

Toelichting bij het Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012

Algemeen

Het Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012 (hierna: Havenreglement) is gebaseerd op artikel 5.1 van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 (hierna: Havenverordening). In dit artikel van de Havenverordening is bepaald met betrekking tot welke onderwerpen het college nadere regels stelt of kan stellen. In het Havenreglement wordt invulling gegeven aan deze nadere regels.

De nadere regels betreffen op hoofdlijnen de volgende onderwerpen:
technische en operationele voorschriften voor schepen;
nadere regels met betrekking tot het aanvragen van een vergunning of het verlenen van een erkenning;
de nadere uitwerking van de meldingsverplichtingen op grond van de Havenverordening.

Het kenmerk van deze nadere regels is, dat zij een uitvoerend karakter hebben en dat zij een operationele invulling geven aan de in de Havenverordening opgenomen kaders op het gebied van ordening, veiligheid en milieu.

Toepassingsbereik

Het Havenreglement is van toepassing binnen de haven, zoals gedefinieerd in de Havenverordening.

Artikelsgewijze toelichting

In dit deel van de toelichting wordt, voor zover noodzakelijk, per artikel een nadere toelichting gegeven.

§ 1 Algemene bepalingen

Artikel 1.1 Begripsomschrijvingen

In dit artikel zijn de omschrijvingen neergelegd van de begrippen die in het Havenreglement worden gehanteerd. Naast deze begrippen gelden de begripsomschrijvingen van artikel 1.1 van de Havenverordening.

Accreditatie

Voor het verkrijgen van een vergunning moet het LNG-bunkerbedrijf aantonen dat het, bij operaties met LNG, procedures hanteert die erop gericht zijn de veiligheid zo veel mogelijk te borgen. Hiertoe dient het veiligheidsmanagementsysteem van het LNG-bunkerbedrijf erkend te zijn op basis van de normen van het door IAPH ontwikkelde accreditatiesysteem. Met de positieve resultaten van een audit van het veiligheidsmanagementsysteem, getoetst aan het accreditatiesysteem van IAPH, spreekt de havenautoriteit een formele erkenning uit dat een LNG bunkerbedrijf bekwaam is om de specifieke LNG bunker taken veilig en kwalitatief hoogstaand uit te voeren en dat het op basis daarvan de leiding mag hebben over de LNG bunkeroperatie.

Brandbare vloeistoffen

Dit zijn vloeistoffen met een vlampunt dat lager ligt dan of gelijk is aan 100 graden Celsius en die uitsluitend een brandbare eigenschap hebben. Dit houdt in dat deze vloeistoffen daarnaast bijvoorbeeld niet bijtend, oxiderend, giftig of infectueus zijn.

Gasdeskundige en gasmeetdeskundige

Dit zijn twee verschillende begrippen. Een gasdeskundige bepaalt middels het meten van de concentraties van bepaalde stoffen in ruimtes, die leeg zijn van bepaalde gevaarlijke stoffen of deze ruimtes veilig betreden kunnen worden en of er veilig gewerkt kan worden. De basis van zijn bevoegdheid ligt in het Arbeidsomstandighedenbesluit. Een gasmeetdeskundige richt zich specifiek op metingen van restanten van gebruikte ontsmettingsmiddelen. De basis van zijn bevoegdheid ligt in de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden.

Grenswaarde

In de definitie van het begrip grenswaarde wordt verwezen naar artikel 4.1 van het Arbeidsomstandighedenbesluit. Hierin wordt nader beschreven op welke wijze een grenswaarde van een stof wordt vastgesteld en op welke wijze deze waarde moet worden geïnterpreteerd om de gezondheid van een mens niet in gevaar te brengen. De daadwerkelijke grenswaarde van een bepaalde stof is geregeld via artikel 4.3 van het Arbeidsomstandighedenbesluit.

Kwetsbaar object

Voor dit begrip wordt de begripsomschrijving gehanteerd zoals die is opgenomen in het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Het gaat in dit reglement meer specifiek om de locatie ten opzichte waarvan bepaalde afstanden in acht dienen te worden genomen bij het ligplaats nemen van schepen met bepaalde gevaarlijke stoffen. De bedoelde objecten zijn bijvoorbeeld scholen of grote kantoorgebouwen, waar zich gedurende een groot deel van de dag grote aantallen personen kunnen bevinden.

Schoonmaken

Ten aanzien van dit begrip wordt ter voorkoming van onduidelijkheden opgemerkt dat als schoonmaakhandeling tevens wordt aangemerkt het wassen van een schip met ruwe olie.

Voorwas

Na het lossen van bepaalde vloeibare ladingen, die conform MARPOL annex II in grote mate vervuילend zijn voor het mariene milieu, mag een zeetankschip pas vertrekken uit de haven nadat de lading op een efficiënte wijze is gelost en de ladingresiduen zijn verwijderd door middel van een voorgeschreven schoonmaakprocedure. Dit proces wordt "voorwas" genoemd, naar het Engelse "prewash".

§ 2 Oliehavengebieden

Artikel 2.1 Toegelaten schepen in het oliehavengebied

Artikel 2.1 regelt het toelaten van schepen in een oliehavengebied. In de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2010 (hierna: Rhv 2010) was bepaald dat het verboden is om met een schip het oliehavengebied binnen te varen tenzij men op grond van artikel 3.3.1 ligplaats diende te nemen. Dit laatste betrof de tankschepen die op die ligplaatsen in het oliehavengebied kwamen laden of lossen. Voor overige schepen was het verboden om het oliehavengebied in te varen, tenzij ontheffing was verleend. Hierdoor waren er veel ontheffingen nodig, vooral voor de categorie dienstverlenende schepen. De voorschriften, die in de ontheffingen werden gebruikt, zijn in diverse artikelen in het Havenreglement opgenomen. Hierdoor verdwijnt een aanzienlijke hoeveelheid ontheffingen, maar wel met behoud van hetzelfde niveau van veiligheid.

Artikel 2.1 vormt de basis van deze nieuwe opzet en bepaalt welke schepen zich in het oliehavengebied mogen bevinden. Het oliehavengebied dient dan wel door het college op grond van artikel 3.11 van de Havenverordening als zodanig te zijn aangewezen (zie definitie 'oliehavengebied').

In verband met de risico's die gevaarlijke stoffen met zich meebrengen mogen in de oliehavengebieden alleen bepaalde schepen of activiteiten worden toegelaten. In de aanhef en onder a, is opgenomen dat gebruik gemaakt kan worden van het oliehavengebied door een schip dat van de havenwerken gebruik maakt, heeft gemaakt of zal maken om te laden, te lossen, zijn ladingtanks schoon te maken of komt bunkeren. Hieronder vallen ook schepen die ligplaats nemen bij een in het oliehavengebied gelegen havenontvangstinstallatie om te komen schoonmaken of om waswater af te geven. Samen met onderdeel b van dit artikel behelst dit de tankschepen, die op basis van het Rhv 2010 ook al ligplaats konden nemen.

Gelet op de stoffen aan boord van het tankschip is het niet altijd mogelijk om buiten het oliehavengebied af te meren. In onderdeel b is daarom bepaald dat een tankschip ook in het oliehavengebied mag verblijven om te wachten. In dat geval geschiedt het innemen van de ligplaats met instemming van de huurder, erfpachter of eigenaar van de ligplaats.

In onderdeel c is bepaald dat een roei- of motorboot die behoort tot de uitrusting van een reeds in het oliehavengebied gemeerd liggend schip gebruikt mag worden indien deze niet voorzien is van een benzinemotor. Benzinemotoren brengen risico's met zich mee in verband met de kans op vonkvorming. Er zijn dieselmotoren die als buitenboordmotor zijn uitgevoerd en die voor gebruik in het oliehavengebied veilig zijn.

In onderdeel d wordt bedoeld op de schepen van de bootlieden en slepers, die noodzakelijk zijn bij aankomst en vertrek van de zeeschepen.

Onderdeel e betreft patrouillevaartuigen van diverse instanties.

Onderdeel f bepaalt dat schepen het oliehavengebied mogen doorvaren, indien dat noodzakelijk is om hun bestemming te bereiken. Voorwaarde hierbij is dat ze ruim afstand houden ten opzichte van andere in de oliehavengebieden verblijvende schepen. Het BPR stelt hierbij nadere regels over passeerafstanden, zodat deze hier niet nader worden omschreven.

In de onderdelen g en h zijn doelgroepschepen opgenomen, te weten: dienstverlenende- en werkschepen. De reden hiervan is dat deze schepen betrokken kunnen zijn bij activiteiten in het oliehavengebied. Door het opnemen van deze schepen in dit artikel behoeven deze schepen geen ontheffing aan te vragen voor de toegang in het oliehavengebied.

Verder is in onderdeel i opgenomen een schip dat baggerwerkzaamheden uitvoert. Het opnemen hiervan voorkomt dat voor het binnenvaren van een oliehavengebied telkens een ontheffing moet worden aangevraagd.

Het tweede lid bepaalt dat de uitzondering voor het bevaren van de oliehavengebieden door plezier- en zeilvaartuigen niet geldt, indien zij vallen onder één van de categorieën uit het eerste lid. Het is absoluut onaanvaardbaar dat deze schepen in de oliehavengebieden komen. Thans is dit verboden en handhaafbaar. Ieder schip dat een oliehavengebied binnenvaart, dient er beroepshalve te zijn en dient te voldoen aan de in dit Havenreglement gestelde gedragsregels (bijvoorbeeld het rookverbod, open vuur te hebben etc.). Het tweede lid is van kracht naast artikel 3.7, tweede lid onder c van de Havenverordening.

In die bijzondere gevallen, waarbij het toch noodzakelijk is om andere schepen toe te laten tot het oliehavengebied, biedt het derde lid van dit artikel de mogelijkheid tot ontheffing.

In het vierde lid is een meldingsverplichting opgenomen voor de schepen uit het eerste lid onder g, h en i, aangezien deze voor een langere periode in het oliehavengebied zullen verblijven. Op deze wijze kan de havenmeester toetsen of dit veilig en verantwoord kan en wordt een actueel beeld verkregen van de operationele handelingen die plaatsvinden in het gebied.

Artikel 2.2 Bouw- en uitrustingsvoorschriften oliehavengebied

Artikel 2.2 is een nieuw artikel dat in het Havenreglement is opgenomen. In de Rhv 2010 werden de bouw- en uitrustingsvoorschriften voor schepen die op basis van de Havenverordening niet in het oliehavengebied waren toegelaten geregeld in een ontheffing. De in artikel 2.2 van het onderhavige Havenreglement genoemde voorschriften zijn van toepassing op dienstverlenende- en werkschepen, indien deze zich in een oliehavengebied bevinden. Ook zijn zij van toepassing op bunkerschepen die niet voldoen aan de eisen die het ADN stelt aan een binnentankschip van het type N, indien deze schepen zich in het oliehavengebied bevinden. Hierbij kan met name worden gedacht aan bunkerschepen die smeerolie komen afleveren. Om vonken te voorkomen, wordt een vonkenvanger op de uitlaat van de motor voorgeschreven. Hieronder wordt mede verstaan technische toepassingen, die een gelijkwaardig beschermingsniveau bieden, zoals bijvoorbeeld watergekoelde uitlaten.

Artikel 2.3 Bedrijfsklaar hebben van een schip in het oliehavengebied

De verplichtingen die zijn vermeld in het eerste lid zijn opgenomen om in het geval de veiligheid dit noodzakelijk maakt er voor te zorgen dat ieder schip in het oliehavengebied onmiddellijk kan verhalen. Dit artikel schrijft dit voor alle schepen in het oliehavengebied specifiek voor, als invulling van de genoemde uitzondering in artikel 4.14 van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012. Deze verplichting geldt te allen tijde. Het specifieke karakter van het oliehavengebied maakt dit noodzakelijk. Voor zeetankschepen die geladen of leeg zijn van gevaarlijke stoffen zijn de verplichtingen genoemd in het eerste lid al opgenomen in de Regeling vervoer gevaarlijke stoffen (RVGZ) met zeeschepen. Hierbij wordt opgemerkt dat de verplichtingen genoemd in het RVGZ van toepassing zijn ongeacht de ligplaats van het tankschip.

Artikel 2.4 Afmeren zeetankschepen geladen met gevaarlijke stoffen

Dit artikel regelt de afmeerrichting van zeetankschepen met gevaarlijke stoffen. Bij een uitslaande brand op een haventerrein kan het in verband met de veiligheid noodzakelijk zijn om de aldaar afgemeerde tankschepen met spoed te verhalen. Om die reden is het nodig dat een tankschip zodanig wordt afgemeerd dat het direct na het ontmeren vooruit varend uit het havenbekken kan vertrekken. In geval van nood kan het tankschip op eigen kracht en zo snel mogelijk, zonder uitgebreide manoeuvres, wegvaren van het risicogebied. Het niet opvolgen van de verplichting om vooruit varend direct uit de haven te kunnen vertrekken is in dit artikel beperkt indien ligplaats wordt ingenomen bij een werf, bij een herstellingsinrichting of aan afmeerboeien; dan geldt die verplichting niet. Dit, aangezien bij een werf de aard van de werkzaamheden van een totaal ander karakter zijn dan bij ladinghandelingen en bij afmeren op een boei geen rechtstreekse veiligheidsrisico's uit de omgeving aanwezig zijn.

Tankschepen kunnen in verband met reparatie bij een werf vaak niet met de kop naar zee liggen en kunnen aldaar wel gevaarlijke stoffen aan boord hebben. Deze situatie moet uitgesloten worden van de gestelde verplichting. Door het artikel aan te vullen met het hierboven gestelde, zijn bijna alle denkbare, mogelijke situaties genoemd waarin een tankschip niet met de kop naar zee zal afmeren.

Artikel 2.5 Verbod open vuur en vonkvorming

De artikelen 3.2.1 (verbouwings-, herstel-, onderhouds- of sloopwerkzaamheden) en 3.4.5 (rook en vuur), van de Rhv 2010 zijn samengevoegd, voor het oliehavengebied, in artikel 2.5. Als invulling van de genoemde uitzondering in artikel 4.14 van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 geldt een algeheel verbod voor reparaties met heet werk; het specifieke karakter van het oliehavengebied maakt dit noodzakelijk.

Tevens zijn criteria opgenomen voor het aansteken van een lasapparaat in het oliehavengebied en is nader geregeld dat een schip zich niet in het oliehavengebied mag bevinden, indien er vonken uit een uitlaatgassenleiding van een verbrandingsmotor van het schip komen.

Indien toch een reparatie aan een schip, afgemeerd in een oliehavengebied, plaats moet vinden, waarbij zogenaamd "heet werk" noodzakelijk is, kan dat alleen op basis van een ontheffing. Deze mogelijkheid bestaat op basis van het derde lid.

Voor de duidelijkheid wordt vermeld, dat reparaties met heet werk, die plaatsvinden aan de constructie van of op steigers gelegen in een oliehavengebied, welke steigers behoren tot een inrichting waarvoor een omgevingsvergunning geldt, niet vallen onder de werking van dit artikel, omdat daar de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voorgaat.

Artikel 2.6 Verbod te roken

Roken in een oliehavengebied brengt een groot risico met zich mee. Het onderdeel roken is daarom in dit aparte artikel opgenomen. Roken in een oliehavengebied is voor een ieder verboden, tenzij aan boord van een schip in een door de schipper of kapitein aangewezen rookruimte. Deze rookruimte dient aan voorwaarden te voldoen. De rookruimte mag niet rechtstreeks van buiten toegankelijk zijn, moet gesloten zijn wanneer er gerookt wordt en moet door een duidelijk opschrift aangeduid zijn als rookruimte.

Artikel 2.7 Plaatsen informatieborden

Op grond van dit artikel dient bij de toegang van een schip dat in het oliehavengebied is afgemeerd een bord geplaatst te worden dat aangeeft dat roken, open vuur en toegang door onbevoegden verboden is.

§ 3 Tankschepen buiten een oliehavengebied

Artikel 3.1 Tankschepen met gevaarlijke stoffen buiten het oliehavengebied

Artikel 3.1 regelt onder welke voorwaarden tankschepen met gevaarlijke stoffen buiten het oliehavengebied mogen liggen, indien zich een gevaarlijke stof als lading of ladingresidu aan boord bevindt. Ladingresidu omvat hierbij tevens gasvormige ladingrestanten. Tankschepen (zowel zeetankschepen als binnentankschepen) kunnen grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen (waaronder ook gasvormige ladingsresiduen) aan boord hebben en dat kan grote risico's met zich meebrengen. Om de risico's van deze schepen zoveel mogelijk te beperken, zijn op basis van artikel 3.11 van de Havenverordening zogenaamde oliehavengebieden aangewezen. De oliehavengebieden zijn bekend gemaakt in een apart aanwijzingsbesluit met de daarbij behorende, zogenaamde oliehavenkaart.

Uitgangspunt is dat tankschepen in principe in een oliehavengebied afmeren. Op dit uitgangspunt is een aantal in dit artikel opgesomde uitzonderingen mogelijk. De in het artikel opgenomen criteria werden voorheen in de ontheffing opgenomen. Door deze nu in het artikel op te nemen, zal het aantal gevraagde ontheffingen naar verwachting aanzienlijk afnemen. Indien een tankschip niet aan de criteria van dit artikel voldoet, dan is ligplaats nemen buiten het oliehavengebied verboden, tenzij op grond van het vierde lid ontheffing is verkregen.

Het eerste lid, onderdeel c, stelt regels aangaande een combinatietankschip. Een combinatietankschip is gebouwd om afwisselend vloeibare of droge lading te vervoeren. Er kunnen zich ten gevolge van dit afwisselend vervoer brandbare ladingresiduen in de sloptanks bevinden. Indien het combinatietankschip geladen is of wordt met losgestorte bulkclading in vaste vorm, zal het schip buiten het oliehavengebied afmeren. Indien het combinatietankschip voldoet aan de criteria van

dit artikel, kan na een melding als bedoeld in artikel 11.7 worden afgemeerd buiten het oliehavengebied. Indien het schip niet voldoet aan de gestelde criteria van dit artikel, is ligplaats nemen buiten het oliehavengebied verboden, tenzij een ontheffing wordt verleend op grond van het vierde lid.

In verband met internationale verplichtingen ten aanzien van de dubbelwandigheid van de scheepsromp van combinatietankschepen is nagenoeg de hele wereld-combinatietanker-vloot niet meer geschikt voor het vervoer van aardolie. Deze schepen worden gesloopt of vervoeren nog uitsluitend droge bulkclading. Bij werf beurten worden meer en meer de olierestanten verwijderd en nemen de veiligheidsrisico's voor deze schepen af. De hele regeling aangaande combinatietankschepen is hierop aangepast en vereenvoudigd. Een melding als bedoeld in artikel 11.7 in samenhang met het gestelde in dit artikel en de handhaving van de regeling biedt voldoende garantie voor de havenveiligheid.

Tankschepen met gevaarlijke stoffen meren in principe af in het oliehavengebied. Zij kunnen op andere ligplaatsen afmeren, zoals bijvoorbeeld afmeerboeien en -palen. Het verbod op grond van het eerste lid, onderdeel f, geldt dan niet, indien deze ligplaatsen in een collegebesluit zijn aangemerkt als ligplaats conform artikel 3.10 van de Havenverordening. In het besluit van deze aangewezen ligplaatsen zijn per ligplaats beperkingen gesteld aan de activiteiten, waardoor de veiligheid is gewaarborgd.

Onderdeel g biedt de mogelijkheid aan LNG-bunkerschepen om LNG-brandstof af te geven buiten oliehavengebied. Hiermee kunnen LNG-bunkeringen plaatsvinden buiten oliehavengebied. Het LNG-bunkerschip, met LNG aan boord, dient zo kort mogelijk te verblijven buiten oliehavengebied.

In het tweede lid is bepaald dat een gasdeskundige zijn onderzoek direct aanvangt na het afmeren van een combinatietankschip. De reden hiervan is gelegen in het feit dat zo spoedig mogelijk na het afmeren bepaald moet worden of het schip aan de gestelde criteria voldoet. Indien dit niet het geval is, zal bekeken moeten worden of het schip ter plaatse kan blijven liggen of dat het dient te verhalen naar een alternatieve ligplaats om aldaar er voor te zorgen dat aan de gestelde voorwaarden voldaan wordt. Op grond van artikel 1.10 van de Havenverordening is de kapitein verantwoordelijk voor het ten spoedigste mondeling (laten) melden van de resultaten van dit onderzoek en het schriftelijk (laten) bevestigen daarvan aan de havenmeester. Om de veiligheid te waarborgen direct na het afmeren en voordat het onderzoek als bedoeld in het tweede lid is afgerond, is in het derde lid van dit artikel bepaald dat er géén operationele handelingen plaats mogen vinden, totdat een gasdeskundige heeft vastgesteld, dat dit veilig kan.

Voor het ligplaats nemen door tankschepen buiten een oliehavengebied geldt op grond van het vijfde lid een meldingsplicht. De nadere invulling van de melding is opgenomen in artikel 11.7.

§ 4 Behandeling van gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk

Artikel 4.1 Behandeling van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk en gas

Dit artikel regelt in zijn algemeenheid de veilige en milieuverantwoorde behandeling van genoemde stoffen. Het beperken van emissies maakt een belangrijk onderdeel uit van dit artikel. Per lid van het artikel wordt nader inhoudelijk ingegaan op de strekking. Overigens geldt voor dit gehele artikel het uitgangspunt dat het schip centraal staat, waarvoor de opgenomen voorschriften gelden. Daarbij maakt het niet uit of het schip is afgemeerd op bijvoorbeeld een openbare ligplaats als bedoeld in artikel 3.10 van de Havenverordening of aan een afmeervoorziening, die behoort tot een ligplaats van een inrichting, waarvoor een omgevingsvergunning geldt. De voorschriften zijn zo opgesteld dat zij aansluiten bij of aanvullend zijn op deze regelgeving.

Het eerste lid van dit artikel regelt dat, voordat overslag van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen met een zeetankschip plaatsvindt, de voor de overslag verantwoorde personen (op een zeetankschip de kapitein en voor de inrichting de exploitant) een veiligheidscontrolestaat nalopen en invullen. De hier bedoelde veiligheidscontrolestaat is de controlestaat zoals opgenomen in de International Safety Guide for Oiltankers and Terminals, of zoals nadien gewijzigd. De ISGOTT wordt uitgegeven door de International Chamber of Shipping (hierna: ICS / Oil Companies International Marine Forum (hierna: OCIMF) / International Association of Ports and Harbors. Deze internationaal bekende veiligheidscontrolestaat wordt wereldwijd gebruikt voor schip / wal overslag. Voordeel van het gebruik van deze internationaal bekende veiligheidscontrolestaat is dat scheepsofficieren van de zeetankvaart met het gebruik bekend zijn en wijzigingen automatisch worden aangebracht.

De veiligheidsvoorschriften voor overslag tussen een binnentankschip en een inrichting zijn neergelegd in het Adn. Aanvullende regulering in dit reglement is voor dat type overslag niet nodig.

Het tweede lid van dit artikel bepaalt dat voordat overslag van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen tussen zeetankschepen onderling plaatsvindt de voor de overslag verantwoordelijke personen (op een zeetankschip de kapitein) een voorgeschreven veiligheidscontrolestaat nalopen en invullen door op de daartoe bestemde plaatsen hokjes af te vinken of aan te kruisen. De in dit lid bedoelde veiligheidscontrolestaat is opgenomen in Bijlage 1 bij dit Havenreglement.

Het derde lid van dit artikel bepaalt dat voordat overslag van vloeibare gevaarlijke en schadelijke stoffen tussen een zeetankschip en een binnenvaarttankschip of tussen binnenvaarttankschepen onderling plaatsvindt de voor de overslag verantwoordelijke personen (op een zeetankschip de kapitein en op een binnenvaarttankschip de schipper) een voorgeschreven veiligheidscontrolestaat nalopen en invullen door op de daartoe bestemde plaatsen hokjes af te vinken of aan te kruisen. De hier bedoelde veiligheidscontrolestaat is de controlestaat zoals opgenomen in de International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals (hierna: ISGINTT), of zoals nadien gewijzigd. De ISGINTT wordt uitgegeven door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en de OCIMF.

In het vierde lid, onderdeel a, is bepaald dat na invulling van de veiligheidscontrolestaten de in de eerste drie leden opgenomen eisen tijdens de overslag en zolang het schip ter plekke ligplaats inneemt moeten worden nageleefd. Het naleven van de veiligheidscontrolestaten geldt dus niet alleen tijdens de overslag, maar ook zolang het betrokken tankschip ligplaats heeft. Het is ook van toepassing op de betrokken inrichting, indien de tankschepen afgemeerd liggen bij een inrichting.

In het vierde lid, onderdeel b, is bepaald dat de overslag tussen een tankschip en een inrichting of tussen tankschepen onderling onmiddellijk gestopt dient te worden, indien het gestelde in de veiligheidscontrolestaten niet wordt nageleefd.

In het vijfde lid is bepaald wanneer en bij welke stoffen rechtstreekse overslag van gevaarlijke of schadelijke stoffen plaats moet vinden met gebruik van een dampretourleiding. De International Bulk Chemical Code schrijft aan zeetankschepen voor dat voor het vervoer van bepaalde stoffen een tank met dampretour aansluiting op het schip aanwezig moet zijn. Het Adn bepaalt voor binnentankschepen dat bepaalde stoffen gesloten vervoerd moeten worden. In deze internationale regelingen is echter niet expliciet voorgeschreven dat bij overslag een dampretourleiding daadwerkelijk moet worden gebruikt. De milieuveiligheid in de haven is erbij gebaat wanneer de betreffende leidingen tijdens overslag van deze gevaarlijke of schadelijke stoffen worden gebruikt en om die reden wordt het gebruik ervan verplicht gesteld in het vijfde lid.

Ook is in dat lid het gebruik van dampretourleidingen voorgeschreven voor de overslag van stoffen die stank of hinder kunnen veroorzaken of stoffen die aanvullende risicobeheersende maatregelen

behoeven. Dit zijn de stoffen die zijn opgenomen in bijlage 2. De leidingen moeten dan gebruikt worden ter voorkoming van met name stankoverlast of risico voor de omgeving vanwege hun schadelijke aard. De laatste categorie waarvoor het gebruik van dampretourleidingen verplicht is gesteld, is de categorie van vluchtig organische stoffen. Ook in de afzonderlijke vergunningen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van de inrichtingen (aan de wal) die milieugevaarlijke stoffen behandelen, wordt gesloten behandeling van deze stoffen verplicht gesteld door de vergunningverlener, Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland. Door het opnemen van de verplichting in het vijfde lid is er geen verschil tussen overslag van ladingen van en naar een inrichting en tussen tankschepen onderling, ongeacht hun ligplaats.

Ontheffing van dit voorschrift in het vijfde lid is mogelijk, indien op een andere wijze dan via de dampretouraansluiting emissie kan worden voorkomen. Gedacht kan worden aan innovatieve oplossingen, zoals bijvoorbeeld een drijvende dampverwerkingsunit.

Met de voorschriften genoemd in het eerste tot en met het vijfde lid met betrekking tot de overslag van schadelijke en gevaarlijke stoffen in bulk is het mogelijk om overslag te laten plaatsvinden tussen twee tankschepen onderling, die onder andere zijn afgemeerd bij afmeerboeien of bij een inrichting. Zeetankschepen zijn de afgelopen decennia qua constructie steeds veiliger geworden. Hierdoor vindt de overslag plaats onder steeds veiligere omstandigheden. Het verplicht stellen van dampretoursystemen draagt bij aan een verbetering van het milieu. De overslag van schadelijke en gevaarlijke stoffen wordt onder voorwaarden toegestaan. Deze constructie heeft bovendien een verlaging van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven tot gevolg, aangezien hiervoor geen ontheffing hoeft te worden aangevraagd. De voorwaarden zijn in algemene regels neergelegd.

Het zesde lid is opgenomen om er voor te zorgen dat bij rechtstreekse overslag tussen een zeetankschip dat ingevolge internationale regelgeving verplicht is om inerte ladingtanks te hebben en een tankschip dat deze verplichting niet heeft er voor te zorgen dat dit schip ook inert is. Indien deze verplichting niet opgenomen wordt, zal bij rechtstreekse overslag het zeetankschip dat verplicht is inert te zijn gedurende de overslag niet meer inert zijn en dus niet meer voldoen aan de internationale regelgeving, omdat het een niet-inert mengsel van het andere schip ontvangt. Net als de mogelijkheid tot ontheffing van het bepaalde in het vijfde lid kan ook van het bepaalde in het zesde lid ontheffing worden verleend, indien er andere methoden of middelen beschikbaar zijn om de veiligheid te waarborgen.

Het zevende lid verbiedt in beginsel de overslag van gassen tussen tankschepen onderling. Op grond van het twaalfde lid kan het college in bijzondere gevallen ontheffing verlenen. Een voorbeeld van een bijzonder geval is een zogenaamd binnen-buitenschip, dat na herkomst van zee met een lading gas moet doorvaren naar het achterland, maar dit niet kan vanwege een lage waterstand op de Rijn. In dat geval is het noodzakelijk om een deel van de lading over te slaan om een kleinere diepgang te verkrijgen.

De verplichtingen genoemd in het achtste en negende lid zijn nieuw opgenomen in dit Havenreglement. Voorheen waren deze verplichtingen opgenomen in de ontheffing die werd verleend voor rechtstreekse overslag. Door ze in het Havenreglement op te nemen, zijn deze verplichtingen algemeen van toepassing.

Het achtste lid is een algemene zorgplichtbepaling, die er voor zorg moet dragen dat tijdens alle operationele handelingen met gevaarlijke of schadelijke stoffen zodanige omstandigheden aanwezig zijn, dat onmiddellijk kan worden ingegrepen bij verstoringen in dit proces.

Het negende lid is opgenomen om te voorkomen dat bij overslag tussen tankschepen enorme lengtes aan elkaar gekoppelde slangen worden gebruikt. Door het opnemen van dit lid wordt de kans op lekkage tot een minimum beperkt.

Het tiende lid is opgenomen om er voor zorg te dragen dat bij het behandelen van gevaarlijke stoffen de vaste scheepspompen en -leidingen worden gebruikt. Het kan echter voorkomen dat een ontheffing van dit voorschrift noodzakelijk is, wanneer er bijvoorbeeld een storing optreedt in een ladingpomp van het schip. Om een noodlossing mogelijk te maken, zal in dat uitzonderlijke geval de veiligheid worden gewaarborgd door het stellen van nadere voorschriften of beperkingen in een ontheffing.

Het elfde lid is nieuw en bepaalt dat de behandeling van een gevaarlijke stof of schadelijke stof, die gevaar, schade of hinder kan veroorzaken op basis van de criteria in het vijfde lid onder a, b of c te allen tijde gesloten plaats dient te vinden. Hiermee wordt voorkomen dat er rechtstreekse emissies naar de buitenlucht plaats vinden tijdens enige behandeling van een gevaarlijke of schadelijke stof. In het vijfde lid is dit specifiek al voor de overslag tussen tankschepen geregeld, maar dit lid spreekt over alle behandelingen, dus ook bijvoorbeeld tijdens het intern verpompen. Deze bepaling is mede van belang met het oog op artikel 6.1 van dit Havenreglement, omdat het belangrijk is dat er tijdens het langsij komen van andere schepen tijdens deze behandelingen géén dampconcentraties aanwezig zijn, die gevaar voor de veiligheid of gezondheid opleveren. Ontheffing van het bepaalde in het elfde lid zal alleen worden verleend in het geval er géén redelijke alternatieven zijn om de lading gesloten over te slaan.

De term “gesloten” komt terug bij artikel 6.1 van dit Havenreglement. Het houdt in, dat er géén emissies naar de buitenlucht plaats vinden, behoudens in die gevallen waar door middel van technische voorzieningen, zoals *pressure-vacuümvalves* ter voorkoming van gevaarlijke over- of onderdruk in de ladingtanks van het tankschip, gecontroleerde emissie plaats vindt.

§ 5 Schoonmaken van scheepsruimten die een gevaarlijke of schadelijke stof bevatten

Artikel 5.1 Wassen en schoonmaken van ladingtanks

Dit artikel regelt in zijn algemeenheid het veilig en milieuverantwoord schoonmaken van genoemde ruimten. Het beperken van emissies maakt een belangrijk onderdeel uit van dit artikel. Per lid van het artikel wordt nader inhoudelijk ingegaan op de strekking.

De technische en operationele voorschriften voor het schoonmaken van binnentankschepen zijn geregeld in het Adn. Op basis van artikel 3.10 van de Havenverordening kan het college voor de binnenvaart een beperkt aantal locaties aanwijzen, waar de binnentankvaart schoon kan maken. Het college kan in aanvulling op het Adn nadere voorschriften en beperkingen stellen aan deze activiteit, indien deze plaats vindt op de aangewezen ligplaats.

De meeste leden van dit artikel betreffen derhalve het schoonmaken van zeetankschepen. Alleen het derde en vijfde lid van dit artikel, die gaan over respectievelijk het schoonmaken van gastankschepen en de bevoegdheid om bij bepaalde atmosferische omstandigheden het schoonmaken te beperken of te verbieden, betreffen zowel binnentankschepen als zeetankschepen. De opgenomen voorschriften voor het schoonmaken vervangen het systeem van individuele ontheffingen uit de Rhv 2010. Een meldingsplicht op basis van het zevende lid zorgt voor een toetsingsmoment door de havenmeester of de schoonmaakoperatie veilig en verantwoord plaats kan vinden.

Het eerste lid, onder a bevat een algemeen verbod op het schoonmaken van ladingtanks van zeetankschepen waarin stoffen als bedoeld in artikel 4.1 onder a, b of c zijn vervoerd. Dit zijn die

stoffen, die vanwege hun eigenschappen gevaar, schade of hinder kunnen veroorzaken uit het oogpunt van veiligheid of geuroverlast. Het schoonmaken van deze ruimten mag alleen plaatsvinden als het schip zo is ingericht dat gesloten schoonmaken mogelijk is en vermeden wordt dat gassen of dampen ontsnappen. Slechts het onvermijdelijk laten ontsnappen van een klein restje gas bij het openen van de ruimten is toelaatbaar.

Het eerste lid bepaalt ook dat gesloten schoonmaken alleen toegestaan is wanneer het schip ertoe is ingericht. Dit blijkt uit het schoonmaakhandboek, zoals dat in het MARPOL-Verdrag is voorgeschreven door de IMO. Een andere mogelijkheid is dat de betreffende ruimten worden schoongemaakt bij een inrichting die is ingericht voor het schoonmaken van dergelijke ruimten en die de dampen in ontvangst neemt.

Het sluitstuk van het (gesloten) schoonmaken van ladingtanks wordt gevormd door het droogmaken of ventileren ervan door middel van het openzetten van deze tanks. Tijdens deze handeling mogen ten behoeve van de veiligheid geen andere schepen langs zij ligplaats hebben, tenzij dit veilig geschiedt en de atmosfeer van de ladingtanks van het schoonmakende schip dat toelaat. Om die reden zijn in het tweede lid eisen gesteld aan het droogmaken en ventileren na gesloten schoonmaken.

Het verbod in het derde lid betreft ladingtanks van tankschepen die vloeibare gassen bevatten. Deze tanks mogen uitsluitend worden schoongemaakt bij inrichtingen die in het bezit zijn van een vergunning krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht op grond waarvan het de inrichting is toegestaan om dergelijke ladingtanks schoon te maken. De inrichting dient de afvalstoffen in ontvangst te nemen. Het schoonmaken van dergelijke schepen brengt risico's met zich mee, die worden geminimaliseerd door het schoonmaken te laten plaatsvinden onder de goed gecontroleerde omstandigheden van een dergelijke inrichting.

Het vierde lid van dit artikel bepaalt de voorwaarden waaronder het wassen met ruwe aardolie in de haven kan plaatsvinden. Hierin wordt verwezen naar de International Code for Fire Safety Systems uitgegeven door de IMO van de Verenigde Naties. Het gebruik van deze internationaal bekende Code is bekend bij scheepsofficieren van de zeetankvaart en wijzigingen worden automatisch aangebracht.

In het vijfde lid is in zijn algemeenheid bepaald dat het schoonmaken van stoffen als bedoeld in artikel 4.1 onder a, b of c, hetgeen mede inhoudt het openen of ventileren van deze ruimtes na het schoonmaken, door het college kan worden beperkt of te verboden, indien atmosferische omstandigheden dit noodzakelijk maken. Hierover zijn afspraken gemaakt tussen de havenmeester en de milieuautoriteiten op basis van afgegeven weercodes.

Op grond van het zesde lid kan het college van de gestelde verboden, voor zover het betreft het schoonmaken van zeetankschepen, ontheffing verlenen, indien de omschreven activiteiten incidenteel toch noodzakelijk zijn. Hierbij valt te denken aan een situatie met defect scheepsmaterieel, zoals bijvoorbeeld een niet-werkende scheepspomp. In deze incidentele gevallen zullen via een ontheffing adequate maatregelen genomen worden om de veiligheid te waarborgen en de emissie zoveel als praktisch mogelijk te beperken.

§ 6 Langs zij meren bij tankschepen

Artikel 6.1 Verbod langs zij meren bij tankschepen met gevaarlijke stoffen

Dit artikel regelt het ligplaats nemen langs zij tankschepen geladen met of leeg van gevaarlijke stoffen, teneinde een veilige situatie te waarborgen. Deze tankschepen kunnen zowel in het oliehavengebied ligplaats hebben als daarbuiten. Het normadressaat van dit artikel is de kapitein of schipper van het

langsij komende schip. Dit neemt niet weg dat de schipper/kapitein van het tankschip waarlangs langsij wordt gegaan ook zijn verplichtingen heeft, met name die op basis van de artikelen 4.1 en 5.1. In het bijzonder wordt gewezen op artikel 4.1, vijfde en elfde lid en artikel 5.1, eerste en tweede lid.

In het eerste lid is in zijn algemeenheid bepaald welke schepen uitgezonderd zijn van het verbod en aan welke minimale veiligheidsvoorwaarden moet worden voldaan. Deze veiligheidsvoorwaarden hebben onder meer betrekking op de locatie van afmeren (binnen of buiten de ladingzone), de bouw- en uitrustings-eisen en de maximale afmeerbreedte van het aantal schepen.

In het tweede, derde en vierde lid zijn verbijzonderingen opgenomen ten opzichte van het eerste lid, die verband houden met de activiteiten van het schip, waarlangs ligplaats genomen moet worden.

Het tweede lid bepaalt dat er geen schepen ligplaats mogen nemen langsij tankschepen die betrokken zijn bij de overslag van een gas als bedoeld in de IGC Code of het ADN. De reden hiervan is dat de gevaarseigenschappen van gassen dermate groot zijn dat het gedurende de overslag van deze ladingen verboden is om voor andere schepen langsij ligplaats te nemen. Een uitzondering is gemaakt voor de rechtstreekse overslag van gas tussen twee gastankschepen.

Het derde lid staat toe, dat slechts één schip mag afmeren langsij een zeetankschip, dat bezig is met het wassen met ruwe olie. Het af te meren schip moet een binnentankschip zijn, dat voldoet aan het ADN, waardoor een voldoende veiligheidsniveau aanwezig is.

Het vierde lid regelt het langsij ligplaats nemen bij zeetankschepen, als bedoeld in artikel 4.1 onder a, b of c, die schoonmaken, anders dan met ruwe aardolie. Onderdeel a bepaalt dat er een dienstverlenend tankschip langsij een zeetankschip ligplaats mag nemen dat bezig is met het uitvoeren van een voorwas als bedoeld in Marpol Annex II of dat ladingresiduen als bedoeld in Marpol Annex II overneemt. Aan het langsij komende tankschip hoeven geen nadere eisen gesteld te worden. Reden hiervan is dat het schip geschikt moet zijn om de ladingresiduen te mogen vervoeren en dus qua constructie gelijk is aan het zeetankschip.

Onderdeel b van het vierde lid heeft betrekking op het gewijzigde artikel 4.4 van de Arbeidsomstandighedenregeling. Voorheen verbood voornoemde regeling elke vorm van werkzaamheden aan dek en ladingzones van een tankschip dat zich bezighoudt met het schoonmaken. Veel tankschepen die gevaarlijke en schadelijke stoffen vervoeren, hebben intussen een constructie waarbij ladingtanks volledig gesloten schoongemaakt kunnen worden en er geen gevaar is wanneer andere werkzaamheden aan dek of in andere ladingtanks plaatsvinden. Om die reden is de Arbeidsomstandighedenregeling aangepast in die zin dat het onder voorwaarden toegestaan is dat andere werkzaamheden op het schip plaatsvinden tijdens het gesloten schoonmaken van ladingruimten. Aanvullend daarop wordt in dit Havenreglement toegestaan dat aan een tankschip dat gesloten schoonmaakt ten hoogste twee tankschepen afmeren, die betrokken zijn bij de ladingoverslag. Hierdoor kan flexibeler worden omgegaan met het toekennen van ligplaatsen aan tankschepen in de haven.

In het vijfde lid is een ontheffingsmogelijkheid opgenomen, waardoor in bijzondere gevallen ook andere type schepen dan vermeld in het eerste lid toestemming kunnen krijgen om langsij te komen.

In het zesde lid is voor de bunkerschepen, LNG-bunkerschepen en dienstverlenende schepen een meldingsverplichting van het langsij komen opgenomen, zodat de havenmeester kan toetsen of het langsij afmeren veilig en verantwoord kan plaats vinden.

Artikel 6.2 Bouw- en uitrustingsvoorschriften langsij meren bij tankschepen

Artikel 6.2 is een nieuw artikel dat in het Havenreglement is opgenomen en is vergelijkbaar met artikel 2.2. Het artikel is nodig, omdat tankschepen met gevaarlijke stoffen ook buiten een oliehavengebied ligplaats kunnen hebben en gelijke veiligheidsomstandigheden moeten worden gecreëerd. In de Rhv 2010 werden de bouw- en uitrustingsvoorschriften voor schepen die niet langszij waren toegelaten geregeld in een ontheffing. De in artikel 6.2 van het onderhavige Havenreglement genoemde voorschriften zijn van toepassing op dienstverlenende schepen. Ook zijn zij van toepassing op bunkerschepen die niet voldoen aan de eisen die het ADN stelt aan een binnentankschip van het type N. Hierbij kan met name worden gedacht aan bunkerschepen die smeerolie komen afleveren. Om vonken te voorkomen, wordt een vonkenvanger op de uitlaat van de motor voorgeschreven. Hieronder wordt mede verstaan technische toepassingen, die een gelijkwaardig beschermingsniveau bieden, zoals bijvoorbeeld watergekoelde uitlaten.

§ 7 Vergunningen

Artikel 7.1 Aanvraag van een vergunning afgifte en in ontvangst nemen van scheepsafval, overige schadelijke stoffen of restanten van schadelijke stoffen

Aan de aanvrager van een vergunning (voorheen “aanwijzing” genoemd, maar die term strookt niet met de juridische status, namelijk die van vergunning, een beslissing op een aanvraag) van een bedrijf met ontvangstvoorzieningen wordt een formulier gezonden waarop is vermeld welke gegevens in ieder geval bij de aanvraag dienen te worden overgelegd. De gegevens komen overeen met de inhoud van het genoemde formulier. Deels betreft het overleggen van gegevens, zoals een inzamelvergunning op basis van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en een uittreksel uit het register van de Kamer van Koophandel. Deels dient de aanvrager bepaalde zaken te specificeren, zoals de gegevens van de in te zetten ontvangstvoorzieningen en de soorten afvalstoffen voor welke de aanvraag wordt ingediend.

Artikel 7.2 Aanvraag van een vergunning voor het LNG-bunkeren met een schip

De aanvrager van een vergunning dient bepaalde gegevens overleggen. Deels betreft het administratieve gegevens, zoals de resultaten van een audit op het veiligheidsmanagementsysteem voor LNG-bunkeren en een uittreksel uit het register van de Kamer van Koophandel. Deels dient de aanvrager bepaalde zaken te specificeren, zoals de gegevens van de schepen die onder de vergunning komen te vallen en die ingezet zullen gaan worden voor het uitvoeren van de LNG-bunkeringen, zoals de naam en het registratienummer.

Artikel 7.3 Aanvraag van een vergunning voor het exploiteren van een drijvende LNG-aangedreven elektriciteitsvoorziening

Aan de aanvrager van een vergunning van een bedrijf met een LNG-aangedreven elektriciteitsvoorziening worden gegevens gevraagd, die in ieder geval bij de aanvraag dienen te worden overgelegd. Deels betreft het administratieve gegevens, zoals relevante certificaten en een uittreksel uit het register van de Kamer van Koophandel. Deels dient de aanvrager bepaalde zaken ten aanzien van de in te zetten elektriciteitsvoorziening, opleiding van het personeel en locaties waar de voorziening wordt ingezet verder te specificeren.

§ 8 Verlenen van een erkenning aan bootliedenorganisaties

Artikel 8.1 Erkenning bootliedenorganisatie

Dit artikel bevat de voorwaarden voor erkenning van een bootliedenorganisatie. Het bedrijf moet voorzien zijn van een ISO-certificaat en beschikken over ten minste één continu bereikbaar meldpunt waar bootlieden kunnen worden besteld. Ook draagt het bedrijf zorg voor regelmatig overleg met andere nautische dienstverleners in de haven, zoals loodsen en havensleepdiensten. Het bedrijf draagt verder zorg voor een goede kwaliteit en kwantiteit van het personeel en het materieel,

teneinde adequate diensten te kunnen verlenen. Dit houdt in dat in volcontinuïdient, per uur, ten minste drie zeeschepen afzonderlijk in verschillende situaties wat betreft afmeting, type en locatie kunnen worden vast- of losgemaakt. Tot slot verstrekt het bedrijf legitimatiebewijzen aan bootlieden.

§ 9 Verplichtingen waaraan bootmannen moeten voldoen

Artikel 9.1 Beroep en verplichtingen bootman

Dit artikel regelt de voorwaarden voor de uitoefening van het beroep bootman. Alle eisen die worden gesteld aan het uitoefenen van het beroep bootman zijn in dit artikel opgenomen. De bootman moet ofwel een opleiding Bootman, vastgesteld door de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, onder toekenning van registratiecode CREBO-93030, met goed gevolg hebben afgesloten, dan wel in een andere Europese lidstaat een opleiding tot bootman met goed gevolg hebben afgesloten die gelijkwaardig is aan de opleiding Bootman of over relevante ervaring beschikken. In die gevallen laatste twee gevallen dient de bootman de Nederlandse taal voldoende machtig te zijn. Tevens moet de bootman te allen tijde zijn aangesloten bij een erkende bootliedenorganisatie.

In het tweede lid is bepaald dat de bootman voorzien moet zijn van een legitimatiebewijs dat de bootman op verzoek van personen of bedrijven die van zijn diensten gebruik maken, moet kunnen tonen. Bedrijven of personen kunnen van deze bepaling gebruik maken voor het controleren van de bootman. Voor toezichthouders is deze bevoegdheid tot controle geregeld in artikel 5:20 van de Awb.

§ 10 Schepen waarvan de lading met ontsmettingsmiddelen is behandeld

Artikel 10.1 Met ontsmettingsmiddelen behandelde lading

Dit artikel regelt het ligplaats nemen of het zich bevinden op een ligplaats met een schip waarvan de lading buiten Nederland met ontsmettingsmiddelen is behandeld, de zogenaamde "fumigation in transit". De Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden is op deze ontsmettingen niet van toepassing. In dit artikel wordt gesproken over het begrip "schip". Het artikel is dus van toepassing op zowel zee- als op binnenschepen. Hierdoor wordt de bepaling in overeenstemming gebracht met de bestaande praktijk. Het innemen van een ligplaats of het zich bevinden op een ligplaats met lading die met ontsmettingsmiddelen is behandeld, is in principe verboden, tenzij aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan.

Het in onderdeel a van het eerste lid bedoelde gasmeetcertificaat kan zijn verkregen doordat een gasmeetdeskundige op de rede van IJmuiden of tijdens de vaart op het Noordzeekanaal, voor een zeeschip, of tijdens de vaart op het Amsterdam-Rijnkanaal of het Afgesloten IJ of het Noordzeekanaal voor een binnenschip, onderweg de metingen heeft verricht. Indien het meten voor het ligplaats nemen niet mogelijk is, kan een schip afmeren onder de voorwaarden als genoemd in het eerste lid, onder b.

De redactie van het eerste lid houdt tevens rekening met schepen die in het buitenland zijn beladen met aldaar (in de silo) aan de wal ontsmette lading, die in de haven wordt gelost. Deze lading kan eveneens bepaalde risico's met zich meebrengen. Voorts is dit lid beperkt tot schepen, geladen met bulkclading in vaste vorm. Hierdoor worden alle containerschepen van de toepassing uitgesloten. Deze schepen hebben containers als lading onder gas aan boord en zouden dus allemaal gemeten dienen te worden of een ontheffing dienen te krijgen, hetgeen niet wenselijk is. Het onder gas staan van te vervoeren containers is in de IMDG-Code geregeld, inclusief de etikettering. Opgemerkt wordt, dat een schip, dat bijvoorbeeld geladen is met gegaste losse balen cacao, valt onder de werking van dit artikel; deze lading wordt in dit verband gezien als bulkclading in vaste vorm.

In het tweede lid is bepaald dat direct nadat een schip waarvan de lading met ontsmettingsmiddelen is behandeld, is afgemeerd een onderzoek uitgevoerd dient te worden, indien het schip is afgemeerd onder de voorwaarde als genoemd in het eerste lid, onder b. De reden hiervan is dat het onbekend is wat de concentratie is van het ontsmettingsgas in de lading. Zolang dit niet bekend is, kan de havenmeester niet bepalen of de veiligheid en het milieu in de haven in het geding zijn. Ook dient er een meting uitgevoerd te worden, indien dit naar het oordeel van de havenmeester noodzakelijk is, bijvoorbeeld, indien er een lange tijd zit tussen de meting en het afmeren of de meteorologische omstandigheden zodanig gewijzigd zijn dat een nieuwe meting noodzakelijk is.

In het derde lid is bepaald dat de meting, bedoeld in het tweede lid direct na afmeren plaats vindt. De reden hiervan is gelegen in het feit dat zo spoedig mogelijk na het afmeren bepaald moet worden of de veiligheid en het milieu in de haven in het geding zijn. Indien dit niet het geval is, zal bekeken moeten worden of het schip ter plaatse kan blijven liggen of dat het dient te verhalen naar een alternatieve ligplaats om aldaar de lading te ventileren en de concentratie van het ontsmettingsmiddel zodanige waarden krijgt dat de genoemde belangen te allen tijde gegarandeerd zijn.

In het vierde lid is bepaald dat een afschrift van het gasmeetcertificaat moet worden opgestuurd aan de havenmeester. Op grond van artikel 1.10 van de Havenverordening is de kapitein verantwoordelijk om hiervoor zorg te (laten) dragen.

In het vijfde lid is aangegeven wanneer een schip kan gaan lossen. Er dient een door een gasmeetdeskundige opgesteld plan van aanpak te zijn. In het plan van aanpak wordt beschreven welke maatregelen, gedurende de periode dat het schip onvoldoende vrij is van ontsmettingsmiddelen, getroffen moeten worden om de veiligheid op het schip en voor de omgeving te waarborgen. Het plan dient goedgekeurd te zijn door de havenmeester. Dit plan van aanpak beschrijft, gedurende de periode dat de lading onvoldoende vrij is van ontsmettingsmiddelen, de te treffen maatregelen om de ordening, veiligheid en milieu op het schip en voor de omgeving te waarborgen.

In het achtste lid is bepaald dat de resultaten van het onderzoek moeten worden gemeld aan de havenmeester. Op grond van artikel 1.10 van de Havenverordening is de kapitein verantwoordelijk voor het ten spoedigste mondeling (laten) melden van de resultaten van dit onderzoek en het schriftelijk (laten) bevestigen daarvan.

Op grond van het negende lid is overslag van lading die onvoldoende vrij is van ontsmettingsmiddelen meldingsplichtig. De melding is nader uitgewerkt in artikel 11.11. Er is specifiek bepaald dat de stuwadoor voor deze melding verantwoordelijk is. Dit is in deze gevallen namelijk de partij die de overslag feitelijk uitvoert.

§ 11 Melden

In de opzet van het Havenreglement is ervoor gekozen om alle meldingen die op basis van de Havenverordening en het Havenreglement plaats moeten vinden, centraal op te nemen in deze paragraaf. De artikelen spitsen zich toe op het tijdstip en inhoud van de melding. Daarnaast is bepaald dat de havenmeester aangeeft op welke operationele wijze de melding plaats moet vinden. Alle meldingen vinden plaats bij één centraal loket; de operationele uitwerking van de wijze waarop de melding plaats moet vinden, zal beschreven worden op de website van dat loket. Reden hiervoor is dat gelet op eventuele inhoudelijke veranderingen van bijvoorbeeld telefoonnummers en marifoonkanalen door de havenmeester snel ingespeeld kan worden op deze gewijzigde omstandigheden, zonder dat hiervoor het Havenreglement hoeft te worden aangepast. Via een

kennisgeving aan de scheepvaart zal de betrokken doelgroep hierover worden geïnformeerd. Deze methode van werken is bekend in de scheepvaartwereld.

Er zijn twee soorten meldingen. De eerste soort zijn de meldingen die behoren bij de uitzonderingen van verboden handelingen. Een voorbeeld hiervan is artikel 4.14, derde lid, van de Havenverordening. Bij het ontvangen van deze melding zal de havenmeester toetsen of de voorgenomen gedraging in overeenstemming zijn met de beschreven uitzonderingen op het verbod. Is dit niet het geval, zal de schipper of kapitein van een schip dit worden meegedeeld. Het gevolg kan zijn dat de schipper of kapitein een ontheffing, zo die mogelijk is, aanvraagt. Ook kan een aanwijzing het gevolg zijn.

De tweede soort meldingen zijn operationele meldingen die tot doel hebben de havenmeester op de hoogte te brengen van de activiteiten welke in de haven plaats vinden. Hierdoor beschikt de havenmeester te allen tijde over een actueel beeld. Een voorbeeld hiervan is de melding op basis van artikel 4.8, vijfde lid van de Havenverordening. Deze melding gaat vooraf aan het bunkeren van een zeeschip.

Artikel 11.1 Melding ligplaats nemen bunkerschip, LNG-bunkerschip en dienstverlenend schip

In verband met een actueel overzicht van de ligplaatsbezetting in de haven en een toetsing of het totaal aan afgemeerde schepen op een ligplaats mogelijk is in het kader van artikel 3.3 van de Havenverordening (beschikbare operationele ruimte) en er géén belemmering zal optreden ten opzichte van de overige scheepvaart, dienen de zogenaamde faciliterende schepen zich vooraf bij de havenmeester te melden.

Deze melding door bunkerschepen en LNG-bunkerschepen zal praktisch gezien samenvallen met de verplichte meldingen uit artikel 11.2 en 11.10. Echter, de reden van de meldingen in 11.2 en 11.10 heeft een andere grondslag, respectievelijk die van milieu en veiligheid, terwijl de melding in artikel 11.1 haar grondslag vindt in de nautische ordening.

Daarnaast zal deze melding voor dienstverlenende schepen praktisch gezien samenvallen met de melding als bedoeld in artikel 11.6 en 11.10. Echter, de meldingen in 11.6 en 11.10 hebben een andere grondslag, namelijk die van veiligheid bij het binnenvaren van een oliehavengebied of langszij afmeren bij tankschepen met gevaarlijke stoffen, terwijl artikel 11.1 haar grondslag vindt in de nautische ordening. Verder zullen dienstverlenende schepen zich op basis van dit artikel altijd moeten melden, ook wanneer zij een dienst verlenen aan een schip buiten het oliehavengebied of aan een schip, niet zijnde een tanker met gevaarlijke stoffen.

Bij de invulling van de meldingswijze zullen genoemde meldingen op een praktische wijze worden geïntegreerd tot één melding, zodat administratieve lasten beperkt blijven.

Artikel 11.2 Melding bunkeren, overpompen van brandstofolie of LNG-bunkeren

De meldverplichting aangaande het bunkeren of LNG-bunkeren van zeeschepen is uitgebreid met een meldplicht in verband met het overpompen van brandstofolie, smeerolie tussen bunkerschepen. De melding vindt plaats uit het oogpunt van milieubelangen, waarbij de havenmeester een actueel overzicht heeft van de bunkeroperaties en LNG-bunkeroperaties in de haven. De bunkermelding en LNG-bunkermelding zullen praktisch gezien worden geïntegreerd met de melding als bedoeld in artikelen 11.1 en 11.10.

Er bestaat ook een mogelijkheid dat de havenmeester van de verplichtingen vrijstelling verleent.

Artikel 11.3 Melding gebruik ankers

Drijvende kranen zijn vrijgesteld van het verbod om een anker te gebruiken, mits zij dit voornemen melden aan de havenmeester. Op die wijze kan de havenmeester toetsen of ankeren op de aangegeven locatie mogelijk is.

Artikel 11.4 Melding afzien gebruik diensten bootman

In verband met de toetsing of het afzien van het gebruik van de diensten van een bootman veilig en verantwoord is, dient de kapitein van het betreffende zeeschip dit minimaal één uur voor vertrek van of aankomst op de ligplaats te melden aan de havenmeester. Daarnaast werkt de havenmeester nauw samen met de bootliedenorganisaties, zodat de planning van hun inzet zo optimaal mogelijk plaats kan vinden. Deze melding is in alle gevallen verplicht ten behoeve van de toetsing en om onduidelijkheid over het wel of niet gebruik maken van de diensten van een bootman te voorkomen.

Artikel 11.5 Melding verrichten van werkzaamheden

Dit artikel regelt een meldplicht voor een schip dat voornemens is om scheepsreparatiewerkzaamheden uit te voeren buiten een werf of herstellingsinrichting. Reparaties aan schepen bij een werf of herstellingsinrichting vallen, met uitzondering van het ligplaats nemen, buiten de werking van het Havenreglement.

Deze meldplicht vervangt het ontheffingstelsel zoals dat gold onder het regiem van de Rhv 2010, voor zover de scheepsreparatie ten hoogste drie dagen duurt. Indien uit de melding blijkt dat de reparatie meer dan drie dagen duurt, kan de havenmeester op grond van het derde lid van artikel 4.13 van de Havenverordening ontheffing verlenen.

Artikel 11.6 Melding binnenvaren oliehavengebied

Deze meldverplichting is opgenomen, zodat de havenmeester uit oogpunt van veiligheid noodzakelijke kennis heeft van de aanwezigheid van dienstverlenende, bagger- of werkschepen in het oliehavengebied. De havenmeester is hierdoor op de hoogte van de aanwezigheid en de uit te voeren werkzaamheden in het oliehavengebied en kan toetsen of deze schepen voldoen aan de bouw- en uitrustings-eisen en of de activiteiten veilig plaats kunnen vinden.

Op bunkerschepen en LNG-bunkerschepen is deze melding niet van toepassing, omdat bunkerschepen en LNG-bunkerschepen uit veiligheidsoogpunt over het algemeen voldoen aan de uitrustings-eisen voor een tankschip van het type N, of strenger, conform het ADN. Voor de paar uitzonderingen op deze regel wordt dit ondervangen door de verplichte melding conform artikelen 11.1 en 11.2. Voor de dienstverlenende schepen zal deze melding uit praktisch oogpunt eveneens samenvallen met de melding van artikel 11.1 en, indien van toepassing, met de melding van artikel 11.10.

Artikel 11.7 Melding ligplaats tankschip buiten oliehavengebied

Dit artikel regelt de meldplicht voor tankschepen geladen met of leeg van gevaarlijke stoffen. De meldplicht geldt voor een binnentankschip dat voornemens is om ligplaats te nemen buiten een oliehavengebied en dat vanwege het gasvrij zijn gerechtigd is conform het Adn zijn kegelseinvoering (aanduiding gevaarlijke stoffen) weg te halen. Het regelt eveneens de meldplicht voor een zeetankschip dat voornemens is om ligplaats te nemen buiten het oliehavengebied en dat vanwege de minder gevaarlijke aard van de lading of door het nemen van bepaalde veiligheidsmaatregelen, omschreven in artikel 3.1 van de Havenverordening, gerechtigd is dit te doen. Het betreft hier alleen die ligplaatsen, die niet voor deze tankschepen zijn aangewezen of normalerwijze zijn bedoeld. Deze meldplicht vervangt het ontheffingstelsel zoals dat was opgenomen in de Rhv 2010.

Artikel 11.8 Melding van rechtstreekse overslag van gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk tussen tankschepen onderling

Dit artikel regelt een meldplicht voor schepen die voornemens zijn om gevaarlijke of schadelijke stoffen rechtstreeks onderling over te slaan. Deze meldplicht maakte in de Rhv 2010 onderdeel uit van de ontheffing. Aangezien in het Havenreglement de rechtstreekse overslag van genoemde ladingen valt onder algemene regels en er geen ontheffing meer wordt verstrekt, is een meldplicht opgenomen. Het melden dient te geschieden voorafgaand aan het innemen van ligplaats en na afloop van de overslag, zodat vooraf getoetst kan worden door de havenmeester of de overslag veilig kan plaatsvinden. Daarnaast kan worden geanticipeerd op het inzetten van toezicht. De melding achteraf is noodzakelijk ten behoeve van een actueel beeld van de operationele handelingen op die ligplaats.

In het derde lid is bepaald dat het schip dat rechtstreeks op een afmeerboei, afmeerpalen, een steiger of een kade is afgemeerd de melding moet doen. Hierdoor is het duidelijk wie de melding moet doen.

Artikel 11.9 Melding wassen of schoonmaken van ladingtanks

Dit artikel regelt een meldplicht voor zeetankschepen die voornemens zijn om schoonmaakoperaties uit te voeren van de meest gevaarlijke en schadelijke stoffen. Deze meldplicht maakte in de Rhv 2010 onderdeel uit van de ontheffing. Aangezien in het Havenreglement het schoonmaken en wassen valt onder algemene regels, is een meldplicht opgenomen. Het melden dient te geschieden voorafgaand aan en na afloop van het schoonmaken, zodat vooraf getoetst kan worden door de havenmeester of de operatie veilig kan plaatsvinden. Daarnaast kan worden geanticipeerd op het inzetten van toezicht. De melding achteraf is noodzakelijk ten behoeve van een actueel beeld van de operationele handelingen op die ligplaats.

De verplichting in het derde lid om de verplichte voorwas binnen een bepaald tijdsbestek te melden, vloeit voort uit de verplichting uit het MARPOL-Verdrag om toezicht te houden op de voorwas. Op grond van het derde lid moet het tijdstip van aanvang van een verplichte voorwas ten minste twee uur voor aanvang van het voorwassen aan de havenmeester worden gemeld.

In het vierde lid is een uitzondering opgenomen op de meldplicht. Wanneer sprake is van droogmaken kan een melding achterwege blijven. Dit vanwege het ongevaarlijke karakter van deze activiteit.

Artikel 11.10 Melding langsij afmeren bij tankschepen met gevaarlijke stoffen

Ten behoeve van een toetsing door de havenmeester of de betreffende schepen voldoen aan de bouw- en uitrustings-eisen om veilig langsij deze schepen af te meren, alsmede de toetsing of zij in verband met de activiteiten van het betreffende zeetankschip juist op dat moment veilig langsij af kunnen meren, is deze melding ingevoerd. Deze melding zal voor bunkerschepen en LNG-bunkerschepen praktisch gezien samenvallen met de melding als bedoeld in artikelen 11.1 en 11.2. Voor dienstverlenende schepen zal deze melding praktisch gezien samenvallen met de melding als bedoeld in artikel 11.1 en, indien van toepassing, met de melding van artikel 11.6.

Artikel 11.11 Melding met ontsmettingsmiddelen behandelde lading

Deze meldingsbepaling bestaat uit twee onderdelen. In het eerste lid is bepaald, dat de gegevens van het afgegeven gasmeetcertificaat zo spoedig mogelijk aan de havenmeester worden gemeld, zodat de havenmeester een actueel beeld heeft van de veiligheidssituatie rondom dit schip. Uit artikel 10.1 volgt, dat de kapitein verantwoordelijk is voor het (laten) melden van deze gegevens.

In het tweede lid zijn de meldingsgegevens opgenomen van de overslag van lading, die onvoldoende vrij is van ontsmettingsmiddelen. Op deze wijze verkrijgt de havenmeester uit veiligheidsoogpunt inzicht in de actuele situatie van het zeeschip, maar ook van de schepen waarin deze lading wordt overgeslagen. Uit artikel 10.1 volgt, dat de stuwadoor verantwoordelijk is voor het doen van deze melding.

Artikel 11.12 Melding combinatietankschip

Deze meldverplichting is een aanvulling op de melding op grond van de RCLZ voor een combinatietankschip dat losgestorte bulkclading in vaste vorm lost of daarmee geladen wordt. De melding omvat de eventuele aanwezigheid van brandbare vloeistoffen of restanten daarvan van voorgaande ladingen, de stuwage en het zuurstofpercentage van de geïnertiseerde tankatmosfeer boven de brandbare ladingrestanten. Aan de hand van deze melding kan getoetst worden of het combinatietankschip voldoet aan artikel 3.1, eerste lid, onder c. Voldoet het combinatietankschip hieraan, dan kan het ter ladingbehandeling afmeren buiten het oliehavengebied.

Artikel 11.13 Melding laden gevaarlijke of schadelijke stoffen in verpakte vorm

In artikel 10.07 van het Binnenvaartpolitiereglement is de verplichting opgenomen om vóór vertrek van een zeeschip dat in dat artikel genoemde gevaarlijke of schadelijke stoffen in verpakking vervoert, bepaalde gegevens te melden aan de bevoegde autoriteit van de betreffende haven. In de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart is neergelegd welke gegevens gemeld moeten worden en aan wie gemeld moet worden. In artikel 11.13 is de aanvullende verplichting opgenomen om ten minste drie uur voor aanvang ook melding te maken van het voornemen tot het laden van bovengenoemde stoffen. Met deze kennis kan rekening worden gehouden met het toewijzen van ligplaatsen in de nabijheid van het zeeschip dat geladen wordt met de genoemde stoffen in verpakte vorm. Ook is de melding van belang voor de toepassing van de Zoneringsregeling verpakte gevaarlijke stoffen, die is opgenomen in bijlage 3.

Artikel 11.14 Melding verrichten van rechtstreekse overslag van losgestorte bulkclading in vast vorm

In de Rhv 2010 was een verbod opgenomen van laden en lossen van losgestorte bulkclading in vaste vorm. Of en de voorwaarden waaronder een bedrijf losgestorte bulkclading in vaste vorm mag overslaan, is thans geregeld via de vergunningplicht op grond van de Waterwet. Het oude verbod is daarom uit de Havenverordening geschrapt. In plaats daarvan is een meldplicht opgenomen, zodat de havenmeester op de hoogte is van welke operaties wanneer uitgevoerd worden.

Artikel 11.15 Melding bedrijfsstoring, gebrek of schade

Artikel 11.15 bevat de verplichting voor schepen om alle bedrijfsstoringen, gebreken of schades aan boord van een schip, die een gevaar voor het schip of de omgeving kunnen opleveren aan de havenmeester te melden. Een voorbeeld hiervan is het niet functioneren van de inert gas installatie op een tankschip. De bepaling is van toepassing op alle schepen. Dit artikel is een aanvulling op de meldingsartikelen van het RVGZ. Het RVGZ is alleen van toepassing op zeeschepen met gevaarlijke stoffen.

Artikel 11.16 Melding en verwijdering van te water geraakte stoffen of voorwerpen

Op grond van artikel 11.16 dient aan de havenmeester onmiddellijk melding te worden gedaan van het te water raken van stoffen of voorwerpen, in verband met de veiligheid en het eventuele belemmeren van de vaarweg. Het opnemen van een verbod is niet noodzakelijk in verband met de werkingssfeer van de Waterwet, het BPR en andere gemeentelijke regelgeving. Vervolgens dient de stof of het voorwerp – voor zover mogelijk – onmiddellijk te worden verwijderd.

§ 12 Ligplaats nemen ten opzichte van kwetsbaar object

Artikel 12.1 Verbod ligplaatsinname schip met gevaarlijke stoffen in verpakking

Nieuw in het Havenreglement is een zoneringsregeling voor schepen geladen met gevaarlijke stoffen in verpakking. Geregeld is dat het verboden is met een schip dat geladen is met een in bijlage 3 genoemde gevaarlijke stof in verpakking ligplaats te nemen binnen een in bijlage 3 genoemde afstand van een kwetsbaar object, tenzij gehandeld wordt in overeenstemming met de in Bijlage 3

opgenomen bepalingen. In Bijlage 3 is een overzichtelijk schema opgenomen. Uit dat schema blijkt duidelijk welke afstand tot een kwetsbaar object bij het toekennen van een ligplaats in acht moet worden genomen, indien een bepaalde hoeveelheid stoffen uit de IMDG-Code, aangegeven met unieke VN-nummers, zich in verpakte vorm aan boord van het schip bevindt. Verwezen wordt verder naar de toelichting bij Bijlage 3.

§ 13 Slotbepalingen

-

Bijlage 1 Zeevaart/ zeevaart veiligheidscontrolestaat

Te gebruiken voorafgaande aan de onderlinge overslag van gevaarlijke en schadelijke stoffen tussen zeetankschepen. In deze controlestaat worden operationele afspraken vastgelegd over onder andere hoeveelheden, pompsnelheden en communicatie. Beide verantwoordelijke partijen ondertekenen de checklist, zodat voorafgaande aan de operatie duidelijke afspraken zijn gemaakt en taken zijn toegekend.

Bijlage 2 Stank of hinder veroorzakende stoffen of stoffen die aanvullende risicobeheersende maatregelen behoeven

De in deze bijlage genoemde lijst van stankstoffen bevat een aantal stoffen die aanvullende risicobeheersende maatregelen behoeven. Deze laatst genoemde stoffen betreffen onder andere benzeen, benzeenhoudende mengsels met meer dan 10% benzeen, terpentijn, formaldehyde en styreen. Deze stankstoffen vallen niet onder de werking van artikel 4.1, vijfde lid, onderdeel a of c. Door deze stoffen op te nemen in bijlage twee kan, indien nodig verwezen worden naar deze bijlage en staat de mogelijkheid open om in de toekomst daarvoor vatbare stoffen eveneens onder deze lijst te plaatsen. De op deze lijst geplaatste stankstoffen kunnen ook in zeer kleine concentraties leiden tot stankoverlast in de omgeving.

Bijlage 3 Zoneringsregeling verpakte gevaarlijke stoffen

In deze bijlage is een schema opgenomen waaruit kan worden afgeleid welke afstand tot een kwetsbaar object in acht moet worden gehouden, wanneer een schip met een bepaalde hoeveelheid gevaarlijke stoffen in verpakking aan boord ligplaats wil nemen in de haven. De gevaarlijke stoffen zijn aangeduid met de internationale codes op grond van de IMDG-Code van de IMO. Bij het toekennen van ligplaatsen wordt rekening gehouden met deze zogenoemde zoneringsregeling.