

32001L0096

16.1.2002

ÚRADNÝ VESTNÍK EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

L 13/9

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2001/96/ES

zo 4. decembra 2001

stanovujúca harmonizované požiadavky a postupy pri bezpečnej nakládke a vykládke lode na hromadný náklad**(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva a najmä na jej článok 80 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie ⁽¹⁾,so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽²⁾,

po porade s Výborom pre regióny,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 Zmluvy ⁽³⁾,

keďže:

- (1) vzhľadom na vysoký počet lodných nehôd, do ktorých sú zapojené lode na hromadný náklad, spojené so stratami na ľudských životoch, by sa mali prijať ďalšie opatrenia na zvýšenie bezpečnosti v námornej doprave v rámci spoločnej dopravnej politiky;
- (2) vyšetrovanie príčin havárií lodí na hromadný náklad ukazuje, že nakládka a vykládka tuhého hromadného nákladu, ak sa správne nevykonáva, môže prispieť k stratám lodí na hromadný náklad buď preťažením lodnej konštrukcie, alebo mechanickým poškodením konštrukčných prvkov lode v nákladových priestoroch; ochrana bezpečnosti lodí na hromadný náklad sa môže zvýšiť prijatím opatrení zameraných na zníženie rizika poškodenia konštrukcie a rizika strát spôsobených nevhodnými nakladacími alebo vykladacími činnosťami;
- (3) na základe niekoľkých rezolúcií zhromaždenia Medzinárodnej námornej organizácie („IMO“) prijala odporúčania na medzinárodnej úrovni venované bezpečnosti lodí na hromadný náklad, ktoré sa týkajú problémov rozhrania loď/prístav všeobecne, a najmä nakladacích a vykladacích činností;
- (4) na základe rezolúcie zhromaždenia A.862/(20) IMO prijala kódex postupu pre bezpečnú nakládku a vykládku lodí na hromadný náklad („kódex BLU“) a vyzvala vlády

zmluvných krajín, aby pri najbližšej možnej príležitosti vykonávali tento kódex a informovali IMO o akomkoľvek nesúhlase. IMO ďalej v rezolúcii vyzvala vlády zmluvných štátov, na územiach ktorých sa nachádzajú terminály na nakládku a vykládku tuhého hromadného nákladu, aby zaviedli právne predpisy, aby sa mohli uplatňovať niektoré základné princípy potrebné pre vykonávanie tohto kódexu;

- (5) účinok nakladacích a vykladacích činností na bezpečnosť lodí na hromadný náklad, z hľadiska globálneho charakteru obchodu so suchým hromadným nákladom, má cezhraničné implikácie; rozvoj činnosti na zabránenie stroskotania lodí na tuhý náklad v dôsledku nesprávnych postupov pri nakládke a vykládke sa preto najlepšie uskutočňuje na úrovni spoločenstva zavedením harmonizovaných požiadaviek a postupov pre vykonávanie odporúčení IMO uvedených v rezolúcii zhromaždenia A.862.(20) a v kódexe BLU;
- (6) z hľadiska princípu subsidiarity uvedeného v článku 5 Zmluvy je smernica vhodný právny nástroj, keďže poskytuje rámec pre jednotné a povinné uplatňovanie požiadaviek a postupov členských štátov pri bezpečnej nakládke a vykládke lodí na hromadný náklad, pričom ponecháva každému členskému štátu právo rozhodnúť, ktoré vykonávacie nástroje sa najlepšie hodia pre jeho vnútorný systém; v súlade s princípom proporcionality táto smernica nepresahuje to, čo je potrebné na dosiahnutie sledovaných cieľov;
- (7) bezpečnosť lodí na hromadný náklad a ich posádok sa môže zvýšiť znížením rizík nesprávnej nakládky a vykládky v termináloch suchého hromadného nákladu; môže sa to realizovať zavedením harmonizovaných postupov kooperácie a komunikácie medzi loďami a terminálmi a stanovením požiadaviek spôsobilosti na lode a terminály;
- (8) v záujme zvýšenia bezpečnosti lodí na hromadný náklad a zabránenia deformácie hospodárskej súťaže by sa mali uplatňovať harmonizované postupy a kritériá spôsobilosti na všetky lode na hromadný náklad, bez ohľadu na vlajku, pod ktorou plávajú, a na všetky terminály v spoločenstve, do ktorých sa tieto lode za normálnych okolností plavia s cieľom nakládky alebo vykládky tuhého hromadného nákladu;

⁽¹⁾ Ú. v. ES C 311 E, 31.10.2000, s. 240
a Ú. v. ES C 180 E, 26.6.2001, s. 273.

⁽²⁾ Ú. v. ES C 14, 16.1.2001, s. 37.

⁽³⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 13. februára 2001 (Ú. v. ES C 276, 1.10.2001, s. 38), spoločná pozícia Rady z 27. júna 2001 (nebolo ešte uverejnené v úradnom vestníku) a rozhodnutie Európskeho parlamentu z 25. októbra 2001 (nebolo ešte uverejnené v úradnom vestníku).

- (9) na tento účel by mali byť vhodné lode na hromadný náklad, ktoré vplávajú do terminálov s cieľom nakládky alebo vykládky tuhého hromadného nákladu; zároveň by terminál mal byť tiež vhodný na príjem a nakládku alebo vykládku lodí na hromadný náklad; na tento účel boli v kódexe BLU stanovené kritériá spôsobilosti;
- (10) v záujme rozšírenia spolupráce a komunikácie s kapitánmi lodí o záležitostiach týkajúcich sa nakládky a vykládky tuhých hromadných nákladov by mali terminály určiť zástupcu terminálu, ktorý by zodpovedal za tieto činnosti na termináli a sprístupniť pre kapitánov informačné publikácie s požiadavkami terminálu a prístavu; na tento účel sú v kódexe BLU ustanovenia;
- (11) rozvoj, vykonávanie a udržanie riadiaceho systému kvality na termináloch zabezpečia, že postupy spolupráce a komunikácie a vlastná nakládka a vykládka na termináli sa plánujú a uskutočňujú v súlade s harmonizovaným rámcom, ktorý je medzinárodne uznávaný a kontrolovateľný; z hľadiska medzinárodného uznania by mal byť riadiaci systém kvality kompatibilný so sériou noriem ISO 9000, ktoré prijala Medzinárodná normalizačná organizácia; aby sa umožnil dostatočný čas pre nové terminály na získanie príslušného povolenia, je dôležité zabezpečiť, aby dočasné oprávnenie na prevádzku bolo pre nich k dispozícii na určitú obmedzenú dobu;
- (12) je potrebné stanoviť zodpovednosti kapitána a zástupcu terminálu, aby sa zabezpečila dôkladná príprava činností spojených s nakládkou a vykládkou, ich dohodnutie a vykonanie, aby sa zabránilo ovplyvneniu bezpečnosti lode alebo posádky; príslušné ustanovenia je možné nájsť v Medzinárodnom dohovore o bezpečnosti života na mori z roku 1974 (1974 SOLAS), rezolúcii zhromaždenia IMO A.862(20) a kódexe BLU. Postupy na prípravu, odsúhlasenie a priebeh nakladacích a vykladacích činností sa na ten istý účel môžu zakladať na ustanoveniach týchto medzinárodných nástrojov;
- (13) vo verejnom záujme spoločenstva pri odklonení lodí, ktoré nezodpovedajú normám, od svojich prístavov, by mal zástupca terminálu oznámiť zrejmé nedostatky na palube lode na hromadný náklad, ktoré by mohli ovplyvniť bezpečnosť nakladacích a vykladacích činností;
- (14) je potrebné, aby príslušné orgány členských štátov zastavili nakladacie alebo vykladacie činnosti, alebo im zabránili vždy, keď majú jasné indície, že tieto činnosti ovplyvňujú bezpečnosť lode alebo posádky; v záujme bezpečnosti by úrady tiež mali zasiahnuť v prípade nezhody medzi kapitánom a zástupcom terminálu, ktorá sa týka uplatňovania týchto postupov; bezpečnostné postupy príslušných orgánov by nemali závisieť na komerčných záujmoch vzťahujúcich sa na terminály;
- (15) je potrebné stanoviť postupy, ako podávať správy príslušným orgánom, ako sú príslušné klasifikačné spoločnosti, o poškodení, ktoré lodiam vzniklo počas nakladacích alebo vykladacích činností, a v prípade potreby o oprave týchto poškodení; ak by toto poškodenie mohlo oslabiť bezpečnosť alebo technickú spôsobilosť lode, štátna prístavná kontrola by mal prijať rozhodnutie o nevyhnutnosti a naliehavosti opráv po porade so správou vlajkového štátu; z hľadiska technického odborného posudku potrebného na prijatie tohto rozhodnutia majú úrady právo prizvať uznávanú organizáciu, aby preskúmala škodu a oznámila im, aké opravy sú potrebné;
- (16) uplatňovanie tejto smernice by sa malo v členských štátoch posilniť účinným kontrolnými a overovacími postupmi; výsledky tohto kontrolného úsilia poskytnú cenné informácie o účinnosti harmonizovaných požiadaviek a postupov stanovených v tejto smernici;
- (17) v rezolúcii zhromaždenia IMO A.797(19) z 23. novembra 1995 o bezpečnosti lodí prepravujúcich tuhý hromadný náklad sa požaduje, aby orgány štátne prístavné kontroly predložili potvrdenie, že nakladacie a vykladacie terminály na tuhý hromadný náklad sa zhodujú s kódexom IMO a odporučeniami o spolupráci loď/pobrežie; oznámenie o prijatí tejto smernice do IMO poskytne primeranú odpoveď na túto otázku a jasný signál pre medzinárodné námorné spoločenstvo, že spoločenstvo sa zaväzuje podporovať úsilie, ktoré sa vynakladá na medzinárodnej úrovni na zvýšenie bezpečnej nakládky a vykládky lodí na hromadný náklad;
- (18) opatrenia potrebné na vykonávanie tejto smernice by mali byť prijaté v súlade s rozhodnutím Rady č. 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktoré stanovuje postupy pre výkon vykonávacích právomocí zverených v Komisii ⁽¹⁾;
- (19) v súlade týmto postupom by malo byť možné pozmeniť niektoré ustanovenia tejto smernice, aby sa zosúladiť s medzinárodnými právnymi dokumentmi a právnymi dokumentmi spoločenstva, ktoré boli schválené, zmenené a doplnené, alebo ktoré nadobudli účinnosť po nadobudnutí účinnosti tejto smernice a na vykonávanie postupov stanovených v tejto smernici bez rozšírenia jej pôsobnosti;

(¹) Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (20) smernica Rady 89/391/EHS z 12. júna 1989 o zavedení opatrení na podporu zvýšenia bezpečnosti a zdravia pracujúcich pri práci ⁽¹⁾ a jej príslušné jednotlivé smernice sú uplatniteľné na prácu týkajúcu sa nakládky a vykládky lodí na hromadný náklad,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Účel

Účelom tejto smernice je zvýšiť bezpečnosť lodí na hromadný náklad, ktoré pristávajú v termináloch v členských krajinách, aby naložili a vyložili tuhý hromadný náklad, znížením rizík nadmerného preťaženia a fyzického poškodenia lodnej konštrukcie počas nakládky a vykládky lode zavedením:

1. harmonizovaných požiadaviek spôsobilosti pre tieto lode a terminály; a
2. harmonizovaných postupov pri spolupráci a komunikácii medzi týmito loďami a terminálmi.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

Smernica sa vzťahuje na:

1. všetky lode na hromadný náklad, bez ohľadu na ich vlajku, ktoré pristanú v termináli na nakládku alebo vykládku tuhého hromadného nákladu; a
2. všetky terminály v členských štátoch, do ktorých priplávali lode na hromadný náklad, ktoré spadajú do pôsobnosti tejto smernice.

Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia predpisu VI/7 dohovoru SOLAS z roku 1974, sa táto smernica nevzťahuje na zariadenia, ktoré sa len vo výnimočných prípadoch používajú na nakládku a vykládku suchého hromadného nákladu na lode alebo z lodí na hromadný náklad a nebudú sa uplatňovať v prípadoch, keď sa nakládka alebo vykládka uskutočňuje výhradne so zariadeniami dotknutej lode na hromadný náklad.

Článok 3

Definície

Na účely tejto smernice:

1. „medzinárodné dohovory“ znamenajú dohovory, ktoré nadobudli účinnosť 4. decembra 2001, ako je definované v článku 2 ods. 1 smernice Rady 95/21/ES ⁽²⁾;

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 183, 29.6.1989, s. 1.

⁽²⁾ Smernica Rady 95/21/ES z 19. júna 1995 týkajúca sa presadzovania medzinárodných štandardov pre bezpečnosť lodí, ochranu proti znečisteniu a životné a pracovné podmienky na lodiach (prístavná štátna kontrola) vzhľadom k lodnej preprave, ktorá využíva prístavy spoločenstva a plaví sa vo vodách pod jurisdikciou členských štátov (Ú. v. ES L 157, 7.7.1995, s. 1). Smernica zmenená a doplnená smernicou Komisie 1999/97/ES (Ú. v. ES L 331, 23.12.1999, s. 67).

2. „Dohovor SOLAS 1974“ znamená medzinárodný dohovor o bezpečnosti života na mori spolu s protokolmi a jeho doplnkami, platný od 4. decembra 2001;

3. „Kódex BLU“ znamená kódex postupu pre bezpečnú nakládku a vykládku lodí na hromadný náklad, ako je obsiahnutý v prílohe k rezolúcii zhromaždenia IMO A.862(20) z 27. novembra 1997, v znení platnom 4. decembra 2001;

4. „lode na hromadný náklad“ majú význam daný predpisom IX/1.6 dohovoru SOLAS z roku 1974, ktorý bol interpretovaný rezolúciou 6 z dohovoru SOLAS v roku 1997, a to:

— loď skonštruovaná s jednou palubou, s hornými a bočnými nádržami v nákladových priestoroch, určená hlavne na prepravu suchého hromadného nákladu, alebo

— loď na prepravu rudy, čo znamená námornú jednopalubovú loď, ktorá má dve pozdĺžne prepážky a dvojité dno po celom nákladnom priestore a ktorá je určená na prepravu rudných nákladov len v centrálnych nákladných priestoroch, alebo

— kombinovaná loď na prepravu, ako je definované v predpise II-2/3.27 dohovoru SOLAS z roku 1974;

5. „suchý hromadný náklad“ alebo „tuhý hromadný náklad“ znamená tuhý hromadný náklad, ako je definované v predpise XII/1.4 dohovoru SOLAS z roku 1974, okrem obilia;

6. „obilie“ má význam ktorý mu bol daný v predpise VI/8.2 dohovoru SOLAS z roku 1974;

7. „terminál“ znamená akékoľvek pevné, plávajúce alebo pohyblivé zariadenie, ktoré je vybavené a používa sa na nakládku a vykládku suchého hromadného nákladu na lode alebo z lodí na hromadný náklad;

8. „prevádzkovateľ terminálu“ znamená vlastníka terminálu alebo organizáciu alebo osobu, na ktorú vlastník preniesol zodpovednosť za nakladacie alebo vykladacie činnosti, ktoré prebiehajú na termináli pre určitú loď na hromadný náklad;

9. „zástupca terminálu“ znamená ktorúkoľvek osobu, ktorú určil prevádzkovateľ terminálu, ktorá má celkovú zodpovednosť a oprávnenie riadiť prípravu, priebeh a ukončenie nakladacích a vykladacích činností, ktoré prebiehajú na termináli pre určitú loď na hromadný náklad;

10. „kapitán“ znamená osobu, ktorá velí lodi na hromadný náklad, alebo dôstojníka na lodi, ktorého kapitán určil na nakladacie a vykladacie činnosti;

11. „uznaná organizácia“ znamená organizáciu, ktorá bola uznaná v súlade s článkom 4 smernice Rady 94/57/ES ⁽³⁾;

⁽³⁾ Smernica Rady 94/57/ES z 22. novembra 1994 o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky a pre príslušné činnosti námorných úradov (Ú. v. L 319, 12.12.1994, s. 20). Smernica zmenená a doplnená smernicou Komisie 97/58/ES (Ú. v. ES L 274, 7.10.1997, s. 8).

12. „správa vlajkového štátu“ znamená príslušné orgány štátu, pod vlajkou ktorého je loď na hromadný náklad oprávnená plávať;
13. „orgán štátnej prístavnej kontroly“ znamená príslušný orgán členského štátu, ktorý je splnomocnený uplatňovať kontrolné ustanovenia smernice 95/21/ES;
14. „príslušný orgán“ znamená štátny, regionálny alebo miestny verejný orgán v členskom štáte, ktorý je splnomocnený podľa vnútroštátnych právnych predpisov vykonávať a uplatňovať požiadavky tejto smernice;
15. „informácia o náklade“ znamená informáciu o náklade, ktorú požaduje predpis VI/2 dohovoru SOLAS z roku 1974;
16. „plán nakládky alebo vykládky“ znamená plán, ktorý je uvedený v predpise VI/7.3 dohovoru SOLAS a ktorý má formu obsiahnutú v doplnku 2 ku kódexu BLU;
17. „kontrolný bezpečnostný zoznam lodí/pobrežie“ znamená kontrolný zoznam, ktorý je uvedený v 4. časti kódexu BLU a ktorý má formu obsiahnutú v doplnku 3 kódexu BLU;
18. „vyhlásenie o špecifickej hmotnosti tuhého hromadného nákladu“ znamená informáciu o špecifickej hmotnosti nákladu, ktorá sa má zabezpečiť v súlade s predpisom XII/10 dohovoru SOLAS z roku 1974.

Článok 4

Požiadavky vo vzťahu k prevádzkovej spôsobilosti lodí na hromadný náklad

Členské štáty vykonávajú potrebné opatrenia, aby sa prevádzkovatelia terminálov overením zhody s ustanoveniami prílohy I presvedčili o prevádzkovej spôsobilosti lodí na hromadný náklad pre nakládku alebo vykládku tuhých hromadných nákladov.

Článok 5

Požiadavky vo vzťahu k spôsobilosti terminálov

Členské štáty sa presvedčia, že prevádzkovatelia terminálov, pokiaľ ide o terminály, za ktoré podľa tejto smernice preberajú zodpovednosť, zabezpečia aby:

1. terminály vyhovovali ustanoveniam prílohy II;
2. bol/i menovaný/í zástupca/zástupcovia terminálu;
3. boli pripravené informačné publikácie, ktoré budú obsahovať požiadavky terminálu a príslušných orgánov a informácie o prístave a termináli, ako je uvedené v doplnku 1, odsek 12 kódexu BLU, a že tieto publikácie sú k dispozícii kapitánom lodí na hromadný náklad, ktoré vchádzajú do terminálov na nakládku a vykládku tuhého hromadného nákladu; a

4. sa systém riadenia kvality pripravil, vykonával a udržiaval. Tento systém riadenia kvality bude certifikovaný v súlade s normami ISO 9001:2000 alebo rovnocennou normou, ktorá spĺňa aspoň všetky aspekty ISO 10011:1991; smernica 98/34/ES ⁽¹⁾ je v súlade s uvedenými rovnocennými normami.

Na prípravu systému riadenia kvality bude poskytnuté prechodné obdobie troch rokov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice a ďalší rok na získanie osvedčenia o systéme.

Článok 6

Dočasné povolenie

Odchyľne od požiadaviek článku 5 ods. 4 môže príslušný orgán vydať dočasné povolenie na prevádzku novozriadených terminálov s platnosťou najviac na 12 mesiacov. Terminál však musí predložiť svoj plán na zavádzanie systému riadenia kvality v súlade s normou ISO 9000: 2000 alebo rovnocennou normou, ako je uvedené v článku 5 ods. 4.

Článok 7

Zodpovednosť kapitánov a zástupcov terminálov

Členské štáty vykonávajú potrebné opatrenia, aby zabezpečili rešpektovanie a uplatňovanie týchto zásad:

1. Zodpovednosť kapitána:

- a) kapitán bude vždy zodpovedný za bezpečnosť nakládky a vykládky lode na hromadný náklad pod jeho velením;
- b) kapitán poskytne terminálu dostatočne v predstihu pred očakávaným časom príchodu lode informácie uvedené v prílohe III;
- c) pred nakládkou akéhokoľvek tuhého hromadného nákladu kapitán zabezpečí, aby získal informácie o náklade požadované podľa predpisu VI/2.2 dohovoru SOLAS z roku 1974 a ak je to potrebné, vyhlásenie o špecifickej hmotnosti tuhého hromadného nákladu; táto informácia bude obsiahnutá vo formulári vyhlásenia o náklade, ako je uvedené v dodatku 5 kódexu BLU;
- d) pred začatím a počas nakládky alebo vykládky kapitán vykoná povinnosti uvedené v prílohe IV.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 98/34/ES z 22. júna 1998 stanovujúca postup poskytovania informácií v oblasti technických noriem a predpisov a pravidiel o službách informačnej spoločnosti (Ú. v. ES L 204, 21.7.1998, s. 37). Smernica zmenená a doplnená smernicou 98/48/ES (Ú. v. ES L 217, 5.8.1998, s. 18).

2. Zodpovednosti zástupcu terminálu:

- a) pri prvom hlásení predpokladanej doby príchodu zástupca terminálu poskytne kapitánovi informácie uvedené v prílohe V;
- b) zástupca terminálu sa ubezpečí, že kapitánovi boli čo najskôr oznámené informácie obsiahnuté vo formulári vyhlásenia o náklade;
- c) zástupca terminálu bezodkladne oznámi kapitánovi a orgánu štátnej prístavnej kontroly zrejme nedostatky, ktoré zaznamenal na palube lode na hromadný náklad, ktoré by mohli ovplyvniť bezpečnosť nakládky a vykládky tuhých hromadných nákladov;
- d) pred začatím a počas nakládky a vykládky zástupca terminálu vykoná povinnosti uvedené v prílohe VI.

Článok 8

Postupy medzi loďami na hromadný náklad a terminálmi

Členské štáty zabezpečia uplatňovanie týchto postupov týkajúcich sa nakládky a vykládky lodí na hromadný náklad tuhými hromadnými nákladmi.

1. Pred nakládkou alebo vykládkou lodí na hromadný náklad kapitán dohodne so zástupcom terminálu plán nakládky a vykládky v súlade s ustanoveniami predpisu VI/7.3 dohovoru SOLAS z roku 1974. Plán nakládky alebo vykládky bude pripravený vo forme, ktorá je uvedená v prílohe 2 kódexu BLU, bude obsahovať číslo IMO zúčastnenej lode na hromadný náklad a kapitán a zástupca terminálu potvrdia svoj súhlas s plánom svojím podpisom.

Obe strany pripravujú, prijímajú a odsúhlasia akúkoľvek zmenu plánu, ktorá by podľa niektorej zo strán mohla ovplyvniť bezpečnosť plavidla alebo posádky vo forme úpravy plánu.

Lod' a terminál uchovávajú dohodnutý plán nakládky a vykládky a akékoľvek ďalšie dohodnuté úpravy po dobu šiestich mesiacov na účely akéhokoľvek potrebného overenia príslušnými orgánmi.

2. Pred začatím nakládky a vykládky kapitán a zástupca terminálu vypracujú a spoločne podpíšu kontrolný zoznam bezpečnosti lode/pobrežia v súlade so smernicami doplnku 4 kódexu BLU.
3. Zavedie sa a bude sa udržiavať účinná komunikácia medzi loďou a terminálom, ktorá je schopná reagovať na dopyt po informáciách o procese nakládky a vykládky a aby sa zabezpečila rýchla zhoda, ak kapitán alebo zástupca terminálu dá príkaz na zrušenie nakladacích alebo vykladacích činností.

4. Kapitán alebo zástupca terminálu budú riadiť nakladacie alebo vykladacie činnosti v súlade s dohodnutým plánom. Zástupca terminálu bude zodpovedať za nakládku alebo vykládku lode na hromadný náklad čo sa týka dodržania poradia, množstva a rýchlosti nakládky alebo vykládky uvedenej v tomto pláne. Neodchýli sa od dohodnutej nakládky alebo vykládky bez predchádzajúcej konzultácie a písomnej dohody s kapitánom.
5. Po skončení nakládky alebo vykládky kapitán a zástupca terminálu písomne potvrdia, že nakládka alebo vykládka sa uskutočnila v súlade s plánom nakládky alebo vykládky, vrátane akýchkoľvek dohodnutých zmien. V prípade vykládky bude toto potvrdenie obsahovať záznam o tom, že nákladné priestory sa vyprázdnili a vyčistili na žiadosť kapitána a zaznamenajú všetky škody, ktoré loď utrpela a všetky vykonané opravy.

Článok 9

Úloha príslušných orgánov

1. Bez vplyvu na práv a povinnosti kapitána, ktoré sú stanovené na základe predpisu VI/7.7 dohovoru SOLAS z roku 1974, členské štáty zabezpečia, aby ich príslušné orgány zabránili nakládke alebo vykládke tuhého hromadného nákladu, alebo ju zastavili vždy, keď majú jasné indície, že by tým bola ovplyvnená bezpečnosť lode alebo posádky.
2. V prípadoch, kedy je príslušný orgán informovaný o nehode medzi kapitánom a zástupcom terminálu týkajúcej sa uplatňovania postupov uvedených v článku 8, zasiahne príslušný orgán, keď sa to vyžaduje v záujme bezpečnosti a/alebo morského životného prostredia.

Článok 10

Oprava poškodenia, ktoré vzniklo počas nakládky alebo vykládky

1. Ak dôjde k poškodeniu lodnej konštrukcie alebo zariadenia počas nakládky alebo vykládky, zástupca terminálu to ohlásí kapitánovi a v prípade potreby sa opraví.
2. Ak by poškodenie mohlo narušiť pevnosť lodných stavebných dielov alebo vodotesnosť trupu lode, alebo dôležité technické systémy lode, zástupca terminálu a/alebo kapitán bude informovať správu vlajkového štátu alebo organizáciu, ktorú uznala a v mene ktorej postupuje, a štátnu prístavnú kontrolu. Štátna prístavná kontrola rozhodne o tom, či je nevyhnutná okamžitá oprava, alebo či sa môže odložiť, pričom sa primerane prihliadne na vyjadrenie správy vlajkového štátu alebo organizácie, ktorú uznala a v mene ktorej postupuje, a na vyjadrenie kapitána. Ak sa okamžitá oprava považuje za nevyhnutnú, uskutoční sa tak, aby boli splnené požiadavky kapitána a príslušného orgánu predtým, než loď opustí prístav.

3. Aby bolo možné prijať rozhodnutie uvedené v odseku 2, štátna prístavná kontrola môže poveriť uznanú organizáciu, aby vykonala kontrolu poškodenia a odporučila vykonanie potrebných opráv alebo ich odklad.

4. Tento článok sa uplatňuje bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia smernice 95/21/ES.

Článok 11

Overenie a správa

1. Členské štáty pravidelne kontrolujú, či terminály vyhovujú požiadavkám článku 5 ods. 1, článku 7 ods. 2 a článku 8. Overovací postup zahŕňa vykonanie neohlásených kontrol počas nakladacích a vykladacích činností.

Okrem toho členské štáty overia, či terminály vyhovujú požiadavkám článku 5 ods. 4 na konci obdobia, ktoré je v ňom uvedené, a pre novo zavedené terminály na konci obdobia uvedeného v článku 6.

2. Členské štáty každé tri roky poskytnú Komisii správu o výsledkoch týchto overovaní. Správa tiež bude uvádzať ocenenie efektívnosti harmonizovaných postupov na spoluprácu a komunikáciu medzi loďami na hromadný náklad a terminálmi, ako je uvedené v tejto smernici. Prenos správy sa uskutoční najneskôr do 30. apríla roku nasledujúceho po období troch kalendárnych rokov, o ktorých podáva správu.

Článok 12

Hodnotenie

Komisia predloží hodnotiacu správu o prevádzke systému, ako sa uvádza v tejto smernici pre Európsky parlament a Radu, na základe správ členských štátov uvedených v článku 11 ods. 2. Táto správa bude tiež obsahovať hodnotenie, či je potrebné, aby členské štáty ďalej podávali správy uvedené v článku 11 ods. 2.

Článok 13

Oznámenie pre IMO

Predsedníctvo Rady, ktoré koná v mene členských štátov, a Komisia budú spoločne informovať IMO o prijatí tejto smernice, pričom budú odkazy na odsek 17 prílohy k rezolúcii IMO A.797(19).

Článok 14

Regulačný výbor

1. Komisii bude pomáhať výbor ustanovený podľa článku 12 ods. 1 smernice Rady 93/75/EHS⁽¹⁾, ďalej uvedený ako „výbor“.

2. Kde je odkaz na tento odsek, uplatňujú sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.

Obdobie uvedené v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je stanovené na tri mesiace.

3. Výbor prijme svoj rokovací poriadok.

Článok 15

Pozmeňovací postup

1. Definície v bodoch 1 až 6 a 15 až 18 článku 3, odkazy na medzinárodné dohovory a kódexy a na IMO rezolúcie a obežníky, odkazy na ISO normy, odkazy na právne dokumenty spoločenstva a prílohy sa môžu zmeniť a doplniť v súlade s postupom uvedeným v článku 14 ods. 2, aby sa pre zosúladiť s medzinárodnými právnymi dokumentmi spoločenstva, ktoré boli prijaté, zmenené a doplnené a nadobudli platnosť po prijatí tejto smernice za predpokladu, že sa tým nerozšíri rozsah pôsobnosti tejto smernice.

2. Postup uvedený v článku 14 ods. 2 sa použije po zmene článku 8 a príloh týkajúcich sa vykonávania postupov stanovených v tejto smernici a pri zmene alebo zrušení povinnosti podávať správy uvedené v článku 11 ods. 2 a 12 za predpokladu, že tieto ustanovenia nerozšíria rozsah tejto smernice.

Článok 16

Sankcie

Členské krajiny stanovia pravidlá o sankciách, ktoré sú uplatňovateľné na porušenia ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov prijatých v súlade s touto smernicou a prijímajú všetky opatrenia potrebné na ich vykonávanie. Stanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce.

⁽¹⁾ Smernica Rady 93/75/EHS z 13. septembra 1993 týkajúca sa minimálnych požiadaviek na plavidlá, ktoré plávajú do prístavov alebo z prístavov spoločenstva a ktoré prepravujú nebezpečný alebo znečisťujúci tovar (Ú. v. ES L 247, 5.10.1993, s. 19). Smernica zmenená a doplnená smernicou Komisie 98/74/ES (Ú. v. ES L 276, 13.10.1993, s. 7).

Článok 17

Vykonávanie a uplatňovanie

1. Členské štáty do 5. augusta 2003 prijímú a uverejnia ustanovenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Budú o tom okamžite informovať Komisiu.

Tieto ustanovenia sa budú uplatňovať od 1. marca 2004.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii ustanovenia svojho vnútroštátneho práva, ktoré prijímú v oblasti upravenej touto smernicou.

Článok 18

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť 20. deň po jej uverejnení v Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev.

Článok 19

Adresáti

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

V Bruseli 4. decembra 2001

Za Európsky parlament
predseda
N. FONTAINE

Za Radu
predseda
D. REYNDERS

PRÍLOHA I

POŽIADAVKY TÝKAJÚCE SA PREVÁDZKOVEJ SPÔSOBILOSTI LODÍ NA HROMADNÝ NÁKLAD NA NAKLÁDKU A VYKLÁDKU TUHÝCH HROMADNÝCH NÁKLADOV

(podľa článku 4)

Kontroluje sa zhoda lodí na hromadný náklad, ktoré plávajú do terminálov v členských štátoch na naloženie a vyloženie tuhých hromadných nákladov, s týmito požiadavkami.

1. Musia byť vybavené nákladnými priestormi a nakladacími otvormi s dostatočnými rozmermi a s takou konštrukciou, ktorá umožní, aby bol tuhý hromadný náklad správne naložený, uskladnený, usporiadaný a vyložený.
2. Musia byť vybavené identifikačnými číslami nákladného priestoru, ktoré sú použité v pláne nakládky a vykládky. Umiestnenie, rozmery a farba týchto čísel budú pre prevádzkovateľa nakladacieho a vykladacieho terminálu zreteľne viditeľné a identifikovateľné.
3. Ich nakladacie otvory, prevádzkový systém nakladacích otvorov a bezpečnostné zariadenia musia byť funkčne v poriadku a budú sa používať len na určené účely.
4. Ak sú nainštalované indikačné svetlá trvalého náklonu, pred nakládkou a vykládkou sa preskúšajú a preverí sa ich prevádzkyschopnosť.
5. Ak sa požaduje, aby bol na palube schválený nakladací prostriedok, musí byť certifikovaný a schopný uskutočniť výpočet zaťaženia počas nakládky a vykládky.
6. Hnacie a prídavné mechanizmy budú funkčne v poriadku.
7. Palubné zariadenia na činnosti súvisiace s uväzovaním a kotvením musia byť prevádzkyschopné a v dobrom stave.

PRÍLOHA II

POŽIADAVKY VO VZŤAHU K SPÔSOBILOSTI TERMINÁLOV NA NAKLÁDKU A VYKLÁDKU TUHÝCH HROMADNÝCH NÁKLADOV

(podľa článku 5 ods. 1)

1. Terminály príjmu len tie lode na hromadný náklad pre nakládku a vykládku tuhého hromadného nákladu vo svojich termináloch, ktoré môžu bezpečne kotviť pozdĺž nakladacích a vykladacích zariadení, so zreteľom na hĺbku vody v kotvisku, maximálne rozmery lode, kotvového a ochranného zariadenia, bezpečný prístup a možné prekážky pre nakladacie a vykladacie činnosti.
2. Nakladacie a vykladacie zariadenia na termináloch musia byť správne certifikované a udržiavané v dobrom poriadku a stave v súlade s príslušnými predpismi a normami a môžu ich obsluhovať len kvalifikovaní, a ak sa to vyžaduje, oprávnení pracovníci.
3. Pracovníci terminálu musia byť primerane svojim schopnostiam zaškolení na všetky situácie bezpečnej nakládky a vykládky lodí na hromadný náklad. Školenie bude určené na oboznámenie so všeobecným nebezpečenstvom nakládky a vykládky tuhého hromadného nákladu a s nepriaznivým účinkom, ktorý môžu mať nesprávne nakladacie a vykladacie činnosti na bezpečnosť lode.
4. Pracovníci terminálu, ktorí sa zúčastňujú na nakladacích a vykladacích činnostiach, musia byť vybavení osobnými ochrannými prostriedkami, musia ich používať a musia byť dostatočne odpočinutí, aby sa zabránilo nehodám spôsobených únavou.

PRÍLOHA III

INFORMÁCIE, KTORÉ MÁ POSKYTOVAŤ TERMINÁLU KAPITÁN

(podľa článku 7 ods. 1 písm. b)

1. Predpokladaný čas príchodu lode pred prístav sa musí oznámiť čo najskôr. Táto správa sa bude podľa potreby aktualizovať.
2. Pri prvom hlásení predpokladanej doby príchodu:
 - a) názov lode, volací znak, číslo IMO, vlajkový štát, domovský prístav;
 - b) plán nakládky a vykládky, uvedenie množstva nákladu, uskladnenie blízko nakladacích otvorov, poradie nakladania a vykladania a množstvo, ktoré sa má naložiť pri každom nasypaní, alebo sa má postupne vyložiť;
 - c) ponory pri príchode a predpokladané ponory pri odchode;
 - d) čas potrebný na vpúšťanie balastovej záťaže alebo odstránenie balastovej záťaže;
 - e) celková dĺžka lode, najväčšia šírka lode; dĺžka nakladacieho priestoru od prednej obruby najprednejšieho otvoru po zadnú obrubu najzadnejšieho otvoru, do ktorých sa má náklad nakladať, alebo z ktorých sa má náklad vykladať;
 - f) vzdialenosť od čiar ponoru po prvý nakladací otvor, ktorým sa má nakladať alebo vykladať a vzdialenosť od boku lode po nakladací otvor;
 - g) umiestnenie spúšťacích schodíkov lode;
 - h) výška nadvodnej časti trupu lode;
 - i) súčasti a výkonnosť lodného nakladacieho zariadenia, ak je k dispozícii;
 - j) počet a typ uväzovacích čiar;
 - k) špeciálne požiadavky na úpravu alebo stále meranie obsahu vody v náklade;
 - l) podrobnosti o akýchkoľvek potrebných opravách, ktoré môžu zdržať kotvenie, začiatok nakládky alebo vykládky, alebo môžu zdržať plavbu lode po ukončení nakládky alebo vykládky;
 - m) iné informácie týkajúce sa lode, ktoré požaduje terminál.

PRÍLOHA IV

POVINNOSTI KAPITÁNA PRED A POČAS NAKLADACÍCH ALEBO VYKLADACÍCH ČINNOSTÍ

(podľa článku 7 ods. 1 písm. d)

Pred a nakladacími alebo vykladacími činnosťami alebo počas nich kapitán zabezpečí, aby:

1. nakládku alebo vykládku nákladu a vypúšťanie alebo napúšťanie balastovej vody riadil poverený dôstojník lode;
2. bolo sledované rozloženie nákladu a balastovej vody v priebehu činností nakladacieho alebo vykladacieho procesu, aby sa zabezpečilo, že konštrukcia lode nebude pod nadmerným zaťažením;
3. sa loď udržala vzpriamená, alebo aby náklon bol čo najmenší, ak je z prevádzkových dôvodov potrebný;
4. loď zostala bezpečne ukotvená s ohľadom na miestne poveternostné podmienky a predpovede;
5. na palube zostal dostatočný počet dôstojníkov a posádky, aby mohli nastaviť kotvové čiary alebo pre akúkoľvek bežnú alebo pohotovostnú situáciu, s ohľadom na potreby dostatočne dlhého odpočinku pre posádku, aby sa zabránilo únave;
6. bol zástupca terminálu informovaný o požiadavkách na úpravy nákladu, ktoré budú v súlade s postupmi kódexu IMO o bezpečných praktikách pre tuhé hromadné náklady;
7. si zástupca terminálu bol vedomý potreby harmonizácie medzi rýchlosťami odstraňovania balastu a balastovou záťažou a nakládky a vykládky nákladu pre svoju loď a akejkoľvek odchýlky od plánu balastovej záťaže alebo jej odstraňovania, alebo akúkoľvek inú záležitosť, ktorá by mohla ovplyvniť nakladanie alebo vykladanie nákladu;
8. sa balastová voda vypúšťala pri rýchlostiach, ktoré sa zhodujú s dohodnutým plánom nakládky a ktorá nemá za následok zaplavenie pobrežia alebo susednej lode; ak pre loď nie je praktické úplne vypustiť svoju balastovú vodu pred etapou úpravy v procese nakládky, aby dohodol so zástupcom terminálu časy, pri ktorých môže byť potrebné nakládku zrušiť a trvanie tohto zrušenia;
9. sa dohodlo so zástupcom terminálu o tom, aké opatrenia treba podniknúť v prípade dažďa alebo iných zmien počasia, kedy by druh nákladu znamenal nebezpečenstvo v prípade takejto zmeny;
10. sa na palube alebo v blízkosti lode nevykonávali žiadne práce spojené s vysokými teplotami, kým sa loď nachádza pri pobreží, s výnimkou povolenia zástupcu terminálu a v súlade s akýmkoľvek požiadavkami príslušného orgánu;
11. bol prísny dozor počas nakladacích alebo vykladacích činností a na lodi počas záverečných etáp nakládky alebo vykládky;
12. bol okamžite informovaný zástupca terminálu, ak nakladací alebo vykladací proces spôsobil škodu, vytvoril nebezpečnú situáciu, alebo je pravdepodobné, že ju vytvorí;
13. zástupcovi terminálu oznámili, kedy sa musí začať záverečná úprava lode, aby sa umožnilo vypnutie dopravného systému;
14. sa vykladanie prístavného boku zhodovalo s vykladaním pravého boku v tom istom nákladnom priestore, aby sa konštrukcia lode nemusela otáčať;
15. pri vpúšťaní balastovej záťaže jedného alebo viacerých nákladných priestorov sa bral ohľad na možnosť vypúšťania horľavých pár z nákladného priestoru a podnikli sa predbežné opatrenia predtým, než budú povolené akékoľvek práce spojené s vysokými teplotami v blízkosti nákladných priestorov alebo nad nimi.

PRÍLOHA V

INFORMÁCIE, KTORÉ MÁ POSKYTOVAŤ TERMINÁL KAPITÁNOVI

(podľa článku 7 ods. 2 písm. a)

1. Názov kotviska, v ktorom sa uskutoční nakládka alebo vykládka a odhadované časy kotvenia a ukončenie nakládky a vykládky ⁽¹⁾.
2. Charakteristika nakladacieho alebo vykladacieho zariadenia, vrátane menovitej hodnoty nakládky alebo vykládky terminálu a počet nakladacích alebo vykladacích hlavíc, ktoré sa majú použiť, ako aj odhadovaný čas požadovaný na ukončenie každého vysypania alebo – v prípade vykládky – odhadovaný čas potrebný na každú etapu vyprázdenia.
3. špecifické charakteristiky kotviska alebo prístavnej hrádze, o ktorých musí byť kapitán informovaný, vrátane polohy pevných a pohyblivých prekážok, ochranných a kotvových zariadení.
4. Minimálna hĺbka vody v kotvisku a v prístupových a výstupných kanáloch ⁽¹⁾.
5. Špecifická hustota vody v kotvisku.
6. Maximálna vzdialenosť medzi vodnou hladinou a vrchnou časťou krytov otvorov alebo obrúb podľa toho, ktorá hodnota sa vzťahuje na nakladaciu alebo vykladaciu činnosť a maximálny ponor.
7. Usporiadanie lodných mostíkov a prístupu.
8. Ktorá strana lode musí byť bokom ku kotvisku.
9. Maximálna povolená rýchlosť prístupu k prístavnej hrádzi a dostupnosť remorkérov, ich typ a ťažná sila.
10. Postup pri nakladaní pre rôzne typy nákladu a akékoľvek iné obmedzenia, ak nie je možné nakladať tovar v poradií alebo voliť si nákladové priestory tak, aby to čo najlepšie vyhovovalo lodi.
11. Akékoľvek vlastnosti nakladaného tovaru, ktoré môžu znamenať nebezpečenstvo pri kontakte s iným nákladom alebo zvyškami nákladu na palube.
12. Predbežná informácia o navrhovaných nakladacích a vykladacích činnostiach, alebo zmene existujúcich plánov nakládky alebo vykládky.
13. Či sú terminálové nakladacie alebo vykladacie zariadenia pevné, alebo majú nejaké obmedzenia pohybu.
14. Požadované kotvové čiary.
15. Upozornenie na neobvyklé kotvové zariadenia.
16. Akékoľvek obmedzenia týkajúce sa vpúšťania balastovej záťaže alebo jej odstránenia.
17. Maximálny plavebný ponor, ktorý povolil príslušný orgán.
18. Akákoľvek iná informácia vzťahujúca sa na terminál, ktorú požaduje kapitán.

⁽¹⁾ Informácie o odhadovaných časoch kotvenia a odchodu a o minimálnej hĺbke vody v kotvisku sa budú postupne aktualizovať a podávať kapitánovi po doručení nasledujúceho oznámenia ETA. Informácie o minimálnej hĺbke vody v prístupových a odchodových kanáloch bude podľa potreby poskytovať terminál príslušnému orgánu.

PRÍLOHA VI

POVINNOSTI ZÁSTUPCU TERMINÁLU PRED A POČAS NAKLADACÍCH ALEBO VYKLADACÍCH ČINNOSTÍ*(podľa článku 7 ods. 2 písm. d)*

Pred začiatkom nakladacích alebo vykladacích činností a počas nich zástupca terminálu:

1. poskytne kapitánovi mená a postupy, ako sa spojiť s pracovníkmi terminálu alebo dopravnej organizácie, ktorí budú zodpovední za nakladacie alebo vykladacie činnosti a s ktorými bude mať kapitán spojenie;
2. podnikne všetky predbežné opatrenia, aby zabránil poškodeniu lode nakladacími alebo vykladacími zariadeniami a bude informovať kapitána, ak k poškodeniu dôjde;
3. zabezpečí, aby loď zostala vzpriamená, alebo aby sa udržal čo najmenší náklon, ak sa bude z prevádzkových dôvodov požadovať;
4. zabezpečí, aby sa vykládka prístavného boku zhodovala s vykládkou pravého boku v tom istom nákladnom priestore, aby sa loď nemusela otáčať;
5. v prípade vysokej špecifickej hmotnosti nákladu alebo vysokej hmotnosti jednotlivých dávok varuje kapitána, že môže dôjsť k vysokému dynamickému zaťaženiu lodnej konštrukcie, kým sa celá nádrž nepokryje nákladom, najmä pri nakladaní voľným pádom z veľkej výšky, a zvláštna opatrnosť je potrebná na začiatku nakladacej činnosti v každom nákladnom priestore;
6. zabezpečí, aby sa kapitán a zástupca terminálu dohodli na všetkých etapách a vo vzťahu ku všetkým situáciám nakladacích a vykladacích činností a že kapitán bude informovaný o každej zmene dohodnutej rýchlosti nakládky a po skončení nasypania o naloženej hmotnosti;
7. uschová záznam o hmotnosti a rozdelení naloženého alebo vyloženého nákladu a zabezpečí, aby sa hmotnosti v nákladnom priestore neodlišovali od dohodnutého plánu nakládky a vykládky;
8. zabezpečí, aby sa na žiadosť kapitána náklad pri nakládke alebo vykládke upravoval;
9. zabezpečí, aby množstvá nákladu potrebné na dosiahnutie ponoru a vyváženia pri odchode umožnili, aby sa celý náklad na dopravníkových systémoch terminálu vyprázdnil po skončení nakládky; zástupca terminálu na tento účel oznámi kapitánovi menovitú tonáž dopravníkového systému terminálu a všetky požiadavky na čistenie systému po skončení nakládky;
10. v prípade vykládky včas upozorní kapitána, ak sa má zvýšiť alebo znížiť počet použitých vykladacích hlavíc a informuje kapitána, keď sa vykládka z každého nákladného priestoru považuje za skončenú;
11. zabezpečí, aby sa nevykonávali práce spojené s vysokými teplotami na palube alebo v blízkosti lode, pokiaľ je loď v kotvisku, okrem prác povolených kapitánom a pri dodržaní požiadaviek príslušného orgánu.