



St.prp. nr. 9

(2002–2003)

Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 56/2002 av 31. mai 2002 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2001/96/EF om fastsetjing av harmoniserte krav og framgangsmåtar for sikker lasting og lossing av bulkskip

*Tilråding frå Utanriksdepartementet av 1. november 2002,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Bondevik II)*

1 Bakgrunn

Ved avgjerd i EØS-komiteen nr. 56/2002 av 31. mai 2002 vart EØS-avtala endra ved at det i vedlegg XIII punkt 56 k (Transport) vart teke inn ei tilvising til europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/96/EF av 4. desember 2001 om fastsetjing av harmoniserte krav og framgangsmåtar for sikker lasting og lossing av bulkskip.

Føremålet med direktivet er å styrkje tryggleiken for bulkskip som legg til ved terminalar for å laste eller losse faste bulklastar/tørrbulk, ved å redusere risikoen for store påkjenningar og fysisk skade på konstruksjonen til skipet under lasting eller lossing.

Gjennomføringa av direktivet i norsk rett krev ei endring av hamne- og farvasslova.

Som følgje av kravet om lovendring vart avgjerda i EØS-komiteen teken med atterhald for samtykke frå Stortinget, jf. § 26 andre leddet i Grunnlova og artikkel 103 i EØS-avtala.

Avgjerda i EØS-komiteen og direktiv 2001/96 i uoffisiell norsk omsetjing følgjer som trykte vedlegg til proposisjonen.

2 Nærmare om direktivet

Direktivet inneheld bindande rettsreglar om lasting og lossing av tørrbulkskip. Føremålet med reglane er å sikre at laste- og losseoperasjonane ikkje fører med seg direkte fare for eller så store påkjenningar på skipet at det over tid fører til fare for sjødugleiken til skipet. Direktivet byggjer på tilrådingar som er vedtekne i Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen IMO (International Maritime Organisation).

Operatørar av laste- og losseterminalar for tørrbulk vert pålagde å følgje relevante IMO-reglar og tilrådingar om samarbeid mellom skip og terminalar, medrekna prosedyrar for samarbeid og kommunikasjon mellom skipet og laste- og losseterminalane. Terminaloperatørane skal setje i verk kvalitetssikringssystem som sikrar at mellom anna leing og drift av terminalane vert planlagt, utført og jamleg evaluert i medhald av spesifikke kvalitetskrav.

I framlegget vert det kravd at det skal fastsettast rutinar for rapportering om korleis dei fastsette prosedyrane vert stetta, og at den statlege styresmakta skal ha eit system for kontroll med kor-

leis reglane vert stetta, medrekna umelde inspeksjonar av laste- og losseterminalar.

3 Avgjerda i EØS-komiteen

EØS-komiteen vedtok 31. mai 2002 i avgjerd nr. 56/2002 at vedlegg XIII til EØS-avtala skal endrast ved at direktiv 2001/96/EF om fastsetjing av harmoniserte krav og framgangsmåtar for sikker lasting og lossing av bulkskip vert innlemma i EØS-avtala.

Artikkel 2, 3 og 4 gjeld andre direktiv.

Artikkel 1 slår fast at etter nr. 56j (europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/25/EF) i vedlegg XIII til avtala skal følgjande leggjast til: «32 001 L 0096: Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/96/EF av 4. desember 2001 om fastsetjing av harmoniserte krav og framgangsmåtar for sikker lasting og lossing av bulkskip (TEF L 13 av 16.1.2002, s.9).»

Artikkel 5 slår fast at avgjerda skal ta til å gjelde 1. juni 2002, på det vilkåret at EØS-komiteen har motteke alle meldingar etter artikkel 103 nr. 1 i avtala.

Artikkel 6 slår fast at avgjerda i EØS-komiteen skal kunngjerast i EØS-avdelinga av og EØS-tillegget til Tidend for Dei europeiske fellesskapa.

Etter artikkel 103 nr. 1 skal EFTA-statane innan seks månader frå det tidspunktet då avgjerda vart teken (31. mai 2002), melde frå til dei andre EØS-statane at dei forfatningsrettslege krava er stetta, det vil for Noreg sin del seie at Stortinget sitt samtykke til godkjenning av avgjerda i EØS-komiteen er innhenta.

4 Tilhøvet til norsk rett

I det gjeldande regelverket er det ikkje fastsett reglar med omsyn til lasting og lossing av tørrbulkskip ved bulkterminalar med sikte på å sikre sjødugleiken til skipa. På denne bakgrunnen krevst det ei endring av lova av 8. juni 1984 nr. 51 om hamner og farvatn osv., i tillegg til fastsetjing av ei ny forskrift med heimel i denne lova.

Fiskeridepartementet vil fremje ein eigen odelstingsproposisjon for Stortinget med framlegg om naudsynte lovendringar.

5 Administrative og økonomiske konsekvensar

Dei administrative og økonomiske konsekvensane for styresmaktene er at staten skal føre tilsyn med korleis regelverket vert stetta, medrekna stikkprøvekontrollar og rapportering til EU. Omfanget av inspeksjonar av bulkterminalar og informasjons- og rapporteringsrutinar vil føre med seg ei utviding av verksemda til Kystverket på dette området. Den nye tilsynsfunksjonen vil kunne føre med seg noko auka økonomiske ressursar, som ein tek sikte på å dekkje innan dei gjeldande rammene til Kystverket.

Konsekvensane for private aktørar vil særleg vere at bulkterminalane må innføre dei rutinane og kvalitetssikringssystema som følgjer av direktivet. Etter gjennomføringa er det ikkje venta nemnande administrative og økonomiske konsekvensar.

6 Konklusjon og tilråding

Det er i Noregs interesse som skipsfartsnasjon at denne regelen og andre IMO- tilrådingar som er retta mot ei betring av tryggleiken for bulkskip, vert vedtekne som bindande reglar. Dersom ein vedtek tilrådingane som bindande reglar i EØS-området, kan det òg medverke til at tilrådingar vert bindande på verdsbasis. Ei betring av tryggleiken for bulkskip vil òg vere i Noregs interesse som kyststat, jf. faren for miljøskadar som følgje av forlis.

Fiskeridepartementet tilrår at Noreg godkjenner avgjerda i EØS-komiteen om endring av vedlegg XIII ved innlemming av direktiv 2001/96/EF om fastsetjing av harmoniserte krav og framgangsmåtar for sikker lasting og lossing av bulkskip. Utanriksdepartementet sluttar seg til dette.

Utanriksdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlegg til proposisjon til Stortinget om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 56/2002 av 31. mai 2002 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2001/96/EF om fastsetjing av harmoniserte krav og framgangsmåtar for sikker lasting og lossing av bulkskip.

Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 56/2002 av 31. mai 2002 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2001/96/EF om fastsetjing av harmoniserte krav og framgangsmåtar for sikker lasting og lossing av bulkskip

Vi HARALD, Noregs Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 56/2002 av 31. mai 2002 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2001/96/EF om fastsetjing av harmoniserte krav og framgangsmåtar for sikker lasting og lossing av bulkskip, i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 56/2002 av 31. mai 2002 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2001/96/EF om fastsetjing av harmoniserte krav og framgangsmåtar for sikker lasting og lossing av bulkskip

I

Stortinget samtykkjer i godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 56/2002 av 31. mai 2002 om inn-

lemming i EØS-avtala av direktiv 2001/96/EF om fastsetjing av harmoniserte krav og framgangsmåtar for sikker lasting og lossing av bulkskip.

Vedlegg 1

EØS-komiteens beslutning nr. 56/2002 av 31. mai 2002 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, endret ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt «avtalen», særlig artikkel 98, og på følgende bakgrunn:

1. Avtalens vedlegg XIII er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 38/2002 av 19. april 2002¹.
2. Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/96/EF av 4. desember 2001 om fastsettelse av harmoniserte krav og framgangsmåter for sikker lastning og lossing av bulkskip² skal innlemmes i avtalen.
3. Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/105/EF av 19. desember 2001 om endring av rådsdirektiv 94/57/EF om felles regler og standarder for organisasjoner som skal inspisere og besikte skip, og for sjøfartsmyndighetenes virksomhet i den forbindelse³ skal innlemmes i avtalen.
4. Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/106/EF av 19. desember 2001 om endring av rådsdirektiv 95/21/EF om håndheving av internasjonale standarder for sikkerhet, hindring av forurensning og leve- og arbeidsvilkår om bord på skip som anløper havner i Fellesskapet, og som seiler i farvann under medlemsstatenes jurisdiksjon (havnestatskontroll)⁴ skal innlemmes i avtalen –

BESLUTTET FØLGENDE:

Artikkel 1

I avtalens vedlegg XIII etter nr. 56j (europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/25/EF) skal nytt nr. 56k lyde:

«56k. **32 001 L 0096:** Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/96/EF av 4. desember 2001 om fastsettelse av harmoniserte krav

og framgangsmåter for sikker lastning og lossing av bulkskip (EFT L 13 av 16.1.2002, s. 9).»

Artikkel 2

I avtalens vedlegg XIII nr. 55b (rådsdirektiv 94/57/EF) skal nytt strekpunkt lyde:

«– **32 001 L 0105:** Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/105/EF av 19. desember 2001 (EFT L 19 av 22.1.2002, s. 9).»

Artikkel 3

I avtalens vedlegg XIII nr. 56b (rådsdirektiv 95/21/EF) skal nytt strekpunkt lyde:

«– **32 001 L 0106:** Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/106/EF av 19. desember 2001 (EFT L 19 av 22.1.2002, s. 17).»

Artikkel 4

Teksten til direktiv 2001/96/EF, 2001/105/EF og 2001/106/EF på islandsk og norsk, som vil bli kunngjort i EØS-tillegget til *De Europeiske Fellesskaps Tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 5

Denne beslutning trer i kraft 1. juni 2002, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1⁵.

Artikkel 6

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *De Europeiske Fellesskaps Tidende*.

Utfærdiget i Brussel, 31. mai 2002.

For EØS-komiteen

Formann

P. Westerlund

EØS-komiteens sekretærer

P.K. Mannes

M. Brinkmann

¹ Ennå ikke kunngjort.

² EFT L 13 av 16.1.2002, s. 9.

³ EFT L 19 av 22.1.2002, s. 9.

⁴ EFT L 19 av 22.1.2002, s. 17.

⁵ Forfatningsrettslige krav angitt.

Vedlegg 2

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/96/EF av 4. desember 2001 om fastsettelse av harmoniserte krav og framgangsmåter for sikker lasting og lossing av bulkskip

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen¹,
under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité²,

etter samråd med Regionkomiteen,
etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251³, og

ut fra følgende betraktninger:

1. I lys av det store antall skipsulykker med bulkskip og det tap av menneskeliv som følger av dette, bør det treffes ytterligere tiltak for å styrke sikkerheten i sjøtransport innenfor rammen av den felles transportpolitikken.
2. Vurderinger av årsakene til bulkskipsulykker tyder på at lasting og lossing av faste bulkklaster kan bidra til at bulkskip havarerer dersom det ikke utføres riktig, enten ved å overbelaste skipets konstruksjon eller ved mekanisk skade på konstruksjonselementene i lasterommene. Bulkskipenes sikkerhet kan styrkes ved at det treffes tiltak med sikte på å redusere risikoen for konstruksjonsskade og havarier på grunn av dårlig gjennomføring av laste- og losseoperasjoner.
3. På internasjonalt plan har Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) gjennom en rekke resolusjoner i sin forsamling vedtatt rekommandasjoner om sikkerhet for bulkskip som tar opp spørsmål angående grensesnittet skip/havn generelt og laste- og losseoperasjoner spesielt.
4. Ved resolusjon A.862(20) har IMO vedtatt

praktiske regler for sikker lasting og lossing av bulkskip («BLU-reglene»), og oppfordret de kontraherende regjeringer til å gjennomføre disse reglene snarest mulig og til å underrette IMO om enhver manglende overholdelse av reglene. I denne resolusjonen oppfordret IMO dessuten de kontraherende regjeringer som har terminaler for lasting og lossing av faste bulkklaster på sitt territorium, til å vedta lover for å anvende en rekke nøkkelp prinsipper som er nødvendige for gjennomføringen av disse reglene.

5. Innvirkningen av laste- og losseoperasjoner på bulkskipenes sikkerhet får grensekryssende konsekvenser fordi bulkfart med tørrlast er av global art. Utvikling av tiltak for å hindre havarier med bulkskip på grunn av dårlig laste- og lossepraksis foretas derfor best på fellesskapsplan ved å fastsette harmoniserte krav og framgangsmåter for å gjennomføre IMO-rekommandasjonene som er nedfelt i resolusjon A.864(20) og BLU-reglene.
6. I lys av nærhetsprinsippet fastsatt i traktatens artikkel 5, er et direktiv det hensiktsmessige juridiske virkemiddelet, da det gir en ramme for medlemsstatenes ensartede og obligatoriske anvendelse av kravene og framgangsmåtene for sikker lasting og lossing av bulkskip, samtidig som hver medlemsstat fritt kan velge de gjennomføringsmetoder som best passer statens nasjonale system. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet går dette direktiv ikke utover det som er nødvendig for å nå de fastsatte mål.
7. Sikkerheten for bulkskip og deres besetninger kan styrkes ved å redusere risikoen for dårlig gjennomføring av lasting og lossing ved terminaler for tørrlast i bulk. Dette kan oppnås ved å fastsette harmoniserte framgangsmåter for samarbeid og kommunikasjon mellom skip og terminal og ved å fastsette egnethetskriterier for skip og terminaler.
8. For å styrke sikkerheten for bulkskip og unngå

¹ EFT C 311 E av 31.10.2000, s. 240 og EFT C 180 E av 26.6.2001, s. 273.

² EFT C 14 av 16.1.2001, s. 37.

³ Europaparlamentsuttalelse av 13. februar 2001 (EFT C 276 av 1.10.2001, s. 38), Rådets felles holdning av 27. juni 2001 (ennå ikke kunngjort i EFT) og europaparlamentsbeslutning av 25. oktober 2001 (ennå ikke kunngjort i EFT).

- konkurransesvridning, bør de harmoniserte framgangsmåtene og egnethetskriteriene få anvendelse på alle bulkskip, uansett hvilket flagg de fører, og på alle terminaler i Fellesskapet der slike skip under normale omstendigheter har anløp for å laste eller losse faste bulkklaster.
9. Bulkskip som anløper terminaler for lastning eller lossing av faste bulkklaster, bør være egnet til dette formålet. Likeledes bør også terminalene være egnet til å motta og laste eller losse anløpende bulkskip. Med henblikk på dette er det fastsatt egnethetskriterier i BLU-reglene.
 10. For å styrke samarbeidet og kommunikasjonen med skipsføreren i spørsmål som angår lastning og lossing av faste bulkklaster, bør terminalene utnevne en terminalrepresentant med ansvar for slike operasjoner ved terminalen og gjøre informasjonshefter som angir terminalens og havnens krav, tilgjengelige for skipsførerne. Det er fastsatt bestemmelser med henblikk på dette i BLU-reglene.
 11. Utvikling, gjennomføring og vedlikehold av et kvalitetskontrollsystem ved terminalene ville sikre at samarbeids- og kommunikasjonsprosedurene og den faktiske lastingen og lossingen ved terminalene planlegges og utføres i samsvar med en harmonisert ramme som er internasjonalt anerkjent og som kan revideres. I lys av den internasjonale anerkjennelsen bør kvalitetskontrollsystemet være forenlig med standardserien ISO 9000 vedtatt av Den internasjonale standardiseringsorganisasjon. For å la nye terminaler få nok tid til å oppnå den relevante sertifisering, er det viktig å sikre at de kan få en midlertidig driftstillatelse i et begrenset tidsrom.
 12. For å sikre at laste- og losseoperasjoner blir omhyggelig forberedt, avtalt og gjennomført slik at de ikke setter skipets eller besetningens sikkerhet i fare, bør skipsførerens og terminalens ansvarsområder fastsettes. Med henblikk på dette er det fastsatt relevante bestemmelser i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs av 1974 (SOLAS-konvensjonen av 1974), IMO-resolusjon A.862 (20) og BLU-reglene. For samme formål kan framgangsmåtene for forberedelse av, avtale om og gjennomføring av laste- eller losseoperasjoner baseres på bestemmelsene i disse internasjonale dokumentene.
 13. Fordi Fellesskapet har en generell interesse av å lede skip som ikke oppfyller standardene, bort fra sine havner, bør terminalrepresentanten melde fra om åpenbare mangler om bord på bulkskip som vil kunne skape fare for sikkerheten ved laste- eller losseoperasjoner.
 14. Det er nødvendig at vedkommende myndigheter i medlemsstatene hindrer eller stanser laste- eller losseoperasjoner når de har klare indikasjoner på at skipets eller besetningens sikkerhet settes i fare ved disse operasjonene. Myndighetene bør også gripe inn av sikkerhetshensyn i tilfelle av uenighet mellom skipsføreren og terminalrepresentanten angående anvendelsen av disse framgangsmåtene. Vedkommende myndigheters inngrep av sikkerhetshensyn bør ikke avhenge av kommersielle interesser knyttet til terminalen.
 15. Det er nødvendig å fastsette framgangsmåter med henblikk på å melde skade på skip som oppstår ved laste- eller losseoperasjoner, til vedkommende organer, for eksempel de aktuelle klassifikasjonsselskapene, og for å reparere slik skade om nødvendig. Dersom slik skade vil kunne svekke skipets sikkerhet eller sjødyktighet, bør beslutningen om hvor nødvendige reparasjonene er og i hvilken grad de haster, treffes av havnestatskontrollmyndighetene i samråd med flaggstatens myndighet. I lys av den tekniske sakkyndighet som er nødvendig for å treffe en slik beslutning, bør myndighetene ha rett til å la en godkjent organisasjon inspisere skaden og gi dem råd om et eventuelt behov for reparasjoner.
 16. Anvendelsen av dette direktiv bør styrkes ved effektive kontroll- og overvåkingsprosedyrer i medlemsstatene. Utarbeidelse av rapporter om resultatene av denne overvåkingen vil gi verdifull informasjon om hvor virkningsfulle de harmoniserte kravene og framgangsmåtene fastsatt i dette direktiv, er.
 17. I IMO-resolusjon A.797(19) av 23. november 1995 om sikkerhet for skip som fører faste bulkklaster anmodes havnestatmyndighetene om å framlegge en bekreftelse av at laste- og losseterminaler for faste bulkklaster er i samsvar med IMOs regler og rekommandasjoner om samarbeid skip/land. Melding til IMO om vedtakelsen av dette direktiv vil gi en hensiktsmessig reaksjon på denne anmodningen og et tydelig signal til det internasjonale sjøfartsmiljø om at Fellesskapet er besluttet på å støtte den innsats som gjøres på det internasjonale plan for å styrke sikkerheten ved lastning og lossing av bulkskip.
 18. Tiltakene som er nødvendige for gjennomføringen av dette direktiv, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvel-

sen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen⁴.

19. Det bør være mulig å endre visse bestemmelser i dette direktiv i samsvar med denne framgangsmåten, slik at de bringes i samsvar med internasjonale dokumenter og fellesskapsdokumenter som er vedtatt, endret eller som trer i kraft etter at dette direktiv er trådt i kraft og for gjennomføring av framgangsmåtene fastsatt i dette direktiv, uten å utvide dets virkeområde.
20. Rådskdirektiv 89/391/EØF av 12. juni 1989 om iverksetting av tiltak som forbedrer arbeidstakernes sikkerhet og helse på arbeidsplassen⁵ og dets aktuelle særdirrektiver får anvendelse på arbeid i forbindelse med lasting og lossing av bulkskip —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Formål

Formålet med dette direktiv er å styrke sikkerheten for bulkskip som anløper terminaler i medlemsstatene for å laste eller losse faste bulkklaster, ved å redusere risikoen for store belastninger og fysisk skade på skipets konstruksjon under lasting eller lossing, ved fastsettelse av:

1. harmoniserte egnethetskriterier for disse skipene og terminalene, og
2. harmoniserte framgangsmåter for samarbeid og kommunikasjon mellom disse skipene og terminalene.

Artikkel 2

Virkeområde

Dette direktiv får anvendelse på:

1. alle bulkskip, uansett flagg, som anløper en terminal for lasting eller lossing av faste bulkklaster, og
2. alle terminaler i medlemsstatene som anløpes av bulkskip som omfattes av dette direktivs virkeområde.

Uten at bestemmelsene i regel VI/7 i SOLAS-konvensjonen av 1974 berøres, får dette direktiv ikke anvendelse på anlegg som bare under uvanlige omstendigheter brukes til lasting og lossing av tørrlast i bulk inn i eller ut av bulkskip, og får ikke anvendelse i tilfeller der lasting eller lossingen utføres bare med utstyret om bord på det aktuelle bulkskipet.

Artikkel 3

Definisjoner

I dette direktiv menes med:

1. «internasjonale konvensjoner», konvensjoner i henhold til artikkel 2 punkt 1 i rådskdirektiv 95/21/EF⁶ slik de gjelder per 4. desember 2001,
2. «SOLAS-konvensjonen av 1974», Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, samt dens protokoller og endringer, slik den gjelder per 4. desember 2001,
3. «BLU-reglene», de praktiske reglene for sikker lasting og lossing av bulkskip, inntatt i vedlegget til IMO-resolusjon A.862(20) av 27. november 1997, slik den foreligger per 4. desember 2001,
4. «bulkship», bulkskip i henhold til regel IX/1.6 i SOLAS-konvensjonen av 1974 og fortolket i resolusjon 6 fra SOLAS-konferansen av 1997, dvs.:
 - et skip konstruert med ett dekk, topptanker og hoppertanker i lasterom og som er beregnet hovedsakelig på å føre tørrlast i bulk, eller
 - et malmskip, dvs. et sjøgående skip med ett dekk og med to langskipsskott og dobbeltbunn i hele lasteområdet og som er beregnet på å føre malmlast bare i midtrommene, eller
 - et kombinasjonsskip i henhold til regel II-2/3.27 i SOLAS-konvensjonen av 1974,
5. «tørrlast i bulk» eller «fast bulklast», fast bulklast i henhold til regel XII/1.4 i SOLAS-konvensjonen av 1974, unntatt korn,
6. «korn», korn i henhold til regel VI/8.2 i SOLAS-konvensjonen av 1974,
7. «terminal», ethvert fast, flytende eller flyttbart anlegg som er utstyrt og brukes til lasting eller lossing av tørrlast i bulk inn i eller ut av bulkskip,
8. «terminaloperatør», eieren av en terminal, eller en organisasjon eller person som eieren har overdratt ansvaret for laste- eller losseoperasjoner som foretas ved terminalen for et bestemt bulkskip,

⁴ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

⁵ EFT L 183 av 29.6.1989, s. 1.

⁶ Rådskdirektiv 95/21/EF av 19. juni 1995 om håndheving av internasjonale standarder for sikkerhet, hindring av forurensning og leve- og arbeidsvilkår om bord på skip som anløper havner i Fellesskapet, og som seiler i farvann under medlemsstatenes jurisdiksjon (havnestatskontroll) (EFT L 157 av 7.7.1995, s. 1). Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 1999/97/EF (EFT L 331 av 23.12.1999, s. 67).

Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 56/2002 av 31. mai 2002 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2001/96/EF om fastsetjing av harmoniserte krav og framgangsmåtar for sikker lasting og lossing av bulkskip

9. «terminalrepresentant», en person utpekt av terminaloperatøren, som har det generelle ansvaret for forberedelsen, gjennomføringen og fullføringen av laste- eller losseoperasjoner som foretas av terminalen for et bestemt bulkskip, og myndighet til å kontrollere operasjonene,
10. «skipsfører», den person som har kommandoen over et bulkskip, eller en skipsoffiser som skipsføreren har utpekt til laste- eller losseoperasjoner,
11. «godkjent organisasjon», en organisasjon i samsvar med artikkel 4 i rådsdirektiv 94/57/EF⁷,
12. «flaggstatens myndighet», vedkommende myndigheter i den stat hvis flagg bulkskipet har rett til å føre,
13. «havnestatkontrollmyndighet», vedkommende myndighet i en medlemsstat, med myndighet til å anvende kontrollbestemmelsene i direktiv 95/21/EF,
14. «vedkommende myndighet», en nasjonal, regional eller lokal offentlig myndighet i en medlemsstat, med myndighet i henhold til nasjonal lovgivning til å gjennomføre og håndheve kravene i dette direktiv,
15. «lastinformasjon», den lastinformasjon som kreves etter regel VI/2 i SOLAS-konvensjonen av 1974,
16. «laste- eller losseplan», en plan som nevnt i regel VI/7.3 i SOLAS-konvensjonen av 1974 og som har det format som er oppført i tillegg 2 til BLU-reglene,
17. «sikkerhetssjekkliste for skip/land», den sjekkliste som er nevnt i avsnitt 4 i BLU-reglene og som har det format som er oppført i tillegg 3 til BLU-reglene,
18. «erklæring om faste bulklasters densitet», de opplysninger om lastens densitet som skal gis i henhold til regel XII/10 i SOLAS-konvensjonen av 1974.

⁷ Rådsdirektiv 94/57/EF av 22. november 1994 om felles regler og standarder for organisasjoner som skal inspisere og besikte skip, og for sjøfartsmyndighetenes virksomhet i den forbindelse (EFT L 319 av 12.12.1994, s. 20). Direktivet endret ved kommisjonsdirektiv 97/58/EF (EFT L 274 av 7.10.1997, s. 8).

⁸ Europaparlaments- og rådsdirektiv 98/34/EF av 22. juni 1998 om en informasjonsprosedyre for standarder og tekniske forskrifter samt regler for informasjonssamfunnstjenester (EFT L 204 av 21.7.1998, s. 37). Direktivet endret ved direktiv 98/48/EF (EFT L 217 av 5.8.1998, s. 18).

Artikkel 4

Krav angående bulkskips driftsmessige egnethet

Medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å påse at terminaloperatørene forvisser seg om bulkskipenes driftsmessige egnethet til lasting eller lossing av faste bulkklaster, ved å kontrollere om bestemmelsene i vedlegg I overholdes.

Artikkel 5

Krav angående terminalenes egnethet

Medlemsstatene skal forvisse seg om at terminaloperatørene påser at følgende krav er oppfylt med hensyn til terminaler de har ansvaret for i henhold til dette direktiv:

1. terminalene er i samsvar med bestemmelsene i vedlegg II,
 2. det er utpekt terminalrepresentant(er),
 3. det er utarbeidet informasjonshefter med terminalens egne krav og vedkommende myndigheters krav, samt opplysninger om havnen og terminalen som oppført i tillegg 1 nr. 1.2 i BLU-reglene, og disse heftene gjøres tilgjengelige for førerne av bulkskip som har anløp ved terminalen for lasting eller lossing av faste bulkklaster, og
 4. et kvalitetskontrollsystem er utviklet, iverksatt og vedlikeholdes. Et slikt kvalitetskontrollsystem skal være sertifisert i samsvar med standardene ISO 9001:2000 eller tilsvarende standard som minst omfatter alle sider ved ISO 9001:2000, og det skal revideres i samsvar med retningslinjene i ISO 10 011:1991 eller tilsvarende standard som omfatter alle sider ved ISO 10 011:1991. Direktiv 98/34/EF⁸ skal overholdes når det gjelder nevnte standarder.
- Det skal gis en overgangsperiode på tre år fra dette direktivs ikrafttredelse til opprettelse av kvalitetskontrollsystemet og ytterligere ett år til å oppnå sertifisering av systemet.

Artikkel 6

Midlertidig tillatelse

Som unntak fra kravene i artikkel 5 punkt 4 kan vedkommende myndighet utstede en midlertidig driftstillatelse, gyldig i ikke mer enn 12 måneder, for nyetablerte terminaler. Terminalen må likevel vise at den har til hensikt å iverksette et kvalitetskontrollsystem i samsvar med standarden ISO 9001:2000 eller en tilsvarende standard, som fastsatt i artikkel 5 punkt 4.

Artikkel 7

Skipsførernes og terminalrepresentantenes ansvarsområder

Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at følgende prinsipper angående skipsførernes og terminalrepresentantenes ansvarsområder overholdes og anvendes:

1. Skipsførerens ansvarsområder:
 - a. skipsføreren skal være ansvarlig til enhver tid for sikker lasting og lossing av bulkskipet han har kommandoen på,
 - b. skipsføreren skal i tilstrekkelig tid før skipets beregnede ankomst til terminalen gi terminalen de opplysninger som er oppført i vedlegg III,
 - c. før en fast bulklast lastes, skal skipsføreren påse at han har mottatt lastinformasjonen som kreves etter regel VI/2.2 i SOLAS-konvensjonen av 1974 og om nødvendig en erklæring om faste bulklasters densitet. Denne informasjonen skal finnes på lasterklæringsskjemaet som er oppført i tillegg 5 til BLU-reglene,
 - d. før igangsetting av og under lasting eller lossing skal skipsføreren utføre pliktene oppført i vedlegg IV.
2. Terminalrepresentantens ansvarsområder:
 - a. ved mottak av skipets første melding om dets beregnede ankomsttid skal terminalrepresentanten gi skipsføreren de opplysninger som er nevnt i vedlegg V,
 - b. terminalrepresentanten skal forvise seg om at skipsføreren er underrettet så tidlig som mulig om de opplysninger som finnes på lasterklæringsskjemaet,
 - c. terminalrepresentanten skal uten opphold underrette skipsføreren og havnestatkontrollmyndigheten om åpenbare mangler han har merket seg om bord på et bulkskip som vil kunne true sikkerheten for lasting eller lossing av faste bulklaster,
 - d. før igangsetting av og under lasting eller lossing skal terminalrepresentanten utføre pliktene oppført i vedlegg VI.

Artikkel 8

Framgangsmåter mellom bulkskip og terminaler

Medlemsstatene skal påse at følgende framgangsmåter benyttes med hensyn til lasting eller lossing av bulkskip med faste bulklaster.

1. Før faste bulklaster lastes eller losses, skal

skipsføreren avtale laste- eller losseplanen med terminalrepresentanten i samsvar med bestemmelsene i regel VI/7.3 i SOLAS-konvensjonen av 1974. Last- eller losseplanen skal utarbeides i samsvar med mønsteret fastsatt i tillegg 2 til BLU-reglene, den skal inneholde IMO-nummeret til det aktuelle bulkskipet og skipsføreren og terminalrepresentanten skal bekrefte at de er enige om planen ved å undertegne den. Enhver endring av planen som ifølge en av partene kan berøre fartøyets eller besetningens sikkerhet, skal utarbeides, godtas og avtales av begge parter i form av en revidert plan.

Den avtalte laste- eller losseplanen og alle etterfølgende avtalte revisjoner skal oppbevares på skipet og ved terminalen i en periode på seks måneder slik at vedkommende myndighet kan foreta en eventuell nødvendig verifisering.

2. Før lasting eller lossing igangsettes, skal sikkerhetssjekklisten for skip/land fylles ut og undertegnes av skipsføreren og terminalrepresentanten i fellesskap i samsvar med retningslinjene i tillegg 4 til BLU-reglene.
3. Effektiv kommunikasjon mellom skipet og terminalen skal opprettes og vedlikeholdes til enhver tid og gjøre det mulig å besvare anmodninger om informasjon om laste- eller losseprosessen og for å sikre rask reaksjon dersom skipsføreren eller terminalrepresentanten gir ordre om å innstille laste- eller losseoperasjonene.
4. Skipsføreren og terminalrepresentanten skal utføre laste- eller losseoperasjonene i samsvar med den avtalte planen. Terminalrepresentanten skal være ansvarlig for lasting eller lossing av den faste bulklasten med hensyn til lasterommenes rekkefølge og laste- eller lossemengde og/hastighet angitt i planen. Han skal ikke avvike fra den avtalte laste- eller losseplanen uten etter forutgående samråd med og skriftlig samtykke fra skipsføreren.
5. Ved fullføring av lasting eller lossing skal skipsføreren og terminalrepresentanten skriftlig erklære at lasting eller lossing er utført i samsvar med laste- eller losseplanen, herunder eventuelle avtalte endringer. Når det gjelder lossing, skal denne skriftlige erklæringen være vedlagt et dokument som bekrefter at lasterommene er tømt og rengjort i samsvar med skipsførerens krav og skal angi eventuell skade som er påført skipet og eventuelle reparasjoner som er utført.

Artikkel 9

Vedkommende myndigheters rolle

1. Med forbehold for skipsførerens rettigheter og forpliktelser etter regel VI/7.7 i SOLAS-konvensjonen av 1974, skal medlemsstatene påse at deres vedkommende myndigheter hindrer eller stanser lasting eller lossing av faste bulklaster når de har klare indikasjoner på at skipets eller besetningens sikkerhet vil kunne settes i fare ved slike operasjoner.
2. I tilfeller der vedkommende myndighet underrettes om uenighet mellom skipsføreren og terminalrepresentanten angående anvendelsen av framgangsmåtene fastsatt i artikkel 8, skal vedkommende myndighet gripe inn når dette er påkrevd av hensyn til sikkerheten og/eller det marine miljø.

Artikkel 10

Reparasjon av skade som oppstår ved lasting eller lossing

1. Dersom det oppstår skade på skipets konstruksjon eller utstyr under lasting eller lossing, skal skaden meldes til terminalrepresentanten og skipsføreren og om nødvendig repareres.
2. Dersom skaden vil kunne svekke skrogets konstruksjon eller vanntette helhet, eller skipets viktige tekniske systemer, skal flaggstatens myndighet eller en organisasjon som er godkjent av den og opptrer på dens vegne, samt havnestatkontrollmyndigheten, underrettes av terminalrepresentanten og/eller skipsføreren. Beslutningen om hvorvidt det er nødvendig med umiddelbar reparasjon eller om den kan utsettes, skal treffes av havnestatkontrollmyndigheten, under behørig hensyn til eventuell uttalelse fra flaggstatens myndighet eller organisasjonen som er godkjent av den og opptrer på dens vegne, og til skipsførerens mening. Dersom det anses nødvendig med umiddelbar reparasjon, skal den foretas til skipsførerens og vedkommende myndighets tilfredshet før skipet forlater havnen.
3. Med henblikk på å treffe beslutningen nevnt i nr. 2 kan en havnestatkontrollmyndighet la en godkjent organisasjon foreta inspeksjon av ska-

den og gi råd angående nødvendigheten av å utføre reparasjon eller om den kan utsettes.

4. Denne artikkel får anvendelse med forbehold for direktiv 95/21/EF.

Artikkel 11

Verifisering og rapportering

1. Medlemsstatene skal jevnlig verifisere at terminalene oppfyller kravene i artikkel 5 punkt 1, artikkel 7 punkt 2 og artikkel 8. Framgangsmåten ved verifisering skal omfatte gjennomføring av uanmeldte inspeksjoner under laste- eller losseoperasjoner. I tillegg skal medlemsstatene verifisere at terminalene oppfyller kravene i artikkel 5 punkt 4 ved utløpet av perioden fastsatt i artikkelen, og for nyetablerte terminaler ved utløpet av perioden fastsatt i artikkel 6.
2. Medlemsstatene skal hvert tredje år oversende Kommisjonen en rapport om resultatene av slik verifisering. Rapporten skal også gi en vurdering av hvor virkningsfulle de harmoniserte framgangsmåtene er for samarbeid og kommunikasjon mellom bulkskip og terminaler som fastsatt i dette direktiv. Rapporten skal oversendes senest 30. april i året etter perioden på tre kalenderår som den omhandler.

Artikkel 12

Evaluerings

Kommisjonen skal framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet om hvordan systemet fastsatt i dette direktiv fungerer, på grunnlag av rapportene fra medlemsstatene fastsatt i artikkel 11 nr. 2. Denne rapporten skal også inneholde en vurdering av om det er nødvendig at medlemsstatene fortsetter å rapportere som nevnt i artikkel 11 nr. 2.

Artikkel 13

Melding til IMO

Rådets formannskap, som opptrer på vegne av medlemsstatene, og Kommisjonen skal i fellesskap underrette IMO om vedtakelsen av dette direktiv, og i den forbindelse vise til nr. 1.7 i vedlegget til IMO-resolusjon A.797(19).

Artikkel 14

Forskriftskomite

1. Kommisjonen skal bistås av en komité opprettet i henhold til artikkel 12 nr. 1 i rådsdirektiv 93/75/EF⁹, heretter kalt «komiteen».

⁹ Rådsdirektiv 93/75/EF av 13. september 1993 om minimumskrav til fartøyer som har kurs for eller forlater Fellesskapets sjøhavner og som transporterer farlig eller forurensende last (EFT L 247 av 5.10.1993, s. 19). Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 98/74/EF (EFT L 276 av 13.10.1998, s. 7).

Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 56/2002 av 31. mai 2002 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2001/96/EF om fastsetjing av harmoniserte krav og framgangsmåtar for sikker lasting og lossing av bulkskip

2. I tilfeller der det vises til dette nr. får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, under hensyn til bestemmelsene i artikkel 8 i beslutningen.
32Perioden fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal settes til tre måneder.
3. Komiteen fastsetter sin forretningsorden.

Artikkel 15

Framgangsmåte ved endring

1. Definisjonene i artikkel 3 punkt 1 til 6 og punkt 15 til 18, henvisningene til internasjonale konvensjoner og regler og til IMO-resolusjoner og -rundskriv, henvisninger til ISO-standarder, henvisninger fellesskapsdokumenter, samt deres vedlegg, kan endres i samsvar med framgangsmåten fastsatt i artikkel 14 nr. 2 for å bringe dem i samsvar med internasjonale dokumenter og fellesskapsdokumenter som er vedtatt, endret eller har trådt i kraft etter at dette direktiv er vedtatt, forutsatt at dette direktivs virkeområde ikke dermed utvides.
2. Framgangsmåten nevnt i artikkel 14 nr. 2 får anvendelse ved endring av artikkel 8 og vedleggene for det formål å gjennomføre framgangsmåtene fastsatt i dette direktiv, og ved endring eller oppheving av rapporteringsforpliktelsene nevnt i artikkel 11 nr. 2 og artikkel 12, forutsatt at slike bestemmelser ikke utvider dette direktivs virkeområde.

Artikkel 16

Sanksjoner

Medlemsstatene skal vedta sanksjonsordningen som får anvendelse ved brudd på de nasjonale bestemmelser vedtatt i henhold til dette direktiv og skal treffe alle nødvendige tiltak for å påse at de gjennomføres. Sanksjonene som fastsettes slik, må være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

Artikkel 17

Gjennomføring og anvendelse

1. Medlemsstatene skal før 5. august 2003 vedta og kunngjøre de bestemmelser som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.
De skal anvende disse bestemmelsene fra 1. mars 2004.
Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til

dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

Artikkel 18

Ikrafttredelse

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i *De Europeiske Fellesskaps Tidende*.

Artikkel 19

Mottakere

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.
Utferdiget i Brussel, 4. desember 2001.

For Europaparlamentet
N. FONTAINE
President

For Rådet
D. REYNDERS
Formann

Vedlegg I

Krav angående bulkships driftsmessige egnethet til lasting og lossing av faste bulkklaster

(nevnt i artikkel 4)

Bulkskip som anløper terminaler i medlemsstatene for å laste eller losse faste bulkklaster, skal kontrolleres med henblikk på om følgende krav er oppfylt.

1. De skal være utstyrt med lasterom og lukeåpninger av tilstrekkelig størrelse og med slik konstruksjon at den faste bulklasten kan lastes, stues, trimmes og losses på tilfredsstillende måte.
2. De skal være utstyrt med de identifikasjonsnumre for lasteromslukene som brukes i laste- eller losseplanen. Disse numrenes plassering, størrelse og farge skal være tydelig og skal lett kunne identifiseres av operatøren av terminalens laste- og losseutstyr.
3. Lasteromslukene, åpningssystemene for lukene og sikkerhetsinnretningene skal være i god driftsmessig stand og brukes bare til det formål de er konstruert for.
4. Varsellys for slagside skal, dersom de finnes, prøves før lasting eller lossing og skal påvises å være i orden.
5. Dersom det er påbudt å ha en godkjent lastmåler om bord, skal dette instrumentet være

sertifisert og i stand til å foreta belastningsberegninger under lasting eller lossing.

6. Framdrifts- og hjelpemaskineri skal være i god driftsmessig stand.
7. Dekksutstyr i forbindelse med fortøynings- og ankringsoperasjoner skal være driftsklart og i god stand.

Vedlegg II

Krav angående terminalenes egnethet til lasting og lossing av faste bulkklaster

(nevnt i artikkel 5)

1. Terminalene skal godta for lasting eller lossing av faste bulkklaster, bare de bulkskip som kan legge til ved laste- eller losseanlegget på en sikker måte, under hensyn til vanndybden ved kaiplassen, skipets største mål, fortøyningsinnretninger, fendere, sikker atkomst og eventuelle hindringer for laste- eller losseoperasjonene.
2. Terminalens laste- og losseutstyr skal være behørig sertifisert og vedlikeholdt i samsvar med gjeldende regler og standarder, og skal betjenes bare av behørig kvalifisert og eventuelt sertifisert personell.
3. Terminalens personell skal være opplært i alle sider ved sikker lasting og lossing av bulkskip, i samsvar med den enkeltes ansvarsområde. Opplæringen skal være beregnet på å gi kjennskap til de generelle farer ved lasting og lossing av faste bulkklaster og den ugunstige virkningen som feilaktige laste- og losseoperasjoner kan ha på skipets sikkerhet.
4. Terminalens personell som deltar i laste- og losseoperasjoner, skal være utstyrt med og bruke personlig verneutstyr og skal være tilstrekkelig uthvilt for å unngå ulykker på grunn av tretthet.

Vedlegg III

Opplysninger som skipsføreren skal gi til terminalen

(nevnt i artikkel 7 punkt 1 bokstav b))

1. Skipets beregnede ankomsttid utenfor havnen, så tidlig som mulig. Denne angivelsen skal ajourføres etter behov.
2. På tidspunktet for første melding om beregnet ankomsttid:
 - a. navn, kjenningssignal, IMO-nummer, flaggstat og hjemsted,
 - b. laste- eller losseplan, med angivelse av lastmengde, stuing etter luker, laste- eller los-

serekkefølge og hvilken mengde som skal lastes eller losses i hver tømingsoperasjon,

- c. dypgående ved ankomst og planlagt dypgående ved avreise,
- d. nødvendig tid for ballastering eller deballastering,
- e. skipets største lengde, skipets bredde og lasteområdets lengde fra forre karm på forreste luke til akter karm på akterste luke som last skal lastes i eller losses fra,
- f. avstanden fra vannlinjen til luken der lasting eller lossing skal begynne og avstanden fra skipssiden til lukeåpningen,
- g. plasseringen av skipets fallrep,
- h. høyde over vannet,
- i. opplysninger om skipets eventuelle laste- og losseutstyr og dets kapasitet,
- j. antall og type fortøyningsstrosser,
- k. særskilte anmodninger, f.eks. angående trimming av lasten eller kontinuerlig måling av lastens vanninnhold,
- l. opplysninger om eventuelle nødvendige reparasjoner som kan forsinke anløp, påbegynnelse av lasting eller lossing, eller som kan forsinke skipets avreise når lasting eller lossing er fullført,
- m. alle andre opplysninger angående skipet som terminalen ber om.

Vedlegg IV

Skipsførers plikter før og under laste- eller losseoperasjoner

(nevnt i artikkel 7 punkt 1 bokstav d))

Før og under laste- eller losseoperasjoner skal skipsføreren påse at:

1. lasting eller lossing av last og tømning eller inntak av ballastvann utføres under ansvarshavende offisers kontroll,
2. fordeling av last og ballastvann overvåkes under hele laste- eller losseprosessen for å sikre at skipets konstruksjon ikke overbelastes,
3. skipet holdes på rett kjøll eller, dersom det er nødvendig med en slagside av driftsmessige grunner, at slagsiden holdes på et minimum,
4. skipet holdes forsvarlig fortøyd, under behørig hensyn til lokale værforhold og værmeldinger,
5. det finnes et tilstrekkelig antall offiserer og mannskap om bord til å justere fortøynings-trossene eller for enhver normal situasjon eller nødssituasjon, under hensyn til besetningens behov for tilstrekkelige hvileperioder for å unngå tretthet,

6. terminalrepresentanten underrettes om krav til trimming av lasten, som skal være i samsvar med framgangsmåtene i IMO's praktiske regelverk for sikkerhet ved transport av faste bulkklaster,
7. terminalrepresentanten underrettes om skipets krav til harmonisering mellom deballastering og ballastering og laste- eller lossehashtigheten og om eventuelt avvik fra deballastering- eller ballasteringsplanen eller eventuelle andre forhold som kan berøre lasting eller lossing,
8. ballastvannet tømmes med en hastighet som samsvarer med den avtalte lastepplanen og ikke fører til oversvømmelse av kaien eller fylling av nærliggende fartøyer. Dersom det ikke er praktisk mulig for skipet å tømme alt ballastvannet før trimmingsstadiet i lasteprosessen, avtaler skipsføreren med terminalrepresentanten de tidspunkter da lastingen kanskje må stanses og varigheten av slik stans,
9. det er avtalt med terminalrepresentanten hvilke tiltak som skal treffes i tilfelle regn eller annen værforandring, når lastens art vil kunne skape en risiko ved slike forandringer,
10. det ikke utføres varmearbeid om bord eller i nærheten av skipet mens skipet ligger ved kai, unntatt med terminalrepresentantens tillatelse og i samsvar med eventuelle krav fra vedkommende myndighet,
11. det føres nøye tilsyn med laste- eller losseoperasjonen og med skipet under sluttstadiene av lasting eller lossing,
12. terminalrepresentanten varsles umiddelbart dersom laste- eller losseprosessen har forårsaket skade, har forårsaket en farlig situasjon eller trolig vil gjøre det,
13. terminalrepresentanten underrettes når endelig trimming av skipet må begynne, slik at transportsystemet kan fjernes,
14. lossing av babord side avpasses nøyaktig etter lossing av styrbord side i samme rom for å unngå vridning i skipets konstruksjon,
15. når det foretas ballastering av ett eller flere rom, tas det hensyn til muligheten for utslipp av brennbar damp fra rommene og det tas forholdsregler før varmearbeid tillates ved siden av eller over disse rommene.

Vedlegg V

Opplysninger som terminalen skal gi skipsføreren

(nevnt i artikkel 7 punkt 2 bokstav a))

1. Betegnelsen på kaiplassen der lasting eller lossing vil bli utført og beregnet tid for anløp og fullføring av lasting eller lossing¹⁰.
2. Laste- eller losseutstyrets egenskaper, herunder terminalens nominelle laste- eller lossehashtighet og antall laste- eller losserenner som skal brukes, samt beregnet tid for hver tømming eller (når det gjelder lossing) beregnet tid for hvert stadium av lossingen.
3. Særtrekk ved kaiplassen eller moloen som skipsføreren kan ha behov for å vite om, herunder plassering av faste og flyttbare hindringer, fendere, pullerter og fortøyningsinnretninger.
4. Minste vanndybde langs kaiplassen og i innseilings- og utseilingskanalene (1).
5. Vanntetthet ved kaiplassen.
6. Største avstand mellom vannlinjen og oversiden av lukedeksler eller -karmer, avhengig av hva som er aktuelt for laste- eller losseoperasjonen, og største høyde over vannet.
7. Arrangementer for landganger og atkomst.
8. Hvilken side av skipet som skal ligge langs kai.
9. Største tillatte innseilingshastighet mot moloen og tilgang til taubåter, deres type og trekkraft på pullerter.
10. Lasterekkefølgen for forskjellige lastepartier, og eventuelle andre restriksjoner dersom det ikke er mulig å ta inn lasten i en hvilken som helst rekkefølge eller i et hvilket som helst rom av hensyn til skipets spesielle behov.
11. Alle egenskaper ved lasten som skal lastes som kan utgjøre en risiko dersom lasten kommer i kontakt med last eller lastrester om bord.
12. Forhåndsopplysninger om planlagte laste- eller losseoperasjoner eller endringer i eksisterende planer for lasting eller lossing.
13. Angivelse av om terminalens laste- eller losseutstyr er fast eller har begrenset bevegelighet.
14. Nødvendige fortøyingstrosser.
15. Melding om uvanlige fortøyningsarrangementer.
16. Eventuelle restriksjoner på ballastering eller deballastering.
17. Største seilingsdypgående som er tillatt av vedkommende myndighet.
18. Alle andre opplysninger angående terminalen som skipsføreren ber om.

¹⁰ Opplysningene om beregnet tid for anløp og avreise og om minste vanndybde ved kaiplassen skal ajourføres løpende og oversendes skipsføreren når melding om beregnet ankomsttid er mottatt. Informasjon om minste vanndybde i innseilings- og utseilingskanaler skal gis av terminalen eller eventuelt vedkommende myndighet.

Vedlegg VI

Terminalrepresentantens plikter før og under laste- eller losseoperasjoner

(nevnt i artikkel 7 punkt 2 bokstav d))

Før og under laste- eller losseoperasjoner skal terminalrepresentanten:

1. gi skipsføreren navnene til terminalpersonalet eller avskiperens agent som vil ha ansvaret for laste- eller losseoperasjonen og som skipsføreren vil ha kontakt med, samt framgangsmåtene for å kontakte disse personene,
2. treffe alle forholdsregler for å unngå skade på skipet forårsaket av laste- eller losseutstyret og underrette skipsføreren dersom skade oppstår,
3. påse at skipet holdes på rett kjøll eller, dersom det er nødvendig med en slagside av driftsmessige grunner, at slagsiden holdes på et minimum,
4. påse at lossing av babord side avpasses nøyaktig etter lossing av styrbord side i samme rom for å unngå vridning i skipets konstruksjon,
5. i tilfelle av last med høy densitet, eller når de enkelte grabblastene er store, varsle skipsføreren om at det kan forekomme store, lokale støtbelastninger på skipets konstruksjon helt til tanktoppen er fullstendig dekket av last, særlig når det er tillatt at lasten faller fritt fra stor høyde, og at det treffes spesielle forholdsregler ved begynnelsen av lasteoperasjonen i hvert rom,

6. påse at det er enighet mellom skipsføreren og terminalrepresentanten i alle stadier av prosessen og med hensyn til alle sider ved laste- eller losseoperasjonene og at skipsføreren underrettes om eventuelle endringer i den avtalte lastehastigheten, og om vekten som er lastet inn etter hver tømning,
7. føre register over vekten og fordelingen av lasten som er lastet eller losset og påse at vekten i rommene ikke avviker fra den avtalte laste- eller losseplanen,
8. påse at lasten trimmes ved lasting og lossing i samsvar med skipsførerens krav,
9. påse at de lastmengder som er nødvendige for å oppnå dypgående og trim for avreise, er beregnet på en slik måte at all last som befinner seg på terminalens transportsystemer, tømmes og at disse systemene er tomme når lastingen er fullført. For dette formålet skal terminalrepresentanten underrette skipsføreren om den nominelle tonnasje som disse transportsystemene tar og oppgi om det er nødvendig å tømme transportsystemet etter lasting,
10. når det gjelder lossing, gi skipsføreren behørig varsel når det er planlagt å øke eller redusere antall losserenner og underrette skipsføreren når lossing betraktes som fullført fra hvert rom,
11. påse at det ikke utføres noe varmearbeid om bord på eller i nærheten av skipet mens skipet ligger ved kai, unntatt med skipsførerens tillatelse og i samsvar med eventuelle krav fra vedkommende myndighet.

