

**ДИРЕКТИВА 2001/96/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ
И НА СЪВЕТА**

от 4 декември 2001 година

**относно установяване на хармонизирани изисквания и процедури за
безопасното товарене и разтоварване на кораби за насипни товари**

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията ¹,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет ²,

след консултации с Комитета на регионите,

действайки в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора ³,

като имат предвид, че:

(1) с оглед големия брой инциденти по време на корабоплаване, включващо корабите за насипни товари, и свързаните с това загуби на човешки живот, трябва да се предприемат по-нататъшни мерки за повишаването на безопасността в областта на морския транспорт в рамките на общата транспортна политика;

(2) анализът на причините за инцидентите при корабите за насипни товари сочи, че операциите по товаренето и разтоварването на твърдите насипни товари, ако не се извършват коректно, могат да допринесат за потъването на кораби за насипни товари, било в резултат от пренатоварване на корабната конструкция, било поради механични аварии на конструктивните елементи в товарните помещения. Безопасността на корабите за насипни товари може да бъде повишена чрез приемането на мерки, целящи ограничаване на риска от конструктивни аварии и загуби, дължащи се на неправилното извършване на операциите по товарене или разтоварване;

¹ ОВ С 311 Е, 31.10.2000 г., стр. 240 и ОВ С 180 Е, 26.6.2001 г., стр. 273.

² ОВ С 14, 16.1.2001 г., стр. 37.

³ Становище на Европейския парламент от 13 февруари 2001 г. (ОВ С 276, 1.10.2001 г., стр. 38), Обща позиция на Съвета от 27 юни 2001 г. (все още непубликувана в *Официален вестник*) и Решение на Европейския парламент от 25 октомври 2001 г. (все още непубликувано в *Официален вестник*).

(3) на международно ниво Международната морска организация (ММО), в рамките на редица резолюции на своята Асамблея, прие препоръки относно безопасността на корабите за насипни товари, отнасящи се до проблемите на взаимодействието “кораб/пристанище” като цяло, и по-специално до операциите по товаренето и разтоварването;

(4) ММО прие, в своята Резолюция А.862 (20), Кодекс с практически правила за безопасното товарене и разтоварване на корабите за насипни товари (*Кодекс “BLU”*), и насърчи договарящите се правителства да го въведат възможно най-скоро, както и да информират ММО за всички случаи на неспазване на правилата. В тази резолюция ММО освен това прикани договарящите се правителства, на чиито територии се намират терминалите за товарене и разтоварване на твърди насипни товари, да приемат законодателни мерки, за да могат да се приложат редица ключови принципи, необходими за въвеждането в действие на посочения кодекс;

(5) отчитайки глобалния характер на търговията със сухи насипни товари, въздействието на операциите по товарене и разтоварване върху безопасността на корабите за насипни товари има трансгранични измерения. Следователно е за предпочитане да се действа на ниво Общност, за да се предотврати потъването на кораби за насипни товари, дължащо се на неправилните практики за товарене и разтоварване, като се установят хармонизирани изисквания и процедури за прилагането на препоръките на ММО, формулирани в Резолюция на Асамблеята А.862 (20) и в *Кодекс “BLU”*;

(6) с оглед принципа на субсидиарност, изложен в член 5 от Договора, една директива е най-подходящият правен инструмент, тъй като предвижда рамка за единното и задължително прилагане от държавите-членки на изискванията и процедурите за безопасното товарене и разтоварване на корабите за насипни товари, като оставя на всяка държава-членка правото да реши кои инструменти за прилагане съответстват най-точно на нейната вътрешна система. В съответствие с принципа на пропорционалност, настоящата директива не надхвърля границите на необходимото за постигането на преследваните цели;

(7) безопасността на корабите за насипни товари и техните екипажи може да се засили като се намалят рисковете, свързани с неправилното товарене и разтоварване в терминалите за сухи насипни товари. Тази цел може да се постигне, като се установят хармонизирани процедури за взаимодействие и връзка между корабите и терминалите, и като се определят изисквания за годност на корабите и терминалите;

(8) с цел да се засили безопасността на корабите за насипни товари и да се предотврати нарушаването на конкуренцията, хармонизираните процедури и критериите за годност трябва да се прилагат по отношение на всички кораби за насипни товари, независимо под какъв флаг плават, както и по отношение на всички терминали в Общността, в които, при нормални обстоятелства, тези кораби за насипни товари имат престой, за да натоварят или разтоварят твърди насипни товари;

(9) корабите за насипни товари, които имат престой в терминали за товарене или разтоварване на твърди насипни товари, следва да бъдат годни за тази цел. Освен това терминалите следва също така да бъдат годни за приемане и товарене или разтоварване на корабите за насипни товари, които имат престой в тях. За тези цели са били установени критерии за годност в *Кодекс "BLU"*;

(10) терминалите следва, в интерес на засилването на взаимодействието и връзката с капитаните на кораби по въпроси, отнасящи се до товаренето и разтоварването на твърди насипни товари, да определят свой представител, отговорен за тези операции в терминала, и който да предоставя на разположението на капитаните информационни материали, съдържащи изискванията на терминала и пристанището. За тази цел са предвидени разпоредби в *Кодекс "BLU"*;

(11) разработването, въвеждането и поддържането на система за управление на качеството от терминалите би гарантирало, че процедурите по взаимодействието и връзката, както и операциите по товаренето и разтоварването от терминала, се планират и изпълняват в съответствие с хармонизирана рамка, която е международно призната, и която подлежи на одит. С оглед на международното ѝ признаване, системата за управление на качеството следва да бъде съвместима с поредицата от стандарти ISO 9000, приети от Международната организация по стандартизация. С цел да се даде достатъчно време на новите терминали да получат съответната сертификация, е необходимо да им се предостави, за ограничен период, временно разрешение за експлоатация;

(12) за осигуряване на внимателна подготовка, съгласуване и провеждане на операциите по товарене и разтоварване с оглед да се избегне застрашаването на безопасността на корабите или екипажите, следва да се определят отговорностите на капитана и представителя на терминала. За тази цел релевантни разпоредби могат да бъдат открити в Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (Конвенция SOLAS 1974), Резолюция на Асамблеята на ММО А.862 (20) и *Кодекс "BLU"*. За същата цел, процедури за подготовка, съгласуване и провеждане на операциите по товарене и разтоварване, могат да се основават на разпоредбите от цитираните международни документи;

(13) в съответствие с общите интереси на Общността да не допуска несъответстващи на стандартите кораби в своите пристанища, представителят на терминала следва да уведоми за всяко видимо несъответствие на борда на даден кораб за насипни товари, която би застрашила безопасността на операциите по товарене или разтоварване;

(14) необходимо е компетентните власти на държавите-членки да предотвратят или преустановяват операциите по товарене и разтоварване, когато разполагат с точна индикация, че безопасността на кораба или на екипажа е застрашена от тези операции. Властите следва също да се намесят, в интерес на безопасността, в случай на разногласия между капитана и представителя на терминала относно прилагането на тези процедури. Намесата

на компетентните власти в интерес на безопасността не следва да зависи от търговските интереси, свързани с терминала;

(15) необходимо е да се установят процедури за да се сигнализируют повредите на даден кораб, настъпили по време на операциите по товарене или разтоварване, на подходящите органи, като съответните класификационни организации, и за да се отстранят, ако е необходимо. В случаите, когато тези повреди биха могли да навредят на безопасността или на годността на кораба да плава, решението относно необходимостта и неотложността на ремонтните дейности следва да се взема от контролните власти на държавата, на чиято територия се намира пристанището, като се консултира администрацията на държавата, под чийто флаг плава корабът. С оглед на необходимата за вземането на такова решение техническа експертиза, въпросните власти следва да имат правото да се обърнат към призната организация, която да инспектира повредата и да даде становище относно необходимостта от пристъпване към ремонтни дейности;

(16) прилагането на настоящата директива следва да се облекчи на ефективни процедури за мониторинг и проверка в държавите-членки. Усилието за докладването на резултатите от този мониторинг ще предостави ценна информация относно ефективността на хармонизираните изисквания и процедури, установени в настоящата директива;

(17) в Резолюция на Асамблеята на ММО А.797 (19) от 23 ноември 1995 г. относно безопасността на корабите, превозващи твърди насипни товари, се изисква властите на държавата, на чиято територия се намира пристанището, да представят потвърждение, че терминалите за товарене и разтоварване на твърди насипни товари са в съответствие с разпоредбите на кодексите и препоръките на ММО относно взаимодействието кораб/бряг. Уведомяването на ММО за приемането на настоящата директива ще осигури подходящ отговор на това изискване, както и ясен сигнал за международната морска общност, че Общността е решена да подкрепи предприетите на международно ниво усилия за засилване безопасността при товаренето и разтоварването на корабите за насипни товари;

(18) мерките, необходими за прилагането на настоящата директива, следва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяването на процедурите за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията¹.

(19) следва да се предвиди възможност за изменение на някои от разпоредбите от настоящата директива в съответствие с тази процедура с оглед на тяхното привеждане в съответствие с международните актове и актовете на Общността, приети, изменени или влезли в сила след влизането в сила на настоящата директива, и с оглед въвеждането на процедурите, определени в настоящата директива, без да се разширява нейното приложно поле;

¹ ОВ L 184, 17. 7.1999 г., стр. 23.

(20) Директива 89/391/ЕИО на Съвета от 12 юни 1989 г. относно въвеждане на мерки за насърчаване на подобрения в областта на безопасните и здравословни условия на труд на работниците¹ и релевантните индивидуални директиви от нейния обхват се прилагат по отношение на работата, свързана с товаренето и разтоварването на корабите за насипни товари,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА;

Член 1

Цел

Настоящата директива има за цел засилването на безопасността на корабите за насипни товари, които имат престой в терминали в държавите-членки, за да натоварят или разтоварят твърди насипни товари, чрез намаляване на рисковете от пренапрежение или материална повреда на корабната конструкция по време на товаренето или разтоварването, посредством установяването на:

1. хармонизирани изисквания за годност на тези кораби и терминали; и
2. хармонизирани процедури за взаимодействие и връзка между тези кораби и терминали.

Член 2

Приложно поле

Настоящата директива се прилага по отношение на:

1. всички кораби за насипни товари, независимо под какъв флаг плават, които имат престой в терминали за товарене или разтоварване на твърди насипни товари; и
2. всички терминали в държавите-членки, посещавани от кораби за насипни товари, попадащи в приложното поле на настоящата директива.

Без това да накърнява разпоредбите на Регламент VI/7 от Конвенцията *SOLAS* от 1974 г., настоящата директива не се прилага по отношение на съоръженията, които само при извънредни обстоятелства се използват за товарене и разтоварване на сухи насипни товари на или от корабите за насипни товари, и не се прилага в случаите, когато товаренето или разтоварването се извършват единствено посредством оборудването на съответния кораб за насипни товари.

Член 3

¹ ОВ L 183, 29.6.1989 г., стр. 1.

Определения

По смисъла на настоящата директива:

1. “международни конвенции” означава конвенциите, които са в сила от 4 декември 2001 г., както са дефинирани в член 2, параграф 1 от Директива 95/21/ЕО¹ на Съвета;
2. “Конвенция *SOLAS* от 1974 г.” означава Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море, заедно с протоколите и измененията към нея, които са в сила на 4 декември 2001 г.;
3. “*Кодекс BLU*” означава Кодекс с практически правила за безопасното товарене и разтоварване на корабите за насипни товари, съдържащ се в приложението към Резолюция на Асамблеята на ММО А.862 (20) от 27 ноември 1997 г., в неговия вариант от 4 декември 2001 г.;
4. “кораб за насипни товари” е кораб за насипни товари, както е определен в Регламент IX/1.6 на Конвенцията *SOLAS* от 1974 г., и тълкуван от Резолюция 6 на Конвенцията *SOLAS* от 1974 г., а именно:
 - кораб, чиято конструкция включва една палуба и контейнери от горната страна, както и странични контейнери в пространствата за товарене, и който е предназначен преди всичко за превоз на сухи насипни товари, или
 - кораб-рудовоз, т.е. мореходен кораб с една единствена палуба, съдържащ две надлъжни вътрешни прегради и двойно дъно под цялата част за товарене, който е предназначен за превоз на рудни товари единствено в централните трюмове, или
 - комбиниран превозвач, както е определен в Регламент II-2/3.27 на Конвенцията *SOLAS* от 1974 г.;
5. “сух насипен товар” или “твърд насипен товар” означава твърд насипен товар, както е определен в Регламент XII/1.4 на Конвенцията *SOLAS* от 1974 г., с изключение на зърна;
6. “зърна” са зърната, както са определени в Регламент VI/8.2 на Конвенцията *SOLAS* от 1974 г.;

¹ Директива 95/21/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно прилагането по отношение на корабите, които имат престой в пристанищата на Общността или във водите, попадащи под юрисдикцията на държавите-членки, на международните норми относно морската безопасност, предотвратяването на замърсяването и условията на живот и труд на борда на корабите (контрол от страна на държавата, на чиято територия се намира пристанището) (ОВ L 157, 7.7.1995 г., стр. 1). Директива, последно изменена с Директива 1999/97/ЕО на Комисията (ОВ L 331, 23.12.1999 г., стр. 67).

7. “терминал” означава всяко неподвижно, плаващо или подвижно оборудване, което се използва за целите на товаренето или разтоварването на сухи насипни товари на или от корабите за насипни товари;
8. “оператор на терминал” е собственикът на терминал или всяка организация или лице, на които собственикът е прехвърлил отговорността за операциите по товарене или разтоварване, извършвани в терминала по отношение на конкретен кораб за насипни товари;
9. “представител на терминал” е всяко назначено от оператора на терминала лице, което носи цялостната отговорност за, и разполага с правото да контролира подготовката, извършването и приключването на операциите по товарене или разтоварване, извършвани от терминала по отношение на конкретен кораб за насипни товари;
10. “капитан” е лицето, под командването на което се намира корабът за насипните товари, или корабен офицер, определен от капитана за операциите по товарене или разтоварване;
11. “призната организация” означава организация, призната в съответствие с член 4 от Директива 94/57/ЕО на Съвета¹;
12. “администрация на държавата, под чийто флаг плава” означава компетентните власти на държавата, под чийто флаг корабът за насипни товари има правото да плава;
13. “контролна власт на държавата, на чиято територия се намира пристанището” означава компетентната власт на дадена държава-членка, оправомощена да прилага разпоредбите относно контрола, предвидени в Директива 95/21/ЕО;
14. “компетентна власт” означава национална, регионална или местна публична власт в държавата-членка, оправомощена от националното законодателство да въведе и приложи изискванията по настоящата директива;
15. “информация за товара” означава информацията за товара, изисквана по силата на Регламент VI/2 на Конвенцията *SOLAS* от 1974 г.;
16. “план за товарене или разтоварване” означава плана, посочен в Регламент VI/7.3 на Конвенцията *SOLAS* от 1974 г. и съставен във формата, който се съдържа в допълнение 2 към *Кодекс “BLU”*;

¹ Директива 94/57/ЕО на Съвета от 22 ноември 1994 г. относно общите правила и норми, отнасящи се до организациите за инспекция и оглед на корабите и до съответните дейности на морските администрации (ОВ L 319, 12.12.1994 г., стр. 20). Директива, изменена с Директива 97/58/ЕО на Комисията (ОВ L 274, 7.10.1997 г., стр. 8).

17. “контролен лист за безопасност на кораб-бряг” означава контролният лист, посочен в раздел 4 от *Кодекс “BLU”* и съставен съгласно образеца, съдържащ се в допълнение 3 към *Кодекс “BLU”*;

18. “декларация относно плътността на твърдия насипен товар” означава информацията за плътността на товара, която следва да бъде предоставена в съответствие с Регламент XII/10 на Конвенцията *SOLAS* от 1974 г.

Член 4

Изисквания по отношение на експлоатационната годност на корабите за насипни товари

Държавите-членки приемат необходимите мерки, за да могат операторите на терминали да се уверят в експлоатационната годност на корабите за насипни товари за товарене или разтоварване на твърди насипни товари, като проверяват съответствието с разпоредбите от приложение I.

Член 5

Изисквания по отношение на годността на терминалите

Държавите-членки се уверяват, че операторите на терминали следят за това, що се отнася до терминалите, по отношение на които са отговорни, по силата на настоящата директива:

1. терминалите да съблюдават разпоредбите от приложение II;
2. представител(и) на терминал да е(са) назначен(и);
3. информационните материали да са изготвени така, че да съдържат изискванията на терминала и на компетентните власти, както и информация относно пристанището и терминала, изброени в допълнение 1, параграф 1.2 към *Кодекс “BLU”*, и за това тези материали да бъдат предоставени на разположението на капитаните на корабите за насипни товари, които имат престой в терминала, за да натоварят или разтоварят твърди насипни товари; и
4. система за управление на качеството да бъде разработена, внедрена и поддържана. Такава система за управление на качеството следва да бъде сертифицирана в съответствие със стандартите ISO 9001:2000 или с еквивалентен стандарт, който покрива поне всички аспекти на ISO 9001:2000, и следва да подлежи на одит в съответствие с насоките на ISO

10011:1991 или еквивалентен стандарт, който покрива всички аспекти на ISO 10011:1991. По отношение на посочените еквивалентни стандарти се съблюдава Директива 98/34/ЕО¹.

Преходен период от три години след влизането в сила на настоящата директива се предоставя, за да се разработи системата за управление на качеството и една допълнителна година, за да се получи сертификацията за системата.

Член 6

Временно разрешително

При дерогиране на изискванията по член 5, параграф 4, по отношение на новоизградените терминали, временно разрешително за експлоатация, валидно за не повече от 12 месеца, може да бъде издадено от компетентната власт. Терминалът следва да докаже намерението си да въведе предвидената в член 5, параграф 4, система за управление на качеството в съответствие със стандарт ISO 9001:2000 или еквивалентен стандарт.

Член 7

Отговорности на капитаните и на представителите на терминали

Държавите-членки предприемат необходимите мерки, за да осигурят съблюдаването и прилагането на следните принципи, отнасящи се до отговорностите на капитаните и на представителите на терминали:

1. Отговорности на капитана:

- а) капитанът винаги е отговорен за безопасното товарене и разтоварване на поставения под негово командване кораб за насипни товари;
- б) капитанът предоставя на терминала информацията, предвидена в приложение III, достатъчно време преди очаквания момент на пристигане на кораба в терминала;
- в) преди всяко товарене на твърд насипен товар, капитанът се уверява, че е получил информацията за товара, изисквана от Регламент VI/2.2 от Конвенцията *SOLAS* от 1974 г. и, когато е необходимо, декларация за плътността на твърдия насипен товар. Тази информация се съдържа в предвидения в допълнение 5 към *Кодекс "BLU"* формуляр за деклариране на товара.
- г) преди започването и по време на товаренето или разтоварването, капитанът изпълнява изложените в приложение IV задължения.

¹ Директива 98/34/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 22 юни 1998г. относно определяне на процедура за предоставяне на информация в областта на техническите норми и регламенти и на правила относно услугите на информационното общество (ОВ L 204, 21.7.1998 г., стр. 37). Директива, изменена с Директива 98/48/ЕО (ОВ L 217, 5.8.1998 г., стр. 18).

2. Отговорности на представителя на терминала:

- а) при получаването на първоначалното уведомление от кораба за очакваното време на пристигане, представителят на терминала предоставя на капитана информацията, посочената в приложение V;
- б) представителят на терминала се уверява, че капитанът е бил уведомен възможно най-рано за информацията, съдържаща се във формуляра за деклариране на товара;
- в) представителят на терминала незабавно уведомява капитана и контролната власт на държавата, на чиято територия се намира пристанището за явни несъответствия, които е забелязал на борда на кораба за насипни товари, и които биха могли да застрашат безопасното товарене или разтоварване на твърди насипни товари;
- г) преди започването и по време на товаренето или разтоварването, представителят на терминала изпълнява описаните в приложение VI задължения.

Член 8

Процедури за взаимодействие между корабите за насипни товари и терминалите

Държавите-членки осигуряват прилагането на следните процедури по отношение на товаренето и разтоварването на корабите за насипни товари, превозващи твърди насипни товари.

1. Преди товаренето или разтоварването на твърди насипни товари, капитанът договаря с представителя на терминала плана за товарене или разтоварване в съответствие с разпоредбите на Регламент VI/7.3 от Конвенцията *SOLAS* от 1974 г. Планът за товарене или разтоварване се изготвя съгласно образеца, фигуриращ в допълнение 2 към *Кодекс "BLU"*, и съдържа номера на съответния кораб за насипни товари на ММО, а капитанът и представителят на терминала потвърждават съгласието си с плана като го подписват.

Всяка промяна в плана, която, според която и да е от страните, може да засегне безопасността на кораба или екипажа, се подготвя, приема и договаря от двете страни под формата на преразгледан план.

Договореният план за товарене или разтоварване и всички последващи съгласувани преразглеждания се съхраняват от кораба и терминала за период от шест месеца за целите на всяка необходима проверка от страна на компетентните власти.

2. Преди началото на товаренето или разтоварването капитанът и представителят на терминала попълват и подписват съвместно контролен

лист за безопасност на кораб-брияг в съответствие с насоките от допълнение 4 към Кодекс "BLU".

3. По всяко време, между кораба и терминала се установява и поддържа ефективна връзка, която дава възможност да се отговори на исканията за информация относно процеса на товаренето или разтоварването, и да се реагира незабавно, в случай че капитанът или представителят на терминала наредят да се отложат операциите по товаренето или разтоварването.

4. Капитанът и представителят на терминала ръководят операциите по товаренето или разтоварването в съответствие с договорения план. Представителят на терминала отговаря за товаренето или разтоварването на твърдия насипен товар що се отнася до последователността на трюмовете, количествата и темпа на товарене или разтоварване, посочени в плана. Той се отклонява от договорения план за товарене или разтоварване само след предварителни консултации и писмено съгласие от капитана.

5. След приключването на товаренето или разтоварването, капитанът и представителят на терминала писмено се договарят, че товаренето или разтоварването са били осъществени в съответствие с плана за товаренето или разтоварването, както и всички договорени промени. По отношение на разтоварването, такъв договор включва и документ, че товарните трюмове са били изпразнени и почистени съгласно изискванията на капитана, и отбелязва всяка повреда, понесена от кораба, както и всички извършени ремонти.

Член 9

Роля на компетентните власти

1. Без това да накърнява правата и задълженията на капитана, предвидени в Регламент VI/7.7 на Конвенцията SOLAS от 1974 г., държавите-членки гарантират, че техните компетентни власти предотвратяват или прекратяват товаренето или разтоварването на твърдите насипни товари винаги, когато разполагат с ясни индикации, че безопасността на кораба или екипажа би била застрашена от това.

2. В случаите, в които компетентната власт е информирана за разногласия между капитана и представителя на терминала по отношение на прилагането на предвидените в член 8 процедури, компетентната власт се намесва, когато това е необходимо, в интерес на безопасността и/или на морската среда.

Член 10

Отстраняване на повреди, настъпили по време на товаренето или разтоварването

1. Ако по време на товаренето или разтоварването настъпи повреда в конструкцията или оборудването на кораба, представителят на терминала уведомява за нея капитана и, при необходимост, се отстранява.

2. Ако има вероятност повредата да засегне конструкцията или водонепропускливостта на корпуса или основните технически системи на кораба, представителят на терминала и/или капитанът уведомяват за това администрацията на държавата, под чийто флаг плава корабът, или призната от нея и действаща от нейно име организация, както и контролна власт на държавата, на чиято територия се намира пристанището. Решението относно необходимостта от незабавно отстраняване или възможността за неговото отлагане се взема от контролна власт на държавата, на чиято територия се намира пристанището, като се взема предвид становището, ако има такова, на администрацията на държавата, под чийто флаг плава корабът или на призната от нея и действаща от нейно име организация, и становището на капитана. Когато се смята, че е необходимо незабавно отстраняване, то се извършва за удовлетворение на капитана и компетентната власт, преди корабът да напусне пристанището.

3. За целите на вземането на посоченото в параграф 2 решение, контролна власт на държавата, на чиято територия се намира пристанището, може да се обърне към призната организация, която да предприеме инспекцията на повредите и да даде становището си по отношение на необходимостта от незабавно отстраняване или на неговото отлагане.

4. Прилагането на настоящия член не накърнява разпоредбите на Директива 95/21/ЕО.

Член 11

Проверки и докладване

1. Държавите-членки редовно проверяват дали терминалите спазват изискванията по член 5, параграф 1, член 7, параграф 2 и член 8. Процедурата по проверка включва извършването на внезапни инспекции по време на операциите по товарене или разтоварване.

Освен това, държавите-членки проверяват дали терминалите спазват изискванията по член 5, параграф 4, в края на предвидения в същия параграф период, а за новоизградените терминали, в края на предвидения в член 6 период.

2. Държавите-членки представят на Комисията, на всеки три години, доклад относно резултатите от тези проверки. Докладът съдържа също така и оценка за ефективността на предвидените в настоящата директива хармонизирани процедури за взаимодействие и връзка между корабите за насипни товари и терминалите. Докладът се предава най-късно до 30 април на годината, следваща периода от три календарни години, за който се отнася доклада.

Член 12

Оценка

Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за оценка на функционирането на предвидената в настоящата директива система, изготвен въз основа на предвидените в член 11, параграф 2 доклади на държавите-членки. Докладът съдържа също така и оценка що се отнася до необходимостта държавите-членки да продължат да предоставят докладите, посочените в член 11, параграф 2.

Член 13

Уведомяване на ММО

Председателството на Съвета, действайки от името на държавите-членки, и Комисията, съвместно уведомяват ММО за приемането на настоящата директива, за което се извършва позоваване на параграф 1.7 от приложението към Резолюция А.797 (19) на ММО.

Член 14

Регулаторен комитет

1. Комисията се подпомага от комитета, учреден в съответствие с член 12, параграф 1 от Директива 93/75/ЕИО на Съвета¹, наричан по-долу “Комитетът”.

2. Когато се извършва позоваване на настоящия параграф, се прилагат член 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Периодът, предвиден в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, е фиксиран на три месеца.

3. Комитетът приема свой процедурен правилник.

Член 15

Процедура за изменение

1. Определенията в точки 1 - 6 и 15 - 18 от член 3, позоваванията на международните конвенции и кодекси, както и на резолюциите и циркулярните писма на ММО, позоваванията на стандартите ISO, позоваванията на документите на Общността, както и на техните приложения, могат да се изменят в съответствие с процедурата, посочената в член 14, параграф 2, с цел привеждането им в съответствие с международните актове и с актовете на Общността, които са били приети, изменени или въведени в сила след приемането на настоящата директива,

¹ Директива 93/75/ЕИО на Съвета от 13 септември 1993 г. относно минималните изисквания по отношение на плавателните съдове, отправящи се към или напускащи пристанищата на Общността, и превозващи опасни или замърсяващи околната среда товари (ОВ L 247, 5.10.1993 г., стр. 19). Директива, последно изменена с Директива 98/74/ЕО на Комисията (ОВ L 276, 13.10.1998 г., стр. 7).

при условие че това не води до разширяване на приложното поле на настоящата директива.

2. Процедурата, посочената в член 14, параграф 2, се прилага когато се изменят член 8 и приложенията, за въвеждането на предвидените в настоящата директива процедури, и когато се изменят или отменят задълженията за докладване, посочените в член 11, параграф 2 и член 12, при условие че тези разпоредби не разширяват приложното поле на настоящата директива.

Член 16

Санкции

Държавите-членки определят правилата за налагане на санкции, приложими по отношение на нарушенията на националните разпоредби, приети в съответствие с настоящата директива, и вземат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното въвеждане. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи.

Член 17

Въвеждане и прилагане

1. Държавите-членки приемат и публикуват, преди 5 август 2003 г., необходимите разпоредби, за да приведат законодателството си в съответствие с настоящата директива. Те незабавно информират Комисията за това.

Те прилагат тези разпоредби от 1 март 2004 г.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки уведомяват Комисията за текста на разпоредбите от националното им законодателство, които приемат в областта, регулирана от настоящата директива.

Член 18

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейските общности*.

Член 19

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 4 декември 2001 година.

За Европейския парламент:

Председател

N. FONTAINE

За Съвета:

Председател

D. REYNERS

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ЕКСПЛОАТАЦИОННАТА ГОДНОСТ НА КОРАБИТЕ ЗА НАСИПНИ ТОВАРИ ЗА ТОВАРЕНЕ И РАЗТОВАРВАНЕ НА ТВЪРДИ НАСИПНИ ТОВАРИ

(посочени в член 4)

Корабите за насипни товари, които имат престой в терминали в държавите-членки за товаренето или разтоварването на твърди насипни товари, се проверяват, за да се установи съответствието им със следните изисквания:

1. Те следва да бъдат оборудвани с товарни трюмове и люкове с достатъчно големи размери, както и да бъдат проектирани така, че да позволяват товаренето, разпределянето, подреждането и разтоварването на твърдия насипен товар при задоволителни условия.
2. Те следва да имат идентификационни номера на люковете на товарните трюмове, които да съответстват на използваните в плана за товарене или разтоварване. Местоположението, размерите и цветът на тези номера следва да бъдат ясно видими и лесно разпознаваеми от оператора на оборудването на терминала за товарене или разтоварване .
3. Люковете на товарните трюмове, системите за отваряне на люковете и обезопасителните устройства следва да бъдат в състояние на изправно функциониране и да се използват единствено по предвиденото за тях предназначение.
4. Преди товаренето или разтоварването се извършва проверка на светлинните сигнализатори на крена, ако такива са инсталирани, и на тяхната експлоатационна изправност.
5. Ако се изисква наличието на борда на кораба на одобрен инструмент за изчисляване на товара, този инструмент следва да бъде сертифициран и състояние да изчислява механичното напрежение по време на товаренето или разтоварването.
6. Задвижващите и спомагателните машини следва да бъдат в състояние на изправно функциониране.
7. Палубното оборудване, използвано при швартоването и закотвянето, следва да бъде в състояние на функциониране и добре поддържано.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

**ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ГОДНОСТТА НА
ТЕРМИНАЛИТЕ ЗА ТОВАРЕНЕ И РАЗТОВАРВАНЕ НА ТВЪРДИ
НАСИПНИ ТОВАРИ**

(посочени в член 5, параграф 1)

1. В терминалите могат да се приемат за товарене или разтоварване на твърди насипни товари единствено кораби за насипни товари, които могат безопасно да акостират успоредно на съоръженията за товарене или разтоварване, като отчитат дълбочината на водата в кея, максималните размери на кораба, устройствата за швартоване, кранците, безопасния достъп и възможните препятствия пред операциите по товаренето или разтоварването.

2. Оборудването за товарене и разтоварване в терминала следва да бъде надлежно сертифицирано и поддържано в изправно състояние в съответствие с релевантните разпоредби и стандарти, и да бъде експлоатирано единствено от надлежно квалифициран и, ако е необходимо, сертифициран персонал.

3. Персоналът на терминала трябва да бъде обучен във всичките аспекти на безопасното товарене и разтоварване на корабите за насипни товари в зависимост от техните отговорности. Обучението е предназначено към запознаване с основните опасности при товаренето и разтоварването на твърдите насипни товари и неблагоприятните последици, които несъобразените с правилата операции по товарене и разтоварване, могат да причинят по отношение на безопасността на кораба.

4. Персоналът на терминала, извършващ операциите по товаренето и разтоварването, разполага и използва индивидуално оборудване за защита и се ползва от съответните периоди за почивка с цел предотвратяването на инциденти, дължащи се на умората.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ИНФОРМАЦИЯ, КОЯТО КАПИТАНЪТ НА ТЕРМИНАЛА СЛЕДВА ДА ПРЕДОСТАВИ

(посочените в член 7, параграф 1, б))

1. Предвиденият час на пристигане на кораба в пристанището възможно най-рано. Това известие се актуализира, когато е уместно.

2. В момента на първоначалното известие за часа на пристигане:

а) наименование, позивни, номер на ММО, флаг, пристанище на регистрация;

б) план за товарене или разтоварване, в който са посочени количеството на товара, разпределението по люкове, реда за товарене или разтоварване и количеството, което се товари или разтоварва по време на всяка от операциите по изхвърляне;

в) газене при пристигане и предвидено газене при отплаване;

г) необходимо време за баластиране илидебаластиране;

д) обща дължина на кораба, ширина на кораба и дължина на товарното пространство от предния комингс на люка, разположен в предния край до задния комингс на люка, разположен в задния край, в които товара се товари, или от които товара се разтоварва;

е) разстояние от водолинията до първия предназначен за товарене или разтоварване люк и разстояние от борда на кораба до отвора на люка;

ж) местоположение на щормтрапа;

з) въздушна тяга;

и) индикации относно подемните-транспортни съоръжения и техния капацитет, ако има такива;

й) брой и вид на швартови въжета;

к) специфични искания, например за поддръждането на товара или продължителното измерване на водното съдържание на товара;

л) подробности относно необходимите ремонтните дейности, които могат да забавят акостирането, започването на товаренето или разтоварването, или да забавят отплаването на кораба след приключване на товаренето или разтоварването;

м) всяка друга информация относно кораба, която терминалът може да поиска.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

**ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА КАПИТАНА ПРЕДИ И ПО ВРЕМЕ НА
ОПЕРАЦИИТЕ ПО ТОВАРЕНЕ ИЛИ РАЗТОВАРВАНЕ**

(посочени в член 7, параграф 1, г))

Преди и по време на операциите по товарене и разтоварване капитанът гарантира, че:

1. товаренето или разтоварването на товара и изхвърлянето или приемането на водния баласт се извършват под контрола на отговорния корабен офицер;
2. разпределението на товара и на водния баласт се контролира по време на целия процес по товаренето или разтоварването, с цел да се предотврати пренапрежението на корабната конструкция;
3. поддържането на кораба в отвесно положение или, ако е необходим крен по експлоатационни съображения, той да е във възможно най-малък ъгъл;
4. корабът е швартован по сигурен начин, като се имат предвид местните метеорологични условия и прогнози;

5. достатъчен брой офицери и моряци на борда за регулирането на швартовите въжета, както и за всяка нормална или аварийна ситуация, като се отчита потребността на екипажа от достатъчни периоди на почивка, за да се избегне умората;
6. представителят на терминала е предупреден относно изискванията за подреждането на товара, което трябва да съответства на процедурите от Кодекса с практични правила за безопасното товарене и разтоварване на корабите за насипни товари на ММО.
7. представителят на терминала е предупреден относно изискванията за хармонизиране между дебаластирането или баластирането и темпа на товарене или разтоварване, както и относно всяко отклонение по отношение на плана за дебаластиране или баластиране, или на всеки друг проблем, който може да повлияе върху товаренето или разтоварването на товара;
8. баластната вода се изхвърля при ритъм, които съответства на одобрения план за товарене и не води до наводняване на кея, нито на съседни плавателни съдове. В случаите, когато не е практично за кораба напълно да изхвърли баластната си вода преди етапа на подреждане в процеса на товаренето, капитанът съгласува с представителя на терминала часовете, в които товаренето трябва евентуално да бъде преустановено, както и за продължителността на тези преустановявания;
9. съществува договореност с представителя на терминала относно действията, които следва да бъдат предприети в случай на валеж или други промени в метеорологичните условия, при положение, че естеството на товара би довело до риск в подобни условия;
10. не се извършва горещо обработване на борда или в непосредствена близост до кораба, докато последният е на кея, освен ако не е получено разрешение от представителя на терминала в съответствие с всяко изискване на компетентната власт;
11. е осигурен тесен надзор на операциите по товаренето и разтоварването и на кораба по време на последните етапи от процеса на товарене или разтоварване;
12. представителят на терминала е предупреден незабавно, когато процесът на товарене или разтоварване е причинил повреда или е предизвикал опасна ситуация, или когато има вероятност да го направи;
13. представителят на терминала е предупреден, когато окончателното разпределяне на товара на кораба трябва да започне, за да разреши евакуирането на транспортиращата система;
14. за един и същи трюм, разтоварването на десния борд съответства да голяма степен на разтоварването на левия борд, с цел да се избегне деформирането на корабната конструкция;

15. е взета предвид, по време на баластирането на един или няколко трюма, възможността от изпускане на запалими пари от трюмовете, и че са взети предпазни мерки преди да бъде разрешено каквато и да е горещо обработване в близост до или над тези трюмове.

ПРИЛОЖЕНИЕ V

**ИНФОРМАЦИЯ, КОЯТО ТЕРМИНАЛЪТ СЛЕДВА ДА ПРЕДОСТАВИ
НА КАПИТАНА**

(посочена в член 7, параграф 2, а))

1. Наименование на кейовото място, където ще се извърши товаренето или разтоварването и предвидените срокове за акостиране и за операциите по товаренето или разтоварването¹.
2. Характеристики на оборудването за товарене или разтоварване, включително номиналния темп на товарене или разтоварване в терминала и броя на използваните улеи за товарене или разтоварване, както и предвиденото времетраене на всяко изливане или – в случая на разтоварване – предвиденото времетраене на всеки етап от изхвърлянето.
3. Особености на кейовото място или на пристана, с които капитанът може да е необходимо да е запознат, включително местоположението на неподвижните и подвижните препятствия, кранците, пристанищните вързали и устройствата за швартоване.
4. Минимална дълбочина на водата по дължината на кейовото място и във фарватерите за въвеждане и извеждане².
5. Плътност на водата в кейовото място.
6. Максимално разстояние между водолинията и горната част на капака на люка или комингсите, в зависимост от това кое от двете съответства на операцията по товарене или разтоварване, и максималната въздушна тяга.
7. Мерки относно мостиците и достъпите.
8. Страна на кораба, която трябва да се намира по дължината на кейовото място.
9. Максимално допустима скорост при приближаване към кея, както и наличие и тип на влекачите и тяхната теглителна сила.
10. Последователност на товарене на различните партии от товара и всички други ограничения, ако е невъзможно да се зареди товара в каквато и да е последователност или в който и да е трюм, поради конкретните изисквания на кораба.
11. Всички характеристики на товара за зареждане, които могат да породят риск, ако товарът се сблъска с товари или остатъци, намиращия се на борда.

¹ Информацията относно предвидените срокове за акостиране и отплаване, както и относно минималната дълбочина на водата в кейовото място, трябва да се осъвременява с течение на времето и да се предава на капитана при получаването на известие относно предвидения час на пристигане. Информацията относно минималната дълбочина на водата във фарватерите за въвеждане и извеждане, се предоставя от терминала или компетентната власт, в зависимост от случая.

² Информацията относно предвидените срокове за акостиране и отплаване, както и относно минималната дълбочина на водата в кейовото място, следва да бъде трябва да се осъвременява с течение на времето и да се предава на капитана при получаването на известие относно предвидения час на пристигане. Информацията относно минималната дълбочина на водата във фарватерите за въвеждане и извеждане, се предоставя от терминала или компетентната власт, в зависимост от случая.

12. Предварителна информация относно предложените операции по товарене или разтоварване, или относно промените в съществуващите планове за товарене или разтоварване.

13. Индикации, които да уточнят дали оборудването на терминала за товарене или разтоварване е неподвижно, или дали е ограничена неговата подвижност.

14. Необходими швартови въжета.

15. Уведомяване за конкретните мерки относно швартоването.

16. Всички ограничения по отношение на баластирането идебаластирането.

17. Максимално газене при отплаване, разрешено от компетентната власт.

18. Всяка друга свързана с терминала и изискана от капитана информация.

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА ПРЕДСТАВИТЕЛЯ НА ТЕРМИНАЛА ПРЕДИ И ПО ВРЕМЕ НА ОПЕРАЦИИТЕ ПО ТОВАРЕНЕТО ИЛИ РАЗТОВАРВАНЕТО

(посочени в член 7, параграф 2, г))

Преди и по време на операциите по товарене или разтоварване представителят на терминала:

1. посочва на капитана имената на членовете на персонала на терминала или на корабния агент, който ще отговаря за операциите по товаренето или разтоварването, и с който капитанът ще бъде в постоянна връзка, както и процедурите, които трябва да се следват, за да се влезе във връзка с тези лица;

2. предприема всички предпазни мерки, за да се избегне нанасянето на повреда на кораба чрез оборудването за товарене или разтоварване и уведомява капитана при причиняване на такива;

3. поддържането на кораба в отвесно положение или, ако е необходим крен по експлоатационни съображения, той да е във възможно най-малък ъгъл;

4. следи за това на един и същи трюм, разтоварването на десния борд да съответства да голяма степен на разтоварването на левия борд, с цел да се избегне деформирането на корабната конструкция;

5. при обработка на товари с висока плътност, или когато индивидуално изпуснатите товари са големи, предупреждава капитана за възможността от значителни, локализирани, ударни натоварвания на корабната конструкция до окончателното запълване на горния край на контейнера с товар, особено когато товарът може да бъде свободно изхвърлен от високо и следи за предприемането на специални предпазни мерки в началото на операцията по товаренето във всеки товарен трюм;

6. гарантира, че е налице съгласуваност между капитана и представителя на терминала във всички етапи и по отношение на всички аспекти на операциите по товаренето или разтоварването, и че капитанът е информиран относно всяка съгласувана промяна в темпа на товарене, както и относно заредения товар след всяко изсипване;

7. поддържа дневник с данни за теглото и разпределението на натоварените или разтоварените товари и следи за това теглото в трюмовете да не се отклонява от одобрения план за товарене или разтоварване;

8. следи за това товарът да бъде подреден, както при товаренето, така и при разтоварването, в съответствие с изискванията на капитана;

9. следи количеството товар, необходимо за получаване на газенето и диферента при отплаване да са изчислени по такъв начин, че целият товар, който се намира на транспортираща система на терминала, да може да бъде евакуирана и тази система да може да работи докато не бъде напълно изпразнена при приключване на товаренето. За тази цел представителят на терминала уведомява капитана за номиналния тонаж, съдържащ се на транспортираща система на терминала, както и за всички изискванията за почистване на транспортиращата система при приключване на товаренето;

10. в случая на разтоварване, надлежно предупреждава капитана за намерението си да увеличи или да намали броя на използваните улеи за разтоварване и уведомява капитана когато разтоварването се смята, че е приключило за всеки трюм;

11. следи да не се извършва горещо обработване на борда или в непосредствена близост до кораба, докато корабът е на кея, освен ако не е получено разрешение от капитана в съответствие с всяко изискване на компетентната власт.