

**Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van voorschriften en geharmoniseerde procedures voor veilig laden en lossen van bulkcarriers**

(2000/C 311 E/17)

(Voor de EER relevante tekst)

COM(2000) 179 def. — 2000/0121(COD)

(Door de Commissie ingediend op 22 mei 2000)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Wegens het grote aantal scheepvaartongelukken waarbij bulkcarriers betrokken zijn en mensenlevens verloren gaan, dienen in het kader van het gemeenschappelijk verkeersbeleid verdere maatregelen te worden getroffen.
- (2) Uit onderzoek naar de oorzaken van ongelukken met bulkcarriers blijkt dat laden en lossen van vaste bulkclading, indien dit niet op de juiste wijze geschiedt, tot het teloor gaan van bulkcarriers kan bijdragen doordat de constructie van het schip overbelast werd of doordat delen van de constructie van de laadruimen mechanisch werden beschadigd. De veiligheid van bulkcarriers kan worden verbeterd door maatregelen te treffen die erop gericht zijn het risico van beschadigingen en verzwakkingen van de constructie als gevolg van verkeerde laad- en losverrichtingen te voorkomen.
- (3) Op internationaal niveau heeft de Internationale Maritieme Organisatie, hierna „de IMO” genoemd, wat de veiligheid van bulkcarriers betreft, in een aantal resoluties van haar Algemene Vergadering aanbevelingen gedaan die betrekking hebben op de afhandeling van schepen in de havens in het algemeen en op laad- en losverrichtingen in het bijzonder.
- (4) De IMO heeft in Resolutie A.862(20) van haar Algemene Vergadering een Gedragscode voor veilig laden en lossen van bulkcarriers aangenomen, hierna „de BLU-code” genoemd, en bij de aangesloten regeringen erop aangedrongen om aan deze gedragscode zo spoedig mogelijk uitvoering te geven en om de IMO van alle gevallen waarin de BLU-code niet wordt nageleefd, in kennis te stellen. Voorts heeft de IMO in deze resolutie bij de aangesloten regeringen op wier grondgebied terminals voor laden en lossen van vaste bulkclading zijn gevestigd, erop aange-

drongen wetgeving in te voeren die ertoe strekt een aantal essentiële beginselen te doen naleven die voor de toepassing van de BLU-code nodig zijn.

- (5) Gezien het mondiale karakter van de vaste-bulkvaart, hebben de effecten van laad- en losverrichtingen op de veiligheid van bulkcarriers grensoverschrijdende implicaties. Maatregelen om te voorkomen dat bulkcarriers als gevolg van verkeerde laad- en lospraktijken vergaan, kunnen het best op communautair niveau worden genomen, aangezien de afzonderlijke lidstaten geen adequate en doeltreffende maatregelen kunnen treffen.
- (6) Actie op communautair niveau is de doeltreffendste wijze om geharmoniseerde voorschriften en procedures vast te stellen ten einde aan de IMO-aanbevelingen die in Resolutie A.862(20) van de Algemene Vergadering zijn gedaan en aan de BLU-code uitvoering te geven.
- (7) Gezien het in artikel 5 van het Verdrag vervatte subsidiariteitsbeginsel is een richtlijn het aangewezen rechtsinstrument, aangezien deze een kader biedt voor uniforme en verplichte toepassing door de lidstaten van de voorschriften en procedures voor het veilig laden en lossen van bulkcarriers, terwijl elke lidstaat het recht heeft om uit te maken welke uitvoeringsinstrumenten het beste bij zijn nationale systeem passen. De onderhavige richtlijn gaat overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel niet verder dan hetgeen voor de verwezenlijking van die doelstelling nodig is.
- (8) De veiligheid van bulkcarriers en van de bemanningen ervan kan worden verbeterd door bij terminals voor vaste bulkclading de risico's van verkeerd laden en lossen te verminderen. Dit kan worden bereikt door de vaststelling van geharmoniseerde procedures voor samenwerking en communicatie tussen schepen en terminals en van voorschriften voor de geschiktheid van schepen en terminals.
- (9) Om de veiligheid van bulkcarriers te verbeteren en concurrentievervalsing te vermijden, dienen de geharmoniseerde procedures en geschiktheidscriteria voor alle bulkcarriers, ongeacht de vlag waaronder zij varen, te gelden, alsmede voor alle terminals in de Gemeenschap die voor laden of lossen van vaste bulkclading door bulkcarriers worden aangelopen.
- (10) Bulkcarriers die voor laden of lossen van vaste bulkclading terminals aandoen dienen daarvoor geschikt te zijn. De terminals dienen zich ervan te vergewissen dat bulkcarriers die deze terminals aandoen, aan de relevante, in de BLU-code vervatte geschiktheidscriteria voldoen.

- (11) Op hun beurt dienen terminals geschikt te zijn om bulkcarriers die deze terminals aandoen, te ontvangen en om die schepen te laden of te lossen. Daarom dienen zij wat afmeerfaciliteiten en uitrusting voor de behandeling en voor het wegen van lading alsmede wat de opleiding en werkpatronen van het terminalpersoneel betreft, aan de geschiktheidscriteria BLU-code te voldoen.
- (12) Voor een betere samenwerking en communicatie met de kapitein van het schip met betrekking tot met laden en lossen van vaste bulkclading verband houdende zaken dienen de terminals een terminalvertegenwoordiger aan te stellen en de kapiteins handleidingen met informatie over de terminal- en havenvoorschriften ter beschikking te stellen, een enander overeenkomstig de bepalingen van de BLU-code.
- (13) Het ontwikkelen, toepassen en onderhouden van een kwaliteitssystem door de terminals zou moeten waarborgen dat de procedures voor samenwerking en communicatie en de eigenlijke laad- en losverrichtingen door de terminal aan de hand van een geharmoniseerd kader dat internationaal erkend is en aan een audit kan worden onderworpen, worden gepland en uitgevoerd. Met het oog op deze internationale erkenning dient het kwaliteitssystem te worden gebaseerd op door de Internationale Organisatie voor Normalisatie (ISO) vastgestelde normen van de ISO 9000-reeks.
- (14) Om ervoor te zorgen dat de laad- en losverrichtingen zorgvuldig worden voorbereid, overeengekomen en uitgevoerd teneinde te vermijden dat zij de structurele veiligheid van de scheepsconstructie in gevaar kunnen brengen, dienen de verantwoordelijkheden van de kapitein en die van de terminalvertegenwoordiger in overeenstemming met de desbetreffende bepalingen van, respectievelijk, het SOLAS-Verdrag, Resolutie A.862(20) van de Algemene Vergadering van de IMO en de BLU-code te worden vastgesteld. Om dezelfde reden dienen ook op de bepalingen van deze internationale instrumenten gebaseerde procedures voor het voorbereiden, overeengekomen en uitvoeren van laad- en losverrichtingen te worden vastgesteld.
- (15) Omdat het in het algemeen belang van de Gemeenschap is niet aan de normen beantwoordende schepen uit havens van de Gemeenschap te weren, dient tot de verantwoordelijkheid van de terminalvertegenwoordiger tevens de verplichting te behoren om de havenstaatcontrole instanties van elke beweerde tekortkoming aan boord van een bulkcarrier waardoor de veiligheid van de laad- of losverrichtingen in gevaar kan worden gebracht, in kennis te stellen.
- (16) Het is nodig dat de bevoegde autoriteiten van de lidstaten het recht hebben om laad- of losverrichtingen te verhinderen of stop te zetten wanneer wordt gemeld dat de veiligheid van het schip of van de bemanning ervan door deze activiteiten in gevaar wordt gebracht. Ook dienen deze autoriteiten met het oog op de veiligheid op te treden ingeval de kapitein en de terminalvertegenwoordiger over de toepassing van deze procedures van mening verschillen.
- (17) Het is noodzakelijk procedures vast te stellen om ervoor te zorgen dat schade die tijdens laad- of losverrichtingen aan schepen wordt toegebracht, wordt gemeld en zo nodig wordt hersteld. Wanneer deze schade voor de veiligheid of de zeewaardigheid van het schip nadelige gevolgen zou kunnen hebben, dienen de havenstaatcontrole instanties in overleg met de administratie van de vlaggenstaat over de noodzaak en de urgentie van herstellingen een besluit te nemen. Gezien de technische deskundigheid die zo'n besluit vergt, dienen deze instanties een beroep te kunnen doen op een erkende organisatie om de schade te inspecteren en om hen over de noodzaak van herstellingen te adviseren.
- (18) De naleving van deze richtlijn dient te worden verbeterd door in de lidstaten een toezichtstelsel in te stellen, dat mede onaangekondigde inspecties tijdens laad- en losverrichtingen omvat. Verslaggeving over de resultaten van deze verificaties zal waardevolle informatie over de doeltreffendheid van de in deze richtlijn vervatte voorschriften en geharmoniseerde procedures opleveren.
- (19) De IMO heeft in Resolutie A.797(19) van haar Algemene Vergadering inzake de veiligheid van vaste bulkclading vervoerende schepen de havenstaatautoriteiten verzocht te bevestigen dat de laad- en losterminalen voor bulkclading aan de IMO-codes en -aanbevelingen inzake samenwerking tussen schepen en de wal voldoen. Kennisgeving van de vaststelling van deze richtlijn aan de IMO betekent een passend antwoord op dit verzoek en daarmee zal aan de internationale zeevaartsector een duidelijk signaal worden gegeven dat de Gemeenschap bereid is de op internationaal niveau ondernomen inspanningen ter vergroting van de veiligheid bij laden en lossen van bulkcarriers te steunen.
- (20) Aangezien de voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn vereiste maatregelen maatregelen van algemene strekking in de zin van artikel 2 van Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden<sup>(1)</sup> zijn, dienen deze volgens de regelgevingsprocedure van artikel 5 van dat besluit te worden vastgesteld.
- (21) Het dient mogelijk te worden gemaakt om zekere bepalingen van deze richtlijn overeenkomstig die procedure te wijzigen met het oog op de aanpassing ervan aan internationale en communautaire instrumenten die na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn zijn aangenomen, zijn gewijzigd of in werking zijn getreden, en met het oog op de toepassing van de in deze richtlijn vastgestelde procedures, zonder de werkingssfeer van de richtlijn te verruimen.
- (22) De bepalingen van de Richtlijn 89/391/CEE van de Raad van 12 juni 1989 betreffende de tenuitvoerlegging van maatregelen ter bevordering van de verbetering van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers op het werk<sup>(2)</sup> en de relevante bijzondere richtlijnen ervan zijn op het werk in verband met laden en lossen van bulk-schepen integraal van toepassing,

<sup>(1)</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

<sup>(2)</sup> PB L 183 van 29.6.1989, blz. 1.

HEBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

### Artikel 1

#### Doel

Het doel van de richtlijn is de veiligheid van bulkcarriers die voor laden of lossen van vaste bulkclading terminals in de Gemeenschap aandoen, te vergroten door de risico's van buitensporige belasting en beschadiging van de constructie van het schip tijdens het laden of lossen te beperken door vaststelling van:

1. geschiktheidseisen voor deze schepen en terminals, en
2. geharmoniseerde procedures voor samenwerking en communicatie tussen deze schepen en terminals.

### Artikel 2

#### Werkingsfeer

Deze richtlijn is van toepassing op:

1. alle bulkcarriers, ongeacht de vlag waaronder zij varen, die een terminal voor het laden of lossen van vaste bulkclading aandoen, en
2. alle terminals op het grondgebied van de lidstaten.

### Artikel 3

#### Definities

Voor de doeleinden van deze richtlijn wordt verstaan onder:

1. „internationale verdragen”: de van kracht zijnde verdragen als omschreven in artikel 2, punt 1), van Richtlijn 95/21/EG van de Raad <sup>(1)</sup>;
2. „SOLAS-Verdrag van 1974”: het van kracht zijnde Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee alsmede de protocollen daarbij en de wijzigingen daarop;
3. „BLU-code”: de Gedragscode voor veilig laden en lossen van bulkcarriers vervat in de bijlage bij Resolutie A.862(20) van 27 november 1997 van de Algemene Vergadering van de IMO, zoals gewijzigd;

4. „bulkcarrier”: een zeeschip zoals omschreven in Voorschrift IX/1.6 van het SOLAS-Verdrag van 1974 en geïnterpreteerd in Resolutie 6 van de SOLAS-Conferentie van 1997, namelijk:

- een zeeschip geconstrueerd met enkel dek, top-zijttanks en hopperzijttanks in de laadruimen, dat voornamelijk voor het vervoer van vaste lading in bulk bestemd is of
- een ertsschip, dit wil zeggen een zeeschip met enkel dek, met twee langsschotten en een dubbele bodem in het gehele ladinggedeelte, dat bestemd is om uitsluitend in de middenruimen ertsladingen te vervoeren of
- een „combination carrier” (een zeeschip voor het vervoer van afwisselend olie en bulkcladingen) zoals omschreven in Voorschrift II-2/3.27 van het SOLAS-Verdrag van 1974;

5. „vaste bulkclading”: vaste stortlading zoals omschreven in Voorschrift XII/1.4 van het SOLAS-Verdrag van 1974, met uitzondering van graan;

6. „graan”: graan zoals omschreven in Voorschrift VI/8.2 van het SOLAS-Verdrag van 1974;

7. „terminal”: iedere vaste, drijvende of mobiele voorziening die voor laden of lossen van vaste bulkclading in of uit bulkcarriers is uitgerust en die daarvoor wordt gebruikt;

8. „terminalexploitant”: de eigenaar van een terminal of een andere organisatie of persoon die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van de terminal van de eigenaar heeft overgenomen;

9. „terminalvertegenwoordiger”: een door de terminalexploitant aangestelde persoon die de algemene verantwoordelijkheid en bevoegdheid heeft voor de controle op het door de terminal uitgevoerde laad- of losverrichtingen voor een bepaalde bulkcarrier;

10. „kapitein”: degene die het gezag voert over een bulkcarrier of een scheepsofficier die door de gezagsvoerder voor laad- of losverrichtingen is aangewezen;

11. „erkende organisatie”: een organisatie die overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 94/57/EG van de Raad <sup>(2)</sup> is erkend;

12. „administratie van de vlaggenstaat”: de bevoegde autoriteiten van de Staat waarvan de bulkcarrier gerechtigd is de vlag te voeren;

13. „havenstaatcontrole-instantie”: de voor de uitvoering van de controlebepalingen van Richtlijn 95/21/EG bevoegde instantie van een lidstaat;

14. „bevoegde autoriteit”: een nationale, regionale of lokale autoriteit die in de lidstaat die uit hoofde van de nationale wetgeving met de uitvoering en de handhaving van de voorschriften van deze richtlijn is belast;

<sup>(1)</sup> PB L 157 van 7.7.1995, blz. 1.

<sup>(2)</sup> PB L 319 van 12.12.1994, blz. 20.

15. „ladinggegevens”: de ingevolge Voorschrift VI/2 van het SOLAS-Verdrag van 1974 vereiste ladinggegevens;
16. „laad- of losplan”: een plan als bedoeld in Voorschrift VI/7.3 van het SOLAS-Verdrag van 1974, in het in Aanhangsel 2 van de BLU-code opgenomen formaat;
17. „veiligheidscontrolelijst schip/wal”: de controlelijst inzake veiligheid aan boord en aan de wal als bedoeld in sectie 4 van de BLU-code, in het in Aanhangsel 3 van de BLU-code opgenomen formaat;
18. „verklaring inzake de dichtheid van vaste bulkclading”: de overeenkomstig Voorschrift XII/10 van het SOLAS-Verdrag van 1974 te verstrekken informatie over de dichtheid van de lading.

#### Artikel 4

##### Geschiktheidseisen voor bulkcarriers

De lidstaten treffen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat terminalexploitanten de geschiktheid van bulkcarriers voor het laden of lossen van vaste bulkclading verifiëren door te controleren of aan de bepalingen van Bijlage I wordt voldaan.

#### Artikel 5

##### Geschiktheidseisen voor terminals

De lidstaten dragen ervoor zorg dat terminals:

1. aan de bepalingen van Bijlage II voldoen;
2. voor elke bulkcarrier die voor laden of lossen van vaste bulkclading de terminal aandoet, een terminalvertegenwoordiger hebben aangesteld;
3. handleidingen waarin de voorschriften van de terminal en de bevoegde autoriteiten en de informatie over de haven en de terminal als vermeld in Aanhangsel 1 van de BLU-code zijn opgenomen, hebben opgesteld en deze de kapiteins van bulkcarriers die voor laden of lossen van vaste bulkclading de terminal aandoen, ter beschikking stellen;
4. een overeenkomstig de ISO 9001:2000-normen gecertificeerd kwaliteitszorgsysteem hebben ontwikkeld en ingevoerd en dit onderhouden, welk systeem overeenkomstig de richtsnoeren van de ISO 10011:1991-norm wordt geaudit.

#### Artikel 6

##### Verantwoordelijkheden van de kapiteins en van de terminalvertegenwoordigers

De lidstaten treffen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de volgende beginselen inzake de verantwoordelijkheden

van de kapiteins en van de terminalvertegenwoordigers worden nagekomen en toegepast:

##### 1. Verantwoordelijkheden van de kapiteins:

- a) De kapitein is te allen tijde verantwoordelijk voor het veilig laden en lossen van de onder zijn gezag bulkcarrier staande.
- b) De kapitein verstrekt de terminal de in Bijlage III vermelde gegevens ruim voor het vermoedelijke aankomsttijdstip van het schip bij de terminal.
- c) Alvorens vaste bulkclading wordt geladen, zorgt de kapitein ervoor dat hij de ingevolge Voorschrift VI/7.2 van het SOLAS-Verdrag van 1974 vereiste ladinggegevens en, indien vereist, een verklaring inzake dichtheid van de vaste bulkclading heeft ontvangen. Deze gegevens worden vermeld op een ladingsformulier als beschreven in Aanhangsel 5 van de BLU-code.
- d) Alvorens met laden of lossen wordt begonnen en tijdens het laden of lossen kwijt de kapitein zich van de in Bijlage IV opgesomde verantwoordelijkheden.

##### 2. Verantwoordelijkheden van de terminalvertegenwoordiger:

- a) Nadat de terminalvertegenwoordiger de eerste aankondiging van het vermoedelijke aankomsttijdstip van het schip heeft ontvangen, verstrekt deze de kapitein de in Bijlage V vermelde gegevens.
- b) De terminalvertegenwoordiger vergewist zich ervan dat de kapitein in een zo vroeg mogelijk stadium van de gegevens die op het ladingverklaringsformulier zijn vermeld, in kennis is gesteld.
- c) De terminalvertegenwoordiger stelt de havenstaatcontrole-instantie onverwijld in kennis van de aan boord van een bulkcarrier blijvende tekortkomingen waardoor de veiligheid van het laden of lossen van vaste bulkclading in gevaar kan komen.
- d) Alvorens met laden of lossen wordt begonnen en tijdens het laden of lossen kwijt de terminalvertegenwoordiger zich van de in Bijlage VI opgesomde verantwoordelijkheden.

#### Artikel 7

##### Procedures voor de samenwerking tussen bulkcarriers en terminals

De lidstaten zorgen ervoor dat bij laden of lossen van bulkcarriers met vaste bulkclading de volgende procedures worden gevolgd:

1. Alvorens vaste bulkclading wordt geladen of gelost, bereiken de kapitein en de terminalvertegenwoordiger overeenstemming over het laad- of losplan overeenkomstig de bepalingen van Voorschrift VI/7.3 van het SOLAS-Verdrag van 1974. Het laad- of losplan wordt opgesteld in het formaat dat is voorgeschreven in Aanhangsel 2 van de BLU-code; de kapitein en de terminalvertegenwoordiger bevestigen hun overeenstemming over het plan door het te ondertekenen. Elke verandering in het plan wordt in de vorm van een gewijzigd plan door beide partijen uitgewerkt, goedgekeurd en overeengekomen. Het overeengekomen laad- of losplan en eventuele naderhand overeengekomen wijzigingen worden door het schip en door de terminal gedurende zes maanden bewaard en een kopie ervan wordt bij de bevoegde autoriteit gedeponeerd.
2. Alvorens met laden of lossen wordt begonnen, wordt de veiligheidscontrolelijst schip/wal door zowel de kapitein als de terminalvertegenwoordiger ingevuld en ondertekend overeenkomstig de richtsnoeren in Aanhangsel 4 van de BLU-code.
3. Tussen het schip en de terminal wordt een doeltreffende communicatie tot stand gebracht en voortdurend in stand gehouden, om op verzoeken om informatie over het verloop van het laden of lossen te kunnen reageren en om onverwijld ervoor zorg te dragen dat gevolg wordt gegeven aan een bevel van de kapitein of van de terminalvertegenwoordiger om de laad- of losverrichtingen stop te zetten.
4. De kapitein en de terminalvertegenwoordiger geven volgens het overeengekomen plan uitvoering aan de laad- of losverrichtingen. De terminalvertegenwoordiger is verantwoordelijk voor het laden of lossen van de vaste bulkclading overeenkomstig de in het plan aangegeven volgorde van de ruimten, voor de te laden of te lossen hoeveelheden en voor de snelheid waarmee wordt geladen of gelost. Hij wijkt niet zonder voorafgaand overleg met en schriftelijke instemming van de kapitein af van het overeengekomen laad- of losplan.
5. Wanneer het laden of lossen is geschied, bevestigen de kapitein en de terminalvertegenwoordiger schriftelijk dat het laden of lossen volgens het laad- of losplan, met inbegrip van eventuele overeengekomen afwijkingen, is verlopen. Wanneer een schip is gelost, bevat deze bevestiging tevens een verklaring waaruit blijkt dat de laadruimen zijn geleegd en gereinigd overeenkomstig de voorschriften van de kapitein alsmede de vermelding van eventuele door het schip opgelopen schade en van herstellingen zo die zijn geschied.

#### Artikel 8

##### Rol van de bevoegde autoriteiten

1. Onverminderd de rechten en plichten van de kapitein overeenkomstig Voorschrift VI/7.7 van het SOLAS-Verdrag

van 1974 dragen de lidstaten ervoor zorg dat hun bevoegde autoriteiten het recht hebben het laden of lossen van vaste bulkclading te verhinderen of stop te zetten wanneer wordt gemeld dat de veiligheid van het schip door de laad- of losverrichtingen in gevaar wordt gebracht.

2. Indien de kapitein en de terminalvertegenwoordiger over de toepassing van de procedures van artikel 7 van mening verschillen, treedt de bevoegde autoriteit op wanneer dit voor de veiligheid en/of voor het mariene milieu vereist is.

#### Artikel 9

##### Reparatie van tijdens laden of lossen ontstane schade

1. Wanneer de constructie of de uitrusting van het schip tijdens laden of lossen wordt beschadigd, wordt deze schade door de terminalvertegenwoordiger aan de kapitein gemeld en zo nodig gerepareerd.
2. Wanneer de schade voor de stevigheid van de constructie of voor de waterdichtheid van de romp, dan wel voor de essentiële technische installaties van het schip nadelige gevolgen kan hebben, worden de administratie van de vlaggenstaat, of een door haar erkende organisatie die namens haar optreedt, en de havenstaatcontrole instantie op de hoogte gebracht, zodat zij kunnen besluiten of de schade onverwijld moet worden gerepareerd of dat dit kan worden uitgesteld. Het besluit wordt genomen door de havenstaatcontrole instantie die rekening houdt met het advies van de administratie van de vlaggenstaat of met dat van de door deze laatste erkende organisatie die namens haar optreedt.
3. Om het in lid 2 bedoelde besluit te kunnen nemen, kan een havenstaatcontrole instantie beroep doen op een erkende organisatie om de schade te inspecteren en advies uit te brengen over de vraag of de schade moet worden gerepareerd of dat dit kan worden uitgesteld.

#### Artikel 10

##### Verificatie en verslaglegging

1. De lidstaten verifiëren regelmatig of de terminals aan de voorschriften van artikel 5, punt 1, artikel 6, punt 2, en artikel 7 voldoen. Daarbij voeren zij tijdens de laad- of losverrichtingen onaangekondigde inspecties uit.
2. De lidstaten brengen de Commissie om de twee jaar verslag uit over de resultaten van deze verificatie. Dit verslag bevat tevens een evaluatie van de doelmatigheid van de geharmoniseerde procedures voor samenwerking en communicatie tussen bulkcarriers en terminals waarin deze richtlijn voorziet. Het verslag wordt ingediend uiterlijk op 30 april van het jaar dat volgt op de twee jaren waarover verslag wordt uitgebracht.

*Artikel 11***Kennisgeving aan de IMO**

Het Europees Parlement, de Raad en de Commissie stellen de IMO van de vaststelling van deze richtlijn in kennis, waarbij wordt verwezen naar paragraaf 1.7 van de bijlage bij IMO-Resolutie A.797(19) van 23 november 1995 inzake de veiligheid van vaste bulkclading vervoerende schepen.

*Artikel 12***Comitéprocedure**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 12, lid 1, van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad<sup>(1)</sup> ingestelde comité.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is de regelgevingsprocedure van artikel 5 van Besluit 1999/468/EG, met inachtneming van artikel 7, lid 3, en artikel 8 van dat besluit, van toepassing.
3. De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn bedraagt drie maanden.

*Artikel 13***Wijzigingsprocedure**

1. De definities, de verwijzingen naar internationale verdragen en codes en naar IMO-resoluties en circulaires, de verwijzingen naar ISO-normen, de verwijzingen naar communautaire instrumenten, en de bijlagen kunnen volgens de procedure bedoeld in artikel 1, lid 2, worden gewijzigd om deze aan internationale en communautaire instrumenten die na de vaststelling van deze richtlijn zijn aangenomen, gewijzigd of in werking zijn getreden, aan te passen voor zover daarmee de werkingssfeer van deze richtlijn niet wordt verruimd.
2. Volgens de procedure bedoeld artikel 12, lid 2, kunnen bepalingen worden vastgesteld die in artikel 7 en in de bijlagen worden opgenomen met het oog op de tenuitvoerlegging van de in deze richtlijn vastgestelde procedures, voor zover deze bepalingen de werkingssfeer van deze richtlijn niet verruimen.

*Artikel 14***Sancties**

De lidstaten stellen het stelsel van straffen van toepassing op inbreuken op de ter uitvoering van deze richtlijn vastgestelde bepalingen van intern recht vast en treffen de nodige maatregelen om de toepassing van die straffen te waarborgen. De aldus vastgestelde straffen dienen doeltreffend, evenredig en afschrikkend te zijn. De lidstaten geven de Commissie uiterlijk op de in artikel 15, lid 1, eerste alinea, genoemde datum kennis van die bepalingen alsmede, zo spoedig mogelijk, van elke daarin nadien aangebrachte wijziging.

*Artikel 15***Tenuitvoerlegging en toepassing**

1. De lidstaten stellen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast om [binnen achttien maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn] aan deze richtlijn te voldoen en maken deze bepalingen bekend. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Zij passen deze bepalingen toe met ingang van 1 januari 2003.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

*Artikel 16***Inwerkingtreding**

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

*Artikel 17***Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

<sup>(1)</sup> PB L 247 van 5.10.1993, blz. 19.

*BIJLAGE I***VERIFICATIE VAN DE GESCHIKTHEID VAN BULKARRIERS VOOR LADEN EN LOSSEN VAN VASTE BULKCLADING**

(als bedoeld in artikel 4)

Gecontroleerd wordt of bulkcarriers die voor laden of lossen van vaste bulkclading terminals in de lidstaten aandoen, aan de volgende geschiktheidseisen voldoen:

1. Zij moeten voorzien zijn van laadruimen en luikopeningen van voldoende omvang, die zo zijn ontworpen dat vaste bulkclading op bevredigende wijze kan worden geladen, gestuwd, getrimd en gelost.
2. De luiken van de laadruimen moeten zijn voorzien van de in het laad- of losplan gebruikte identificatienummers. Deze nummers moeten voor het personeel dat de laad- of losapparatuur van de terminal bedient, door de plaats, afmetingen en kleur ervan duidelijk zichtbaar en herkenbaar zijn.
3. De luiken van de laadruimen, bedieningssystemen voor de luiken en veiligheidsinrichtingen moeten in goede werkende staat verkeren en mogen uitsluitend worden gebruikt voor het doel waarvoor zij bestemd zijn.
4. Wanneer ter indicatie van slagzij lichten zijn gemonteerd, moeten deze vóór het laden of lossen worden getest en moet zijn aangetoond dat zij in werkende staat verkeren.
5. Indien is vereist een goedgekeurde beladingscomputer aan boord te hebben, moet dit instrument gecertificeerd zijn en in werkende staat verkeren voor de uitvoering van spanningsberekeningen tijdens laden en lossen.
6. Indien het schip aan boord met eigen laad- en losapparatuur is uitgerust, moet die apparatuur gecertificeerd zijn en in goede staat van onderhoud verkeren en mag die apparatuur slechts onder de algemene supervisie van over de nodige kwalificaties beschikkende bemanningsleden van het schip worden gebruikt.
7. Alle voortstuwings- en hulpmachines moeten in goede werkende staat verkeren.
8. Dekuitrusting voor het afmeren aan de kade of op de ligplaats moet in goede werkende staat en in goede staat van onderhoud verkeren.

---

*BIJLAGE II***EISEN IN VERBAND MET DE GESCHIKTHEID VAN TERMINALS VOOR LADEN EN LOSSEN VAN VASTE BULKCLADING**

(als bedoeld in artikel 5, punt 1)

1. De terminalexploitanten moeten ervoor zorgen dat zij voor laden of lossen van vaste bulkclading aan hun terminal slechts bulkcarriers toelaten die bij de laad- of losinstallatie veilig kunnen afmeren, rekening houdend met de waterdiepte op de afmeerplaats, de maximumgrootte van het schip, afmeervoorzieningen, fenders, veilige toegangsmogelijkheden en mogelijke belemmeringen voor het laden of lossen.
2. De laad- en losapparatuur van de terminal moet naar behoren gecertificeerd zijn en in goede staat van onderhoud verkeren, overeenkomstig de toepasselijke voorschriften en normen, en mag slechts worden bediend door over de nodige kwalificaties beschikkend personeel dat, in voorkomend geval, is gecertificeerd.
3. Terminals moeten gebruik maken van apparatuur voor het wegen van de lading die in goede staat van onderhoud verkeert en regelmatig wordt beproefd en geijkt, zodat over het normale bereik van de beladingsgraad de nauwkeurigheid beter is dan 1 % van de nominale hoeveelheid.
4. Het terminalpersoneel moet in alle aspecten van het veilig laden en lossen van bulkcarriers in overeenstemming met hun verantwoordelijkheden worden opgeleid. De opleiding moet erop gericht zijn het personeel op de hoogte te brengen van de algemene risico's van het laden en lossen van vaste bulkclading en de schadelijke gevolgen voor de veiligheid van het schip die verkeerde laad- en losverrichtingen kunnen hebben.
5. De terminalexploitanten moeten ervoor zorgen dat het voor het laden- en lossen gebruikte personeel is voorzien van en gebruik maakt van persoonlijke beschermingsmiddelen en voldoende rust krijgt om ongelukken wegens vermoeidheid te vermijden.

## BIJLAGE III

**DOOR DE KAPITEIN AAN DE TERMINAL TE VERSTREKKEN INFORMATIE**

(zoals bedoeld in artikel 6, punt 1, onder b))

1. Het vermoedelijke aankomsttijdstip van het schip dat zo spoedig mogelijk dient te worden gemeld en, in voorkomend geval, dient te worden bijgesteld.
  2. Samen met de eerste aankondiging van het aankomsttijdstip:
    - a) naam, roepnaam, IMO-nummer, vlag, haven en registratie;
    - b) laad- of losplan, met vermelding van de hoeveelheid lading, de hoeveelheid die per luik wordt gestuwd, de volgorde van laden of lossen en de hoeveelheid die bij elke storting of losstap wordt verwerkt;
    - c) diepgang bij aankomst en geplande diepgang bij vertrek;
    - d) de voor ballasten of ontballasten vereiste tijd;
    - e) de lengte van het schip over alles, de grootste breedte van het schip en de lengte van het lading gedeelte van het voorste luikhoofd van het verst naar voren gelegen luik tot aan het achterste luikhoofd van het verst naar achteren gelegen luik waarin lading zal worden geladen of waaruit lading zal worden gelost;
    - f) afstand van de waterlijn tot het eerste luik waarlangs zal worden geladen of gelost en afstand van de zijkant van het schip tot aan de luikopening;
    - g) plaats van de valreep van het schip;
    - h) hoogte boven de waterlijn;
    - i) details over en capaciteit van de laad- en losapparatuur aan boord van het schip, indien aanwezig;
    - j) aantal en type meertrossen;
    - k) specifieke verzoeken, onder andere in verband met trimmen of continu meten van het vochtgehalte van de lading;
    - l) bijzonderheden over eventueel noodzakelijke reparaties die vertraging kunnen opleveren voor het afmeren, de aanvang van het laden of lossen of het vertrek van het schip na voltooiing van het laden of lossen;
    - m) alle andere door de terminal gevraagde informatie met betrekking tot het schip.
-



## BIJLAGE IV

**PLICHTEN VAN DE KAPITEIN VÓÓR EN TIJDENS LAAD- OF LOSVERRICHTINGEN**

(zoals bedoeld in artikel 6, punt 1, onder d))

Vóór en tijdens laad- of losverrichtingen dient de kapitein ervoor te zorgen dat:

1. op laden of lossen van lading en lozen of innemen van ballastwater toezicht wordt gehouden door de daarvoor verantwoordelijke scheepsofficier;
2. de verdeling van lading en ballastwater tijdens het gehele verloop van het laden of lossen wordt bewaakt om overbelasting van de scheepsconstructie te voorkomen;
3. het schip in verticale stand wordt gehouden of, indien het schip om operationele redenen moet overhellen, de helling zo klein mogelijk wordt gehouden;
4. het schip stevig afgemeerd blijft, rekening houdend met de plaatselijke weersomstandigheden en voorspellingen;
5. voldoende officieren en bemanningsleden aan boord worden gehouden om de bevestiging van de meertrossen aan te passen of voor elke normale of noodsituatie, rekening houdend met de vereiste rustperiodes voor de bemanning om vermoeidheid te voorkomen;
6. de terminalvertegenwoordiger op de hoogte is van de voorschriften voor het trimmen van de lading, die in overeenstemming moeten zijn met de procedures van de „IMO-Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes”;
7. de terminalvertegenwoordiger op de hoogte is van de voor zijn schip geldende eisen inzake de onderlinge afstemming tussen ontballasten of ballasten en het tempo van laden of lossen, alsook van elke afwijking van het ontballastings- of ballastingsplan of van enig ander aspect dat op het laden of lossen van de lading van invloed kan zijn;
8. het ballastwater wordt geloosd in een tempo dat in overeenstemming is met het overeengekomen laadplan en dat niet tot overstroming van de kade of van naastliggende schepen leidt. Wanneer het om praktische redenen niet mogelijk is het ballastwater van het schip vóór het trimmen tijdens het laden volledig te lozen, spreekt de kapitein met de terminalvertegenwoordiger de tijdstippen af waarop het laden kan worden onderbroken, alsook de duur van die onderbrekingen;
9. met de terminalvertegenwoordiger overeenstemming bestaat over de maatregelen die moeten worden genomen in geval van regen of een andere weersverandering, wanneer aan een dergelijke weersverandering door de aard van de lading risico's verbonden zijn;
10. zolang het schip op de ligplaats is afgemeerd, aan boord of in de nabijheid van het schip geen werkzaamheden bij hoge temperaturen worden uitgevoerd, tenzij met toestemming van de terminalvertegenwoordiger en overeenkomstig alle voorschriften van de bevoegde autoriteit;
11. gedurende de laatste stadia van het laden of lossen nauwlettend toezicht wordt gehouden op de laad- of losverrichtingen en op het schip;
12. de terminalvertegenwoordiger onverwijld wordt gewaarschuwd wanneer de laad- of losverrichtingen schade of een gevaarlijke situatie hebben veroorzaakt of dreigen te veroorzaken;
13. de terminalvertegenwoordiger op de hoogte wordt gesteld wanneer met het definitieve trimmen van het schip moet worden begonnen zodat de transporteur eerst kan worden leeggemaakt;
14. binnen eenzelfde ruim de stuurboordzijde parallel met de bakboordzijde wordt gelost om torsie van de scheepsconstructie te voorkomen;
15. bij het ballasten van één of meer ruimen rekening wordt gehouden met de mogelijkheid dat ontlambare dampen uit de ruimen vrijkomen, en de nodige voorzorgsmaatregelen worden getroffen alvorens toestemming wordt gegeven om aangrenzend aan of boven die ruimen werkzaamheden bij hoge temperatuur uit te voeren.

## BIJLAGE V

**DOOR DE TERMINAL AAN DE KAPITEIN TE VERSTREKKEN INFORMATIE**

(zoals bedoeld in artikel 6, punt 2, onder a))

1. Naam van de ligplaats waar het laden of lossen zal geschieden en het vermoedelijke tijdstip van afmeren en van de voltooiing van de laad- of losverrichtingen <sup>(1)</sup>.
2. Kenmerken van de laad- en losapparatuur, met inbegrip van het nominale laad- of lostempo van de terminal en het aantal laad- of lospunten dat moet worden gebruikt, alsook de tijd die voor elke storting of losstap naar schatting nodig is.
3. Kenmerken van de ligplaats of van de kade waarvan de kapitein kennis moet hebben, met inbegrip van de plaats van vaste en mobiele obstakels, fenders, meerpalen en afmeervoorzieningen.
4. Minimum-waterdiepte op de ligplaats en in de vaargeul naar en van de ligplaats <sup>(1)</sup>.
5. Waterdichtheid op de ligplaats.
6. Maximumafstand tussen de waterlijn en de bovenkant van de luiken of luikhoofden, afhankelijk van hetgeen voor het laden of lossen relevant is, en de maximumhoogte boven de waterlijn.
7. Regels betreffende loopplanken en toegang.
8. Kant van het schip die langs de kade moet liggen.
9. Maximumsnelheid waarmee de kade mag worden genaderd en beschikbaarheid van sleepboten, met vermelding van het type en de trekkracht daarvan.
10. Volgorde bij het laden van verschillende ladingedeelten en eventuele andere beperkingen wanneer het niet mogelijk is de lading in een voor het schip optimale volgorde of ruim te laden.
11. Eigenschappen van de te storten lading die risico's kunnen opleveren wanneer deze met andere lading of met residuen aan boord van het schip in contact komt.
12. Informatie vooraf over de geplande laad- of loshandelingen of over wijzigingen op bestaande laad- of losplannen.
13. Inlichtingen die aangeven of de laad- of losapparatuur van de terminal vast staat opgesteld, dan wel of de mobiliteit daarvan op enigerlei wijze beperkt is.
14. Vereiste meertrossen.
15. Kennisgeving van ongebruikelijke afmeervoorzieningen.
16. Eventuele beperkingen inzake ballasten of ontballasten.
17. Door de bevoegde autoriteit toegestane maximumdiepgang bij vertrek; alsook elke andere, door de kapitein gevraagde inlichting over de terminal.

---

<sup>(1)</sup> De informatie over de vermoedelijke afmeer- en vertrektijden en over de minimum-waterdiepte op de ligplaats wordt telkens bijgesteld en aan de kapitein doorgegeven na ontvangst van elke melding betreffende het vermoedelijke aankomsttijdstip. De informatie over minimumwaterdiepte in de benaderings- en vertrekvaargeulen wordt, in voorkomend geval, door de terminal of door het havengezag verstrekt.

## BIJLAGE VI

**PLICHTEN VAN DE TERMINALVERTEGENWOORDIGER VÓÓR EN TIJDENS LAAD- OF LOSVERRICHTINGEN**

(zoals bedoeld in artikel 6, punt 2, onder d))

Vóór de aanvang van en tijdens de laad- of losverrichtingen dient de terminalvertegenwoordiger:

1. de kapitein in kennis te stellen van de namen van de voor het laden of lossen verantwoordelijke personeelsleden van de terminal, alsook van de naam van de agent van de bevrachter, en hem mede te delen hoe hij met deze personen contact kan opnemen;
  2. alle voorzorgsmaatregelen te treffen om te voorkomen dat het schip door de laad- of losapparatuur wordt beschadigd en de kapitein in te lichten wanneer schade optreedt;
  3. bij lading met hoge dichtheid of wanneer met grote stortingen wordt gewerkt, de kapitein opmerkzaam erop te maken dat zolang de bovenkant van de ballasttanks niet volledig met lading is bedekt, de scheepsconstructie hevige plaatselijke schokken kan ondergaan, met name wanneer wordt toegestaan dat de lading van grote hoogte in het ruim valt, en dat bij de aanvang van het laden van elk ruim bijzondere voorzorgsmaatregelen dienen te worden getroffen;
  4. ervoor te zorgen dat in alle stadia van het laden of lossen tussen de kapitein en de terminalvertegenwoordiger over alle aspecten van de werkzaamheden overeenstemming bestaat en dat de kapitein op de hoogte wordt gesteld van elke wijziging in het overeengekomen laadtempo en van het geladen gewicht na elke storting;
  5. aantekening te houden van het gewicht en de verdeling van de geladen of geloste lading en ervoor te zorgen dat het in de ruimen aanwezige gewicht niet van het overeengekomen laad- of losplan afwijkt;
  6. ervoor te zorgen dat bij de berekening van de hoeveelheden lading die voor het bereiken van de bij vertrek vereiste diepgang en trim nodig zijn, ermee rekening wordt gehouden dat de transporteurs van de terminal zolang moeten kunnen blijven lopen dat zij aan het eind van het laadproces volledig leeg zijn. Daartoe dient de terminalvertegenwoordiger de kapitein in kennis te stellen van de nominale tonnage van de transporteur van de terminal alsook van alle voorschriften betreffende het leegmaken van de transporteur bij voltooiing van het laden;
  7. in geval van lossen, de kapitein in een zo vroeg mogelijk stadium te waarschuwen wanneer het voornemen bestaat het aantal lospunten te verhogen of te verlagen en de kapitein in te lichten wanneer het lossen van een ruim als voltooid wordt beschouwd;
  8. erop toe te zien dat zolang het schip zich op de ligplaats bevindt, er aan boord of in de nabijheid geen werkzaamheden bij hoge temperatuur worden uitgevoerd, tenzij met toestemming van de kapitein en overeenkomstig alle voorschriften van de bevoegde autoriteit.
-