

## **[Bijlage XIX bis – Voorschriften en procedures voor het veilig laden en lossen van bulkschepen ongeacht de vlag die zij voeren.**

### 1. DEFINITIES

Voor de doeleinden van deze bijlage wordt verstaan onder:

- a) “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 die van kracht is;
- b) “vaste bulklading”: vaste stortlading zoals omschreven in voorschrift XII/1.4 van het SOLAS-verdrag van 1974, met uitzondering van graan;
- c) “graan”: graan zoals omschreven in voorschrift VI/8.2 van het SOLAS-verdrag van 1974;
- d) “terminal”: iedere vaste, drijvende of mobiele voorziening die is uitgerust voor laden of lossen van vaste bulklading in of uit bulkschepen en die daarvoor wordt gebruikt;
- e) “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;
- f) “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;
- g) “kapitein”: de persoon die het gezag voert over een bulkschip, of de scheepsofficier die door de gezagsvoerder voor laad- of losverrichtingen is aangewezen;
- h) [“erkende organisatie”: een organisatie die is gemachtigd overeenkomstig artikel 3, § 2, van het [koninklijk besluit van 13 maart 2011] inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor de met de inspectie en controle belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties;]

<Gewijzigd door KB 13 maart 2011>

- i) “administratie van de vlaggenstaat”: de bevoegde autoriteiten van de staat waarvan het bulkschip gerechtigd is de vlag te voeren;
- j) “havenstaatcontrole-instantie”: de met de scheepvaartcontrole belaste dienst van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer;
- k) “bevoegde autoriteit”: de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn;
- l) “ladinggegevens”: de ingevolge voorschrift VI/2 van het SOLAS-verdrag van 1974 vereiste ladinggegevens;
- m) “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;

- n) "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;
- o) "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.

## 2. EISEN MET BETREKKING TOT DE OPERATIONELE GESCHIKTHEID VAN BULKSCHEPEN

De bulkschepen moeten operationeel geschikt zijn voor het laden of lossen van vaste bulkclading en voldoen aan de bepalingen van aanhangsel A.

## 3. VERANTWOORDELIJKHEDEN VAN DE KAPITEIN

Inzake de verantwoordelijkheden van de kapitein worden de volgende beginselen in acht genomen en toegepast:

- 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 aanhangsel B vermelde gegevens ruim vóór 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/2.2 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 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 aanhangsel C opgesomde taken.

## 4. PROCEDURES TUSSEN BULKSCHEPEN EN TERMINALS

Bij laden of lossen van bulkschepen met vaste bulkclading worden de volgende procedures gevolgd:

- a) Alvorens vaste bulkclading wordt geladen of gelost, bereikt de kapitein met 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 bevestigt zijn instemming met het plan door het te ondertekenen.

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 uitgewerkt, goedgekeurd en overeengekomen.

Het overeengekomen laad- of losplan en eventuele naderhand overeengekomen wijzigingen worden door het schip gedurende zes maanden bewaard zodat de bevoegde autoriteit alle nodige verificaties kan uitvoeren.

- b) Vóór het begin van de laad- of losverrichtingen wordt de veiligheidscontrolelijst schip/wal door de kapitein ingevuld en ondertekend overeenkomstig de richtsnoeren in aanhangsel 4 van de BLU-code.
- c) De kapitein ziet erop toe dat tussen het schip en de terminal een doeltreffende communicatie tot stand wordt gebracht en ononderbroken in stand wordt 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 hem of van de terminalvertegenwoordiger om de laad- of losverrichtingen stop te zetten.
- d) De kapitein voert de laad- of losverrichtingen volgens het overeengekomen plan uit. Er kan enkel van het overeengekomen laad- of losplan worden afgeweken, indien hij er schriftelijk mee instemt en mits voorafgaand overleg met de terminalvertegenwoordiger.
- e) Na het laden of lossen bevestigt de kapitein 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 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.

## 5. ROL VAN DE BEVOEGDE AUTORITEIT

- a) Onverminderd de rechten en plichten van de kapitein overeenkomstig voorschrift VI/7.7 van het SOLAS-verdrag van 1974 verhindert de bevoegde autoriteit het laden of lossen van vaste bulkclading of doet ze het stopzetten wanneer zij duidelijke aanwijzingen heeft dat de veiligheid van het schip of de bemanning door de laad- of losverrichtingen in gevaar zou worden gebracht.
- b) Heeft de bevoegde autoriteit kennis van een meningsverschil tussen de kapitein en de terminalvertegenwoordiger over de toepassing van de procedures tussen bulkschepen en terminals, zoals bedoeld in punt 4, dan zal zij optreden zodra de veiligheid en/of het mariene milieu dat vereisen.

## 6. REPARATIE VAN TIJDENS LADEN OF LOSSEN ONTSTANE SCHADE

- a) Wanneer de structuur of de uitrusting van het schip tijdens laden of lossen wordt beschadigd, wordt deze schade, nadat ze door de terminalvertegenwoordiger aan de kapitein werd gemeld, zo nodig gerepareerd.
- b) 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 (wat betreft vreemde schepen) door de kapitein op de hoogte gebracht. De beslissing of de schade onverwijd moet worden gerepareerd dan wel of dat dit kan worden uitgesteld, berust voor vreemde schepen 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 onverwijilde reparatie van een vreemd bulkschip noodzakelijk wordt geacht, dient deze naar tevredenheid van de kapitein en de havenstaatcontrole-instantie te worden verricht voordat het schip de haven verlaat. Ingeval onverwijilde reparatie van een schip dat de Belgische vlag voert in een Belgische haven noodzakelijk wordt geacht, dient deze naar tevredenheid van de kapitein en

de bevoegde autoriteit te worden verricht voordat het schip de haven verlaat.

- c) Om het in b) bedoelde besluit te kunnen nemen, kan voor een vreemd bulkschip de 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.
- d) Dit punt 6 laat [het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole] onverlet.

<Gewijzigd door KB 22 december 2010>

## **AANHANGSEL A bij bijlage XIX bis**

### **EISEN MET BETREKKING TOT DE OPERATIONELE GESCHIKTHEID VAN BULKSCHEPEN VOOR HET LADEN EN LOSSEN VAN VASTE BULKCLADING**

(zoals bedoeld in punt 2 van deze bijlage)

Gecontroleerd wordt of bulkschepen die voor het laden of lossen van vaste bulkclading terminals aandoen, aan de volgende eisen voldoen:

1. Zij moeten zijn voorzien 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 beladingcomputer aan boord te hebben, moet dit instrument gecertificeerd zijn en bedrijfsklaar 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.

## **AANHANGSEL B bij bijlage XIX bis**

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

(zoals bedoeld in punt 3, b), van deze bijlage)

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 en thuishaven;
  - b) laad- of losplan, met vermelding van de hoeveelheid lading, de hoeveelheid die per luik gestuwd wordt, 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) voor ballasten of ontballasten vereiste tijd;
  - e) lengte van het schip over alles, grootste breedte van het schip en 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 nood-zakelijke 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.

## **AANHANGSEL C bij bijlage XIX bis**

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

(zoals bedoeld in punt 3, d), van deze bijlage)

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. er een akkoord bestaat met de terminalvertegenwoordiger 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 ter zake geldende voorschriften;
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 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 ontvlambare 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.].

<ingevoegd door KB 19 maart 2004, art. 3>