket av dessa avstånd som är relevant för lastningen eller lossningen samt maximal air draught, dvs. avståndet mellan fartygets högsta punkt och vattenytan.
7. Anordningar för landgångar och tillträde.
8. Vilken av fartygets sidor som skall ligga mot kaj.
9. Högsta tillåtna hastighet vid ingång till tilläggingsplatsen samt tillgång till bogserbåtar, inklusive deras typ och största dragkraft.
10. Ordningsföljden vid lastning för olika poster av last och varje annan begränsning om det inte är möjligt att lasta i en ordning eller i ett lastrum som passar fartyget.
11. Uppgifter om varje egenskap som lasten som skall lastas har, som kan medföra risker om lasten kommer i kontakt med last eller lastrester som finns ombord.
12. Förhandsinformation om de föreslagna lastnings- eller lossningsförfarandena eller ändringar av befintliga lastnings- eller lossningsplaner.
13. Huruvida terminalens lastnings- eller lossningsutrustning är fast, eller har några begränsningar i fråga om rörlighet.
14. Krav på förtöjningslinor.
15. Underrättelse om ovanliga förtöjningsanordningar.
16. Eventuella begränsningar för intag eller länsning av barlastvatten.
17. Största djupgående som den behöriga myndigheten tillåter.
18. Varje annan upplysning som befälhavaren begär om terminalen.

⁽¹⁾ Information om beräknade tidpunkter för förtöjning och avgång samt om minsta vattendjup vid kajplatsen skall uppdateras regelbundet och förmedlas till befälhavaren vid mottagandet av uppdaterade meddelanden om beräknad ankomsttid. Uppgifter om minsta vattendjup i inseglingsleder skall tillhandahållas av antingen terminalen eller den behöriga myndigheten.



BILAGA VI

**TERMINALREPRESENTANTENS FÖRPLIKTELSE FÖRE OCH
UNDER LASTNING ELLER LOSSNING**

(enligt hänvisningen i artikel 7.2 d)

Före och under lastningen eller lossningen skall terminalrepresentanten

1. informera befälhavaren om namn och förfaranden för att kontakta den terminalpersonal eller den avlastarens agent som kommer att ansvara för lastningen eller lossningen, och med vilka befälhavaren kommer att stå i kontakt,
2. vidta alla försiktighetsåtgärder för att undvika att lastnings- eller lossningsutrustningen orsakar skador på fartyget samt, om skador uppstår, informera befälhavaren,
3. säkerställa att fartyget ligger på rätt köl eller, om slagsida krävs av operationella skäl för att lastnings- eller lossningsarbetet skall kunna utföras, att den är så liten som möjligt,
4. säkerställa att lossningen på babords sida synkroniseras med lossningen på styrbords sida när lossningen sker från samma lastrum för att undvika att fartyget utsätts för vridkänningar,
5. om det rör sig om laster med hög bulkdensitet eller om enskilda skoplaster är stora, varsko befälhavaren att det kan förekomma höga lokala belastningar på fartygskonstruktionen till dess att tanktaket helt täcks av last, särskilt i det fall det är tillåtet att släppa last från hög höjd, och att särskild försiktighet iakttas när lastningen av varje lastrum påbörjas,
6. säkerställa att det finns en överenskommelse mellan befälhavaren och terminalrepresentanten beträffande alla faser av och avseende alla aspekter av lastningen eller lossningen, och att befälhavaren informeras om varje ändring av den överenskomna lastningstakten samt, vid fullbordandet av varje lastningsomgång, den vikt som lastats ombord,
7. protokollföra vikten hos och fördelningen av den last som lastas eller lossas samt säkerställa att lastvikten i lastrummen inte avviker från den överenskomna lastnings- eller lossningsplanen,
8. säkerställa att lasten vid lastning eller lossning har trimmats i enlighet med befälhavarens krav,
9. säkerställa att den lastkvantitet som krävs för att uppnå erforderligt djupgående och trim inför avgången gör det möjligt att tömma lastanläggningens transportanordning när lastningen avslutas; i detta syfte skall terminalrepresentanten informera befälhavaren om den nominella vikten på last som finns i transportanordningen och om eventuella krav på tömning av transportanordningen då lastningen avslutas,
10. vid lossning, varsla befälhavaren när man avser att öka eller minska antalet använda lossningsenheter samt underrätta befälhavaren om när lossningen av varje lastrum anses vara avslutad,
11. säkerställa att inget svetsarbete utförs ombord eller i fartygets närhet medan fartyget ligger vid kaj, förutom med befälhavarens tillstånd och i enlighet med eventuella krav från den behöriga myndigheten.