

Урядовий офіс координації європейської та євроатлантичної інтеграції Секретаріату Кабінету Міністрів України

Переклад затверджений

Заступник генерального директора
Урядового офісу координації європейської
та євроатлантичної інтеграції
Секретаріату Кабінету Міністрів України
(найменування посади)

11 червня 2020 р.



(підпис)

О. В. Генчев
(ініціали та прізвище)

2001L0096 — UA — 11.12.2008 — 002.001 — 1

Цей документ слугує суто засобом документування, і установи не несуть жодної відповідальності за його зміст

► В ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2001/96/ЄС

від 4 грудня 2001 року

про встановлення гармонізованих вимог і процедур для безпечного завантажування та розвантажування навалювальних суден

(Текст стосується ЄЄП)

(ОБ L 13, 16.01.2002, с. 9)

Зі змінами, внесеними:

	Офіційний вісник		
	№	сторінка	дата
► M1 Директивою Європейського Парламенту і Ради 2002/84/ЄС від 5 листопада 2002 року	L 324	53	29.11.2002
► M2 Регламентом Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1137/2008 від 22 жовтня 2008 року	L 311	1	21.11.2008

Цей документ слугує суто засобом документування, і установи не несуть жодної відповідальності за його зміст

**► В ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2001/96/ЄС
від 4 грудня 2001 року**

про встановлення гармонізованих вимог і процедур для безпечного завантажування та розвантажування навалювальних суден

(Текст стосується ЄЄП)

(ОБ L 13, 16.01.2002, с. 9)

Зі змінами, внесеними:

	Офіційний вісник		
	№	сторінка	дата
► <u>M1</u> Директивою Європейського Парламенту і Ради 2002/84/ЄС від 5 листопада 2002 року	L 324	53	29.11.2002
► <u>M2</u> Регламентом Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1137/2008 від 22 жовтня 2008 року	L 311	1	21.11.2008



ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2001/96/ЄС

від 4 грудня 2001 року

про встановлення гармонізованих вимог і процедур для безпечного завантажування та розвантажування навалювальних суден

(Текст стосується ЄЄП)

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про заснування Європейського Співтовариства, зокрема його статтю 80(2),

Беручи до уваги пропозицію Комісії ⁽¹⁾,

Беручи до уваги висновок Європейського економічно-соціального комітету ⁽²⁾,

Беручи до уваги висновок Комітету регіонів,

Діючи згідно з процедурою, встановленою у статті 251 Договору ⁽³⁾,

Оскільки:

(1) Через значну кількість морських аварій за участі навалювальних суден і пов'язані з цим людські жертви, у рамках спільної транспортної політики необхідно вжити подальших заходів для підвищення безпеки морського транспорту.

(2) Оцінювання причин нещасних випадків з навалювальними суднами вказує, що неналежно здійснене завантажування і розвантажування твердих навалювальних вантажів може бути однією з причин втрати навалювальних суден, через надмірну напругу конструкції судна або механічні пошкодження структурних частин вантажних трюмів. Захист безпеки навалювальних суден можна підвищити шляхом ухвалення інструментів, які мають на меті зменшити ризик пошкодження конструкції та втрат через неналежне здійснення операцій завантажування і розвантажування.

(3) На міжнародному рівні, Міжнародна морська організація (ММО) низкою резолюцій Асамблеї ухвалила рекомендації щодо безпеки навалювальних суден, які стосуються проблем взаємодії судно/порт загалом і операцій завантажування і розвантажування зокрема.

(4) Резолюцією Асамблеї А.862(20) ММО ухвалила Кодекс безпечного завантажування і розвантажування навалювальних суден («Кодекс ВLU») і закликала уряди-підписанти якнайшвидше імплементувати цей Кодекс, а також повідомляти ММО про будь-які випадки невідповідності. У цій Резолюції ММО також закликала уряди-підписанти, на території яких розміщені термінали для завантажування і розвантажування твердого навалювального вантажу, ухвалити закони для забезпечення застосування низки ключових принципів, необхідних для імплементатії цього Кодексу.

(5) Зважаючи на глобальний характер торгівлі сухим вантажем навалом, вплив операцій завантажування і розвантажування на безпеку навалювального судна має транскордонне значення. Таким чином, заходи для запобігання затоненню навалювальних суден через неналежне здійснення завантажування та розвантажування найбільш доцільно розробляти на рівні Співтовариства шляхом встановлення гармонізованих вимог та процедур, спрямованих на імплементатію рекомендацій ММО, викладених у Резолюції Асамблеї А.862(20) та Кодексі ВLU.

(6) З урахуванням принципу субсидіарності, визначеного в статті 5 Договору, Директива є належним правовим інструментом, оскільки вона забезпечує рамки для єдиного та обов'язкового

⁽¹⁾ ОВ С 311 Е, 31.10.2000, с. 240 та ОВ С 180 Е, 26.06.2001, с. 273.

⁽²⁾ ОВ С 14, 16.01.2001, с. 37.

⁽³⁾ Висновок Європейського Парламенту від 13 лютого 2001 року (ОВ С 276, 01.10.2001, с. 38), Спільна позиція Ради від 27 червня 2001 року (ще не опубліковано в Офіційному віснику) та Рішення Європейського Парламенту від 25 жовтня 2001 року (ще не опубліковано в Офіційному віснику).

застосування державами-членами вимог та процедур для безпечного завантажування та розвантажування навалювальних суден, залишаючи за кожною державою-членом право обирати інструменти імплементації, які найкраще підходять до її внутрішньої системи. Відповідно до принципу пропорційності ця Директива не виходить за межі необхідного для досягнення таких цілей.

(7) Безпеку навалювальних суден та їхніх екіпажів можна підвищити шляхом зменшення ризиків неналежного завантажування і розвантажування у терміналах, призначених для сухого навалювального вантажу. Цього можна досягнути шляхом встановлення гармонізованих процедур співпраці та комунікації між судном і терміналом, а також шляхом визначення вимог до придатності для суден і терміналів.

(8) З метою підвищення безпеки навалювальних суден та уникнення порушення правил конкуренції, гармонізовані процедури і критерії відповідності необхідно застосовувати до всіх навалювальних суден, незважаючи на прапор, під яким вони плавають, і до всіх терміналів у Співтоваристві, до яких, за звичайних обставин, такі судна заходять для завантажування чи розвантажування твердих навалювальних вантажів.

(9) Навалювальні судна, які заходять до терміналів для завантажування чи розвантажування твердих навалювальних вантажів, повинні бути придатними для цього. Термінали також повинні бути придатними для прийому та завантажування чи розвантажування навалювальних суден, які до них заходять. Для цих цілей у Кодексі BLU встановлено критерії відповідності.

(10) З метою покращення співпраці та комунікації з капітаном судна щодо питань, пов'язаних із завантажуванням і розвантажуванням твердих навалювальних вантажів, термінали повинні призначати представника терміналу, відповідального за такі операції в терміналі, і створювати доступні для капітанів довідкові книги, які містять вимоги терміналу і порту. Для цієї мети, у Кодексі BLU передбачено відповідні положення.

(11) Розробка, впровадження і застосування системи управління якістю терміналами повинна гарантувати, що планування та виконання процедур співпраці і комунікації та фактичного завантажування і розвантажування відповідають гармонізованим рамкам, які є визнаними на міжнародному рівні та які можна перевірити. В контексті міжнародного визнання, система управління якістю повинна бути сумісною з серією стандартів ISO 9000, ухвалених Міжнародною організацією зі стандартизації. Щоб надати новим терміналам достатньо часу для досягнення відповідного рівня сертифікації, важливо забезпечити їм можливість отримання тимчасового дозволу на діяльність на обмежений період часу.

(12) З метою забезпечення ретельної підготовки, погодження і здійснення операцій завантажування та розвантажування у спосіб, що допомагає уникнути небезпеки для судна чи екіпажу, необхідно визначити обов'язки капітана і представника терміналу. Положення, необхідні для цього, містять Міжнародна конвенція про охорону людського життя на морі 1974 року (Конвенція СОЛАС 1974 року), Резолюція Асамблеї ММО А.862(20) і Кодекс BLU. З цією ж метою, процедури підготовки, погодження і здійснення операцій завантажування чи розвантажування можуть мати за основу положення цих міжнародних інструментів.

(13) У загальних інтересах Співтовариства, у випадку відмови нестандартним суднам у допуску до своїх портів, представник терміналу повинен повідомляти про очевидні недоліки на борту навалювального судна, які можуть зашкодити безпеці операцій завантажування чи розвантажування.

(14) Необхідно, щоб компетентні органи держав-членів не допускали або зупиняли операції завантажування чи розвантажування, якщо є чіткі ознаки того, що ці операції ставлять під загрозу безпеку судна чи екіпажу. В інтересах безпеки, органи також повинні втручатися у випадку незгоди між капітаном і представником терміналу щодо застосування цих процедур. Дії компетентних органів, пов'язані з безпекою, не повинні залежати від комерційних інтересів щодо терміналів.

(15) Необхідно встановити процедури для звітування відповідним органам, наприклад відповідним класифікаційним товариствам, про пошкодження на суднах, отримані під час операцій завантажування чи розвантажування, і, за необхідності, про усунення таких пошкоджень. Якщо

таке пошкодження може знизити безпеку чи придатність судна до плавання, рішення про необхідність та негайність ремонту повинні ухвалювати органи контролю державою порту після консультації з адміністрацією держави прапора. Оскільки для ухвалення такого рішення необхідна технічна експертиза, органи повинні мати право звертатися до визнаних організацій для проведення інспекції пошкоджень і надання рекомендацій щодо необхідності ремонту.

(16) Забезпечення дотримання цієї Директиви необхідно підтримати процедурами ефективного нагляду та перевірок у державах-членах. Звітування про результати таких заходів з моніторингу забезпечить надійну інформацію щодо дієвості гармонізованих вимог і процедур, визначених у цій Директиві.

(17) У Резолюції Асамблеї ММО А.797(19) від 23 листопада 1995 року про безпеку суден, які перевозять тверді навалювальні вантажі, є вимога, щоб органи держави порту подавали підтвердження, що завантажувальні та розвантажувальні термінали, призначені для твердих навалювальних вантажів, відповідають кодексам ММО та рекомендаціям для співпраці судно/берег. Повідомлення ММО про ухвалення цієї Директиви забезпечить належну відповідь на цю вимогу і чіткий сигнал для міжнародної морської спільноти про рішучу підтримку Співтовариством міжнародних зусиль щодо підвищення безпеки завантажування і розвантажування навалювальних суден.

(18) Інструменти, необхідні для імплементації цієї Директиви, слід ухвалювати відповідно до Рішення Ради 1999/468/ЄС від 28 червня 1999 року про встановлення процедур для здійснення виконавчих повноважень, наданих Комісії⁽⁴⁾.

(19) Необхідно забезпечити можливість вносити зміни до певних положень цієї Директиви відповідно до такої процедури для того, щоб узгоджувати їх з міжнародними інструментами та інструментами Співтовариства, які були ухвалені, зазнали змін чи набрали чинності після ухвалення цієї Директиви, та для імплементації процедур, визначених цією Директивою, без розширення сфери її застосування.

(20) Директива Ради 89/391/ЄЕС від 12 червня 1989 року про запровадження заходів для заохочення підвищення безпеки та здоров'я працівників на робочому місці⁽⁵⁾ та окремі відповідні їй директиви застосовуються до роботи, пов'язаної із завантажуванням та розвантажуванням навалювальних суден.

УХВАЛИЛИ ЦЮ ДИРЕКТИВУ:

Стаття 1

Мета

Мета цієї Директиви — підвищити безпеку навалювальних суден, які заходять до терміналів у державах-членах для завантажування чи розвантажування твердого навалювального вантажу, шляхом зменшення ризиків надмірного навантаження та фізичного пошкодження конструкції судна під час завантажування чи розвантажування шляхом встановлення:

1. гармонізованих вимог до відповідності таких суден і терміналів; та
2. гармонізованих процедур співпраці та комунікації між такими суднами і терміналами.

Стаття 2

Сфера застосування

Цю Директиву застосовують до:

1. усіх навалювальних суден, незалежно від прапора, під яким вони плавають, та від того, чи вони заходять до терміналу для завантажування чи для розвантажування твердого навалювального

⁽⁴⁾ ОВ L 184, 17.07.1999, с. 23.

⁽⁵⁾ ОВ L 183, 29.06.1989, с. 1.

вантажу; та

2. усіх терміналів у державах-членах, куди заходять навалювальні судна, на які поширюються сфера застосування цієї Директиви.

Без обмеження положень правила VI/7 Конвенції СОЛАС 1974 року, цю Директиву не застосовують до споруд, які тільки за виняткових обставин використовують для завантажування на навалювальні судна та розвантажування з навалювальних суден сухого вантажу навалом, і не застосовують у випадках, якщо завантажування та розвантажування здійснюється тільки за допомогою обладнання самого навалювального судна.

Стаття 3

Терміни та означення

Для цілей цієї Директиви:

1. «міжнародні конвенції» означає конвенції, які є чинними станом на 4 грудня 2001 року, як передбачено у статті 2(1) Директиви Ради 95/21/ЄС ⁽⁶⁾;
2. «Конвенція СОЛАС 1974 року» означає Міжнародну Конвенцію про охорону людського життя на морі з протоколами та внесеними змінами та доповненнями, ► **М1** в її останній редакції ◀
3. «Кодекс BLU» означає Кодекс безпечного завантажування та розвантажування навалювальних суден, наведений в додатку до Резолюції Асамблеї ММО А.862(20) від 27 листопада 1997 року, у редакції станом на 4 грудня 2001 року;
4. «навалювальне судно» має значення, визначене у правилі IX/1.6 Конвенції СОЛАС 1974 року та розтлумачене у Резолюції 6 Конференції СОЛАС 1997 року, а саме:
 - судно, конструкція якого включає одну палубу, бортові підпалубні та бортові скулові цистерни у вантажних приміщеннях і яке, перш за все, призначене для перевезення сухого вантажу навалом, або
 - рудовоз, тобто морське однопалубне судно, оснащене двома поздовжніми перегородками та подвійним дном під усією вантажною зоною і призначене для перевезення руд тільки в центральних трюмах, або
 - комбіноване судно, згідно з визначенням у правилі II-2/3.27 Конвенції СОЛАС 1974 року;
5. «сухий вантаж навалом» або «твердий навалювальний вантаж» означає твердий навалювальний вантаж, згідно з означенням у правилі XII/1.4 Конвенції СОЛАС 1974 року, окрім зерна;
6. «зерно» має значення, означене у правилі VI/8.2 Конвенції СОЛАС 1974 року;
7. «термінал» означає будь-яку стаціонарну, плавучу чи мобільну споруду, обладнану та використовувану для завантажування на навалювальне судно та розвантажування з навалювального судна сухого вантажу навалом;
8. «оператор терміналу» означає власника терміналу або будь-яку організацію чи особу, якій власник передав відповідальність за операції завантажування та розвантажування, що здійснюються у терміналі для певного навалювального судна;
9. «представник терміналу» означає будь-яку особу, призначену оператором терміналу, яка має необхідні повноваження і несе повну відповідальність за здійснення контролю над підготовкою, здійсненням і завершенням операцій завантажування та розвантажування, які термінал виконує для певного навалювального судна;

⁽⁶⁾ Директива Ради 95/21/ЄС від 19 червня 1995 року щодо забезпечення дотримання суднами, які використовують порти Співтовариства та плавають у водах під юрисдикцією держав-членів, міжнародних стандартів для безпеки судна, запобігання забрудненню та для умов життя і праці на борту судна (контроль державою порту) (ОВ L 157, 07.07.1995, с. 1). Директива з останніми змінами, внесеними Директивою Комісії 1999/97/ЄС (ОВ L 331, 23.12.1999, с. 67).

10. «капітан» означає особу, яка має повноваження керувати навалювальним судном, або офіцера судна, призначеного капітаном відповідальним за операції завантажування чи розвантажування;
11. «визнана організація» означає організацію, визнану відповідно до статті 4 Директиви Ради 94/57/ЄС ⁽⁷⁾;
12. «адміністрація держави прапора» означає компетентні органи держави, під прапором якої має право плавати навалювальне судно;
13. «орган контролю державою порту» означає компетентний орган держави-члена, який має повноваження застосовувати положення про контроль Директиви 95/21/ЄС;
14. «компетентний орган» означає національний, регіональний чи місцевий державний орган у державі-члені, уповноважений національним законодавством імплементувати вимоги цієї Директиви та забезпечувати їх дотримання;
15. «інформація про вантаж» означає інформацію про вантаж, яка є обов'язковою відповідно до правила VI/2 Конвенції СОЛАС 1974 року;
16. «план завантажування чи розвантажування» означає план, зазначений у правилі VI/7.3 Конвенції СОЛАС 1974 року та складений у форматі, наведеному в доповненні 2 до Кодексу BLU;
17. «лист контролю безпеки на судні і на березі» означає лист контролю, зазначений у секції 4 Кодексу BLU і складений у форматі, наведеному в доповненні 3 до Кодексу BLU;
18. «декларація про щільність твердого навалювального вантажу» означає інформацію про щільність вантажу, яку необхідно надати згідно з правилом XII/10 Конвенції СОЛАС 1974 року.

Стаття 4

Вимоги до експлуатаційної придатності навалювальних суден

Держави-члени вживають заходів, необхідних для того, щоб гарантувати, що оператори терміналів пересвідчуються в експлуатаційній придатності навалювальних суден для завантажування чи розвантажування твердих навалювальних вантажів шляхом перевірки навалювального судна на відповідність положенням додатка I.

Стаття 5

Вимоги до придатності терміналів

Держави-члени пересвідчуються, що оператори терміналів, за які держави-члени несуть відповідальність на підставі цієї Директиви, гарантують, що:

1. термінали відповідають положенням додатка II;
2. представника(ів) терміналу призначено;
3. підготовлено довідкові книги, які містять вимоги терміналу і компетентних органів та інформацію про порт і термінал, як зазначено в переліку параграфа 1.2 доповнення 1 до Кодексу BLU, а також, що ці книги доступні капітанам навалювальних суден, які заходять до терміналу для завантажування чи розвантажування твердих навалювальних вантажів; та
4. була розроблена, впроваджена і підтримується система управління якістю. Така система управління якістю повинна бути сертифікованою відповідно до стандартів ISO 9001:2000 чи рівнозначного стандарту, який відповідає принаймні всім аспектам стандартів ISO 9001:2000, і проходити аудиторські перевірки відповідно до настанов стандарту ISO 10011:1991 чи рівнозначного стандарту, який відповідає всім аспектам стандарту ISO 10011:1991. Щодо

⁽⁷⁾ Директива Ради 94/57/ЄС від 22 листопада 1994 року про спільні правила та стандарти для організацій, що здійснюють огляд суден та сюрвеєрських організацій і для відповідної діяльності морських адміністрацій (ОВ L 319, 12.12.1994, с. 20). Директива зі змінами, внесеними Директивою Комісії 97/58/ЄС (ОВ L 274, 07.10.1997, с. 8).

зазначених рівнозначних стандартів, необхідно дотримуватися Директиви 98/34/ЄС ⁽⁸⁾ .

Для запровадження системи управління якістю надають перехідний період у три роки, починаючи від набуття чинності цією Директивою, а для сертифікації системи — ще один додатковий рік.

Стаття 6

Тимчасовий дозвіл

Як відступ від вимог статті 5(4), для новозаснованих терміналів компетентний орган може видати тимчасовий дозвіл на діяльність, дійсний протягом не більше 12 місяців. Проте, термінал повинен обов'язково довести свої наміри впровадити систему управління якістю, яка відповідає стандарту ISO 9001:2000 чи рівнозначному стандарту, як визначено у статті 5(4).

Стаття 7

Обов'язки капітанів і представників терміналів

Держави-члени вживають необхідних заходів, щоб гарантувати дотримання і застосування таких принципів щодо обов'язків капітанів і представників терміналів:

1. Обов'язки капітана:

- (a) капітан завжди відповідає за безпеку завантажування та розвантажування навалювального судна під його командуванням;
- (b) капітан, завчасно, до очікуваного часу прибуття судна в термінал, надає терміналу інформацію, зазначену в додатку III;
- (c) перед завантажуванням будь-якого твердого навалювального вантажу капітан пересвідчується, що він отримав інформацію про вантаж, необхідну відповідно до правила VI/2.2 Конвенції СОЛАС 1974 року, та, за необхідності, декларацію про щільність твердого навалювального вантажу. Цю інформацію викладають у формі декларації про вантаж, наведеної в доповненні 5 до Кодексу BLU.
- (d) перед початком та під час завантажування чи розвантажування капітан виконує обов'язки, наведені в додатку IV.

2. Обов'язки представника терміналу:

- (a) після отримання первинного повідомлення про очікуваний час прибуття судна представник терміналу надає капітану інформацію, зазначену в додатку V;
- (b) представник терміналу пересвідчується, щоб капітанові було якомога раніше повідомлено інформацію, яку передбачає форма декларації про вантаж;
- (c) представник терміналу негайно повідомляє капітана та орган контролю державою порту про очевидні недоліки, які він помітив на борту навалювального судна і які можуть завадити безпечному завантажуванню чи розвантаженню твердих навалювальних вантажів;
- (d) перед початком та під час завантажування чи розвантажування представник терміналу виконує обов'язки, наведені в додатку VI.

Стаття 8

Процедури, здійснювані між навалювальними суднами і терміналами

Держави-члени гарантують застосування таких процедур щодо завантажування чи розвантажування навалювальних суден твердими навалювальними вантажами.

1. Перед завантажуванням чи розвантажуванням твердих навалювальних вантажів капітан погоджує з представником терміналу план завантажування чи розвантажування відповідно до

⁽⁸⁾ Директива Європейського Парламенту і Ради 98/34/ЄС від 22 червня 1998 року про встановлення процедури для надання інформації в сфері технічних стандартів та регламентів та правил щодо послуг інформаційного суспільства (ОВ L 204, 21.07.1998, с. 37). Директива зі змінами, внесеними Директивою 98/48/ЄС (ОВ L 217, 05.08.1998, с. 18).

положень правила VI/7.3 Конвенції СОЛАС 1974 року. План завантажування чи розвантажування складають у формі, викладеній у доповненні 2 до Кодексу BLU; він повинен містити номер ММО відповідного навалювального судна, а капітан і представник терміналу підтверджують погодження плану своїми підписами.

Будь-яку зміну до плану, яка на думку однієї зі сторін може зашкодити безпеці судна чи екіпажу, обидві сторони складають, приймають і погоджують у формі переглянутого плану.

Погоджений план завантажування чи розвантажування та всі подальші погоджені його редакції зберігаються на борту та в терміналі протягом шести місяців, щоб компетентні органи мали змогу провести будь-яку необхідну перевірку.

2. Перед початком завантажування чи розвантажування капітан і представник терміналу разом заповнюють і підписують лист контролю безпеки на судні і на березі відповідно до настанов додатку 4 до Кодексу BLU.

3. Між судном і терміналом повинна бути встановлена і постійно підтримуватися ефективна комунікація, яка забезпечує можливість надання відповідей на запити інформації щодо процесу завантажування чи розвантажування та швидкого реагування, якщо капітан чи представник терміналу наказує призупинити операції завантажування чи розвантажування.

4. Капітан і представник терміналу здійснюють операції завантажування чи розвантажування відповідно до погодженого плану. Представник терміналу відповідає за завантажування чи розвантажування твердого навалювального вантажу, а саме за порядок завантажування трюмів, кількість та швидкість завантажування чи розвантажування, вказані у зазначеному плані. Він не відхиляється від погодженого плану завантажування чи розвантажування інакше, ніж за попередньою консультацією та письмовою згодою капітана.

5. По закінченню завантажування чи розвантажування капітан і представник терміналу письмово підтверджують, що завантажування чи розвантажування було здійснене відповідно до плану завантажування чи розвантажування, у тому числі будь-які погоджені зміни. У випадку розвантажування, таке підтвердження повинне містити запис про те, що вантажні трюми були звільнені і вичищені на вимогу капітана, і запис про всі пошкодження, яких зазнало судно, та про всі виконані ремонтні роботи.

Стаття 9

Роль компетентних органів

1. Без порушення прав та обов'язків капітана, передбачених правилом VI/7.7 Конвенції СОЛАС 1974 року, держави-члени гарантують, що їхні компетентні органи не допускають або припиняють завантажування чи розвантажування твердих навалювальних вантажів, якщо є чіткі ознаки того, що ці операції ставлять під загрозу безпеку судна чи екіпажу.

2. У випадку, коли компетентний орган повідомлено про незгоду між капітаном та представником терміналу щодо застосування процедур, передбачених статтею 8, компетентний орган повинен втрутитися, якщо це необхідно в інтересах безпеки та/або морського середовища.

Стаття 10

Усунення пошкоджень, завданих під час завантажування чи розвантажування

1. Якщо конструкція чи обладнання судна зазнає пошкоджень під час завантажування чи розвантажування, представник терміналу повідомляє про це капітана і, за необхідності, пошкодження усувають.

2. Якщо пошкодження може знизити міцність конструкції чи водонепроникність корпусу або зашкодити основним інженерним системам судна, представник терміналу та/або капітан повідомляють про це адміністрацію держави прапора або визнану нею організацію, яка діє від її імені, та орган контролю державою порту. Рішення про необхідність негайного ремонту чи про можливість його відкладення ухвалює орган контролю державою порту, беручи до уваги, за наявності, висновок адміністрації держави прапора або визнаної нею організації, яка діє від її імені,

та думку капітана. Якщо визнано необхідність негайного ремонту, його здійснюють відповідно до вимог капітана та компетентного органу перед тим, як судно залишить порт.

3. Для цілей ухвалення рішення, зазначеного в параграфі 2, орган контролю державою порту може доручити визнаній організації провести огляд пошкоджень і надати консультацію щодо необхідності негайного ремонту чи можливості його відкладення.

4. Цю статтю застосовують без обмеження положень Директиви 95/21/ЄС.

Стаття 11

Проведення перевірки та звітування

1. Держави-члени регулярно перевіряють чи термінали відповідають вимогам статті 5(1), статті 7(2) і статті 8. Процедура перевірки включає проведення оглядів без попередження під час операцій завантажування чи розвантажування.

Окрім того, держави-члени перевіряють, чи термінали відповідають вимогам статті 5(4) по закінченню зазначеного у ній періоду, а для новозаснованих терміналів — по закінченню періоду, зазначеного в статті 6.

2. Кожні три роки держави-члени надають Комісії звіт про результати проведення такої перевірки. Також, звіт повинен містити оцінку дієвості гармонізованих процедур для співпраці та комунікації між навалювальними суднами і терміналами, як визначено у цій Директиві. Звіт передають щонайпізніше до 30 квітня наступного року після закінчення періоду у три календарні роки, за який звітують.

Стаття 12

Оцінювання

Комісія надає Європейському Парламенту і Раді звіт про оцінювання функціонування системи, передбаченої цією Директивою, на основі звітів держав-членів, як зазначено у статті 11(2). Також, цей звіт повинен містити оцінку того, чи необхідно державам-членам продовжувати надавати звіти, зазначені у статті 11(2).

Стаття 13

Повідомлення ММО

Президія Ради, яка діє від імені держав-членів, і Комісія спільно повідомляють ММО про ухвалення цієї Директиви з посиланням на параграф 1.7 додатка до Резолюції ММО А.797(19).

▼ M2

Стаття 14

Процедура комітету

1. Комісії допомагає Комітет з морської безпеки і запобігання забрудненню із суден (COSS), заснований статтею 3 Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2099/2002 ⁽⁹⁾.

2. У разі покликання на цей параграф, застосовують статтю 5a(1)–(4) і статтю 7 Рішення 1999/468/ЄС, беручи до уваги положення його статті 8.

▼ B

Стаття 15

Процедура внесення змін

▼ M2

1. До термінів та означень, викладених у пунктах 1–6 та 15–18 статті 3, до покликань на

⁽⁹⁾ ОВ L 324, 29.11.2002, с. 1.

міжнародні конвенції та кодекси, на резолюції та циркуляри ММО, на стандарти ISO та на інструменти Співтовариства та їхні додатки можна вносити зміни для того, щоб узгоджувати їх з міжнародними інструментами та інструментами Співтовариства, які були ухвалені, зазнали змін чи які набрали чинності після ухвалення цієї Директиви, за умови, що сфера застосування цієї Директиви не буде розширена таким чином. Такі інструменти, призначені для внесення змін до несуттєвих елементів цієї Директиви, ухвалюють відповідно до регуляторної процедури з ретельним вивченням, згаданій у статті 14(2).

2. Комісія може вносити зміни до статті 8 і додатків з метою імплементації процедур, викладених у цій Директиві, і може вносити зміни до обов'язків щодо звітності, зазначених в статті 11(2) і в статті 12, або скасовувати їх за умови, що такі положення не розширюють сферу застосування цієї Директиви. Такі інструменти, призначені для внесення змін до несуттєвих елементів цієї Директиви, ухвалюють відповідно до регуляторної процедури з ретельним вивченням, згаданій у статті 14(2).

▼МІ

3. Зміни до міжнародних інструментів, зазначених у статті 3, можуть бути виключені зі сфери застосування цієї Директиви на підставі статті 5 Регламенту (ЄС) № 2099/2002.

▼В

Стаття 16

Санкції

Держави-члени встановлюють правила щодо санкцій, застосованих за порушення національних положень, ухвалених згідно з цією Директивою, та вживають усіх необхідних заходів для забезпечення їх застосування. Передбачені санкції повинні бути дієвими, пропорційними і стримувальними.

Стаття 17

Імплементація та застосування

1. Держави-члени ухвалюють і оприлюднюють положення, необхідні для виконання цієї Директиви, до 5 серпня 2003 року. Вони негайно інформують про це Комісію.

Вони застосовують зазначені положення з 1 березня 2004 року.

Якщо держави-члени ухвалюють такі положення, вони повинні містити покликання на цю Директиву або супроводжуватися таким покликанням у разі їх офіційного опублікування. Держави-члени визначають, яким чином таке покликання має бути зроблено.

2. Держави-члени надають Комісії положення національного права, які вони ухвалюють у сфері регулювання цієї Директиви.

Стаття 18

Набуття чинності

Ця Директива набуває чинності на 20-ий день після її публікації в *Офіційному віснику Європейських Співтовариств*.

Стаття 19

Адресати

Цю Директиву адресовано державам-членам.

▼ **B**

ДОДАТОК I

ВИМОГИ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЙНОЇ ПРИДАТНОСТІ НАВАЛЮВАЛЬНИХ СУДЕН ДЛЯ ЗАВАНТАЖУВАННЯ І РОЗВАНТАЖУВАННЯ ТВЕРДИХ НАВАЛЮВАЛЬНИХ ВАНТАЖІВ

(як зазначено в статті 4)

Навалювальні судна, які заходять у термінали в державах-членах для завантажування чи розвантажування твердих навалювальних вантажів, проходять перевірку на відповідність таким вимогам.

1. Вони повинні бути обладнані вантажними трюмами та отворами люків достатнього розміру та конструкції, що дозволяють належним чином завантажувати, розмішувати, диферентувати та розвантажувати твердий навалювальний вантаж.
2. Вони повинні мати розпізнавальні номери на люках вантажних трюмів, які відповідають номерам, зазначеним у плані завантажування чи розвантажування. Розташування, розмір і колір цих номерів повинні бути чітко помітними і розпізнаваними для оператора обладнання для завантажування чи розвантажування у терміналі.
3. Їхні люки вантажних трюмів, система управління люками та захисні пристрої повинні бути в доброму функціональному стані і використовуватися тільки за призначенням.
4. Перед початком завантажування чи розвантажування необхідно перевірити світлові індикатори крену, якщо вони встановлені, і підтверджувати їхню справність.
5. Якщо на борту необхідний затверджений пристрій завантажування, то цей пристрій повинен бути сертифікованим і придатним для вимірювання навантаження під час завантажування чи розвантажування.
6. Гребна (пропульсивна) установка і допоміжні механізми повинні бути в доброму функціональному стані.
7. Палубне обладнання, призначене для швартування та причалювання, повинне бути справним, придатним для експлуатації і в доброму стані.

ДОДАТОК II

**ВИМОГИ ДО ПРИДАТНОСТІ ТЕРМІНАЛІВ ДЛЯ ЗАВАНТАЖУВАННЯ І
РОЗВАНТАЖУВАННЯ ТВЕРДИХ НАВАЛЮВАЛЬНИХ ВАНТАЖІВ**

(як зазначено в статті 5(1))

1. Термінали допускають до завантажування чи розвантажування твердих навалювальних вантажів тільки ті навалювальні судна, які можуть безпечно причалити до завантажувальної чи розвантажувальної установки, беручи до уваги глибину біля причалу, максимальні розміри судна, швартувальне обладнання, причальні кранці, безпеку доступу та імовірні перешкоди для операцій завантажування чи розвантажування.
2. Завантажувальне та розвантажувальне обладнання терміналу повинно бути належним чином сертифікованим і утримуватися в доброму стані згідно з відповідними нормами та стандартами; таким обладнанням управляють тільки належним чином кваліфіковані та, якщо необхідно, сертифіковані члени персоналу.
3. Персонал терміналу повинні проходити підготовку з усіх аспектів безпеки завантажування та розвантажування навалювальних суден відповідно до своїх обов'язків. Таку підготовку розробляють для ознайомлення з основними загрозами, пов'язаними із завантажуванням і розвантажуванням твердих навалювальних вантажів, та з негативними наслідками неналежного здійснення операцій завантажування та розвантажування для безпеки судна.
4. Персонал терміналу, залучених до операцій завантажування та розвантажування, повинно бути забезпечено особистим захисним спорядженням, яким вони повинні користуватися, а також вони повинні достатньо відпочивати, щоб запобігти аваріям через втому.

▼В

ДОДАТОК III

ІНФОРМАЦІЯ, ЯКУ КАПІТАН НАДАЄ ТЕРМІНАЛУ

(як зазначено в статті 7(1)(b))

1. Очікуваний час прибуття судна до порту, якомога раніше. За потреби, повідомляє уточнений чи оновлений час прибуття.
2. На момент першого повідомлення про прибуття:
 - (a) назву, позивний сигнал, номер ММО, прапор, порт реєстрації;
 - (b) план завантажування чи розвантажування із зазначенням кількості вантажу, розміщення по трюмах, порядку завантажування чи розвантажування та кількості вантажу для завантажування на кожному етапі при порційному завантаженні чи для кожного етапу розвантажування.
 - (c) осадку на момент прибуття і передбачена осадка на момент відправлення;
 - (d) час, необхідний для баластування і дебаластування;
 - (e) габаритну довжину, ширину судна, довжину вантажної зони від переднього комінгса носового люка до заднього комінгса кормового люка, до яких завантажуватимуть вантаж чи з яких розвантажуватимуть вантаж;
 - (f) відстань від ватерлінії до першого люка, у який завантажуватимуть чи з якого розвантажуватимуть вантаж, і відстань від борту судна до отвору люка;
 - (g) місце розташування забортного трапу;
 - (h) надводний габарит;
 - (i) дані та потужність завантажувально-розвантажувальної техніки, якщо така є;
 - (j) кількість і тип швартових канатів;
 - (k) особливі вимоги, наприклад тримінг чи неперервне вимірювання вмісту води у вантажі;
 - (l) дані про будь-які необхідні ремонтні роботи, які можуть затримати причалювання, початок завантажування чи розвантажування або які можуть затримати відправлення судна після завершення завантажування чи розвантажування;
 - (m) будь-яку іншу інформацію про судно на запит терміналу.

▼В

ДОДАТОК IV

ОБОВ'ЯЗКИ КАПІТАНА ДО ПОЧАТКУ І ПІД ЧАС ОПЕРАЦІЙ ЗАВАНТАЖУВАННЯ ЧИ РОЗВАНТАЖУВАННЯ

(як зазначено в статті 7(1)(d))

До початку та під час операцій завантажування і розвантажування капітан пересвідчується, що:

1. вантаж, який завантажують чи розвантажують, і скидання чи прийом баластної води знаходяться під контролем відповідального офіцера;
2. розміщення вантажу і баластної води залишаються під наглядом протягом усього процесу завантажування чи розвантажування для запобігання перенапруженню конструкції судна;
3. судно перебуває у вертикальній рівновазі або, якщо крен необхідний з експлуатаційних причин, кут крену залишається якомога меншим;
4. судно залишається надійно пришвартованим, беручи до уваги місцеві погодні умови і прогнози погоди;
5. на борту присутні достатньо офіцерів та членів екіпажу на випадок коригування швартових канатів чи будь-якої звичайної або аварійної ситуації, беручи до уваги потребу членів екіпажу в належних періодах відпочинку для запобігання втоми;
6. представника терміналу повідомлено про вимоги до тримінгу, що повинні відповідати процедурам Кодексу ММО з безпеки твердих навалювальних вантажів.
7. представника терміналу повідомлено про вимоги до узгодженості між дебаластуванням чи баластуванням і швидкістю завантажування чи розвантажування вантажу для його судна, а також про будь-яке відхилення від плану дебаластування чи баластування або про інші фактори, які можуть негативно вплинути на завантажування чи розвантажування вантажу;
8. баластну воду скидають за нормами, що відповідають погодженому плану завантажування, і вона не затоплює пристань чи сусіднє судно; Якщо для судна не доцільно повністю скидати баластну воду перед тримінгом у процесі завантажування, капітан погоджує з представником терміналу графік, за яким, можливо, буде необхідно призупиняти завантажування, і тривалість таких зупинок;
9. із представником терміналу погоджено порядок дій на випадок дощу чи іншої зміни погоди, якщо вантаж, через його характер, становитиме небезпеку у разі такої зміни погоди;
10. на борту чи поблизу судна не проводять жодних вогненебезпечних робіт, коли воно знаходиться біля причалу, за винятком випадків, коли це дозволено представником терміналу і здійснюється відповідно до будь-яких вимог компетентного органу;
11. забезпечено пильний нагляд за операцією завантажування чи розвантажування та за судном на останніх етапах завантажування чи розвантажування;
12. представника терміналу було негайно попереджено, якщо процес завантажування чи розвантажування призвів до пошкоджень чи небезпечної ситуації або може до цього призвести;
13. представника терміналу повідомлено про час початку останнього етапу тримінгу судна, щоб надати можливість відвести систему транспортерів;
14. під час розвантажування з трюму, розвантажування з лівого борту максимально відповідає розвантаженню з правого борту з метою запобігання деформації конструкції судна;
15. під час баластування одного чи кількох трюмів до уваги беруть можливість викиду з трюмів займистих випарів і вжито заходів безпеки перед наданням дозволу на будь-які вогненебезпечні роботи поруч з цими трюмами чи над ними.

▼В

ДОДАТОК V

ІНФОРМАЦІЯ, ЯКУ ТЕРМІНАЛ НАДАЄ КАПІТАНУ

(як зазначено в статті 7(2)(а))

1. Назву причалу, біля якого здійснюватимуть завантажування чи розвантажування, та очікуваний час причалювання і завершення завантажування чи розвантажування.
2. Характеристики завантажувального чи розвантажувального обладнання, у тому числі номінальну швидкість завантажування чи розвантажування і кількість завантажувальних чи розвантажувальних насадок, які можна використовувати, а також розрахунковий час, необхідний для завершення кожного етапу при порційному завантаженні, а для розвантажування — для кожного етапу розвантажування.
3. Особливості причалу чи пірса, про які, можливо, капітану необхідно знати, у тому числі розміщення стаціонарних та рухомих перешкод, причальних кранців, болардів і швартувального обладнання.
4. Мінімальну глибину вздовж причалу та у вхідних і вихідних каналах ⁽¹⁰⁾.
5. Густину води біля причалу.
6. Максимальну відстань між ватерлінією і верхівкою кришок вантажних люків або комінгсів, залежно від того, що необхідно для здійснення операцій завантажування чи розвантажування, і максимальний надводний габарит.
7. Облаштування парадних трапів і доступу.
8. Яким бортом судно підходить до причалу.
9. Максимально допустиму швидкість наближення до пірса та доступність буксирів, їхній тип і сила тяги.
10. Послідовність завантажування різних партій вантажу та будь-які інші обмеження, якщо через особливості судна не можна завантажувати вантаж у довільному порядку чи у довільні трюми.
11. Усі властивості завантажувального вантажу, які можуть становити загрозу при контакті з вантажем чи залишками на борту.
12. Попередню інформацію щодо пропонованих операцій завантажування чи розвантажування або щодо змін до існуючих планів завантажування чи розвантажування.
13. Чи є завантажувальне або розвантажувальне обладнання терміналу стаціонарним, чи має певні обмеження в русі.
14. Необхідні швартові канати.
15. Попередження про нетипове швартувальне обладнання.
16. Усі обмеження щодо баластування чи дебаластування.
17. Максимальну осадку з якою йде судно, дозволена компетентним органом.
18. Будь-яку іншу інформацію про судно на запит капітана.

⁽¹⁰⁾ Інформацію щодо очікуваного часу причалювання і відправлення та щодо мінімальної глибини біля причалу поступово оновлюють і передають капітанові після отримання чергового повідомлення про очікуваний час прибуття. Інформацію щодо мінімальної глибини у вхідних і вихідних каналах, залежно від ситуації, надає термінал чи компетентний орган.



ДОДАТОК VI

ОБОВ'ЯЗКИ ПРЕДСТАВНИКА ТЕРМІНАЛА ДО ПОЧАТКУ І ПІД ЧАС ОПЕРАЦІЙ ЗАВАНТАЖУВАННЯ ЧИ РОЗВАНТАЖУВАННЯ

(як зазначено в статті 7(2)(d))

До початку і під час здійснення операцій завантажування чи розвантажування представник термінала:

1. надає капітанові імена та процедури для зв'язку з персоналом термінала чи агентом вантажовідправника, який відповідатиме за операцію завантажування чи розвантажування і з яким буде контактувати капітан.
2. вживає всіх застережних заходів для уникнення пошкоджень судна завантажувальним чи розвантажувальним обладнанням та інформує капітана, якщо пошкодження має місце.
3. забезпечує вертикальну рівновагу судна або, якщо крен необхідний з експлуатаційних причин, зберігає кут крену якомога меншим.
4. забезпечує максимальну відповідність розвантажування з лівого борту розвантажуванню з правого борту під час розвантажування з одного і того самого трюму, щоб уникнути деформації судна;
5. у разі вантажу з високою щільністю або якщо ківш навантажувача за один раз захоплює велику кількість вантажу, попереджує капітана, що судно може отримувати велике локалізоване навантаження на конструкцію, поки настил другого дна не буде повністю вкритий вантажем, особливо якщо дозволено вільне падіння вантажу з висоти, і що до початку операції завантажування в кожен трюм необхідно вживати спеціальних застережних заходів.
6. забезпечує узгодження між капітаном судна та представником термінала на всіх етапах і щодо всіх аспектів операцій завантажування чи розвантажування, а також інформування капітана про будь-яку зміну до погодженої швидкості завантажування і про завершення кожного етапу при порційному завантаженні.
7. веде реєстрацію ваги та розміщення завантаженого чи розвантаженого вантажу і пересвідчується, що вага вантажу в трюмах відповідає вазі, вказаній у погодженому плані завантажування чи розвантажування.
8. на вимогу капітана, забезпечує тримінг вантажу під час завантажування чи розвантажування.
9. пересвідчується, що кількість вантажу, необхідна для потрібної осадки та правильного розміщення вантажу на судні на момент відправлення, дозволяє розвантажити весь вантаж із системи транспортерів термінала та спорозжити їх по завершенню завантажування. Для цього представник термінала повідомляє капітана про номінальну тоннажність системи транспортерів термінала і про всі вимоги до очищення системи транспортерів після закінчення завантажування.
10. під час розвантажування належним чином повідомляє капітана про наміри збільшити чи зменшити кількість використовуваних розвантажувальних насадок і повідомляє капітана, коли розвантажування вважається завершеним для кожного трюму.
11. пересвідчується, що на борту чи поблизу судна не проводять жодних вогнебезпечних робіт, поки воно залишається біля причалу, за винятком випадків, коли це дозволено капітаном та здійснюється відповідно до будь-яких вимог компетентного органу.