

32001L0096

16.1.2002

EUROOPA ÜHENDUSTE TEATAJA

L 13/9

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2001/96/EK,

4. detsember 2001,

millega kehtestatakse puistlastilaevade ohutu lastimise ja lossimise ühtlustatud nõuded ja protseduurid

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 80 lõiget 2,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, ⁽¹⁾

võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust, ⁽²⁾

olles nõu pidanud regioonide komiteega,

tegutsedes asutamislepingu artiklis 251 sätestatud menetluskorra kohaselt ⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Pidades silmas puistlastilaevadega aset leidnud ja inimohvleid nõudnud laevaõnnetuste suurt arvu, tuleks ühise transpordipoliitika raames võtta täiendavaid meetmeid ohutuse suurendamiseks mereveonduses.
- (2) Puistlastilaevadega toimunud õnnetuste põhjuste hindamisel selgub, et puistlastilaevade hukule võib kaasa aidata tahke mahtlasti ebaõige laadimine ja lossimine, mistõttu laev koormatakse üle või kahjustatakse mehaaniliselt lastiruumide konstruktsioonelemente. Puistlastilaevade ohutust saaks paremini tagada, võttes vastu meetmed, mille eesmärk on vähendada konstruktsioonivigastuste ohtu ning ebaõigest lastimisest ja lossimisest tingitud laevahukke.
- (3) Rahvusvahelisel tasandil on Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) mitmete assamblee resolutsioonidega võtnud vastu puistlastilaevade ohutusega seonduvaid soovitusi, mis käsitlevad laeva ja sadama suhtlust üldiselt ning eelkõige lastimist ja lossimist.
- (4) Assamblee resolutsiooniga A.862(20) võttis IMO vastu puistlastilaevade ohutu lastimise ja lossimise eeskirja (edaspidi "BLU koodeksi") ning kutsus lepinguosalisi

valitsusi nimetatud koodeksit võimalikult kiiresti ellu rakendama ja IMO'd teavitama juhtudest, kui seda ei täideta. Sama resolutsiooniga kutsus IMO ka lepinguosalisi valitsusi, kelle territooriumil asuvad tahke mahtlasti lastimiseks ja lossimiseks kasutatavad terminalid, kehtestama õigusakte, mis võimaldaksid tagada nimetatud koodeksi rakendamiseks vajalike oluliste põhimõtete täitmist.

- (5) Tahke mahtlastiga kauplemise ülemaailmsust silmas pidades on puistlastilaevade lastimise ja lossimise ohutusel piiriülesed mõjud. Seepärast saab puistlastilaevade ebaõigest lastimisest ja lossimisest põhjustatud uppumiste vältimiseks meetmed kõige paremini välja arendada ühenduse tasandil, kehtestades ühtlustatud nõuded ja protseduurid assamblee resolutsiooniga A.862(20) ettenähtud IMO soovitude ja BLU koodeksi rakendamiseks.
- (6) Asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuspõhimõtet silmas pidades on direktiiv sobivaim õigusakt, sest sellega antakse raamistik puistlastilaevade ohutu lastimise ja lossimise nõuete ja protseduuride ühtseks ja kohustuslikuks kohaldamiseks liikmesriikides, jättes samas liikmesriikidele õiguse otsustada, missugused rakendusvahendid vastavad kõige paremini nende siseriiklikule süsteemile. Proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv kaugemale sellest, mis on vajalik taotletavate eesmärkide saavutamiseks.
- (7) Puistlastilaevade ja nende laevaperede ohutust on võimalik suurendada, vähendades ebaõige lastimise ja lossimise ohtu mahtlastiterminalides. Seda on võimalik saavutada laeva ja terminali vahelise koostöö ja teabevahetuse ühtlustatud protseduuride kehtestamisega ning laevade ja terminalide sobivuskriteeriumide kehtestamisega.
- (8) Puistlastilaevade ohutuse suurendamiseks ja konkurentsivõime suurendamiseks tuleks ühtlustatud protseduure ja sobivuskriteeriume kohaldada kõikide puistlastilaevade suhtes lipuriigist olenemata ning kõikidele ühenduses asuvate terminalide suhtes, mida nimetatud laevad tavaloludes tahke mahtlasti lastimiseks või lossimiseks külastavad.

⁽¹⁾ EÜT C 311, 31.10.2000, lk 240 ja EÜT C 180 E, 26.6.2001, lk 273.

⁽²⁾ EÜT C 14, 16.1.2001, lk 37.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 13. veebruari 2001. aasta arvamus (EÜT C 276, 1.10.2001, lk 38), nõukogu 27. juuni 2001. aasta ühine seisukoht Euroopa Ühenduste Teatajas seni avaldamata) ja Euroopa Parlamendi 25. oktoobri 2001. aasta otsus (Euroopa Ühenduste Teatajas seni avaldamata).

- (9) Tahke mahtlasti lastimiseks või lossimiseks terminale külastavad puistlastilaevad peavad olema selleks otstarbeks sobivad. Ka terminalid peavad külastavate puistlastilaevade vastuvõtuks ning lastimiseks ja lossimiseks olema sobivad. Neid nõudeid silmas pidades on BLU koodeksiga kehtestatud sobivuskriteeriumid.
- (10) Terminalid peaksid selleks, et tõhustada seoses tahke mahtlasti lastimise ja lossimisega tehtavat koostööd ja teabevahetust laeva kapteniga, määrama terminali esindaja, kes vastutab terminalis nende toimingute eest ning teeb kaptenitele kättesaadavaks terminali ja sadama nõudeid sisaldavad teatmikud. Sellega seotud sätted sisalduvad BLU koodeksis.
- (11) Kvaliteedijuhtimise süsteemi väljaarendamine, rakendamine ja järelevalve terminalides tagaks, et koostöö- ja teabevahetusprotseduurid ning terminalis toimuv tegelik lastimine ja lossimine kavandatakse ja teostatakse vastavalt rahvusvaheliselt tunnustatud ning auditeeritavale ühtlustatud raamistikule. Rahvusvahelist tunnustust silmas pidades peaks kvaliteedijuhtimise süsteem vastama Rahvusvahelise Standardiorganisatsiooni poolt vastuvõetud ISO 9000 seeria standarditele. Andmaks uutele terminalidele vastavaks sertifitseerimiseks piisavalt aega on vaja tagada neile piiratud tähtajaga ajutise tegevusloa kättesaadavus.
- (12) Et tagada lastimise ja lossimise hoolikas, laeva ja laevapere jaoks ohutu ettevalmistamine, kooskõlastamine ja teostamine, tuleks kindlaks määrata kapteni ja terminali esindaja vastutus. Sobilikke sätteid sisaldavad 1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel (1974. aasta SOLASE konventsioon), IMO assamblee resolutsioon A.862(20) ja BLU koodeks. Seepärast võib nimetatud rahvusvahelised dokumendid võtta lastimise ja lossimise ettevalmistamise, kooskõlastamise ja teostamise protseduuride aluseks.
- (13) Ühenduse üldistes huvides peaks terminali esindaja teatavaks tegema puistlastilaeva silmanähtavad puudused, mis võivad kahjustada ohutut lastimist ja lossimist, ning nõuetele mittevastavad laevad oma sadamatest kõrvale suunama.
- (14) Liikmesriikide pädevad asutused peavad lastimise ja lossimise keelustama või peatama, kui on piisavalt alust arvata, et need toimingud ohustavad laeva või laevapere. Ametivõimud peaksid ohutuse huvides sekkuma ka juhtudel, kus kaptenil ja terminali esindajal tekib nimetatud protseduuride teostamisel erimeelsusi. Pädevate asutuste ohutusala tegevus ei tohiks sõltuda terminalide ärihuvidest.
- (15) On vaja kehtestada protseduurid, kuidas pädevaid asutusi, näiteks asjasse puutuvaid klassifikatsiooniühinguid, teavitada lastimise ja lossimise käigus laevadele tekitatud kahjustustest ning vajaduse korral nende kahjustuste kõrvaldamisest. Kui nimetatud kahjustused võivad halvendada laeva meresõidumadusi, peaksid remondi vajalikkuse ja pakilisuse üle otsustama sadamariigi järelevalveasutused, konsulteerides lipuriigi ametivõimudega. Selle otsuse tegemiseks vajalikku tehnilist oskusteavet silmas pidades peaks asutustel olema õigus kutsuda tunnustatud organisatsioon kahjustusi uurima ning remondivajaduse kohta nõu andma.
- (16) Käesoleva direktiivi rakendamist tuleks liikmesriikides toetada tõhusa järelevalve- ja kontrollitegevusega. Järelevalvetulemuste aruandlus annab väärtuslikku teavet käesoleva direktiiviga ettenähtud ühtlustatud nõuete ja protseduuride tõhususe kohta.
- (17) IMO assamblee 23. novembri 1995. aasta resolutsiooniga A.797(19) tahket mahtlasti vedavate laevade ohutuse kohta nõutakse, et sadamariigi ametivõimud annaksid kinnituse tahke mahtlasti jaoks ettenähtud lastimis- ja lossimisterminalide vastavuse kohta IMO koodeksitele ning laeva ja sadama koostööga seotud soovitudele. IMO teavitamine käesoleva direktiivi vastuvõtmisest on asjakohane vastus nimetatud nõudele ning selge märk rahvusvahelisele laevandusüldsusele, et ühendus püüab toetada puistlastilaevade ohutumaks lastimiseks ja lossimiseks rahvusvahelisel tasandil tehtavaid jõupingutusi.
- (18) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendamisevolituste kasutamismenetlused. ⁽¹⁾
- (19) Teatavaid käesoleva direktiivi sätteid peaks nimetatud protseduuri kohaselt olema võimalik muuta, et viia need kooskõlla rahvusvaheliste ja ühenduse õigusaktidega, mis võetakse vastu, mida muudetakse või mis jõustuvad pärast käesoleva direktiivi jõustumist, ning võimaldada käesolevas direktiivis sätestatud protseduuride kohaldamist reguleerimisala laiendamata.

⁽¹⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

- (20) Nõukogu 12. juuni 1989. aasta direktiiv 89/391/EMÜ töötajate tööohutuse ja töötervishoiu parandamist soodustavate meetmete kehtestamise kohta ⁽¹⁾ ning sellega seonduvad üksikdirektiivid on kohaldatavad puistlastilaevade lastimise ja lossimisega seotud töö suhtes,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Eesmärk

Käesoleva direktiivi eesmärk on suurendada tahke mahtlasti lastimiseks või lossimiseks liikmesriikide terminale külastavate puistlastilaevade ohutust, vähendades laeva konstruktsiooni ülekoormamise ja füüsilise kahjustamise ohtu lastimisel ja lossimisel, kehtestades selleks:

1. nende laevade ja terminalide ühtlustatud sobivuskriteeriumid ja
2. nende laevade ja terminalide vahelise koostöö ja teabevahetuse ühtlustatud protseduurid.

Artikkel 2

Kohaldamisala

Käesolevat direktiivi kohaldatakse:

1. kõikide mahtlasti lastimiseks või lossimiseks terminale külastavate puistlastilaevade suhtes olenemata lipuriigist ja
2. liikmesriikide kõigi terminalide suhtes, mida tavaliselt külastavad käesoleva direktiivi reguleerimisalasse kuuluvad puistlastilaevad.

Olenemata 1974. aasta SOLASE konventsiooni määruse VI/7 sätetest ei kohaldata käesolevat direktiivi rajatiste suhtes, mida kasutatakse puistlastilaevade tahke mahtlasti lastimiseks või lossimiseks üksnes erandjuhul, ning seda ei kohaldata juhtudel, kus lastimist või lossimist teostatakse üksnes asjasse puutuva puistlastilaeva oma seadmeid kasutades.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

1. *rahvusvahelised konventsioonid* — 4. detsembril 2001 kehtivad konventsioonid, mis on määratletud nõukogu määruse 95/21/EÜ ⁽²⁾ artikli 2 lõikes 1;

⁽¹⁾ EÜT L 183, 29.6.1989, lk 1.

⁽²⁾ Nõukogu 19. juuni 1995. aasta direktiiv 95/21/EÜ laevaohutust, reostuse vältimist ning elu- ja töötingimusi laevadel käsitlevate rahvusvaheliste standardite rakendamise kohta ühenduse sadamaid kasutavate ja liikmesriikide jurisdiktsiooni all olevates vetes sõitvate laevade suhtes (sadamariigi järelevalve) (EÜT L 157, 7.7.1995, lk 1). Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 1999/97/EÜ (EÜT L 331, 23.12.1999, lk 67).

2. *1974. aasta SOLASE konventsioon* — rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel koos selle protokollide ja muudatustega, mis kehtivad 4. detsembril 2001;

3. *BLU kodeks* — IMO assamblee 27. novembri 1997. aasta resolutsiooni A.862(20) lisas sisalduv puistlastilaevade ohutu lastimise ja lossimise eeskiri 4. detsembril 2001. aasta seisuga;

4. *puistlastilaev* — mõiste, mille tähendus on antud 1974. aasta SOLASE konventsiooni määruks IX/1.6 ning mida on tõlgendatud 1997. aasta SOLASE konverentsi resolutsiooniga 6, nimelt:

— ühetekiline laev, mille lastiruumides paiknevad kimmitankid ja tekialused pardatankid ning mis on ette nähtud peamiselt tahke mahtlasti veoks, või

— maagilaev, st ühetekiline merelaev, millel on kogu lastiruumi ulatuses kaks pikivaheseina ning topeltpõhi ja mis on ette nähtud üksnes maakide veoks keskmistes trümmides, või

— kombineeritud laev, nagu see on määratletud 1974. aasta SOLASE konventsiooni määruks II-2/3.27;

5. *mahtlast või tahke mahtlast* — 1974. aasta SOLASE konventsiooni määruks XII/1.4 vastav tahke mahtlast, v.a teravili;

6. *teravili* — 1974. aasta SOLASE konventsiooni määruks VI/8.2 määratletud mõiste;

7. *terminal* — mis tahes paikne, ankurdatud või liikuv seade, mis on ette nähtud ning mida kasutatakse tahke mahtlasti lastimiseks või lossimiseks puistlastilaevade puhul;

8. *terminali operaator* — terminali omanik või organisatsioon või isik, kellele omanik on delegeerinud vastutuse asjasse puutuva puistlastilaeva lastimiseks või lossimiseks terminalis;

9. *terminali esindaja* — terminali operaatori poolt määratud isik, kellel on üldvastutus ning kes on volitatud kontrollima asjasse puutuva puistlastilaeva lastimise ja lossimise ettevalmistamist, teostamist ja lõpuleviimist terminalis;

10. *kapten* — puistlastilaeva käsutav isik või kapteni poolt lastimiseks ja lossimiseks määratud laevaohvitser;

11. *tunnustatud organisatsioon* — nõukogu direktiivi 94/57/EÜ ⁽³⁾ artikli 4 kohaselt tunnustatud organisatsioon;

⁽³⁾ Nõukogu 22. novembri 1994. aasta direktiiv 94/57/EÜ laevade kontrolli ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ja veeteede ametite vastavat tegevust käsitlevate ühiste eeskirjade ja standardite kohta (EÜT L 319, 12.12.1994, lk 20). Direktiivi on muudetud komisjoni direktiiviga 97/58/EÜ (EÜT L 274, 7.10.1997, lk 8).

12. *lipuriigi ametivõimud* — pädevad asutused selles riigis, mille lipu all puistlastilaev sõidab;
13. *sadamariigi kontrollorgan* — liikmesriigi pädev asutus, kes peab kohaldama direktiivi 95/21/EÜ kontrollmeetmeid;
14. *pädev asutus* — liikmesriigi riiklik, piirkondlik või kohalik riigivõimuorgan, kes siseriiklike õigusaktide kohaselt peab tagama käesoleva direktiivi sätete rakendamise ja täitmise;
15. *lastiinfo* — 1974. aasta SOLASe konventsiooni määruses VI/2 määratletud teave lasti kohta;
16. *lastimis- või lossimiskava* — 1974. aasta SOLASe konventsiooni määruses VI/7.3 nimetatud ning BLU koodeksi 2. liites esitatud vormile vastav kava;
17. *laeva/kalda ohutuse kontroll-leht* — BLU koodeksi 4. jaotises nimetatud ning BLU koodeksi 3. liites esitatud vormile vastav kontroll-leht;
18. *tahke mahtlasti tiheduse deklaratsioon* — lasti tiheduse andmed, mis tuleb esitada vastavalt 1974. aasta SOLASe konventsiooni määrusele XII/10.

Artikkel 4

Puistlastilaevade kasutamissobivusega seotud nõuded

Liikmesriigid võtavad vajalikke meetmeid tagamaks, et terminali operaatorid veenduksid puistlastilaevade sobivuses lastida või lossida tahket mahtlasti, kontrollides nende vastavust I lisa sätetele.

Artikkel 5

Terminalide sobivusega seotud nõuded

Liikmesriigid kontrollivad, et terminali operaatorid tagaksid käesoleva direktiivi alusel nende vastutuse alla kuuluvate terminalide vastavuse järgmistele tingimustele:

1. terminalid vastavad II lisa sätetele;
2. määratud on terminali esindaja(d);
3. koostatud on teatmikud, mis sisaldavad terminali ja pädevate asutuste nõudeid ning BLU koodeksi 1. liite punktis 1.2 nimetatud teavet sadama ja terminali kohta, ning et need teatmikud tehakse kättesaadavaks tahke mahtlasti lastimiseks või lossimiseks terminali külastavate puistlastilaevade kaptenitele;

4. välja on arendatud ja kasutusele võetud kvaliteedijuhtimise süsteem, mida järgitakse. See kvaliteedijuhtimise süsteem peab olema sertifitseeritud ISO 9001:2000 standardite alusel või vähemalt kõikidele ISO 9001:2000 tingimustele vastava võrdväärse standardi alusel ning seda auditeeritakse vastavuses ISO 10011:1991 juhistega või võrdväärse standardiga, mis vastab vähemalt kõikidele ISO 10011:1991 tingimustele. Nimetatud võrdväärsete standardite osas lähtutakse direktiivi 98/34/EÜ ⁽¹⁾ sätetest.

Kvaliteedijuhtimise süsteemi väljakujundamiseks antakse kolmeaastane üleminekuaeg, mis algab käesoleva direktiivi jõustumisest, ning veel üks aasta süsteemi sertifitseerimiseks.

Artikkel 6

Ajutine luba

Artikli 5 lõike 4 sätetest kõrvale kaldudes võib pädev asutus äsja asutatud terminalidele anda ajutise tegevusloa kehtivusajaga kuni 12 kuud. Terminal peab siiski näitama, et ta kavatseb artikli 5 lõike 4 kohaselt ellu rakendada ISO 9001:2001 standardile või võrdväärsele standardile vastava kvaliteedijuhtimise süsteemi.

Artikkel 7

Kaptenite ja terminali esindajate vastutus

Liikmesriigid astuvad vajalikke samme, et tagada kaptenite ja terminali esindajate vastutusega seotud järgmistele põhimõtete järgimine ja kohaldamine:

1. Kapteni vastutus:

- a) kapten vastutab alati tema käsutatava puistlastilaeva ohutu lastimise ja lossimise eest;
- b) kapten esitab aegsasti enne eeldatavat terminali saabumise aega terminalile III lisa sätetatud andmed;
- c) enne tahke mahtlasti lastimist tagab kapten, et ta on saanud 1974. aasta SOLASe konventsiooni määrusele VI/2.2 vastava lastiinfo ning nõudmise korral tahke mahtlasti tiheduse deklaratsiooni. Nimetatud info märgitakse BLU koodeksi 5. liites esitatud lastideklaratsiooni vormile;
- d) enne lastimise või lossimise algust ning selle ajal täidab kapten IV lisa loetletud kohustusi.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuni 1998. aasta direktiiv 98/34/EÜ, millega nähakse ette tehnilistest standarditest ja eeskirjadest teatamise kord ning infoühiskonna teenuste eeskirjade esitamise kord (EÜT L 204, 21.7.1998, lk 37). Direktiivi on muudetud direktiiviga 98/48/EÜ (EÜT L 217, 5.8.1998, lk 18).

2. Terminali esindaja vastutus:

- a) pärast laeva eeldatava saabumisaaja esialgse teatise kättesaamist edastab terminali esindaja kaptenile V lisas nimetatud teabe;
- b) terminali esindaja veendub, et kaptenit on nii aegsasti kui võimalik teavitatud lastideklaratsiooni vormis sisalduvatest andmetest;
- c) terminali esindaja teavitab kaptenit ja sadamariigi kontrollorganit viivitamata puistlastilaeval avastatud silmanähtavatest puudustest, mis võivad kahjustada tahke mahtlasti ohutut lastimist või lossimist;
- d) enne lastimise või lossimise algust ning selle ajal täidab terminali esindaja VI lisas loetletud kohustusi.

Artikkel 8

Puistlastilaevade ja terminalide vahelised protseduurid

Liikmesriigid tagavad, et tahket mahtlasti vedavate puistlastilaevade lastimisel või laadimisel peetakse kinni allpool loetletud protseduuridest.

1. Enne tahke mahtlasti lastimist või lossimist lepib kapten terminali esindajaga vastavalt 1974. aasta SOLASE konventsiooni määruse VI/7.3 sätetele kokku lastimis- või lossimiskava. Lastimis- või lossimiskava koostatakse BLU koodeksi 2. liites esitatud vormis, see sisaldab kõnealuse puistlastilaeva IMO numbri ning kapten ja terminali esindaja kinnitavad kavaga nõusolekut oma allkirjadega.

Kava muudatused, mis ühe või teise poole arvates võivad mõjutada laeva või laevapere ohutust, valmistavad ette, kiidavad heaks ja kinnitavad mõlemad pooled kava parandusena.

Kokkulepitud lastimis- või lossimiskava ning selle hiljem kokkulepitud parandusi säilitatakse laevas ja terminalis kuus kuud, et pädevad asutused saaksid neid vajaduse korral kontrollida.

2. Enne lastimise või lossimise algust täidavad ja allkirjastavad kapten ja terminali esindaja vastavalt BLU koodeksi 4. liite juhiste üheskoos laeva/kalda ohutuse kontroll-lehe.
3. Laeva ja terminali vahel seatakse sisse tõhus ja pidev sideühendus, mis võimaldab vastata lastimise ja lossimisega seotud teabetaotlustele ning vajaduse korral tagada kapteni või terminali esindaja poolt antava lastimise või lossimise peatamiskäsu kiire täitmine.

4. Kapten ja terminali esindaja juhivad lastimist või lossimist vastavalt kokkulepitud kavale. Terminali esindaja vastutab tahke mahtlasti lastimisel või lossimisel kavas märgitud lastimise või lossimise järjekorrast, mahtudest ja graafikust kinnipidamise eest. Ta ei kaldu kokkulepitud lastimis- või lossimiskavast kõrvale eelnevalt kapteniga konsulteerimata ega tema kirjaliku nõusolekuta.
5. Lastimise või lossimise lõpetamisel kinnitavad kapten ja terminali esindaja kirjalikult, et lastimine või lossimine toimus vastavalt lastimis- või lossimiskavale ning selle muudatusetele, kui neid on. Lossimise korral märgitakse nimetatud kinnituses, et lastiruumid on kapteni nõudmiste kohaselt tühjendatud ja puhastatud, ning pannakse kirja võimalikud laevale tekitatud kahjustused ning teostatud remonditööd.

Artikkel 9

Pädevate asutuste ülesanded

1. Olenemata 1974. aasta SOLASE konventsiooni määruks VI/7.7 sätestatud kapteni õigustest ja kohustustest tagavad liikmesriigid, et nende pädevad asutused keelavad või peatavad tahke mahtlasti lastimise või lossimise, kui on piisavalt alust arvata, et sellega seatakse ohtu laev või laevapere.
2. Kui pädevat asutust teavitatakse kapteni ja terminali esindaja erimeelsusest artiklis 8 nimetatud protseduuride osas, sekub pädev asutus, kui see on vajalik ohutuse ja/või merekeskkonna kaitseks.

Artikkel 10

Lastimisel või lossimisel põhjustatud kahjustuste parandamine

1. Kui lastimise või lossimise käigus kahjustatakse laeva konstruktsiooni, kannab terminali esindaja sellest kaptenile ette ning laseb vajaduse korral kahjustuse parandada.
2. Kui kahjustus võib rikkuda laevakere konstruktsiooni omadusi või veekindlust või laeva olulisi tehnosüsteeme, teavitavad terminali esindaja ja/või kapten sellest lipuriigi ametivõime või tema poolt tunnustatud ja tema nimel tegutsevat organisatsiooni ning sadamariigi kontrollorganit. Otsuse remondi möödapääsmatuse või edasilükatavuse kohta teeb sadamariigi kontrollorgan, võttes nõuetekohaselt arvesse võimalikku lipuriigi ametivõimude või tema poolt tunnustatud ja tema nimel tegutseva organisatsiooni ning kapteni arvamust. Kui leitakse, et remont on möödapääsmatu, teostatakse see vastavalt kapteni ja pädeva asutuse nõudmistele enne laeva sadamast lahkumist.

3. Lõikes 2 nimetatud otsuse tegemisel võib sadamariigi kontrollorgan kahjustuse uurimise ning nõustamise remondi möödapääsmatuse või edasilükatavuse kohta usaldada tunnustatud organisatsioonile.

4. Käesoleva artikli kohaldamine ei piira direktiivi 95/21/EÜ kohaldamist.

Artikkel 11

Kontrollimine ja aruandlus

1. Liikmesriigid kontrollivad korrapäraselt, et terminalid vastaksid artikli 5 lõike 1, artikli 7 lõike 2 ja artikli 8 nõuetele. Nimetatud kontrollimine hõlmab etteteatamiseta kontrollimist lastimise või lossimise ajal.

Lisaks kontrollivad liikmesriigid terminalide vastavust artikli 5 lõike 4 sätetele nimetatud lõikes sätestatud tähtaja lõpul, äsja asutatud terminalide puhul aga artiklis 6 sätestatud tähtaja lõpul.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile iga kolme aasta järel aruande nimetatud kontrolli tulemuste kohta. Aruandes antakse ka hinnang käesoleva direktiiviga ettenähtud puistlastilaevade ja terminalide vahelise koostöö ja teabevahetuse ühtlustatud protseduuride tõhususele. Aruanne esitatakse hiljemalt sellega hõlmatud kolmele kalendriaastale järgneva aasta 30. aprilliks.

Artikkel 12

Hindamine

Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule artikli 11 lõikes 2 osutatud liikmesriikide aruannete põhjal koostatud hindamisaruande käesolevas direktiivis sätestatud süsteemide töö kohta. Selles aruandes esitatakse ka hinnang, kas liikmesriikidel on vaja jätkata artikli 11 lõikes 2 osutatud aruandlust.

Artikkel 13

IMOle teatamine

Nõukogu eesistujariik, tegutsedes liikmesriikide nimel, ja komisjon teatavad ühiselt IMOle käesoleva direktiivi vastuvõtmisest, viidates IMO resolutsiooni A.797(19) lisa punktile 1.7.

Artikkel 14

Regulatiivkomitee

1. KKomisjoni abistab nõukogu direktiivi 93/75/EMÜ⁽¹⁾ artikli 12 lõike 1 kohaselt asutatud komitee, edaspidi "komitee".

2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle artiklis 8 sätestatud.

Otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõikes 6 ettenähtud tähtjaks kehtestatakse kolm kuud.

3. Komitee võtab vastu oma töökorra.

Artikkel 15

Muutmise kord

1. Artikli 3 punktides 1–6 ja 15–18 esitatud määratlusi, viiteid rahvusvahelistele konventsioonidele ja koodeksitele ning IMO resolutsioonidele ja ringkirjadele, viiteid ISO standarditele, viiteid ühenduse õigusaktidele ja lisasid võib artikli 14 lõikes 2 sätestatud korras muuta, et viia need kooskõlla pärast käesoleva direktiivi vastuvõtmist vastuvõetud, muudetud või jõustatud rahvusvaheliste ja ühenduse õigusaktidega, kui seeläbi ei laiendata käesoleva direktiivi reguleerimisala.

2. Artikli 14 lõikes 2 nimetatud menetlust kohaldatakse artikli 8 ja lisade muutmisel käesoleva direktiiviga ettenähtud protseduuride rakendamise eesmärgil ning artikli 11 lõikes 2 ja artiklis 12 nimetatud aruandluskohustuse muutmise või tühistamise korral tingimusel, et nimetatud sätetega ei laiendata käesoleva direktiivi reguleerimisala.

Artikkel 16

Karistused

Liikmesriigid kehtestavad eeskirjad karistuste kohta, mida kohaldatakse käesoleva direktiivi kohaselt vastuvõetud siseriiklike õigusnormide rikkumise korral, ning võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada nende rakendamine. Ettenähtud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

⁽¹⁾ Nõukogu 13. septembri 1993. aasta direktiiv 93/75/EMÜ miinimumnõuete kohta, mis käsitlevad ohtlikke või saastavaid kaupu vedavaid laevu, mis suunduvad ühenduse sadamatesse või lahkuvad sealt (EÜT L 247, 5.10.1993, lk 19). Direktiivi on viimati muudetud komisjoni otsusega 98/74/EÜ (EÜT L 276, 13.10.1998, lk 7).

*Artikkel 17***Rakendamine ja kohaldamine**

1. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud sätted enne 5. augustit 2003. Liikmesriigid teatavad sellest viivitamata komisjonile.

Liikmesriigid kohaldavad neid sätteid alates 1. märtsist 2004.

Kui liikmesriigid need sätted vastu võtavad, lisavad nad nendesse sätetesse või nende sätete ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetavad siseriiklike õigusnormide teksti.

*Artikkel 18***Jõustumine**

Käesolev direktiiv jõustub 20. päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Ühenduste Teatajas*.

*Artikkel 19***Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 4. detsember 2001

Euroopa Parlamendi nimel

president

N. FONTAINE

Nõukogu nimel

eesistuja

D. REYNERS

I LISA

NÕUDED SEOSE PUISTLASTILAEVADE SOBIVUSEGA TAHKE MAHTLASTI LASTIMISEKS VÕI LOSSIMISEKS*(millele on viidatud artiklis 4)*

Kontrollitakse, et tahke mahtlasti lastimiseks või lossimiseks liikmesriikide terminaale külastavad puistlastilaevad vastaksid allpool loetletud tingimustele.

1. Laevade lastiruumid ja luugiavad on piisavalt suured ning sobiliku konstruktsiooniga, võimaldades tahket mahtlasti rahuldavalt lastida, paigutada, trimmida ja lossida.
2. Laevad on varustatud lastiluukide identifitseerimisnumbritega, mida kasutatakse lastimis- või lossimiskavas. Nende numbrite asukoht, suurus ja värv on terminali lastimis- või lossimiseseadmete operaatorile selgelt nähtav ja eristatav.
3. Laevade lastiluugid, luugimehhanismid ja ohutusseadmed on heas töökorras ning neid kasutatakse üksnes ettenähtud otstarbeks.
4. Kui paigaldatud on kreenimärgutuled, kontrollitakse neid enne lastimist ja lossimist ning veendutakse, et need on töökorras.
5. Kui laeva pardal peab olema heakskiidetud lastimõõtesead, peab see olema sertifitseeritud ja töökorras, et sooritada lastimise ja lossimise ajal koormusearvutusi.
6. Peajõuseade ja lisaseadmed peavad olema heas töökorras.
7. Haalamise ja sildumisega seotud tekiseadmed peavad olema kasutusvalmis ning heas korras ja seisundis.

II LISA

NÕUDED SEOSE TERMINALIDE SOBIVUSEGA TAHKE MAHTLASTI LASTIMISEKS VÕI LOSSIMISEKS*(millele on viidatud artikli 5 lõikes 1)*

1. Terminalid võtavad tahke mahtlasti lastimiseks või lossimiseks vastu üksnes puistlastilaevu, mis suudavad ohutult lastimis- või lossimiseseadme juures silduda, pidades silmas vee sügavust kai ääres, laeva maksimumsuurust, haalamisnõudeid, vendreid, turvalist ligipääsu ja võimalikke lastimis- või lossimistakistusi.
2. Terminali lastimis- ja lossimiseseadmed peavad olema nõuetekohaselt sertifitseeritud ning asjaomaste normide ja standardite kohaselt heas korras hoitud ning neid käitavad ainult nõuetekohase kvalifikatsiooniga või, vastavalt asjaoludele, sertifitseeritud töötajad.
3. Terminali töötajad peavad saama oma vastutusele vastava väljaõppe kõikides puistlastilaeval lastimise või lossimisega seotud aspektides. Väljaõppe eesmärk on tutvustada tahke mahtlasti lastimise ja lossimisega seotud üldisi ohte ning kahju, mida ebaõige lastimine ja lossimine võib laevale põhjustada.
4. Lastimise ja lossimisega seotud terminali töötajatele antakse töökaitsevahendid, mida nad ka kasutavad, ning nad peavad olema nõuetekohaselt puhanud, et vältida väsimusest tingitud õnnetusi.

III LISA

KAPTENI POOLT TERMINALILE ANTAV TEAVE*(millele on viidatud artikli 7 lõike 1 punktis b)*

1. Laeva eeldatav sadamasse saabumise aeg võimalikult aegsasti. Vajaduse korral seda teavet ajakohastatakse.
 2. Kohalejõudmisel järgmised andmed:
 - a) laeva nimi, kutsung, IMO number, lipuriik, registreerimissadam;
 - b) lastimis- või lossimiskava, milles on nimetatud lasti kogus, lasti paigutus luukide järgi, lastimise või lossimise järjekord ja iga laadimis- või lossimistsükli käigus laaditav või lossitav kaubakogus;
 - c) süvis sisenemisel ja kavandatav süvis väljumisel;
 - d) ballastimiseks või ballasti eemaldamiseks kuluv aeg;
 - e) laeva kogupikkus, laius ja lastiruumi pikkus selle vööripoolseima luugi vöörikoomingust kuni ahtripoolseima luugi ahtrikooringuni, mille kaudu lasti lastitakse või lossitakse;
 - f) kaugus veeliinist esimese luugini, mille kaudu lastitakse või lossitakse, ning kaugus laeva küljest luugiavani;
 - g) laeva pardatrepi asukoht;
 - h) kõrgus veepinnast;
 - i) laeva lastimisseadmete üksikasjalikud andmed ja võimsus, kui need on olemas;
 - j) kinnitustrosside arv ja liik;
 - k) erinõuded, nt trimmimine või pidev lasti veesisalduse mõõtmine;
 - l) üksikasjalikud andmed vajalike remonditööde kohta, mis võivad edasi lükata sildumist ja lastimise või lossimise algust või edasi lükata laeva ärasõitu pärast lastimise või lossimise lõppu;
 - m) laevaga seotud muu asjaomane teave, mida terminal nõuab.
-

IV LISA

KAPTENI ÜLESANDED ENNE LASTIMIST VÕI LOSSIMIST NING SELLE AJAL

(millele on viidatud artikli 7 lõike 1 punktis d)

Enne lastimise või lossimise algust ja selle ajal tagab kapten, et:

1. lasti lastimine või lossimine ning ballastvee pumpamine merest või merre on vastutava laevaohvitseri kontrolli all;
2. lasti ja ballastvee paigutust jälgitakse kogu lastimise või lossimise jooksul, vältimaks laeva konstruktsiooni ülekoormamist;
3. laeva hoitakse ilma kreenita või, kui see on töö huvides vaja kreeni viia, hoitakse kreen nii väikesena kui võimalik;
4. laev on kogu aja kindlalt haalatud, pidades silmas kohalikke ilmastikutingimusi ja ilmaennustusi;
5. pardal viibib kinnitustrosside seadmiseks ning tava- ja häireolukordade tarbeks piisavalt ohvitseri ja laevapere liikmeid, pidades silmas vajadust võimaldada laevaperele väsimuse vältimiseks küllaldast puhkeega;
6. terminali esindajale tehakse teatavaks lasti trimmimisnõuded, mis peavad olema kooskõlas tahke mahtlasti ohutu vedamise IMO koodeksiga;
7. terminali esindajale tehakse teatavaks asjasse puutuva laeva ballastimise või ballasti eemaldamise ning lastimis- või lossimiskiiruse kooskõlastamise nõuded ning võimalikud kõrvalekalded ballastimise või ballasti eemaldamise kavast või muud asjaolud, mis võivad lastimist või lossimist mõjutada;
8. ballastvesi pumbatakse välja kokkulepitud lastimiskavale vastava kiirusega ning see ei ujuta üle kaid ega kõrval asuvaid laevu. Kui laevast ei ole kasulik enne lastimise trimmimisetappi kogu ballastvett välja pumbata, lepatakse terminali esindajaga kokku ajad, mil võib tarvis olla lastimine peatada, ning nimetatud seisakute kestus;
9. terminali esindajaga on kokku lepitud meetmete kohta, mida võetakse vihma või muu ilmapuutuse korral, kui lasti iseloomust tulenevalt võiks selline muutus olla ohtlik;
10. laeva kai ääres seismise ajal ei tehta pardal ega laeva ümbruses tuletöid, välja arvatud terminali esindaja loal ning pädeva asutuse seatud tingimustel;
11. lastimise või lossimise lõppfaasis teostatakse lastimise ja lossimise ning laeva üle hoolikat järelevalvet;
12. terminali esindajat hoiatatakse viivitamata, kui lastimine või lossimine on põhjustanud kahjustusi, tekitanud ohuolukorra või võib seda eeldatavalt teha;
13. terminali esindajale tehakse teatavaks, millal peab algama laeva lõplik trimmimine, et oleks võimalik konveiersüsteem seisata;
14. pakpoordi lossimine oleks täpselt kooskõlas sama lastiruumi tüüppoordi lossimisega vältimaks laeva konstruktsiooni väändumist;
15. ühe või enama lastiruumi ballastimisel peetakse silmas võimalikku tuleohtlike aurude väljavoolu lastiruumidest ning enne tuletööde tegemist nende lastiruumide ümbruses või nende peal võetakse ettevaatusmeetmeid.

V LISA

TERMINALI POOLT KAPTENILE ANTAV TEAVE*(millele on viidatud artikli 7 lõike 2 punktis a)*

1. Kai, mille ääres lastimine või lossimine toimub ja sildumiseks ning lastimise või lossimise lõpuleviimiseks eeldatavalt kuluv aeg. ⁽¹⁾
2. Lastimis- ja lossimiseadmete andmed, sealhulgas terminali nominaalne lastimis- või lossimiskiirus ning kasutatavate lastimis- või lossimiskolude arv, samuti iga puiste- või lossimistsükli eeldatav kestus.
3. Kai või sadamasilla iseärasused, mida kapten peaks teadma, sealhulgas püsi- ja liikuvtakistuste, vendrite, pollarite asukoht ja haalamistingimused.
4. Vee minimaalne sügavus kai ääres ning sisse- ja väljasõiduteedel. ⁽¹⁾
5. Vee tihedus kai ääres.
6. Lastimise või lossimisega seonduvate lastiluukide või koomingute maksimaalne kaugus veeliinist ning maksimaalne kõrgus veepinnast.
7. Maabumissildade paiknemine ja ligipääs neile.
8. Kumb laeva poort peab olema kai pool.
9. Maksimaalne lubatud kiirus sadamasillale lähenemisel ning puksiiride olemasolu, nende liik ja tõmbejõud pollaril.
10. Eri lastiosade lastimise järjekord ja võimalikud muud piirangud, kui kaupa ei ole võimalik lastida laeva seisukohalt suvalises järjekorras või sobivasse lastiruumi.
11. Lasti omadused, mis võivad pardal oleva lasti või selle jääkidega kokkupuutel põhjustada ohte.
12. Eelteave kavandatavate lastimis- või lossimistoimingute kohta või muudatuste kohta olemasolevates lastimis- või lossimiskavades.
13. Kas terminali lastimis- või lossimiseadmed on püsivalt kinnitatud või liikumispiiranguga.
14. Kas on tarvis kinnitustrosse.
15. Hoiatused seoses ebaharilike haalamistingimustega.
16. Ballastimise või ballasti eemaldamise piirangud, kui neid on.
17. Pädeva asutuse lubatav maksimaalne süvis.
18. Terminaliga seotud mis tahes muu teave, mida kapten nõuab.

⁽¹⁾ Andmeid eeldatava sildumisaja ja lahkumisaja ning kaiäärse miinimumsügavuse kohta ajakohastatakse pidevalt ning edastatakse kaptenile pärast igakordset eeldatava saabumisaja teatamist. Vee miinimumsügavuse kohta sisse- ja väljasõiduteedel annab teavet terminal või pädev asutus vastavalt vajadusele.

VI LISA

TERMINALI ESINDAJA ÜLESANDED ENNE LASTIMIST VÕI LOSSIMIST NING SELLE AJAL

(millele on viidatud artikli 7 lõike 2 punktis d)

Enne lastimise või lossimise algust ning selle ajal täidab terminali esindaja järgmisi ülesandeid:

1. teeb kaptenile teatavaks lastimise või lossimise eest vastutavate terminali töötajate või prahtija agendi nimed ja kontaktteerumiskorra, et kapten saaks nendega ühendust võtta;
2. võtab ettevaatusmeetmeid, et laeva lastimis- või lossimisseadmed ei kahjustaks laeva, ning teavitab kaptenit võimalikest põhjustatud kahjustustest;
3. tagab laeva hoidmise ilma kreenita või, kui töö huvides on vajalik kreen, selle hoidmise nii väikesena kui võimalik;
4. tagab, et pakpoordi lossimine oleks täpses kooskõlas sama ruumi tüürpoordi lossimisega, vältimaks laeva väändumist;
5. hoiatab suure tihedusega lasti puhul või suurte üksikute kopataite korral kaptenit, et laeva konstruktsioonile võivad kuni lastiruumi ülaosa täieliku katmiseni rakenduda suured kohalikud koormused, eelkõige siis, kui on lubatav kõrgelt allapuistamine, ning eriti hoolikas tuleb olla iga lastiruumi lastimise alguses;
6. tagab, et kapten ja terminali esindaja on kokku leppinud kõikide lastimise või lossimise etappide ja aspektide osas ning et kaptenit teavitatakse võimalikest kokkulepitud lastimiskiiruse muudatustest ning iga laadimistsükli lõpuleviimisest;
7. registreerib lasti massi ja paigutuse ning tagab, et lastiruumide koormused ei kaldu kõrvale kokkulepitud lastimis- või lossimiskavast;
8. tagab lastimisel või lossimisel lasti trimmimise vastavalt kapteni nõudmistele;
9. tagab, et väljumissüvise saavutamiseks ja trimmimiseks vajalik last võimaldab terminali konveiersüsteemid lastimise lõpuks seisata ja tühjendada. Selleks teeb terminali esindaja kaptenile teatavaks terminali konveiersüsteemis sisalduva nominaalkoguse tonnides ning võimalikud nõuded seoses konveiersüsteemi tühjendamisega lastimise lõpuks;
10. lossimise korral hoiatab kaptenit, kui kavas on lossimiskolude arvu suurendada või vähendada, ning teavitab kaptenit iga kord, kui mõne lastiruumi lossimine loetakse lõpetatuks;
11. tagab, et laeva kai ääres seismise ajal ei tehta pardal ega laeva ümbruses tuletöid, välja arvatud kapteni loal ning pädeva asutuse seatud tingimustel.