



**DYREKTYWA 2001/96/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO
I RADY**

z dnia 4 grudnia 2001 r.

**ustanawiająca zharmonizowane wymagania i procedury dotyczące
bezpieczeństwa załadunku i wyładunku na masowcach**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,
w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Z uwagi na wysoką liczbę wypadków w żegludze morskiej z udziałem masowców i ich ofiar śmiertelnych należy podjąć dalsze środki w celu zwiększenia bezpieczeństwa transportu morskiego w ramach wspólnotowej polityki transportowej.
- (2) Oceny przyczyn wypadków z udziałem masowców wskazują, że załadunek i rozładunek stałego ładunku masowego, jeżeli przeprowadzany jest niewłaściwie, może przyczynić się do wypadków zatonięcia masowców, za sprawą nadmiernych naprężeń konstrukcji statku lub za sprawą mechanicznych uszkodzeń elementów konstrukcji ładowni towarowych. Ochrona bezpieczeństwa masowców może zostać zwiększona dzięki przyjęciu środków mających na celu zmniejszenie zagrożeń uszkodzeń konstrukcyjnych oraz strat spowodowanych niewłaściwym wykonaniem czynności załadunku i rozładunku.
- (3) Na szczeblu międzynarodowym Międzynarodowa Organizacja Morska (MOM), za pośrednictwem kilku przyjętych przez siebie rezolucji Zgromadzenia, przyjęła zalecenia w sprawie bezpieczeństwa masowców ukierunkowanych ogólnie na problematykę łączności statek/port, w szczególności na czynności załadunku i rozładunku.
- (4) Rezolucją Zgromadzenia A.862(20) MOM przyjęło Kodeks bezpiecznego załadunku i rozładunku masowców („Kodeks BLU”) i ponagliło umawiające się rządy do wprowadzenia w życie tego kodeksu w najbliższym możliwym terminie oraz poinformowania MOM o jakichkolwiek niezgodnościach. W rezolucji MOM ponaglono także umawiające się rządy z tych terytoriów, na których usytuowane są załadunkowe lub rozładunkowe terminale stałych ładunków masowych, do wprowadzenia prawa umożliwiającego wejście w życie kluczowych zasad niezbędnych do wprowadzenia w życie tego kodeksu.
- (5) Z uwagi na globalny charakter handlu suchym ładunkiem masowym wpływ czynności załadunku i rozładunku na bezpieczeństwo masowców ma znaczenie transgraniczne. Rozwój działań zapobiegających wypadkom zatonięcia masowców

⁽¹⁾ Dz.U. C 311 E z 31.10.2000, str. 240 oraz
Dz.U. C 180 E z 26.6.2001, str. 273.

⁽²⁾ Dz.U. C 14 z 16.1.2001, str. 37.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 13 lutego 2001 r. (Dz.U. C 276 z 1.10.2001, str. 38), wspólne stanowisko Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 25 października 2001 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

▼B

w wyniku niewłaściwego wykonania czynności załadunku i rozładunku najłatwiej jest zaplanować i prowadzić na szczeblu Wspólnoty przez ustanowienie zharmonizowanych wymagań i procedur wprowadzania w życie zaleceń MOM, ustanowionych przez rezolucję Zgromadzenia A.862(20) i Kodeksem BLU.

- (6) Z uwagi na zasadę pomocniczości wymienioną w art. 5 Traktatu dyrektywa jest odpowiednim instrumentem prawnym dla zapewnienia w Państwach Członkowskich ram jednolitego i obowiązkowego stosowania wymagań i procedur bezpiecznego załadunku i rozładunku masowców, pozostawiając jednocześnie każdemu Państwu Członkowskiemu prawo wyboru metod wprowadzenia w życie, najodpowiedniejszych ze względu na wewnętrzny system. Zgodnie z zasadą proporcjonalności niniejsza dyrektywa nie wykracza poza zakres niezbędny do osiągnięcia założonego celu.
- (7) Bezpieczeństwo masowców i ich załóg może zostać zwiększone przez zmniejszenie ryzyka niewłaściwego załadunku i rozładunku w terminalach suchych ładunków masowych. Może to zostać osiągnięte przez ustanowienie zharmonizowanych procedur współpracy i łączności między statkiem a terminalem, a także poprzez ustanowienie wymogów wzajemnej zgodności statków i terminali.
- (8) W interesie zwiększenia bezpieczeństwa masowców oraz uniknięcia zakłóceń konkurencji, zharmonizowanie procedur i kryteria zgodności powinno dotyczyć wszystkich masowców, niezależnie od ich bandery, oraz wszystkich terminali we Wspólnocie, do których w typowych okolicznościach transportowce te zawijają w celu załadunku lub rozładunku stałych ładunków masowych.
- (9) Masowce zawijające do terminali celem załadunku lub rozładunku stałych ładunków masowych powinny być dostosowane do tego celu. Podobnie terminale powinny być dostosowane do czynności przyjmowania i załadunku lub rozładunku stających przy nich masowców. W tym celu w Kodeksie BLU ustanowione zostały odpowiednie kryteria zgodności.
- (10) W interesie wzmocnienia współpracy i łączności z kapitanem statku w kwestiach mających związek z załadunkiem i rozładunkiem stałych ładunków masowych w każdym terminalu należy wyznaczyć przedstawiciela terminalu odpowiedzialnego za takie czynności dokonywane w terminalu oraz założyć książki informacyjne z wymogami terminalu i portu dostępne dla kapitanów. W tym celu w Kodeksie BLU przygotowano odpowiednie przepisy.
- (11) Rozwinięcie, wprowadzenie w życie i utrzymanie systemu zarządzania jakością w terminalach zapewnia odpowiednie planowanie i wykonywanie procedur współpracy i łączności, a także czynności w zakresie faktycznego załadunku i rozładunku w terminalu w sposób zgodny ze zharmonizowanymi ramami, uznawanymi i podlegającymi kontroli w skali międzynarodowej. Z uwagi na wymóg uznawania w skali międzynarodowej system zarządzania jakością powinien być zgodny z normami ISO 9000, przyjętymi przez Międzynarodową Organizację Normalizacyjną. W celu zapewnienia nowym terminalom dostatecznego czasu na uzyskanie stosownych świadectw, ważne jest zagwarantowanie, aby mogły one otrzymywać, na ograniczony okres czasu, tymczasowe zezwolenie na prowadzenie działalności.
- (12) W celu zapewnienia należytego przygotowania, uzgodnienia i prowadzenia czynności załadunku i rozładunku, aby unikać narażania bezpieczeństwa statku lub załogi, należy ustanowić obowiązki kapitana i przedstawiciela terminalu. Stosowne przepisy w tym celu można znaleźć w Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu z 1974 r. (Konwencja

▼B

SOLAS 1974), w rezolucji Zgromadzenia MOM A.862(20) oraz w Kodeksie BLU. W tym samym celu procedury przygotowania, uzgodnienia i prowadzenia czynności załadunku lub rozładunku mogą być oparte na przepisach tych aktów międzynarodowych.

- (13) W ogólnym interesie Wspólnoty w wypadkach wychodzenia z portów na jej terytorium statków niespełniających norm lub załadowanych w sposób niegwarantujący bezpiecznej podróży, przedstawiciel terminalu powinien informować o ewidentnych nieprawidłowościach stwierdzonych na pokładzie danego masowca, mogących mieć negatywny wpływ na wykonanie czynności bezpiecznego załadunku lub rozładunku.
- (14) Konieczne jest, aby właściwe władze Państw Członkowskich nie dopuszczały do czynności załadunku lub rozładunku lub wstrzymywały je w każdym przypadku, gdy dysponują wyraźnymi wskazaniami, że działania te narażają bezpieczeństwo statku lub załogi. Ponadto w celu zachowania bezpieczeństwa władze te powinny interweniować w przypadku zaistnienia braku zgody między kapitanem a przedstawicielem terminalu co do zastosowania tych procedur. Działania właściwych władz związane z bezpieczeństwem nie powinny być uzależnione od interesów handlowych mających związek z terminalami.
- (15) Konieczne jest ustanowienie procedur składania sprawozdań do właściwych organów, takich jak właściwe towarzystwa klasyfikacyjne o uszkodzeniach statków powstałych podczas czynności załadunku lub rozładunku oraz, w razie potrzeby, ustanowienie procedur naprawiania takich uszkodzeń. W przypadku gdy takie uszkodzenia mogą pogarszać bezpieczeństwo lub zdolność żeglugową statku, decyzja co do konieczności i pilności napraw powinna zostać podjęta przez władze inspekcji państwa portu po konsultacji z administracją państwa bandery. Z uwagi na niezbędność do podjęcia takiej decyzji ekspertyzy techniczne władze powinny mieć prawo wezwania uznanej organizacji w celu dokonania inspekcji uszkodzeń oraz, w razie potrzeby, uzyskania doradztwa odnośnie do naprawy.
- (16) Stosowanie niniejszej dyrektywy powinno zostać wzmocnione wprowadzeniem efektywnych procedur monitorowania i weryfikacji w Państwach Członkowskich. Składanie sprawozdań o wynikach tych działań monitorujących dostarczy cennych informacji na temat skuteczności harmonizacji wymagań i procedur ustanowionych w niniejszej dyrektywie.
- (17) Rezolucja Zgromadzenia MOM A.797(19) z dnia 23 listopada 1995 r. w sprawie bezpieczeństwa statków przewożących stałe ładunki masowe wymaga, aby władze państwa portu dostarczały potwierdzenie, że terminale załadunkowe i rozładunkowe stałych ładunków masowych są zgodne z Kodeksami MOM oraz zaleceniami w sprawie współpracy statek/brzeg. Zgłoszenie do MOM przyjęcia niniejszej dyrektywy stanowić będzie właściwą odpowiedź na to żądanie, jak również da wyraźny sygnał dla międzynarodowej społeczności morskiej, że Wspólnota jest zaangażowana we wspieranie wysiłków podejmowanych na szczeblu międzynarodowym dla zwiększenia bezpieczeństwa załadunku i rozładunku masowców.
- (18) Środki niezbędne do wprowadzenia w życie niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r., ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾.
- (19) Należy zapewnić możliwość zmiany niektórych przepisów niniejszej dyrektywy zgodnie z tą procedurą, tak aby dostosować je do międzynarodowych i wspólnotowych dokumentów przyjmowanych, zmienianych lub wchodzących w życie po wejściu

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

▼B

w życie niniejszej dyrektywy oraz w celu wprowadzenia w życie procedur ustanowionych w niniejszej dyrektywie, nie rozszerzając jej zakresu.

- (20) Dyrektywa Rady 89/391/EWG z dnia 12 czerwca 1989 r. w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy⁽¹⁾ oraz odpowiednie poszczególne dyrektywy są stosowane do pracy odnoszącej się do załadunku i rozładunku masowców,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

*Artykuł 1***Cel**

Celem niniejszej dyrektywy jest zwiększenie bezpieczeństwa masowców zawijających do terminali Państw Członkowskich w celu załadunku lub rozładunku stałych ładunków masowych poprzez zmniejszenie zagrożeń nadmiernych naprężeń i fizycznych uszkodzeń konstrukcji statku podczas załadunku lub rozładunku, dzięki ustanowieniu:

- 1) zharmonizowanych wymagań zgodności dla tych statków i terminali; oraz
- 2) zharmonizowanych procedur współpracy i łączności między tymi statkami a terminalami.

*Artykuł 2***Zakres**

Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do:

- 1) wszystkich masowców, niezależnie od podnoszonej bandery, zawijających do terminalu celem załadunku lub rozładunku stałych ładunków masowych; oraz
- 2) wszystkich terminali w Państwach Członkowskich odwiedzanych przez masowce podlegające zakresowi stosowania niniejszej dyrektywy.

Nie naruszając przepisów rozporządzenia VI/7 Konwencji SOLAS z 1974 r., niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do urządzeń służących do załadunku i rozładunku suchych ładunków masowych na lub z masowców, używanych tylko w wyjątkowych okolicznościach, i nie ma zastosowania do sytuacji, w których załadunek lub rozładunek wykonywany jest wyłącznie za pomocą urządzeń samego masowca.

*Artykuł 3***Definicje**

Do celów niniejszej dyrektywy:

- 1) „konwencje międzynarodowe” oznaczają konwencje z mocą od dnia 4 grudnia 2001 r., określone w art. 2 ust. 1 dyrektywy Rady 95/21/WE⁽²⁾;

⁽¹⁾ Dz.U. L 183 z 29.6.1989, str. 1.

⁽²⁾ Dyrektywa Rady 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotycząca przestrzegania w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu) (Dz.U. L 157 z 7.7.1995, str. 1). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 1999/97/WE (Dz.U. L 331 z 23.12.1999, str. 67).

▼B

- 2) „Konwencja SOLAS z 1974 r.” oznacza Międzynarodową Konwencję o Bezpieczeństwie Życia na Morzu, wraz z protokołami i załącznikami, ►M1 w zaktualizowanej wersji ◀;
- 3) „Kodeks BLU” oznacza Kodeks Bezpiecznego Załadunku i Rozładunku Masowców, zawarty w Załączniku do rezolucji Zgromadzenia MOM A.862(20) z dnia 27 listopada 1997 r., z mocą od dnia 4 grudnia 2001 r.;
- 4) „masowiec” oznacza masowiec zdefiniowany w rozporządzeniu IX/1.6 Konwencji SOLAS z 1974 r. i zinterpretowany rezolucją nr 6 Konferencji SOLAS z 1997 r., mianowicie:
 - statek posiadający z reguły jeden pokład, zbiorniki szczytowe i obłowe w przestrzeni ładunkowej, przeznaczony głównie do przewozu suchych ładunków masowych, lub
 - rudowiec, oznacza statek pełnomorski z pojedynczym pokładem, posiadający dwie wzdłużne grodzie i podwójne dno w całym obszarze ładowni, przeznaczony do transportu rud tylko w centrum ładowni, lub
 - statek kombinowany zdefiniowany w rozporządzeniu II-2/3.27 Konwencji SOLAS z 1974 r.;
- 5) „suchy ładunek masowy” lub „stały ładunek masowy” oznacza stały ładunek masowy zdefiniowany w rozporządzeniu XII/1.4 Konwencji SOLAS z 1974 r., z wyłączeniem ziarna;
- 6) „ziarno” ma znaczenie nadane w rozporządzeniu VI/8.2 Konwencji SOLAS z 1974 r.;
- 7) „terminal” oznacza wszelkie stałe, pływające lub ruchome urządzenie, zainstalowane i używane do załadunku lub rozładunku suchych ładunków masowych na masowce lub z masowców;
- 8) „operator terminalu” oznacza właściciela terminalu, jak również każdą organizację lub osobę, której właściciel przekazał odpowiedzialność za czynności załadunku lub rozładunku prowadzonych w terminalu dla określonego masowca;
- 9) „przedstawiciel terminalu” oznacza każdą osobę wyznaczoną przez operatora terminalu, która ponosi pełną odpowiedzialność i posiada kompetencje kontroli przygotowania, prowadzenia i zakończenia czynności załadunku lub rozładunku, prowadzonych w terminalu dla określonego masowca;
- 10) „kapitan” oznacza osobę dowodzącą masowcem lub oficera statku wyznaczonego przez kapitana do prowadzenia czynności załadunku lub rozładunku;
- 11) „uznana organizacja” oznacza uznaną organizację zgodnie z art. 4 dyrektywy Rady 94/57/WE ⁽¹⁾;
- 12) „administracja państwa bandery” oznacza właściwe władze Państwa, którego banderę masowiec ma prawo podnosić;
- 13) „władze inspekcji państwa portu” oznacza właściwą władzę Państwa Członkowskiego upoważnioną do stosowania przepisów kontrolnych na mocy dyrektywy 95/21/WE;
- 14) „właściwa władza” oznacza krajowe, regionalne lub lokalne władze publiczne Państwa Członkowskiego, upoważnione przez ustawodawstwo krajowe do wykonywania i wprowadzania w życie wymogów niniejszej dyrektywy;

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 20). Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 97/58/WE (Dz.U. L 274 z 7.10.1997, str. 8).

▼ B

- 15) „informacje o ładunku” oznaczają informacje o ładunku wymagane rozporządzeniem VI/2 Konwencji SOLAS z 1974 r.;
- 16) „plan załadunku lub rozładunku” oznacza plan wymieniony w rozporządzeniu VI/7.3 Konwencji SOLAS z 1974 r. i posiadający format, jaki zawarto w dodatku 2 Kodeksu BLU;
- 17) „kontrolna lista bezpieczeństwa statek/brzeg” oznacza listę kontrolną zawartą w sekcji 4 Kodeksu BLU i posiadającą format zawarty w dodatku 3 Kodeksu BLU;
- 18) „deklaracja gęstości stałego ładunku masowego” oznacza informacje o gęstości ładunku, które należy dostarczać zgodnie z rozporządzeniem XII/10 Konwencji SOLAS z 1974 r.

*Artykuł 4***Wymagania związane z operacyjną zgodnością masowców**

Państwa Członkowskie podejmują niezbędne uzgodnienia w celu zagwarantowania, że operatorzy terminali upewniają się, co do operacyjnej zdolności masowców do czynności załadunku lub rozładunku stałych ładunków masowych przez kontrolę zgodności z przepisami załącznika I.

*Artykuł 5***Wymagania związane ze zgodnością terminali**

Państwa Członkowskie mają obowiązek upewnić się, czy operatorzy terminali zapewniają, odnośnie do terminali, za które ponoszą odpowiedzialność na mocy niniejszej dyrektywy, że:

- 1) terminale te są zgodne z przepisami załącznika II;
- 2) wyznacza się przedstawiciela (przedstawicieli) terminalu;
- 3) książki informacyjne są przygotowywane z uwzględnieniem wymogów danego terminalu, właściwych władz oraz informacji o porcie i terminalu zawartych w dodatku 1 ust. 1.2 Kodeksu BLU, jak również książki te są dostępne dla kapitanów masowców zawijających do terminalu w celu załadunku lub rozładunku stałych ładunków masowych; oraz
- 4) rozwijają się, wprowadza w życie i utrzymuje system zarządzania jakością. System zarządzania jakością musi zostać poświadczony przez uzyskanie normy ISO 9001:2000 lub równorzędnej normy, spełniającej co najmniej wszystkie założenia normy ISO 9001:2000. Ponadto system ten podlega kontroli zgodnie z wytycznymi normy ISO 10011:1991 lub równoważnej normy, spełniającej wszystkie założenia normy ISO 10011:1991. W odniesieniu do wymienionych norm obowiązuje stosowanie się do dyrektywy 98/34/WE ⁽¹⁾.

Na opracowanie systemu zarządzania jakością przysługuje okres przejściowy trwający trzy lata od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy, jak również dodatkowo jeden rok na uzyskanie certyfikacji tego systemu.

⁽¹⁾ Dyrektywa 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiająca procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych oraz w zakresie zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz.U. L 204 z 21.7.1998, str. 37). Dyrektywa zmieniona dyrektywą 98/48/WE (Dz.U. L 217 z 5.8.1998, str. 18).

▼B*Artykuł 6***Czasowe zezwolenie**

Na zasadzie odstępstwa od wymogów art. 5 ust. 4, właściwe władze mają prawo udzielić dla nowo otwartych terminali czasowego zezwolenia na prowadzenie działalności, ważne przez okres nie dłuższy niż 12 miesięcy. Jednakże w tym celu terminal musi przedstawić własny plan wprowadzenia w życie systemu zarządzania jakością, zgodnie z normą ISO 9001:2000 lub równoważną normą, określoną w art. 5 ust. 4.

*Artykuł 7***Obowiązki kapitanów i przedstawicieli terminalu**

Państwa Członkowskie podejmują niezbędne uzgodnienia w celu zapewnienia, że poniższe zasady dotyczące obowiązku kapitanów i przedstawicieli terminali będą przestrzegane i stosowane:

- 1) Obowiązki kapitana:
 - a) kapitan przez cały czas pozostaje odpowiedzialny za bezpieczeństwo załadunku i rozładunku masowca pozostającego pod jego dowództwem;
 - b) kapitan z dużym wyprzedzeniem od szacowanego czasu przybycia statku do terminalu dostarcza terminalowi informacje wymienione w załączniku III;
 - c) przed każdym załadunkiem stałego ładunku masowego kapitan upewnia się, że otrzymał informacje o ładunku wymagane rozporządzeniem nr VI/2.2 Konwencji SOLAS z 1974 r. i w przypadku gdy jest to konieczne — deklarację gęstości stałego ładunku masowego. Niniejsza informacja zawarta jest w formularzu deklaracji zgłoszenia ładunku, jak określono w dodatku 5 Kodeksu BLU;
 - d) przed rozpoczęciem, jak również podczas załadunku lub rozładunku, kapitan powinien wywiązać się z obowiązków wymienionych w załączniku IV.
- 2) Obowiązki przedstawiciela terminalu:
 - a) zgodnie z odebrany początkowym zawiadomieniem szacowanego czasu przybycia statku przedstawiciel terminalu dostarcza kapitanowi informacje wymienione w załączniku V;
 - b) przedstawiciel terminalu ma obowiązek upewnić się, że kapitan otrzymał informacje zawarte w formularzu deklaracji zgłoszenia ładunku, gdy tylko było to możliwe;
 - c) przedstawiciel terminalu niezwłocznie informuje kapitana i władze inspekcji państwa portu o oczywistych brakach zauważonych na pokładzie masowca, mogących wpływać na bezpieczeństwo czynności załadunku lub rozładunku stałych ładunków masowych;
 - d) przed rozpoczęciem oraz podczas załadunku lub rozładunku przedstawiciel terminalu powinien wywiązać się z obowiązków wymienionych w załączniku VI.

*Artykuł 8***Procedury między masowcami a terminalami**

Państwa Członkowskie mają obowiązek zagwarantowania stosowania poniższych procedur w odniesieniu do załadunku lub rozładunku masowców ze stałych ładunków masowych.

- 1) Przed załadunkiem lub rozładunkiem stałych ładunków masowych kapitan uzgadnia z przedstawicielem terminalu plan załadunku lub

▼ B

rozładunku zgodnie z przepisami rozporządzenia VI/7.3 Konwencji SOLAS z 1974 r. Plan załadunku lub rozładunku przygotowuje się w postaci ustanowionej w dodatku 2 do Kodeksu BLU. Plan ten powinien zawierać numer MOM odpowiedniego masowca. Kapitan i przedstawiciel terminalu potwierdzają swoje uzgodnienia dotyczące planu poprzez złożenie podpisów.

Wszelkie zmiany w planie, które zdaniem jednej ze stron mogą wpływać na bezpieczeństwo jednostki lub załogi statku, przygotowuje się, zatwierdza i uzgadnia przez obie strony w postaci przyjęcia zmienionego planu.

Uzgodniony plan załadunku lub rozładunku wraz z późniejszymi uzgodnionymi zmianami jest przechowywany zarówno na statku, jak i w terminalu przez okres sześciu miesięcy, w celach dokonania wszelkich niezbędnych weryfikacji przez właściwe władze.

- 2) Przed rozpoczęciem załadunku lub rozładunku kontrolna lista bezpieczeństwa statek/brzeg musi zostać wypełniona i podpisana łącznie przez kapitana i przedstawiciela terminalu zgodnie z wytycznymi dodatku 4 Kodeksu BLU.
- 3) Obowiązkowe jest nawiązanie i utrzymywanie przez cały czas skutecznej łączności między statkiem a terminalem, umożliwiającej przekazywanie odpowiedzi na żądane informacje o procesie załadunku lub rozładunku oraz zapewniającej kapitanowi lub przedstawicielowi terminalu wydania rozkazu natychmiastowego wstrzymania wykonywania czynności załadunku lub rozładunku.
- 4) Kapitan i przedstawiciel terminalu kierują czynnościami załadunku lub rozładunku zgodnie z uzgodnionym planem. Przedstawiciel terminalu jest odpowiedzialny za załadunek lub rozładunek stałych ładunków masowych w zakresie wstrzymania wykonania, ilości i szybkości załadunku oraz rozładunku, określonych w planie. Wprowadzenie zmian do uzgodnionego planu załadunku lub rozładunku jest możliwe jedynie po wcześniejszej konsultacji i pisemnym porozumieniu z kapitanem.
- 5) Z chwilą zakończenia załadunku lub rozładunku kapitan i przedstawiciel terminalu pisemnie potwierdzają wykonanie załadunku lub rozładunku zgodnie z planem załadunku lub rozładunku wraz z uzgodnionymi ewentualnymi zmianami. Ponadto w przypadku rozładunku porozumienie takie zawiera informację o opróżnieniu i wyczyszczeniu ładowni towarowej zgodnie z wymaganiami kapitana, jak również o wszelkich zaobserwowanych uszkodzeniach statku i o wszelkich przeprowadzonych naprawach.

*Artykuł 9***Rola właściwych władz**

1. Bez uszczerbku dla praw i obowiązków kapitana, określonych w rozporządzeniu VI/7.7 Konwencji SOLAS z 1974 r., Państwa Członkowskie mają obowiązek zagwarantować, że ich właściwe władze we wszelkich wypadkach posiadania wyraźnych oznak zagrożenia bezpieczeństwa statku lub jego załogi nie dopuszczą do wykonania lub wstrzymają czynności załadunku lub rozładunku stałych ładunków masowych.
2. W przypadku gdy właściwe władze otrzymują informację o braku zgody między kapitanem a przedstawicielem terminalu odnośnie do stosowania procedur określonych w art. 8, interweniują, o ile jest to wymagane ze względu na bezpieczeństwo i/lub na dobro środowiska morskiego.



Artykuł 10

Naprawa uszkodzeń zaistniałych podczas załadunku lub rozładunku

1. Jeżeli podczas załadunku lub rozładunku następuje uszkodzenie konstrukcji statku lub urządzeń, przedstawiciel terminalu zgłasza ten fakt kapitanowi. W takim wypadku, jeśli to konieczne, dokonuje się odpowiednich napraw.

2. Jeżeli uszkodzenie może osłabiać własności konstrukcyjne, wodoszczelność kadłuba lub zasadnicze systemy techniczne statku, przedstawiciel terminalu i/lub kapitan zawiadamia o tym administrację państwa bandery lub organizację uznaną przez nią i działającą w jej imieniu, a także władze inspekcji państwa portu. Decyzję o tym, czy niezwłoczna naprawa jest niezbędna, czy może zostać odroczone, podejmują władze inspekcji państwa portu, z uwzględnieniem opinii administracji państwa bandery lub organizacji przez nią uznanej i działającej w jej imieniu oraz opinii kapitana, o ile opinie takie zostają przedstawione. Jeżeli dokonanie niezwłocznej naprawy uważa się za niezbędne, dokonuje się jej, a kapitan i właściwe władze mają obowiązek upewnić się o jej prawidłowym wykonaniu przed opuszczeniem portu przez statek.

3. Do celów podjęcia decyzji określonej w ust. 2 władze inspekcji państwa portu odnośnie do przeprowadzenia inspekcji zaistniałych uszkodzeń mogą zdać się na uznaną organizację oraz zasięgać jej rad odnośnie do konieczności dokonania naprawy lub możliwości jej odroczenia.

4. Niniejszy artykuł stosuje się nie naruszając przepisów dyrektywy 95/21/WE.

Artykuł 11

Weryfikacja i składanie sprawozdań

1. Państwa Członkowskie regularnie weryfikują zgodność terminali z wymaganiami art. 5 ust. 1, art. 7 ust. 2 i art. 8. Procedura weryfikacji obejmuje przeprowadzanie niezapowiedzianych inspekcji podczas czynności załadunku lub rozładunku.

Ponadto Państwa Członkowskie weryfikują zgodność terminali z wymaganiami art. 5 ust. 4, na koniec ustalonego dla nich terminu, a dla nowo otwartych terminali — na koniec terminu ustalonego w art. 6.

2. Państwa Członkowskie przedstawiają Komisji co trzy lata sprawozdanie z wynikami takich weryfikacji. Sprawozdanie to ponadto ocenia skuteczność zharmonizowanych procedur współpracy i łączności między masowcami a terminalami, zgodnie z ustaleniami niniejszej dyrektywy. Sprawozdanie składane jest najpóźniej do dnia 30 kwietnia w roku następującym po terminie trzech lata kalendarzowych, których sprawozdanie dotyczy.

Artykuł 12

Ocena

Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie oceniające działanie systemu, sporządzone zgodnie z ustaleniami niniejszej dyrektywy, na podstawie sprawozdań Państw Członkowskich wymienionych w art. 11 ust. 2. Sprawozdanie to zawiera ponadto ocenę konieczności dalszej kontynuacji składania sprawozdań przez Państwa Członkowskie określoną w art. 11 ust. 2.

▼B*Artykuł 13***Notyfikacja do MOM**

Prezydencja Rady, działając jednocześnie w imieniu Państw Członkowskich i Komisji, informuje MOM o przyjęciu niniejszej dyrektywy, przy czym konieczne jest odniesienie do ust. 1.7 Załącznika do rezolucji MOM A.797(19).

▼M2*Artykuł 14***Procedura komitetu**

1. Komisja jest wspierana przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS), powołany na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

▼B*Artykuł 15***Procedura wnoszenia poprawek****▼M2**

1. Definicje w art. 3 pkt 1–6 i 15–18, odniesienia do konwencji międzynarodowych i kodeksów oraz do rezolucji i okólników MOM, odniesienia do norm ISO oraz odniesienia do aktów wspólnotowych i ich załączników mogą być zmieniane w celu dostosowania ich do międzynarodowych i wspólnotowych aktów, przyjętych, zmienionych lub wprowadzonych w życie po przyjęciu niniejszej dyrektywy, o ile nie prowadzi to do rozszerzenia zakresu stosowania niniejszej dyrektywy. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 14 ust. 2.

2. Komisja może wprowadzać zmiany w art. 8 i załącznikach w celu zastosowania procedur określonych w niniejszej dyrektywie oraz może zmieniać lub uchylać zobowiązania w zakresie składania sprawozdań, o których mowa w art. 11 ust. 2 i w art. 12, o ile takie postanowienia nie prowadzą to do rozszerzenia zakresu stosowania niniejszej dyrektywy. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 14 ust. 2.

▼M1

3. Zmiany w międzynarodowych instrumentach, określonych w art. 3 mogą zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy na podstawie art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

▼B*Artykuł 16***Kary**

Państwa Członkowskie ustanawiają zasady stosowania kar obowiązujących wobec naruszeń krajowych przepisów przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich stosowania. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

⁽¹⁾ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1.

▼B

Artykuł 17

Wejście w życie i stosowanie

1. Państwa Członkowskie przyjmą i opublikują przed dniem 5 sierpnia 2003 r. przepisy niezbędne do wprowadzenia w życie niniejszej dyrektywy. Państwa Członkowskie niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Państwa Członkowskie zastosują wspomniane przepisy od dnia 1 marca 2004 r.

Wspomniane przepisy zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekażą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 18

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie 20. dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 19

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

*ZAŁĄCZNIK I***WYMOGI ZWIĄZANE Z OPERACYJNĄ ZGODNOŚCIĄ MASOWCÓW
PODCZAS ZAŁADUNKU I ROZŁADUNKU STAŁYCH ŁADUNKÓW
MASOWYCH***(jak określono w art. 4)*

Masowce zawijające do terminali Państw Członkowskich w celu wykonania czynności załadunku lub rozładunku stałych ładunków masowych zobowiązane są spełniać poniższe wymogi.

1. Muszą być wyposażone w ładownię towarową i luki dostatecznych rozmiarów oraz posiadać konstrukcję umożliwiającą prawidłowy załadunek, rozmieszczenie, uporządkowanie i rozładunek stałego ładunku masowego.
2. Muszą być zaopatrzone w numery identyfikacyjne luków ładowni, takie jak wykazano w planie załadunku lub rozładunku. Umieszczenie, rozmiar i kolor tych numerów musi być łatwo widoczny i rozpoznawalny dla operatora urządzeń terminalu załadunkowego lub rozładunkowego.
3. Ich pomieszczenia ładunkowe, systemy kierowania lukami i urządzenia bezpieczeństwa muszą funkcjonować prawidłowo i być używane jedynie zgodnie z przeznaczeniem.
4. Lista wykazująca oświetlenie, o ile jest wyposażona, musi zostać sprawdzona przed załadunkiem lub rozładunkiem celem sprawdzenia gotowości do użycia.
5. Jeśli wymagane jest posiadanie na pokładzie zatwierdzonych urządzeń załadunkowych, urządzenia te muszą być normalizowane i gotowe do przeprowadzenia czynności załadunku lub rozładunku przy przewidzianych naprężeniach.
6. Napęd i mechanizmy pomocnicze muszą funkcjonować prawidłowo.
7. Wyposażenie pokładowe związane z czynnościami cumowania i postoju muszą być sprawne i utrzymane we właściwym porządku i stanie.

*ZAŁĄCZNIK II***WYMOGI ZWIĄZANE ZE ZGODNOŚCIĄ TERMINALI PODCZAS ZAŁADUNKU I ROZŁADUNKU STAŁYCH ŁADUNKÓW MASOWYCH***(jak określono w art. 5 ust. 1)*

1. Terminale przyjmują wyłącznie załadunek lub rozładunek stałych ładunków masowych w terminalu z masowców bezpiecznie zacumowanych wzdłuż urządzeń załadunku lub rozładunku, uwzględniając głębokość wody przy nabrzeżu, maksymalny rozmiar statku, urządzenia cumownicze, odbojnice, bezpieczny dostęp i przewidywane przeszkody podczas czynności załadunku lub rozładunku.
2. Urządzenia załadunkowe i rozładunkowe terminalu muszą być opatrzone właściwymi świadectwami i utrzymywane we właściwym porządku, zgodnie z odnośnymi przepisami i normami. Są one obsługiwane wyłącznie przez należycie wykwalifikowany personel posiadający odpowiednie uprawnienia.
3. Personel terminalu jest w pełni przeszkolony, proporcjonalnie do pełnionych obowiązków, w zakresie czynności bezpiecznego załadunku i rozładunku masowców. Szkolenie pracowników jest zaplanowane tak, by zapewnić ich znajomość ogólnych typów zagrożeń występujących podczas czynności załadunku i rozładunku stałych ładunków masowych oraz niekorzystnych skutków czynności niewłaściwego załadunku i rozładunku dla bezpieczeństwa statku.
4. Personel terminalu zatrudniony przy czynnościach załadunku i rozładunku dysponuje i używa środków ochrony osobistej, musi również w celu uniknięcia wypadków przy pracy związanych z przemęczeniem być należycie wypoczęty.



ZAŁĄCZNIK III

INFORMACJE DOSTARCZANE PRZEZ KAPITANA DO TERMINALU

(jak określono w art. 7 ust. 1 lit. b))

1. Szacowany czas przybycia statku do portu; informację tę należy podać możliwie najwcześniej. Ta informacja jest odpowiednio uaktualniana.
2. W chwili przybycia:
 - a) nazwa, znak wywoławczy, numer identyfikacyjny MOM, bandera, port macierzysty;
 - b) plan załadunku lub rozładunku określający ilość ładunku, odpowiednio rozmieszczenie w ładowniach, kolejność załadunku lub rozładunku i ilość operacji wsypywania lub wysypywania ładunku sypkiego na każdym etapie rozładunku;
 - c) przybycie i proponowane wyjściowe zanurzenie;
 - d) czas wymagany dla balastowania lub rozbalastowania;
 - e) całkowitą długość i szerokość statku, długość obszaru ładunkowego od przedniej zrębnicy — najbardziej wysuniętej ładowni do tylnej zrębnicy — najbardziej cofniętej ładowni, do którego ładunek ma być załadowany lub z którego ładunek ma być rozładowywany;
 - f) odległość od wodnicy do pierwszej ładowni przeznaczonej do załadunku lub rozładunku i odległość od burty statku do luku ładowni;
 - g) umiejscowienie okrętowego trapu mieszkalnego;
 - h) zanurzenie;
 - i) szczegóły i wydajność okrętowego mechanizmu obsługi ładowni, jeśli istnieje;
 - j) ilość i typ lin cumowniczych;
 - k) wymagania szczegółowe, takie jak przegłębienie lub ciągłe pomiary zawartości wody w ładunku;
 - l) szczegóły wszystkich niezbędnych napraw mogących przedłużyć postój przy nabrzeżu, rozpoczęcie załadunku lub rozładunku albo opóźnić wyjście statku po zakończeniu załadunku lub rozładunku;
 - m) wszelkie inne informacje związane ze statkiem wymagane przez terminal.



ZAŁĄCZNIK IV

OBOWIĄZKI KAPITANA PRZED CZYNNOŚCIAMI ZAŁADUNKU LUB ROZŁADUNKU I PODCZAS NICH

(jak określono w art. 7 ust. 1 lit. d))

Przed czynnościami załadunku lub rozładunku i podczas nich kapitan ma obowiązek zapewnić, że:

1. załadunek lub rozładunek ładunku oraz zrzucanie lub nabieranie wody balastowej prowadzone są pod kontrolą oficera pełniącego obowiązki;
2. rozmieszczenie ładunku i wody balastowej jest monitorowane podczas całego procesu załadunku lub rozładunku w celu zapewnienia, że konstrukcja statku nie jest uszkodzona;
3. statek pozostanie w pozycji pionowej lub, jeżeli z powodów eksploatacyjnych przechył jest wymagany, to będzie on tak mały, jak to możliwe;
4. statek pozostanie bezpiecznie zacumowany, biorąc pod uwagę lokalne warunki pogodowe i prognozy;
5. dostateczna liczba oficerów i załogi pozostanie na pokładzie do obsługi i regulacji lin cumowniczych oraz dla podjęcia odpowiednich działań w innych normalnych lub wyjątkowych sytuacjach, biorąc pod uwagę konieczność zapewniania załodze wystarczających okresów wypoczynku w celu uniknięcia przemęczenia;
6. przedstawiciel terminalu został zawiadomiony o wymogach w zakresie przeglębienia ładunku, zgodnie z procedurami Kodeksu MOM w sprawie bezpiecznych praktyk dla stałych ładunków masowych;
7. przedstawiciel terminalu został zawiadomiony o wymogach w zakresie dopasowania między rozbalastowaniem lub balastowaniem a szybkością załadunku lub rozładunku ładunku statku i o wszelkich odchyleniach od planu rozbalastowania lub balastowania oraz o wszelkich innych kwestiach mogących wpływać na czynności załadunku lub rozładunku;
8. woda balastowa jest zrzucana z szybkością dostosowaną do uzgodnionego planu załadunku i nie doprowadza do zalewania nabrzeża lub sąsiedniego statku. W przypadku gdy na statku nie praktykuje się całkowitego zrzucania wody balastowej przed etapem przeglębienia w trakcie załadunku, kapitan uzgadnia z przedstawicielem terminalu czas, na jaki załadunek może zostać wstrzymania i czas trwania takiego wstrzymania;
9. zawarto porozumienie z przedstawicielem terminalu odnośnie do działań podejmowanych na wypadek deszczu lub innych zmian pogodowych, w przypadku kiedy przy takiej zmianie właściwości ładunku mogą powodować zagrożenie;
10. w okresie kiedy statek jest przycumowany do nabrzeża, na jego pokładzie nie prowadzi się żadnych pilnych prac z wyłączeniem tych, na które uzyskano zezwolenie przedstawiciela terminalu i zgodnych ze wszystkimi wymogami właściwej władzy;
11. prowadzony jest rygorystyczny nadzór nad czynnościami załadunku lub rozładunku oraz podczas końcowych etapów załadunku lub rozładunku statku;
12. przedstawiciel terminalu jest niezwłocznie powiadamiany w przypadku, kiedy proces załadunku lub rozładunku spowodował lub może spowodować uszkodzenia lub sytuację zagrożenia;
13. przedstawiciel terminalu zostaje powiadamiony, gdy ma się rozpocząć ostateczne przeglębienie statku celem umożliwienia zatrzymania systemu transportującego;
14. rozładunek lewej burty ściśle dorównuje rozładunkowi na prawej burcie w tej samej ładowni celem uniknięcia skręcania konstrukcji statku;
15. w trakcie balastowania jednej lub większej liczby ładowni, wzięto pod uwagę możliwość wypuszczenia łatwo palnych oparów z ładowni i podjęto środki ostrożności przed wszelkimi pilnymi pracami dopuszczonymi w sąsiedniej lub powyższej ładowni.



ZAŁĄCZNIK V

INFORMACJE DOSTARCZANE PRZEZ TERMINAL KAPITANOWI

(jak określono w art. 7 ust. 2 lit. a))

1. Nazwa nabrzeża, przy którym ma być prowadzony załadunek lub rozładunek oraz szacowany czas postoju i zakończenia załadunku lub rozładunku.⁽¹⁾
2. Charakterystyka urządzeń załadunkowych lub rozładunkowych, włącznie z nominalną dla danego terminalu prędkością załadunku lub rozładunku i ilością używanych łopat załadunkowych lub rozładunkowych, jak również szacowany czas wymagany do zakończenia każdej fazy wysypywania lub — w przypadku rozładunku — szacowany czas wymagany na każdym etapie wyładowywania.
3. Właściwości nabrzeża lub mola, o których kapitan powinien zostać ostrzeżony, włącznie ze stanowiskami stałych i ruchomych przeszkód, odbojnic, pachółków cumowniczych i urządzeń cumowniczych.
4. Minimalna głębokość wody wzdłuż nabrzeża oraz w kanałach wejściowych i wyjściowych⁽¹⁾.
5. Gęstość wody przy nabrzeżu.
6. Maksymalny dystans między torem wodnym a górą pokrywą luku ładowni lub zrębnicą, w zależności od tego, która z nich jest odpowiednia dla operacji załadunku lub rozładunku, jak również maksymalne zanurzenie statku.
7. Uzgodnienia dotyczące zejść schodowych wejściowych i dostępu.
8. Strona statku pozostająca wzdłuż nabrzeża.
9. Maksymalna dozwolona prędkość podejścia do mola, dostępność holowników, ich typ i uciąg na palu.
10. Kolejność załadunku poszczególnych części ładunku i wszelkie inne ograniczenia w przypadku, jeżeli nie ma możliwości dokonania załadunku w dowolnej kolejności.
11. Wszelkie cechy ładunku przeznaczonego do załadunku mogące powodować niebezpieczeństwo w przypadku ich umieszczenia w styczności z innym ładunkiem lub pozostałościami na pokładzie.
12. Wcześniejsze informacje na temat proponowanych czynności załadunku lub rozładunku oraz zmiany w istniejących planach załadunku lub rozładunku.
13. Czy urządzenia załadunkowe lub rozładunkowe terminalu są stałe lub czy mają jakiegokolwiek ograniczenia poruszania się.
14. Wymagane liny cumownicze.
15. Ostrzeżenia o nietypowych urządzeniach cumowniczych.
16. Wszelkie ograniczenia w balastowaniu i rozbalastowaniu.
17. Maksymalne zanurzenie dopuszczane przez właściwą władzę.
18. Wszelkie inne szczegóły mające związek z terminalem wymagane przez kapitana.

⁽¹⁾ Informacja w sprawie szacunkowego czasu postoju i wyjścia z portu i w sprawie minimalnej głębokości wody przy nabrzeżu musi być stale uaktualniana i przekazywana kapitanowi za potwierdzeniem odbioru kolejnych informacji ETA. Informacja w sprawie minimalnej głębokości wody na wejściu i wyjściu z kanału musi być dostarczana odpowiednio przez terminal lub właściwą władzę.



ZAŁĄCZNIK VI

OBOWIĄZKI PRZEDSTAWICIELA TERMINALU CZYNNOŚCIAMI ZAŁADUNKU LUB ROZŁADUNKU PRZED I PODCZAS NICH

(jak określono w art. 7 ust. 2 lit. d))

Przed rozpoczęciem i podczas czynności załadunku lub rozładunku przedstawiciel terminalu ma obowiązek:

1. dostarczyć kapitanowi nazwy i procedury celem umożliwienia kontaktów z personelem terminalu lub agentem armatora ładunku ponoszącym odpowiedzialność za operacje załadunku lub rozładunku i z którym kapitan będzie się kontaktował;
2. podejmować wszelkie środki ostrożności celem uniknięcia spowodowania uszkodzeń statku przez urządzenia załadunkowe lub rozładunkowe i zawiadomić kapitana w przypadku wystąpienia takich uszkodzeń;
3. zapewniać utrzymanie statku w pozycji pionowej lub, jeżeli z powodów eksploatacyjnych przechył jest wymagany, to musi on być tak mały, jak to możliwe;
4. zapewniać rozładunek lewej burty ściśle dorównujący rozładunkowi na prawej burcie w tej samej ładowni celem uniknięcia skręcania konstrukcji statku;
5. w przypadku wysoko zagęszczonego ładunku lub kiedy poszczególne czerpaki ładunkowe są duże, uprzedzać kapitana o możliwości wystąpienia silnych, lokalnych oddziaływań ładunku na konstrukcję statku do chwili, kiedy szczytowy zbiornik zostanie całkowicie zapełniony ładunkiem, szczególnie w przypadku dopuszczenia wysokich, swobodnych spadków, umożliwiając zapewnienie szczególnej ostrożności w momencie rozpoczęciu operacji załadunku każdej ładowni towarowej;
6. zapewniać porozumienie między kapitanem a przedstawicielem terminalu na wszystkich etapach i w odniesieniu do wszystkich czynności załadunku lub rozładunku oraz zapewnić, by kapitan był powiadamiany o wszelkich uzgodnionych zmianach szybkości załadunku i na zakończenie każdej fazy wysypywania o załadowanej wadze;
7. przechowywać zapis masy i rozmieszczenia załadowanego lub rozładowanego ładunku oraz gwarantować brak odchyleń mas w ładowniach od uzgodnionego planu załadunku lub rozładunku;
8. zapewniać przegłębienie ładunku w trakcie załadunku lub rozładunku, uwzględniając wymogi kapitana.
9. zapewniać odpowiednią ilość ładunku wymaganą do osiągnięcia wyjściowego przegłębienia, umożliwiającą na zakończenie załadunku opróżnienie całego terminalu z ładunku i zatrzymania systemu transportującego. W tym celu przedstawiciel terminalu zawiadamia kapitana o nominalnym tonażu zawartym na systemie transportującym terminalu i o wszelkich wymaganiach dotyczących czyszczenia systemu transportowego po zakończeniu załadunku;
10. w przypadku rozładunku przekazywać kapitanowi maksymalnie rozbudowane ostrzeżenia o zamiarach zwiększenia lub zredukowania ilości użytych przenośników rozładunkowych i zawiadamiać kapitana o zakończeniu rozładunku w każdej ładowni;
11. dopilnować, aby w okresie, gdy statek jest przycumowany do nabrzeża, na jego pokładzie ani w sąsiedztwie nie były prowadzone żadne pilne prace, z wyłączeniem tych, na które uzyskano zezwolenie przedstawiciela terminalu i zgodnych z wszelkimi wymogami właściwej władzy.