



**RICHTLIJN 2001/96/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT
EN DE RAAD**

van 4 december 2001

**tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures
voor veilig laden en lossen van bulkschepen**

(Voor de EER relevante tekst)

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 ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Wegens het grote aantal scheepvaartongelukken waarbij bulkschepen betrokken zijn en mensenlevens verloren gaan, dienen in het kader van het gemeenschappelijke vervoersbeleid verdere maatregelen te worden getroffen.
- (2) Uit onderzoek naar de oorzaken van ongelukken met bulkschepen blijkt dat het laden en lossen van vaste bulkclading, indien dit niet op de juiste wijze geschiedt, tot het teloorgaan van bulkschepen kan bijdragen doordat de structuur van het schip overbelast wordt of doordat delen van de constructie in de laadruimen mechanisch worden beschadigd. De veiligheid van bulkschepen kan worden verbeterd door maatregelen te treffen die erop gericht zijn het risico van beschadigingen en verzwakkingen van de structuur 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 bulkschepen betreft, in een aantal resoluties van haar Algemene Vergadering aanbevelingen gedaan die betrekking hebben op de afhandeling van schepen in 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 bulkschepen 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 in kennis te stellen van alle gevallen waarin de BLU-code niet wordt nageleefd. Voorts heeft de IMO in deze resolutie bij de aangesloten regeringen op het grondgebied waarvan terminals voor laden en lossen van vaste bulkclading zijn gevestigd, erop aangedrongen 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 drogeladingvaart hebben de effecten van laad- en losverrichtingen op de veiligheid van bulkschepen grensoverschrijdende implicaties. Maatregelen om te voorkomen dat bulkschepen als gevolg van verkeerde laad- en

⁽¹⁾ PB C 311 E van 31.10.2000, blz. 240, en
PB C 180 E van 26.6.2001, blz. 273.

⁽²⁾ PB C 14 van 16.1.2001, blz. 37.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 13 februari 2001 (PB C 276 van 1.10.2001, blz. 38), gemeenschappelijk standpunt van 27 juni 2001 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van het Europees Parlement van 25 oktober 2001 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

▼B

lospraktijken vergaan, kunnen derhalve het best op communautair niveau worden genomen, door geharmoniseerde voorschriften en procedures vast te stellen ter uitvoering van de IMO-aanbevelingen in resolutie A.862(20) van de Algemene Vergadering en van de BLU-code.

- (6) 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 bulkschepen, 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.
- (7) De veiligheid van bulkschepen en van de bemanningen ervan kan worden verbeterd door bij drogeladingterminals 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 geschiktheidsvoorschriften voor schepen en terminals.
- (8) Om de veiligheid van bulkschepen te verbeteren en concurrentievervalsing te voorkomen, dienen de geharmoniseerde procedures en geschiktheidscriteria te gelden voor alle bulkschepen, ongeacht de vlag waaronder zij varen, alsmede voor alle terminals in de Gemeenschap die, onder normale omstandigheden, voor laden of lossen van vaste bulklading door bulkschepen worden aangelopen.
- (9) Bulkschepen die voor laden of lossen van vaste bulklading terminals aandoen, dienen daarvoor geschikt te zijn. Op hun beurt dienen terminals ook geschikt te zijn om bulkschepen die deze terminals aandoen, te ontvangen en om die schepen te laden of te lossen. Daartoe zijn in de BLU-code geschiktheidscriteria vastgesteld.
- (10) Voor een betere samenwerking en communicatie met de kapitein van het schip betreffende aangelegenheden in verband met laden en lossen van vaste bulklading dienen de terminals een terminalvertegenwoordiger aan te stellen die verantwoordelijk is voor dergelijke verrichtingen in de terminal, en de kapiteins handleidingen met informatie over de terminal- en havenvoorschriften ter beschikking te stellen; daartoe zijn in de BLU-code bepalingen opgenomen.
- (11) Het ontwikkelen, toepassen en onderhouden van een kwaliteitsbewakingssysteem door de terminals zou waarborgen dat de procedures voor samenwerking en communicatie en de eigenlijke laad- en losverrichtingen door de terminal worden gepland en uitgevoerd aan de hand van een geharmoniseerd kader dat internationaal erkend is, en aan een audit kan worden onderworpen. Met het oog op deze internationale erkenning dient het kwaliteitszorgsysteem te voldoen aan de door de Internationale Organisatie voor Normalisatie (ISO) vastgestelde normen van de ISO 9000-reeks. Het is belangrijk ervoor te zorgen dat nieuwe terminals voor een beperkte duur kunnen beschikken over een tijdelijke exploitatievergunning, zodat zij voldoende tijd hebben om de betreffende certificatie te voltooien.
- (12) Om ervoor te zorgen dat de laad- en losverrichtingen zorgvuldig worden voorbereid, overeengekomen en uitgevoerd teneinde te voorkomen dat zij de veiligheid van schip of bemanning in gevaar kunnen brengen, dienen de verantwoordelijkheden van de kapitein en die van de terminalvertegenwoordiger te worden vastgesteld. Daartoe zijn bepalingen te vinden in het SOLAS-verdrag van 1974, in resolutie A.862(20) van de Algemene Vergadering van de IMO en in de BLU-code. Met hetzelfde oogmerk kunnen

▼B

procedures voor het voorbereiden, overeenkomen en uitvoeren van laad- en losverrichtingen op de bepalingen van deze internationale instrumenten worden gebaseerd.

- (13) Omdat het in het algemeen belang van de Gemeenschap is substandaardschepen uit de havens van de Gemeenschap te weren, dient de terminalvertegenwoordiger elke zichtbare tekortkoming aan boord van een bulkschip waardoor de veiligheid van de laad- of losverrichtingen in gevaar kan worden gebracht, te melden.
- (14) Het is nodig dat de bevoegde autoriteiten van de lidstaten laad- of losverrichtingen verhinderen of stopzetten wanneer zij duidelijke aanwijzingen hebben 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. Het optreden van de bevoegde autoriteiten met het oog op de veiligheid dient onafhankelijk te zijn van commerciële belangen in verband met terminals.
- (15) Het is noodzakelijk procedures vast te stellen om ervoor te zorgen dat schade die tijdens laad- of losverrichtingen aan schepen wordt toegebracht, wordt gemeld aan de passende instanties, zoals de relevante classificatiebureaus, en zo nodig wordt hersteld. Wanneer deze schade de veiligheid of de zeevaardigheid van het schip zou kunnen aantasten, dient het besluit over de noodzaak en de urgentie van herstellingen te worden genomen door de havenstaatcontrole-instanties in overleg met de administratie van de vlaggenstaat. 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.
- (16) De handhaving van deze richtlijn dient te worden verbeterd door doelmatige monitoring- en verificatieprocedures in de lidstaten: verslaglegging over de resultaten van deze verificaties zal waardevolle informatie over de doeltreffendheid van de in deze richtlijn vervatte geharmoniseerde voorschriften en procedures opleveren.
- (17) De IMO heeft in resolutie A.797(19) van haar Algemene Vergadering van 23 november 1995 inzake de veiligheid van vaste bulkclading vervoerende schepen de havenstaatautoriteiten verzocht te bevestigen dat de laad- en los terminals voor bulkclading aan de IMO-codes en -aanbevelingen inzake samenwerking tussen schepen en de wal voldoen. De kennisgeving van de vaststelling van deze richtlijn aan de IMO vormt een passend antwoord op dit verzoek en een duidelijk signaal aan de internationale zeevaartsector dat de Gemeenschap eraan hecht de op internationaal niveau ondernomen inspanningen ter vergroting van de veiligheid bij laden en lossen van bulkschepen te steunen.
- (18) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen worden vastgesteld overeenkomstig 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 ⁽¹⁾.
- (19) Het dient mogelijk te zijn sommige bepalingen van deze richtlijn overeenkomstig die procedure te wijzigen teneinde deze aan te passen aan internationale en communautaire instrumenten die na de inwerkingtreding van deze richtlijn worden aangenomen of gewijzigd of in werking treden, en met het oog op de toepassing van de in deze richtlijn vastgestelde procedures, zonder de werkingssfeer van de richtlijn te verruimen.

⁽¹⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

▼B

- (20) Richtlijn 89/391/EEG 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 ⁽¹⁾ en de toepasselijke bijzondere richtlijnen zijn van toepassing op het werk in verband met laden en lossen van bulkschepen,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

*Artikel 1***Doel**

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

1. geharmoniseerde geschiktheidsvereisten 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 bulkschepen, ongeacht de vlag waaronder zij varen, die een terminal aandoen voor het laden of lossen van vaste bulkclading, en
2. alle terminals in de lidstaten van de Gemeenschap die worden aangedaan door bulkschepen die onder deze richtlijn vallen.

Onverminderd het bepaalde in voorschrift VI/7 van het SOLAS-verdrag van 1974 is deze richtlijn niet van toepassing op voorzieningen die slechts in uitzonderlijke omstandigheden gebruikt worden voor het laden en lossen van vaste bulkclading in of uit bulkschepen, noch wanneer voor het laden en lossen uitsluitend gebruikgemaakt wordt van de uitrusting van het bulkschip.

*Artikel 3***Definities**

Voor de doeleinden van deze richtlijn wordt verstaan onder:

1. „internationale verdragen”: de op 4 december 2001 van kracht zijnde verdragen zoals omschreven in artikel 2, punt 1, van Richtlijn 95/21/EG van de Raad ⁽²⁾;
2. „SOLAS-verdrag van 1974”: het ►**M1** in de versie die van kracht is ◀ van kracht zijnde Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee alsmede de protocollen daarbij en de wijzigingen daarvan;

⁽¹⁾ PB L 183 van 29.6.1989, blz. 1.

⁽²⁾ Richtlijn 95/21/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruikmaken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole) (PB L 157 van 7.7.1995, blz. 1). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 1999/97/EG van de Commissie (PB L 331 van 23.12.1999, blz. 67).

▼B

3. „BLU-code”: de Gedragscode voor veilig laden en lossen van bulkschepen vervat in de bijlage bij resolutie A.862(20) van 27 november 1997 van de Algemene Vergadering van de IMO, in de versie van 4 december 2001;
4. „bulkschip”: een schip 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 schip geconstrueerd met enkel dek, top-zijttanks en hopper-zijttanks 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” 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 is uitgerust voor laden of lossen van vaste bulkclading in of uit bulkschepen en die daarvoor wordt gebruikt;
8. „terminalexploitant”: de eigenaar van een terminal, of een andere organisatie of persoon aan wie de eigenaar de verantwoordelijkheid voor laad- en losverrichtingen in de terminal voor een bepaald bulkschip heeft overgedragen;
9. „terminalvertegenwoordiger”: iedere door de terminalexploitant aangestelde persoon die de algemene verantwoordelijkheid en bevoegdheid heeft voor de controle op de voorbereiding, uitvoering en voltooiing van laad- of losverrichtingen door de terminal voor een bepaald bulkschip;
10. „kapitein”: de persoon die het gezag voert over een bulkschip, of de 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 ⁽¹⁾ is erkend;
12. „administratie van de vlaggenstaat”: de bevoegde autoriteiten van de staat waarvan het bulkschip 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 plaatselijke autoriteit die in de lidstaat uit hoofde van de nationale wetgeving met de uitvoering en de handhaving van de voorschriften van deze richtlijn is belast;
15. „ladinggegevens”: de ingevolge voorschrift VI/2 van het SOLAS-verdrag van 1974 vereiste ladinggegevens;

⁽¹⁾ Richtlijn 94/57/EG van de Raad van 22 november 1994 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties (PB L 319 van 12.12.1994, blz. 20). Richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 97/58/EG van de Commissie (PB L 274 van 7.10.1997, blz. 8).

▼B

16. „laad- of losplan”: een plan zoals 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 zoals 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***Eisen met betrekking tot de operationele geschiktheid van bulkschepen**

De lidstaten treffen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de terminalexploitanten zich ervan vergewissen of de bulkschepen operationeel geschikt zijn voor het laden of lossen van vaste bulkclading, en dat zij daarbij controleren of aan de bepalingen van bijlage I is voldaan.

*Artikel 5***Geschiktheidseisen voor terminals**

De lidstaten vergewissen zich ervan dat terminalexploitanten ervoor zorgen dat de terminals waarvoor zij overeenkomstig deze richtlijn verantwoordelijk zijn:

1. aan de bepalingen van bijlage II voldoen;
2. (een) terminalvertegenwoordiger(s) hebben aangesteld;
3. handleidingen hebben opgesteld waarin de voorschriften van de terminal en de bevoegde autoriteiten en de informatie over de haven en de terminal zoals vermeld in aanhangsel 1, punt 1.2, van de BLU-code zijn opgenomen, en deze handleidingen ter beschikking stellen van de kapiteins van bulkschepen die de terminal aandoen om vaste bulkclading te laden of te lossen;
4. een gecertificeerd kwaliteitssysteem hebben ontwikkeld en ingevoerd overeenkomstig de ISO 9001:2000-normen — of overeenkomstig een gelijkwaardige norm die ten minste aan alle aspecten van ISO 9001:2000 voldoet — en dit onderhouden, welk systeem overeenkomstig de richtsnoeren van de ISO 10011:1991-norm of een gelijkwaardige norm die aan alle aspecten van ISO 10011:1991 voldoet, aan audits wordt onderworpen. De lidstaten zorgen ervoor dat met betrekking tot gelijkwaardige normen wordt voldaan aan Richtlijn 98/34/EG ⁽¹⁾.

Er wordt een overgangsperiode toegekend van drie jaar vanaf de inwerkingtreding van deze richtlijn voor de ontwikkeling van het kwaliteitssysteem en een extra jaar voor het verkrijgen van de bedoelde certificatie.

*Artikel 6***Tijdelijke vergunningen**

De bevoegde autoriteit kan, in afwijking van artikel 5, punt 4, aan nieuwe terminals een tijdelijke exploitatievergunning met een geldig-

⁽¹⁾ Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PB L 204 van 21.7.1998, blz. 37). Richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 98/48/EG (PB L 217 van 5.8.1998, blz. 18).

▼B

heidsduur van ten hoogste twaalf maanden afgeven. De terminal moet echter aantonen voornemens te zijn een kwaliteitssystem in te voeren overeenkomstig de ISO 9001:2000-norm of een gelijkwaardige norm, zoals bedoeld in artikel 5, punt 4.

*Artikel 7***Verantwoordelijkheden van kapiteins en terminalvertegenwoordigers**

De lidstaten treffen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat inzake de verantwoordelijkheden van kapiteins en terminalvertegenwoordigers de volgende beginselen in acht genomen en toegepast worden:

1. Verantwoordelijkheden van de kapitein:
 - a) De kapitein is te allen tijde verantwoordelijk voor het veilig laden en lossen van het onder zijn gezag staande bulkschip.
 - b) De kapitein verstrekt de terminal de in bijlage III vermelde gegevens ruim vóór het vermoedelijke aankomsttijdstip van het schip bij de terminal.
 - c) Alvorens vaste bulklading wordt geladen, zorgt de kapitein ervoor dat hij de ingevolge voorschrift VI/2.2 van het SOLAS-verdrag van 1974 vereiste ladinggegevens en, indien vereist, een verklaring inzake dichtheid van de vaste bulklading heeft ontvangen. Deze gegevens worden vermeld op een ladingsformulier zoals 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 taken.
2. Verantwoordelijkheden van de terminalvertegenwoordiger:
 - a) Nadat de terminalvertegenwoordiger de eerste aankondiging van het vermoedelijke aankomsttijdstip van het schip heeft ontvangen, verstrekt hij de kapitein de in bijlage V vermelde gegevens.
 - b) De terminalvertegenwoordiger vergewist zich ervan dat de kapitein in een zo vroeg mogelijk stadium in kennis is gesteld van de gegevens die op het ladingverklaringsformulier zijn vermeld.
 - c) De terminalvertegenwoordiger stelt de kapitein en de havenstaatcontrole instantie onverwijld in kennis van de door hem aan boord van een bulkschip vastgestelde tekortkomingen waardoor de veiligheid van het laden of lossen van vaste bulklading 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 taken.

*Artikel 8***Procedures voor de samenwerking tussen bulkschepen en terminals**

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

1. Alvorens vaste bulklading 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 en bevat het IMO-nummer van het bulkschip; de kapitein en de terminalvertegenwoordiger bevestigen hun instemming met het plan door het te ondertekenen.

▼B

Elke verandering in het plan die volgens een van beide partijen de veiligheid van het schip of de bemanning kan aantasten, 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 zodat de bevoegde autoriteiten alle nodige verificaties kunnen uitvoeren.

2. Vóór het begin van de laad- of losverrichtingen 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 ononderbroken in stand gehouden, om op verzoeken om informatie over het verloop van het laden of lossen te kunnen reageren en om te verzekeren dat prompt 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 voeren de laad- of losverrichtingen volgens het overeengekomen plan uit. De terminalvertegenwoordiger is verantwoordelijk voor het laden of lossen van de vaste bulkclading wat betreft 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. Zonder voorafgaand overleg met en schriftelijke instemming van de kapitein wijkt hij niet van het overeengekomen laad- of losplan af.
5. Na het laden of lossen 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 de vermelding dat de laadruimen zijn gelegegd 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 9***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 zorgen de lidstaten ervoor dat hun bevoegde autoriteiten het laden of lossen van vaste bulkclading verhinderen of stopzetten wanneer zij duidelijke aanwijzingen hebben dat de veiligheid van het schip of de bemanning door de laad- of losverrichtingen in gevaar zou worden gebracht.
2. Heeft de bevoegde autoriteit kennis van een meningsverschil tussen de kapitein en de terminalvertegenwoordiger over de toepassing van de procedures van artikel 8, dan zal zij optreden zodra de veiligheid en/of het mariene milieu dat vereisen.

*Artikel 10***Reparatie van tijdens laden of lossen ontstane schade**

1. Wanneer de structuur 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, voor de waterdichtheid van de romp of voor de essentiële technische installaties van het schip nadelige gevolgen kan hebben, worden de overheidsdienst van de vlaggenstaat, of een door hem erkende organisatie die namens hem optreedt, en de havenstaatcontrole-instantie door de terminalverte-

▼B

genwoordiger en/of de kapitein op de hoogte gebracht. De beslissing of de schade onverwijld moet worden gerepareerd dan wel of dat dit kan worden uitgesteld, berust bij de havenstaatcontrole-instantie die rekening houdt met het eventuele advies van de overheidsdienst van de vlaggenstaat of met dat van de door hem erkende organisatie die namens hem optreedt, alsmede met het advies van de kapitein. Ingeval onverwijld reparatie noodzakelijk wordt geacht, dient deze naar tevredenheid van de kapitein en de bevoegde autoriteit te worden verricht voordat het schip de haven verlaat.

3. Om het in lid 2 bedoelde besluit te kunnen nemen, kan een havenstaatcontrole-instantie een 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, dan wel of dit kan worden uitgesteld.

4. Dit artikel laat Richtlijn 95/21/EG onverlet.

*Artikel 11***Verificatie en verslaglegging**

1. De lidstaten verifiëren regelmatig of de terminals aan de voorschriften van artikel 5, punt 1, artikel 7, punt 2, en artikel 8 voldoen. Daarbij voeren zij tijdens laad- of losverrichtingen onaangekondigde inspecties uit.

Daarnaast verifiëren de lidstaten aan het einde van de in artikel 5, punt 4, genoemde termijn of de terminals aan de in dat punt genoemde vereisten voldoen; voor nieuwe terminals doen zij dit aan het einde van de in artikel 6 genoemde termijn.

2. De lidstaten brengen de Commissie om de drie jaar verslag uit over de resultaten van deze verificatie. Dit verslag bevat tevens een evaluatie van de doeltreffendheid van de geharmoniseerde procedures voor samenwerking en communicatie tussen bulkschepen en terminals waarin deze richtlijn voorziet. Het verslag wordt ingediend uiterlijk op 30 april van het jaar dat volgt op de drie jaren waarover verslag wordt uitgebracht.

*Artikel 12***Evaluatie**

De Commissie legt aan het Europees Parlement en de Raad een evaluatieverslag voor over de werking van het bij deze richtlijn vastgestelde systeem dat zij opstelt op basis van de in artikel 11, lid 2, bedoelde verslagen van de lidstaten. Het evaluatieverslag bevat een beoordeling van de noodzaak van verdere rapportering volgens artikel 11, lid 2.

*Artikel 13***Kennisgeving aan de IMO**

De voorzitter van de Raad, namens de lidstaten, en de Commissie stellen gezamenlijk de IMO van de aanneming van deze richtlijn in kennis, onder verwijzing naar punt 1.7 van de bijlage bij IMO-resolutie A.797(19).

▼M2*Artikel 14***Comitéprocedure**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 3 van Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).

⁽¹⁾ PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.

▼M2

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

▼B*Artikel 15***Wijzigingsprocedure****▼M2**

1. De definities in artikel 3, punten 1 tot en met 6 en 15 tot en met 18, 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 worden gewijzigd om deze aan te passen aan internationale en communautaire instrumenten die na de vaststelling van deze richtlijn worden aangenomen of gewijzigd of in werking treden, mits de reikwijdte van deze richtlijn daardoor niet wordt verruimd. Deze maatregelen, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen, worden vastgesteld volgens de in artikel 14, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

2. De Commissie kan artikel 8 en de bijlagen wijzigen met het oog op de uitvoering van de in deze richtlijn vastgestelde procedures, en de in artikel 11, lid 2, en artikel 12 bedoelde verplichtingen wijzigen of intrekken, mits de reikwijdte van deze richtlijn door dergelijke bepalingen niet wordt verruimd. Deze maatregelen, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen, worden vastgesteld volgens de in artikel 14, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

▼M1

3. De wijzigingen van de in artikel 3 bedoelde internationale instrumenten kunnen krachtens artikel 5 van Verordening (EG) nr. 2099/2002 worden uitgesloten van het toepassingsgebied van deze richtlijn.

▼B*Artikel 16***Sancties**

De lidstaten stellen vast welke sancties gelden voor overtredingen van de ter uitvoering van deze richtlijn vastgestelde bepalingen van intern recht en nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat deze sancties worden toegepast. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

*Artikel 17***Uitvoering en toepassing**

1. De lidstaten stellen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast om vóór 5 augustus 2003 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 maart 2004.

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

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

▼B

Artikel 18

Inwerkingtreding

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

Artikel 19

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

*BIJLAGE I***EISEN MET BETREKKING TOT DE OPERATIONELE
GESCHIKTHEID VAN BULKSCHEPEN VOOR HET LADEN EN
LOSSEN VAN VASTE BULKCLADING***(zoals bedoeld in artikel 4)*

Gecontroleerd wordt of bulkschepen die voor het laden of lossen van vaste bulkclading terminals in de lidstaten aandoen, aan de volgende eisen 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 voorzien zijn 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, de bedieningssystemen voor de luiken en de 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 het vereist is 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. Voortstuwings- en hulpmachines moeten in goede werkende staat verkeren.
7. 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 HET LADEN EN LOSSEN VAN VASTE BULKCLADING**

(zoals bedoeld in artikel 5, punt 1)

1. Terminals laten voor het laden of lossen van vaste bulkclading aan hun terminal alleen bulkschepen toe 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. Het terminalpersoneel moet in alle aspecten van het veilig laden en lossen van bulkschepen in overeenstemming met zijn 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 die verkeerde laad- en losverrichtingen kunnen hebben voor de veiligheid van het schip.
4. Terminalpersoneel dat wordt ingezet voor het laden en lossen krijgt en gebruikt persoonlijke beschermingsmiddelen en geniet voldoende rust om ongelukken wegens vermoeidheid te voorkomen.

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

(zoals bedoeld in artikel 7, punt 1, onder b))

1. Het vermoedelijke aankomsttijdstip van het schip, zo vroeg mogelijk aangekondigd. De aankondiging wordt zo nodig bijgesteld.
2. Bij 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 ladinggedeelte 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 7, 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 scheepsstructuur te voorkomen;
3. het schip geen slagzij maakt of, indien het schip om operationele redenen slagzij maakt, 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 bij te stellen of voor elke normale of noodsituatie, rekening houdend met de vereiste rusttijden 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 vaartuigen 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 wegens de aard van de lading risico's verbonden zijn;
10. zolang het schip op de ligplaats is afgemeerd, er aan boord of in de nabijheid van het schip geen met hoge temperaturen gepaard gaande werkzaamheden 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 onverwijd 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 het transportsysteem 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 ontvlabare dampen uit de ruimen vrijkomen, en de nodige voorzorgsmaatregelen worden getroffen alvorens toestemming wordt gegeven om aangrenzend aan of boven die ruimen met hoge temperatuur gepaard gaande werkzaamheden uit te voeren.



BIJLAGE V

DOOR DE TERMINAL AAN DE KAPITEIN TE VERSTREKKEN
INFORMATIE

(zoals bedoeld in artikel 7, 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 ⁽¹⁾.
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 naar schatting nodig is voor elke storting of losstap.
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. Minimumwaterdiepte op de ligplaats en in de vaargeul naar en van de ligplaats ⁽¹⁾.
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 ladingdelen en eventuele andere beperkingen wanneer het niet mogelijk is de lading te laden in een volgorde of in een ruim die voor het schip het beste is.
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.
18. Elke andere, door de kapitein gevraagde inlichting over de terminal.

⁽¹⁾ De informatie over de vermoedelijke afmeer- en vertrektijden en over de minimumwaterdiepte op de ligplaats wordt na elke nieuwe ontvangst van een aankondiging van het vermoedelijke aankomsttijdstip bijgesteld en aan de kapitein doorgegeven. De informatie over minimumwaterdiepte in de benaderings- en vertrekvaargeulen wordt naar gelang van het geval door de terminal of door de bevoegde autoriteit verstrekt.



BIJLAGE VI

PLICHTEN VAN DE TERMINALVERTEGENWOORDIGER VÓÓR EN TIJDENS LAAD- OF LOSVERRICHTINGEN

(zoals bedoeld in artikel 7, 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 mee 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 als er schade optreedt;
3. ervoor te zorgen dat het schip gelijklastig blijft of, indien het schip om operationele redenen slagzij maakt, de slagzij zo klein mogelijk wordt gehouden;
4. ervoor te zorgen dat binnen eenzelfde ruim de stuurboordzijde parallel met de bakboordzijde wordt gelost om torsie van de scheepsstructuur te voorkomen;
5. bij lading met hoge dichtheid of wanneer met grote stortingen wordt gewerkt, de kapitein erop te wijzen dat, zolang de bovenkant van de ballast-tanks niet volledig met lading is bedekt, de scheepsstructuur 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;
6. 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;
7. 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;
8. ervoor te zorgen dat de lading bij het laden en lossen volgens de wensen van de kapitein wordt getrimd;
9. 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, er rekening mee wordt gehouden dat de transportsystemen 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 het transportsysteem bij voltooiing van het laden;
10. 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;
11. erop toe te zien dat, zolang het schip op de ligplaats is afgemeerd, er aan boord of in de nabijheid van het schip geen met hoge temperatuur gepaard gaande werkzaamheden worden uitgevoerd, tenzij met toestemming van de kapitein en overeenkomstig alle voorschriften van de bevoegde autoriteit.