

Toelichting Havenverordening North Sea Port Netherlands 2019

Aanleiding

Met ingang van 1 januari 2011 is North Sea Port Netherlands N.V. (Voorheen N.V. Zeeland Seaports) een zelfstandig bedrijf waarvan 100% van de aandelen in handen waren van de gemeenschappelijke regeling Zeeland Seaports. Inmiddels heeft een fusie plaatsgehad met Havenbedrijf Gent. Hierdoor houdt de GR ZSP nog 50% van de aandelen in het opgerichte fusiebedrijf North Sea Port SE en is North Sea Port Netherlands N.V. een van de twee dochterondernemingen. Door de GR ZSP is besloten tot opheffing van de gemeenschappelijke regeling. In verband met de opheffing van de GR ZSP zijn bij overeenkomst afspraken gemaakt over gevolgen voor de uitoefening van de publieke taken. Dit betekent onder meer dat de gemeenten afzonderlijk voor hun eigen grondgebied een verordening dienen vast te stellen voor de orde en veiligheid binnen het havengebied.

Uitoefening bevoegdheden op grond van havenverordening.

De gemeente heeft binnen haar grondgebied verordende bevoegdheid ten aanzien van de belangen die op grond van de Uitvoeringsovereenkomst opheffing GR ZSP door de deelnemers aan North Sea Port Netherlands N.V. zijn opgedragen.

De bevoegdheden, genoemd in de verordening, zijn door de gemeenteraad toegekend aan het college. Het college heeft deze bevoegdheden grotendeels aan de havenmeester gemandateerd. De havenmeester oefent deze bevoegdheden derhalve niet op eigen gezag uit, maar namens het college (het bestuursorgaan). In hoofdstuk 10 van de Awb is de verhouding tussen de mandaatgever en de gemandateerde geregeld. In de eerste plaats kan de mandaatgever de gemandateerde per geval of in het algemeen instructies geven ter zake van de uitoefening van de gemandateerde bevoegdheid. Voorts verschaft de gemandateerde de mandaatgever op diens verzoek inlichtingen ter zake van de uitoefening van de gemandateerde bevoegdheid. De mandaatgever blijft bevoegd om de bevoegdheid zelf uit te oefenen. Ook kan de mandaatgever de bevoegdheid te allen tijde intrekken.

Het beslissen op een bezwaarschrift dat gericht is tegen een in mandaat uitgeoefende bevoegdheid leent zich niet voor mandatering. Op de bezwaarschriften dient te worden beslist door het bestuursorgaan namens wie het besluit is genomen. Dit betekent dat op de bezwaarschriften door het college wordt beslist.

De Havenverordening

De bij het inwerking treden van deze verordening ingetrokken Havenverordening Zeeland Seaports 2018 en de daaraan gekoppelde regelgeving is in december 2017 geactualiseerd. Hierbij is de regelgeving die bij de verzelfstandiging van de Gemeenschappelijke Regeling Zeeland Seaports tot de NV Zeeland Seaports in 2011 in werking was getreden, ingetrokken.

De onderhavige verordening (Havenverordening North Sea Port Netherlands 2019) is behoudens een enkele noodzakelijke aanpassing één op één een omzetting van de op 1 januari 2018 in werking getreden Havenverordening Zeeland Seaports 2018. Wel is uit praktisch oogpunt vastgehouden aan een eenduidige verordening die geldt binnen het beheersgebied waarvoor aan North Sea Port Netherlands het beheer is opgedragen. Bepaalde bepalingen zijn hierdoor uitsluitend van toepassing voor zover gelegen binnen de gemeentegrenzen van respectievelijk de gemeenten Borsele, Terneuzen en Vlissingen.

Artikelsgewijze toelichting

§ 1 *Algemene bepalingen*

Toelichting Artikel 1.1 *Begripsomschrijvingen*

De begrippen die in de Havenverordening worden gebruikt, zijn ondergebracht in artikel 1.1. Enkele begrippen uit dit artikel behoeven nadere toelichting:

d. Behandeling van een gevaarlijke stof

Deze begripsomschrijving omvat niet alleen de overslag, maar ook verschillende andere soorten handelingen aan boord van een schip (zoals het intern verpompen of mengen, maar ook schoonmaken), die vanwege de aard van de stoffen een bepaald risico inhouden, met uitzondering van debunkeren of bunkeren van bunkerolie of LNG-brandstof. Het debunkeren of bunkeren is uitgezonderd, aangezien deze handelingen onder specifieke regelgeving in de verordening vallen.

m. Brandstofolie

Ook brandstofolie van binnenvaartschepen valt onder het toepassingsbereik.

z. Exploitant

Onder exploitant wordt verstaan: de eigenaar, beheerder, rompbevrachter of ieder ander die zeggenschap heeft over het gebruik van het schip. Deze definitie hangt samen met artikel 1.11 waarin de normadressaat is opgenomen: degenen tot wie de bepalingen van de Havenverordening zich richten.

hh. Havenmeester

Onder het begrip havenmeester wordt de havenmeester van North Sea Port Netherlands verstaan. In artikel 2.1 is opgenomen dat het college de havenmeester aanwijst.

qq. en III. Kapitein en schipper

De kapitein of de schipper is degene die de feitelijke leiding heeft over een schip. Dit is in principe de (papieren) kapitein, maar kan ook zijn vervanger zijn, of iemand anders van de bemanning die op dat moment de feitelijke leiding heeft. De definities hangen samen met artikel 1.11 waarin de normadressaat is opgenomen: degenen tot wie de bepalingen van de Havenverordening zich richten.

ss., tt, uu en vv. LNG

Met de introductie van LNG als nieuwe en schonere brandstof voor de scheepvaart was het noodzakelijk een apart regiem voor LNG-bunkeractiviteiten vast te stellen. In dit kader worden enkele begrippen die betrekking hebben op de LNG-bunkeractiviteiten in dit artikel gedefinieerd.

iii. Schadelijke stoffen

In deze definitie wordt alleen nog naar de Wet voorkoming verontreiniging door schepen verwezen. In deze wet worden alle schadelijke stoffen aangewezen. Om die reden heeft het college – zoals voorheen het geval was – deze stoffen niet nader aan te wijzen.

jjj. Scheepsafval

Aan de definitie scheepsafval is bijlage VI van het internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen toegevoegd. Bijlage VI omvat ozon aantastende stoffen die ook in scheepsafval kunnen voorkomen.

kkk. Schip

Aan de definitie schip zijn de begrippen boorinstallatie, een werkeiland of soortgelijk object opgenomen. Dit begrip hangt samen met artikel 3.10, waarin het verbod tot het opvijzelen van boor- en werkeilanden is geregeld. Door deze begrippen hier op te nemen, wordt voorkomen dat een werkeiland of soortgelijk object niet onder de definitie van "schip" zou vallen. Voorts wordt hiermee voorkomen dat een opgevijseld (op zijn poten staand) booreiland buiten de werking van de definitie zou vallen.

ooo. 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.

uuu. Spudpaal

Een spudpaal is een inrichting, anders dan ankers, waarmee het schip zichzelf in de onderwaterbodem kan verankeren.

cccc. Zeeschip

Ten aanzien van de definitie zeeschip wordt opgemerkt dat schepen die de vereiste documenten hebben om op de binnenwateren en op zee te varen (zogenaamde binnen-buitenschepen), op grond van deze definitie worden aangemerkt als zeeschip.

Toelichting Artikel 1.2 Toepassingsgebied

Het toepassingsgebied strekt zich uit tot het gehele beheersgebied van North Sea Port Netherlands. Naast de havenverordening gelden de gemeentelijke APV's ten aanzien van onderwerpen die niet in de onderhavige havenverordening zijn geregeld.

Toelichting Artikel 1.3 Aanvulling of afwijking van de Algemene wet bestuursrecht

Artikel 1.3 regelt de verhouding van de havenverordening in relatie tot de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Toelichting Artikel 1.4 Verlenen van toestemmingen en beslistermijn

Voor de duidelijkheid is deze algemene regel, conform artikel 4.13 van de Awb nu opgenomen in de verordening. Het verlengen van de beslistermijn is vastgesteld op vier weken.

Op grond van het derde lid is mogelijk gemaakt dat bij of krachtens deze verordening voor bepaalde besluiten een andere afwijkende beslistermijn kan worden vastgesteld. Vooralsnog wordt van deze mogelijkheid geen gebruik gemaakt.

Toelichting Artikel 1.5 Voorschriften en beperkingen

In de strafbepalingen van deze havenverordening wordt overtreding van het bij of krachtens deze verordening bepaalde met straf bedreigd. Dat geldt dus ook voor overtreding van de aan de toestemming verbonden voorschriften of beperkingen.

Toelichting Artikel 1.6 Meldings- of kennisgevingsplicht

De meldings- of, kennisgevingsplicht uit deze verordening staat los van verplichtingen die de gebruiker van het havengebied heeft op grond van andere wetgeving.

Toelichting Artikel 1.7 Geldigheidsduur

In het eerste lid wordt geregeld dat een vergunning of vrijstelling wordt verleend voor de duur van maximaal vijf jaar. Wel bestaat de mogelijkheid bij of krachtens de havenverordening te bepalen dat een andere maximale termijn wordt vastgesteld.

Het tweede lid regelt dat een erkenning voor maximaal vijftien jaar kan worden verleend. Het derde lid bepaalt dat een ontheffing, indien deze wordt verleend voor een eenmalige gedraging of handeling, wordt verleend voor de duur van die gedraging of handeling. Kanttekening hierbij is dat een ontheffing nooit langer dan voor zes maanden kan worden verleend.

Op grond van het vierde lid kan de ontheffing in spoedeisende gevallen voor een eenmalige gedraging of handeling mondeling worden verleend. Wel wordt de ontheffing daarna zo spoedig mogelijk op schrift gesteld.

Toelichting Artikel 1.8 Weigeren, wijzigen of intrekken van toestemming

Onder het bepaalde in onderdeel d, worden ook beleidswijzigingen bedoeld. Deze kunnen tot intrekking of wijziging van de toestemming leiden. Daarbij moeten vanzelfsprekend door het bestuursorgaan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur in acht worden genomen.

Het hangt van de omstandigheden af of tot intrekking dan wel wijziging van de vergunning of ontheffing wordt overgegaan. Zo zal niet iedere niet-nakoming van vergunningsvoorschriften nopen tot toepassing van de administratieve sanctie van intrekking van de vergunning. Met name het rechtszekerheids- en het vertrouwensbeginsel beperken nogal eens de bevoegdheid tot wijziging en intrekking.

Toelichting Artikel 1.9 Grond voor verlening van een ontheffing

Dit artikel bepaalt dat een ontheffing bij of krachtens deze verordening slechts kan worden verleend, indien het belang dat door het betrokken verbod wordt beschermd, zich daartegen niet verzet.

Toelichting Artikel 1.10 Verplichtingen van houders van toestemmingen

Op grond van dit artikel moet de houder – indien een toestemming op een schip betrekking heeft – de toestemming of een kopie daarvan, aan boord van het schip houden, tenzij het schip geen bemanningsverblijf heeft.

Toelichting Artikel 1.11 Normadressaat

Dit artikel bepaalt tot wie de voorschriften van de verordening zich richten. Tenzij uit de tekst anders blijkt, is de kapitein of de schipper verantwoordelijk voor de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening. De kapitein of schipper is degene die de feitelijke leiding heeft over een schip. Dit is in principe de (papier) kapitein of schipper, maar kan ook zijn vervanger zijn, of iemand anders van de bemanning die op dat moment de feitelijke leiding heeft. Overal waar in de verordening staat “het is verboden”, richt de norm zich dus in de eerste plaats tot de kapitein, de schipper, of zijn plaatsvervanger.

Met nadruk zij hier opgemerkt dat er enkele artikelen in de verordening zijn opgenomen waarin expliciet is bepaald dat “een ieder” zich aan dat voorschrift dient te houden. De normen in die artikelen richten zich derhalve niet tot de kapitein of de schipper, maar tot iedereen. Voor dit systeem is in deze verordening gekozen om eenduidigheid ten aanzien van het normadressaat te verkrijgen. Bijkomend voordeel is dat niet langer in elk artikel afzonderlijk behoeft te worden bepaald tot wie de norm zich richt.

§ 2 *Havenmeester*

Toelichting Artikel 2.1 Aanwijzing havenmeester en mandatering bevoegdheden

Artikel 2.1 vormt de basis voor het college om de havenmeester aan te wijzen de uitvoering van de bevoegdheden en taken in deze verordening.

De hier bedoelde havenmeester is de havenmeester in dienst van de North Sea Port Netherlands N.V.

§ 3 *Orde in en gebruik van de haven*

Toelichting Artikel 3.1 Meldplicht zeeschepen

Op grond van dit artikel kan het college in nadere regels vastleggen welke gegevens door zeeschepen aan de Havenmeester moeten worden gemeld, op welke wijze de melding dient te geschieden en wanneer deze melding dient plaats te vinden.

Toelichting Artikel 3.2 Operationele melding

Daar waar artikel 3.1 de administratieve meldplicht regelt voor zeeschepen, voorziet artikel 3.2 in voorschriften m.b.t. de operationele meldingen voor alle schepen die de havens binnen willen varen, zich aldaar bevinden of deze juist willen verlaten.

Toelichting Artikel 3.3 Verkeerstekens

Zowel in het Binnenvaartpolitiereglement als in het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen is een voor Nederland uniform systeem van verkeerstekens geregeld. Afhankelijk van de ligging van de haven binnen de gemeentegrens is een van deze reglementen van toepassing.

Toelichting Artikel 3.4 Bekendmakingen met dezelfde strekking als een verkeersteken

In niet alle gevallen is het mogelijk om in de haven een verkeersteken te plaatsen. Het vaarwater kan bijvoorbeeld te breed zijn waardoor het plaatsen van een bord niet effectief is.

In zulke gevallen bestaat de mogelijkheid om een besluit te nemen inhoudende een bekendmaking met dezelfde strekking als een verkeersteken. In artikel 1.1 wordt het begrip “bekendmaking met dezelfde strekking als een verkeersteken” gedefinieerd.

Toelichting Artikel 3.5 Verbod tot nemen van ligplaats

In principe is het verboden ligplaats te nemen of zich met een schip op een ligplaats te bevinden, tenzij een of meerdere van de uitzonderingsbepalingen, genoemd in het eerste lid in acht worden genomen. Door opname van een ontheffings- en vrijstellingsregeling kan het college middels beperkingen en voorschriften die aan een vergunning, ontheffing of vrijstelling worden verbonden, anticiperen op de specifieke omstandigheden van de ligplaats. Het nemen van ligplaats omvat tevens ankeren of gebruik maken van spudpalen op de aangewezen ankerplaatsen.

Toelichting Artikel 3.6 Aanwijzing operationele ruimte

De ligplaatsen, genoemd onder artikel 3.5, eerste lid onder b, zijn alle ligplaatsen die in de haven aanwezig zijn. De afmeervoorzieningen, waar zij aan liggen, kunnen onder beheer staan van verscheidene partijen: huurders, erfpachters of eigenaren. In verband met aan de ene kant een toenemende verkeersintensiteit en aan de andere kant een optimalisering en intensivering van het gebruik van het aanwezige wateroppervlak in de haven, is een maatregel noodzakelijk gebleken om uit het kader van ordening en veiligheid in de haven de operationele ruimte van een ligplaats te reguleren. Door middel van een publiekrechtelijk besluit, de aanwijzing, kan het college aan een ligplaats een operationele ruimte toewijzen, een in drie dimensies afgebakend waterperceel, waarbinnen schepen ligplaats kunnen nemen om hun activiteiten uit te voeren. Het vaststellen van de grenzen van deze ruimte geschiedt op een zodanige wijze, dat de eigenaar van de ligplaats onder praktisch alle omstandigheden al zijn reguliere scheepvaartontvangsten kan afhandelen, waarbij ook voldoende manoeuvreerruimte overblijft voor het vertrek en de aankomst van schepen op naburige ligplaatsen.

Toelichting Artikel 3.7 Verbod overschrijding operationele ruimteligplaatsen

In het eerste lid van dit artikel wordt de verantwoordelijkheid voor de naleving van het afhandelen van de schepen binnen de vastgestelde operationele ruimte neergelegd bij de huurder, erfpachter of eigenaar (=beheerder) van de afmeervoorzieningen, waar de ligplaats aan ligt, aangezien deze beschikt over de actuele planning van verwachte scheepvaart op zijn of haar ligplaats. Mocht de operationele ruimte geheel of gedeeltelijk overschreden gaan worden, dan biedt het derde lid van dit artikel de mogelijkheid aan het college om onder het stellen van voorschriften en beperkingen ontheffing te verlenen van het verbod tot overschrijding van de operationele ruimte. Bij het al dan niet afgeven van de ontheffing zullen criteria als maximale tijdsduur, afstemming met omliggende bedrijven ten aanzien van verwachte scheepvaart en de grootte van de overschrijding een rol spelen. Op deze wijze wordt aan de

voorkant van de afhandeling van het scheepvaartproces ingespeeld op een veilige en verantwoorde afhandeling van de scheepvaart en worden plotseling optredende knelpunten in ligplaats- en manoeuvreerruimte voorkomen.

In het tweede lid wordt een uitzondering gemaakt voor de zogenaamde faciliterende schepen; de bunkerschepen en dienstverlenende schepen. De activiteiten van deze schepen worden afgestemd tussen de schepen op de ligplaats en de faciliterende schepen. Veelal heeft de beheerder van de ligplaats hier géén directe planning van beschikbaar en deze activiteiten vallen ook niet onder diens directe verantwoordelijkheid. Gelet op het relatief kortdurende karakter van deze activiteiten is er voor gekozen om deze bunkerschepen en dienstverlenende schepen een operationele melding aan de havenmeester te laten doen. Deze kan overzien of de operationele ruimte wordt overschreden en zo ja, of dit een knelpunt gaat opleveren in de scheepvaartafhandeling. Indien dit niet het geval is, zal aan het bunkerschip of dienstverlenende schip toestemming worden gegeven.

Ten slotte zij vermeld dat aan de aanwijzing van de operationele ruimte door het college nadere voorschriften en beperkingen kunnen worden verbonden van een nautische aard, voor zover deze uit het oogpunt van ordening, veiligheid, milieu en de omgeving van de haven noodzakelijk zijn. Te denken hierbij valt aan het verplicht stellen van bepaalde borden en verlichting op afmeerpalen of het vaststellen van de minimale kielspeling van een schip op die ligplaats.

Toelichting Artikel 3.8 Ligplaatsverbod niet bedrijfsmatig vervoer

Dit artikel regelt het verbod op het innemen van een ligplaats voor schepen die niet deelnemen aan het bedrijfsmatig vervoer. Onder bedrijfsmatig vervoer wordt verstaan: ten eerste: vervoer in de uitoefening van een bedrijf of beroep; ten tweede: vervoer van goederen, uitsluitend bestemd voor of afkomstig van de eigen onderneming; ten derde: slepen en duwen van schepen met sleep-, duw- en sleepduwbotten;

De reden van opname van dit artikel is gelegen in het feit dat er in beginsel voldoende ligplaatsen beschikbaar blijven voor schepen die wel deelnemen aan bedrijfsmatig vervoer te water.

Toelichting Artikel 3.9 Verbod onderbemande schepen

Indien zich een calamiteit voordoet in de haven, moeten schepen - in verband met de veiligheid of het milieu - met spoed verhaald kunnen worden. Bij een brand zouden de schepen bijvoorbeeld in de weg kunnen liggen voor incidenten bestrijdingsvaartuigen. In lid 2 wordt een uitzondering gemaakt voor duwbakken, pontons etc. Deze uitzondering is echter niet van toepassing op offshore-pontons, die gelet op hun omvang nadere aandacht behoeven.

Toelichting Artikel 3.10 Verbod opvrijzelen boor- of werkeiland

Op grond van dit artikel is het verboden om een boorinstallatie, een werkeiland of een soortgelijk object (hierna: werkeiland) op te vrijzelen. Dit artikel is opgenomen in verband met het toenemend gebruik van de haven door werkeilanden. Bij het opvrijzelen - dat is het met behulp van de aan boord geplaatste vrijzels op eigen kracht verheffen van een werkeiland - worden de poten van het werkeiland op de bodem geplaatst. Vervolgens werkt het werkeiland zich omhoog.

In artikel 1.8 is bepaald dat het college de afgifte van een ontheffing kan weigeren indien een of meer van de belangen die worden beschermd door deze verordening, waaronder redenen die de orde, de veiligheid of het milieu in de haven en de omgeving van de haven betreffen, dat wenselijk maken. De

gegevens die moeten worden verstrekt bij de aanvraag tot een ontheffing bieden de mogelijkheid om tot een goede beoordeling van de nautische en andere veiligheidsaspecten van de haven te komen. De exploitant van een werkeiland, die eerstverantwoordelijke is voor de activiteiten, heeft tevens belang bij een zo effectief mogelijke informatie-uitwisseling met de havenbeheerder. In de bodem kunnen zich bijvoorbeeld leidingen, kabels of duikers bevinden die door de vrijkomende krachten beschadigd kunnen worden. Ook dient rekening te worden gehouden met de vergrote windgevoeligheid van het werkeiland tijdens en na het opvijzelen. De gegevens die moeten worden overgelegd bij de aanvraag om een ontheffing omvatten dan ook tevens een mededeling omtrent de resultaten van het door de exploitant uit te (laten) voeren bodemonderzoek.

Indien een werkeiland zich bevindt op een scheepswerf of bij een herstellingsinrichting geldt het verbod niet, voor zover de activiteiten vallen binnen de werkingssfeer van de vergunning die is afgegeven krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Toelichting Artikel 3.11 Voorzieningen/voorwerpen in de haven

Dit artikel bepaalt in algemene zin dat het verboden is voorzieningen of voorwerpen in, op, onder of boven water te hebben of aan te brengen indien daardoor gevaar, schade of hinder kan ontstaan.

De havenbeheerder dient in verband met het veilig gebruik van de haven op de hoogte te zijn van alle voorzieningen die in, onder of boven water worden aangebracht en die van een min of meer permanent karakter zijn. Uitgezonderd zijn scheepstoebehoren en voorzieningen die dienen om een schip te laden en te lossen. Daarbij wordt de eis gesteld dat deze voorzieningen ook werkelijk (als zodanig) in gebruik zijn, teneinde te voorkomen dat voorzieningen die hinderlijk of gevaarlijk voor anderen zijn (bijvoorbeeld meerdraden en fenders) blijvend worden aangebracht.

Toelichting Artikel 3.12 Verhalen van schepen

Indien zich een calamiteit voordoet in de haven, moeten schepen - in verband met de veiligheid of het milieu - met spoed verhaald kunnen worden, ook al liggen deze schepen er met ontheffing van het college (de havenmeester) of met een vergunning. Bij een brand zouden de schepen bijvoorbeeld in de weg kunnen liggen voor incidenten bestrijdingsvaartuigen.

Aangezien normaal gesproken niet in strijd met bestaande wettelijke voorschriften wordt gehandeld, is bestuursdwang als bedoeld in artikel 125 van de Gemeentewet en artikel 5:21 Awb in dergelijke gevallen niet mogelijk. Teneinde de havengebruiker tegen onnodig optreden te beschermen, wordt in het eerste lid bepaald dat - overeenkomstig artikel 5:24 Awb - de beslissing op schrift dient te worden gesteld. Voorts kan uitsluitend van de bevoegdheid gebruik worden gemaakt indien dit noodzakelijk is in het kader van de orde of ter bescherming van veiligheids- of milieubelangen. Een voorbeeld van een niet-spoedeisend belang in het kader van de orde van de haven is het noodzakelijk worden van het plegen van onderhoud aan een kademuur of steiger waaraan reeds voor langere periode een schip gemeerd ligt. In deze gevallen voorzien de algemene voorwaarden van North Sea Port Netherlands N.V.

Toelichting Artikel 3.13 Gebruik van voortstuwers, boegschroeven of hekschroeven

In, onder en langs de haven bevinden zich onder meer kunstwerken, kabels, tunnels, pijpleidingen, kades en zinkers. Het gebruik van voortstuwers (schroeven), boegschroeven of hekschroeven kan schade

veroorzaken aan deze voorzieningen indien het in andere gevallen wordt gebruikt dan voor het bereiken of verlaten van een ligplaats.

Het verbod betreft ook die situatie waarbij het schip op spudpalen ligt of indien men anders dan noodzakelijk voor het ontmeren of afmeren, het schip gaande houdt of tegen de kade of oever drukt waarbij het schip niet met meerdraden is afgemeerd. Voorts kan – met name – het proefdraaien van machines, maar ook het trachten los te komen indien een schip aan de grond zit, grote schade veroorzaken. Het bij- of afdraaien door een bunker- of bevoorradingschip, dat afgemeerd is aan een ander schip, ter voorkoming van schade levert een verwaarloosbaar risico op voor de haveninfrastructuur en is gelet op de vaak moeilijke afmeersituatie ter voorkoming van directe schade aanvaardbaar.

Ontheffingen worden slechts in beperkte gevallen verleend. Voor het proefdraaien wordt slechts op een beperkt aantal locaties ontheffing verleend.

Ten slotte is in het artikel een verplichting opgenomen dat tijdens het inwerking zijn van voortstuwers, boegschroeven of hekschroeven een persoon in de stuurhut aanwezig dient te zijn die bekend is met de bediening van het schip. In de praktijk is gebleken dat dit regelmatig niet het geval is. Dit kan tot zeer gevaarlijke en ongewenste situaties leiden.

Toelichting Artikel 3.14 Deugdelijk afmeren

Door het opnemen van de verplichting op deugdelijke wijze af te meren, kan hiertegen worden opgetreden. Het schip moet zodanig zijn afgemeerd dat het geen voor- of achterwaartse verplaatsing kan ondergaan, met dien verstande dat enige beweging als gevolg van golfslag of winddruk onvermijdelijk is en schade, anders dan door toedoen van menselijk handelen wordt voorkomen. Daarnaast moet worden voorkomen dat tijdens laden of lossen het risico ontstaat dat lading in het oppervlaktewater wordt gemorst of schade aan haveninfrastructuur ontstaat.

Toelichting Artikel 3.15 Gebruik van ankers

In de onderwaterbodem van de haven bevinden zich op een groot aantal plaatsen infrastructurele voorzieningen, zoals bodembescherming, leidingen en kabels. Het gebruikmaken van ankers zonder vooraf kennis te nemen van de locaties van deze infrastructurele voorzieningen kan leiden tot beschadiging hiervan. Om dit te voorkomen is uitgangspunt in de haven dat het verboden is van een anker gebruik te maken. Daarnaast is het in verband met de orde in de haven niet acceptabel dat willekeurig ten anker wordt gegaan.

Het gebruikmaken van een anker is, op grond van onderdeel a van het eerste lid, wel toegestaan indien ligplaats wordt genomen in een boeienspan of op een palenligplaats. Vanzelfsprekend mag het anker niet in de nabijheid van een boei of een paal worden neergelaten aangezien het anker de boei of paal zou kunnen beschadigen.

Tevens is het gebruik van een anker toegestaan indien dit geschiedt door een drijvende kraan en zeker is gesteld dat gebruik van een anker geen schade toebrengt aan de in de onderwaterbodem aangebrachte leidingen, kabels, duikers of oever- of kadeverdedigingswerken.

Indien een drijvende kraan zijn anker wil gebruiken, dient dit gemeld te worden aan de havenmeester.

Tot slot kan het college op grond van het vierde lid ontheffing verlenen van het verbod om een anker te gebruiken.

Toelichting Artikel 3.16 Gebruik van spudpalen

In de onderwaterbodem van de haven bevinden zich op een groot aantal plaatsen infrastructurele voorzieningen, zoals, bodembescherming, leidingen en kabels. Het gebruikmaken van spudpalen zonder vooraf kennis te nemen van de locaties van deze infrastructurele voorzieningen kan leiden tot beschadiging hiervan. Om dit te voorkomen is uitgangspunt in de haven dat het verboden is van spudpalen gebruik te maken. Daarnaast is het in verband met de orde in de haven niet acceptabel dat willekeurig een schip zijn spudpalen gebruikt.

Het verbod geldt niet indien dit geschiedt in overeenstemming met ter plaatse aangebrachte verkeerstekens en nadere aanduidingen als bedoeld in artikel 3.3 van de havenverordening.

Tot slot kan het college op grond van het tweede lid ontheffing verlenen van het verbod om spudpalen te gebruiken.

Toelichting Artikel 3.17 Recreatievaart en zeilvaart in de haven

Dit artikel regelt in het eerste lid dat het - in principe - verboden is de recreatievaart te beoefenen in de haven. Het eerste lid stelt dat het verbod niet van toepassing is indien het schip zich op weg is naar of afkomstig is van een jachthaven. Binnen het gebied waar North Sea Port Netherlands N.V. het beheer voert zijn jachthavens gelegen in een de Zijkanalen A, E en H te Terneuzen. Binnen deze Zijkanalen staat de recreatievaart de beroepsvaart niet in de weg. Tevens is het verbod niet van toepassing indien "het schip zich rechtstreeks en zonder onderbreking begeeft van of naar een in de haven gelegen jachthaven, private ligplaats of werf".

Het varen met pleziervaartuigen in havens die worden gebruikt door de beroepsvaart, kan zeer gevaarlijke situaties met zich meebrengen. Het gaat hierbij om havens die onder invloed staan van de eb- en vloedstroom en die derhalve in directe verbinding staan met open zee.

In het tweede lid wordt bepaald dat het verboden is de zeilvaart te beoefenen in de haven, tenzij hiervoor een ontheffing is verleend. De recreatievaart in het eerste lid heeft geen betrekking op de zeilvaart, die in het tweede lid wordt omschreven. Zeilvaart kan bedrijfsmatig - dus tegen vergoeding - worden beoefend en niet bedrijfsmatig, dus recreatief. Beide worden in het tweede lid geregeld. Een ontheffing van het verbod kan bijvoorbeeld worden verleend ingeval van een zeilwedstrijd of een manifestatie, dan wel ingeval van motorpech.

Het derde lid regelt dat het verbod niet van toepassing is indien wordt gehandeld met een door het college verleende ontheffing. Dit geldt normaal voor een enkel schip.

Tot slot kan het college op grond van het vierde lid een vrijstelling geven voor de in dit artikel gestelde verboden in geval van evenementen.

Toelichting Artikel 3.18 Overlast aan schepen

In de praktijk van de haven komt het regelmatig voor dat handelingen plaatsvinden, zoals het vasthouden en losmaken van schepen alsmede het zich begeven en bevinden op schepen, die worden

verricht door onbevoegden en dus onrechtmatig zijn. Met de invoeging van dit artikel wordt handhaving mogelijk gemaakt.

Toelichting Artikel 3.19 Vissen in de havens

Aanvullend op het bepaalde bij of krachtens de Visserijwet wordt ook voor die havens die onder invloed van de getijdebeweging staan, het rapen en vissen met de hengel, spieringtuig, peur en schepen verboden.

§ 4 *Veiligheid en milieu*

Toelichting Artikel 4.1 Verontreiniging van lucht; stank, hinder of risico veroorzakende stoffen

Het eerste lid van dit artikel, regelt dat het verboden is om roet uit een schip te laten ontsnappen ten gevolge van het doorblazen van het uitlaatgassysteem.

Het tweede lid bepaalt dat het verboden is stoffen uit een schip te laten ontsnappen, indien hierdoor gevaar, schade of hinder ontstaat of kan ontstaan.

De in het eerste en tweede lid gestelde verboden beperken zich tot handelingen die plaatsvinden aan boord van een schip. Handelingen gepleegd vanaf de wal vallen buiten deze bepalingen.

Het derde lid regelt dat het college ontheffing kan verlenen van het in het tweede lid gestelde verbod.

Toelichting Artikel 4.2 Gebruik afvalverbrandingsoven

In dit artikel is ter voorkoming van gevaar, schade en hinder voor de omgeving door bijvoorbeeld ernstige rookontwikkeling (maar ook het gebruik van de afvalverbrandingsoven (incinerator) terwijl het schip is afgemeerd in een petroleumhaven) een verbod opgenomen op het gebruik van afvalverbrandingsovens aan boord van schepen. Eventueel zich aan boord bevindend afval kan worden afgegeven aan de daartoe bestemde inzamelaars.

Toelichting Artikel 4.3 Ernstig gevaar, schade of hinder opleverende schepen

In het kader van een goed havenbeheer is het noodzakelijk ten aanzien van schepen die ernstig gevaar, schade of hinder of ernstige gevolgen voor de orde met zich mee (kunnen) brengen, maatregelen te kunnen treffen van min of meer ingrijpende aard. Hierbij kan gedacht worden aan schepen die in brand staan, dreigen te zinken of schepen waaruit gevaarlijke stoffen lekken. De maatregelen kunnen variëren van het treffen van noodvoorzieningen aan boord van het schip, tot - in het uiterste geval - het verbieden van binnenkomst of van verblijf van het schip in de haven. De te treffen maatregelen en het verbod zullen (zo nodig achteraf) schriftelijk worden meegedeeld.

Toelichting Artikel 4.4 Veilige toegang

Dit artikel is opgenomen aangezien er in de havenpraktijk zich bij de betreding van schepen regelmatig zeer gevaarlijke en onaanvaardbare situaties voordoen. Veilige toegang tot een schip was nergens geregeld, tenzij een schip uitsluitend als een werkplaats werd gezien, dan waren er in de Arbo-wetgeving algemene voorschriften dat de werkplek veilig moest kunnen worden betreden. Echter er wordt niet altijd gewerkt, er wordt op een schip ook gewoond en geleefd en ook dan dient een schip op veilige wijze te kunnen worden betreden. Het motief voor deze regeling is gelegen in het wonen en leven aan boord, met al het daartoe noodzakelijk maatschappelijk verkeer. In dit artikel wordt als norm gesteld dat het

schip over een toegang dient te beschikken waardoor in redelijkheid geen gevaar of schade voor personen kan ontstaan.

Voor binnenschepen is het in sommige gevallen niet mogelijk of zeer onpraktisch om een veilige toegang tot het schip mogelijk te maken. Enerzijds is dit het geval bij laad- of loshandelingen. Door het laden of lossen van lading aan boord van een binnenschip kan het schip aanzienlijk bewegen. In dit soort situatie kan een veilige toegang niet worden gegarandeerd, sterker nog een toegang is in dit soort gevallen juist onveilig.

Anderzijds meert een binnenschip soms kort af, bijvoorbeeld om passagiers of een auto af te zetten. Om in dit soort korte handelingen van een binnenschipper te eisen dat hij een veilige toegang creëert, zou een onevenredige belasting voor een binnenschipper opleveren.

Toelichting Artikel 4.5 Verbod gebruik generator

In het kader van het leveren van een bijdrage aan het verbeteren van de (lokale) luchtkwaliteit realiseert Nort Sea Port Netherlands N.V. in de haven bij de openbare ligplaatsen aansluitingen voor de afname van elektriciteit (ten behoeve van de binnenvaart).

Een binnenschip dat direct of indirect is afgemeerd op een openbare ligplaats in de haven, die voorzien is van een mogelijkheid voor afname van walstroom ten behoeve van dat schip, moet van deze mogelijkheid gebruik maken. Het schip mag in dat geval geen gebruik maken van een (scheeps-)generator voor het opwekken van elektriciteit, zelfs niet met gebruikmaking van een zogenaamde fluisterset.

Het verbod geldt uitsluitend bij ligplaatsen waar een aansluiting voor walstroom met een afnamecapaciteit van 400 volt en ten minste 63 ampère beschikbaar is.

Op het moment dat het op een ligplaats dermate druk is met binnenschepen dat geen aansluitingen meer beschikbaar zijn (bijvoorbeeld tijdens kerst of andere feestdagen), dan kunnen schepen onverkort gebruik maken van hun scheepsgenerator om elektriciteit op te wekken. Dit geldt ook voor schepen die voor hun elektriciteitsvoorziening meer stroom nodig hebben dan de walstroomvoorziening kan leveren.

Toelichting Artikel 4.6 Verbod gebruik hoofdmotor

Het komt zeer regelmatig voor dat afgemeerde schepen hun hoofdmotor onnodig laten draaien, anders dan direct voor vertrek van het schip. Dit betekent een onnodige belasting van het milieu en het kan hinder voor omwonenden veroorzaken. Vergunning of ontheffing kan verleend worden voor bijvoorbeeld scheepsreparatiebedrijven.

Toelichting Artikel 4.7 Verrichten van werkzaamheden

Artikel 4.7 geeft regels over het verrichten van werkzaamheden aan schepen. Hieronder vallen ook werkzaamheden die buitenboord of onderwater aan het schip plaatsvinden.

Grote reparaties aan schepen vinden doorgaans plaats op of aan een werf of in een dok. Kleine reparaties worden echter vaak aan boord verricht door de eigen bemanning of door buitenstaanders. Het verrichten van reparaties kan onder bepaalde omstandigheden gevaren met zich meebrengen. Het verbod richt zich niet alleen op de kapitein of de schipper, maar tevens op alle andere personen, door de

toevoeging van de zinsnede “een ieder”. Zie voor een toelichting hierop tevens de toelichting op artikel 1.11 van deze havenverordening.

Teneinde te voorkomen dat een kleine scheepsreparatie buiten een werf of herstellingsinrichting tot een reparatie van grote omvang, met inherente veiligheidsrisico's en grote tijdsduur uitgroeit, is in het eerste lid onder b, opgenomen dat de reparatieduur ten hoogste drie dagen mag duren. In het eerste lid onder b, zijn tevens de beperkingen en voorschriften opgenomen uit de thans bestaande ontheffing ter zake, zodat deze ontheffing (en aanvraag) kan vervallen, voor zover de drie dagen niet worden overschreden en wordt voldaan aan de in het artikel gestelde criteria.

Het eerste lid is ook van toepassing ten aanzien van de bedrijfsgereedheid van het schip.

Werkzaamheden aan bijvoorbeeld de voortstuwingsinstallatie mogen niet leiden tot het belemmeren van de bedrijfsgereedheid voor een periode van meer dan drie dagen.

Indien de werkzaamheden langer dan drie dagen in beslag nemen, kan ontheffing worden aangevraagd.

Toelichting Artikel 4.8 Schoonmaakschepen, alleen afvalstoffen aan boord

Schoonmaakschepen mogen op grond van dit artikel uitsluitend afvalstoffen aan boord hebben. Deze verplichting is opgenomen om te voorkomen dat schoonmaakschepen naast afvalstoffen ook lading aan boord vervoeren.

Toelichting Artikel 4.9 Ontsmetten van schepen

Artikel 4.9 regelt het ontsmetten van schepen. Het verbod van behandeling van lading van schepen met (bepaalde) gassen is opgenomen in de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden en wordt derhalve niet langer in de havenverordening geregeld.

Het in het eerste lid opgenomen verbod is beperkt tot het nemen van ligplaats. Tijdens het gassen van ruimten aan boord van een schip kunnen risico's ontstaan voor het havengebied. In verband met de veiligheid van deze omgeving, is het noodzakelijk dat de havenmeester instemt met het nemen van ligplaats door een schip en met het op die bepaalde plaats verrichten van ontsmettingsactiviteiten in de haven.

In het tweede lid is het begrip “zeeschip” gewijzigd in “schip”, als gevolg waarvan de bepaling tevens van toepassing is op binnenschepen. Hierdoor wordt de bepaling in overeenstemming gebracht met de bestaande praktijk. De redactie van het tweede 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 vanzelfsprekend eveneens bepaalde risico's met zich meebrengen. Voorts is het tweede lid beperkt tot schepen, geladen met losgestorte bulkloading 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 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 labeling. Het onder gas zetten van containers geschiedt binnen een inrichting en valt onder de vergunningplicht uit de Wet milieubeheer.

In het derde lid is een ontheffingsmogelijkheid opgenomen.

Toelichting Artikel 4.10 Verbod inzamelen scheepsafval

Nederland heeft op 2 juli 1983 het (gewijzigde) Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen geratificeerd. Dit zogenaamde Marpol-Verdrag heeft tot doel verontreiniging van de zee (en van de kusten) ten gevolge van het lozen van schadelijke afvalstoffen van schepen te voorkomen.

Het betreft afvalstoffen, afkomstig uit de normale bedrijfsvoering aan boord, zoals olierestanten en oliehoudende mengsels, schadelijke vloeibare chemicaliën, gevaarlijke en voor het milieu schadelijke stoffen in verpakte vorm, sanitair afval en vuilnis. Het Marpol-Verdrag is geïmplementeerd in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs).

Op basis van het onderhavige artikel kunnen bedrijven worden aangewezen als bedrijf met ontvangstvoorzieningen zodat kan worden voldaan aan de wettelijke verplichting, bedoeld in de Wvvs, om zorg te dragen voor voldoende voorzieningen, geschikt voor het in ontvangst nemen van restanten van schadelijke stoffen, afkomstig van zeeschepen, zonder aan deze schepen onnodig oponthoud te veroorzaken. Daarbij kunnen 3 groepen van bedrijven worden onderscheiden: de overslagterminals en scheepsreparatiewerven, de bedrijven met een vaste inrichting aan de wal om de aangeboden schadelijke stoffen te ontvangen en eventueel te bewerken, te verwerken of te vernietigen en ten slotte de (transport)bedrijven die de afvalstoffen uitsluitend inzamelen met mobiele voorzieningen (lichters, voertuigen).

Een overslagterminal of scheepsreparatiewerf, die is aangewezen voor het in ontvangst nemen van afvalstoffen, mag slechts afvalstoffen accepteren die afkomstig zijn van zeeschepen die bij het bedrijf worden geladen, gelost of gerepareerd. Ter voorkoming van een te grote belasting van de zuiveringsinstallaties van deze bedrijven mogen zij, op basis van hun lozingsvergunningen, slechts afvalstoffen die bij het laden, lossen of repareren van zeeschepen zijn ontstaan, in ontvangst nemen. Het spreekt voor zich dat bedrijven, die het in ontvangst nemen, bewerken, verwerken en vernietigen van afvalstoffen als hoofdbedrijf uitoefenen, door de aanwijzing ook verplicht zijn om alle aangewezen schadelijke afvalstoffen te accepteren. Transportbedrijven, zonder een vaste inrichting aan de wal voor het bewaren, bewerken of verwerken van afvalstoffen komen ook voor aanwijzing in aanmerking, mits zij ingevolge de milieuwetgeving gerechtigd zijn gevaarlijke afvalstoffen in te zamelen of te bewaren. Deze bedrijven worden door de aanwijzing verplicht tot aflevering van de ingezamelde scheepsafvalstoffen aan een bedrijf dat op basis van de milieuwetgeving bevoegd is die stoffen te bewerken, verwerken of vernietigen.

Toelichting Artikel 4.11 Verbod communicatievaren

Voor het varen met een communicatievaartuig is een vergunning nodig. Communicatievaren, het tegen vergoeding vervoeren van personen van en naar schepen, is zonder vergunning toegestaan indien het vervoer geschiedt met een sleepboot, die bij aankomst of vertrek het zeeschip assisteert.

Toelichting Artikel 4.12 Verbod vast- en losmaken schepen

Dit artikel bevat het algemene verbod tot het verrichten van diensten van een bootman. Schepen groter dan 80 meter moeten worden vast- en losgemaakt door een bootman. Schepen van 80 meter of kleiner die gevaarlijke stoffen bevatten, moeten eveneens door een bootman worden vast- en losgemaakt. In de Zeeuwse haven zijn schepen met een lengte van 80 meter of meer loodsplichtig, onafhankelijk van de plaats in de haven.

Het tweede lid bevat een aantal uitzonderingen op het verbod diensten van bootman te verrichten. De mogelijkheid om vast te kunnen maken door bemanningsleden van het schip zelf is opgenomen voor gevallen waarbij geen hulp van derden is vereist, bijvoorbeeld indien vanwege de afmetingen van het schip het voorschrijven van professionele hulp niet redelijk zou zijn. Voorkomen moet worden dat ruimte wordt geboden voor situaties waarbij de bemanning op de kade achterblijft, het schip losmaakt en vervolgens met de auto naar de nieuwe ligplaats gaat om het schip vast te leggen. Het oprekken van de mogelijkheden om “met eigen bemanning los en vast te maken” zou immers kunnen leiden tot het ontstaan van semi-roeiërsmaatschappijen, zonder daartoe opgeleid personeel, met als gevolg veiligheidsrisico's en onbeheersbaarheid van het logistieke scheepsafwikkelingsproces (beschikbaarheid loodsen en slepers). Voorts werkt een dergelijke verruiming onderbemand varen in de hand en bestaat het gevaar dat de bemanningsleden de afmeerlocatie niet tijdig zullen bereiken. Bovendien zou het beschikbaarheids- en kwaliteitsniveau van de bootmannen kunnen worden aangetast.

Onder lengte wordt in dit artikel verstaan: de lengte over alles volgens Lloyd's Register of ships.

Toelichting Artikel 4.13 (Verbod verhalen zonder loods aan boord)

Dit artikel is vervallen. In de Havenverordening Zeeland Seaports 2018 was een bepaling is opgenomen voor het verhalen zonder loods met een mogelijkheid tot het verlenen van ontheffing. Deze bepaling was gebaseerd op het huidige Loodsplichtbesluit 1995 en de mogelijkheid die artikel 7 van dit besluit geeft maar waarin niet specifiek vrijstelling is geregeld voor de regio Scheldemonden, zoals wel is geschied in sub b, c. en d. van het Loodsplichtbesluit 1995 voor de andere regio's. Om in lijn daarmee toch een mogelijkheid voor langere tijd te bieden ten behoeve van verhaalreizen zonder dat er sprake is van een ingaande of uitgaande reis en zonder dat de hoofdvaarweg binnen het betreffende havenbekken/de betreffende haven wordt bevaren was een ontheffingsmogelijkheid gecreëerd. Hierbij was North Sea Port al uitgegaan van een mogelijkheid alleen voor schepen zonder gevaarlijke lading. Deze ontheffingsmogelijkheid verdraagt zich om verschillende redenen niet met het gevolgde systeem van de hogere regelgeving heeft het ministerie aangegeven. Het vastleggen van deze categorale vrijstelling in de vast te stellen Loodsplichtregeling 2020 biedt hiervoor de juiste mogelijkheid om dit te regelen. Wetgeving hiervoor is in voorbereiding en North Sea Port gaat er vanuit dat deze vrijstelling zal worden opgenomen.

Toelichting Artikel 4.14 Verbod sjoeren

Voor zeeschepen met een lengte van 170 meter of meer (deepsea containerschepen) dient altijd gebruik gemaakt te worden van sjorders die zijn aangesloten bij een sjourbedrijf dat in het bezit is van een vergunning. Vanwege het feit dat op laatstgenoemde schepen bovendecks containers soms zeven of acht containers hoog worden gestapeld is het uit oogpunt van veiligheid in de haven en de omgeving van belang dat sjoeren op verantwoorde wijze geschiedt.

De op het zeeschip aanwezige kernbemanning, zijnde de bemanning die op grond van internationale regelgeving aan boord verplicht aanwezig moet zijn om een zeeschip veilig te kunnen varen, navigeren en manoeuvreren, wordt in deze in ieder geval als voldoende gekwalificeerd beschouwd om containers te sjoeren op zeeschepen met een lengte van maximaal 170 meter. Indien op een zeeschip gebruik gemaakt wordt van andere bemanningsleden dan de bovengenoemde kernbemanning moet ten aanzien van deze bemanning aan de havenmeester worden aangetoond dat zij over een zodanige mate van ervaring en opleiding beschikt dat het sjoeren op veilige en verantwoorde wijze kan geschieden.

Onder lengte wordt in dit artikel verstaan: de lengte over alles volgens Lloyd's Register of ships.

Toelichting Artikel 4.15 Bunkercontrolelijst

Dit artikel heeft betrekking op het bunkeren van zeeschepen en is een bepaling van beperkte omvang. De in het artikel genoemde bunkercontrolelijst is te vinden in het ISGOTT.

In het vierde lid is opgenomen dat ieder bunkerschip dat bij de bunkeractiviteit is betrokken een bunkercontrolelijst dient in te vullen, ongeacht welke rol het bunkerschip heeft. Hiermee wordt geregeld dat op iedere schip voorzieningen worden getroffen om het bunkeren conform de regels te laten verlopen.

Tot slot wordt opgemerkt dat wanneer meerdere bunkerschepen zijn betrokken bij het bunkeren van een zeeschip en de brandstof wordt via de ladingtanks van het tweede bunkerschip in het zeeschip gebunkerd, er geen sprake is van bunkeren. Deze activiteit – de overslag tussen de bunkerschepen – valt onder artikel 8.1 'overslag van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk'.

§ 5 *Petroleumhavens*

Deze paragraaf stelt regels inzake petroleumhavengebieden. Gebieden waar schepen zich alleen onder voorwaarden mogen bevinden. De voorwaarden staan vermeld in deze paragraaf.

Toelichting Artikel 5.1 Aanwijzing petroleumhaven

Dit artikel is vervallen. Het aanwijzen van petroleumhavengebieden geschiedt door het college op grond van artikel 10.1 (delegatiebepaling). Dit verandert niet ten opzichte van de vorige verordening. Per abuis was de grondslag voor de aanwijzing opgenomen in dit vervallen artikel.

Toelichting Artikel 5.2 Verbod open vuur en vonkvorming

Er is toegevoegd dat het verbod op open vuur en vonkvorming niet geldt op boeien, indien er ter plaatse aan boord van een tankschip wordt gerepareerd en voor de betreffende werkzaamheden een Veiligheids- en gezondheidsverklaring is afgegeven door een erkend gasdeskundige als bedoeld in de Arbeidsomstandighedenregeling.

Tevens zijn criteria opgenomen voor het aansteken van een lasapparaat in de petroleumhaven en is nader gespecificeerd dat een schip zich niet in de petroleumhaven mag bevinden.

Toelichting Artikel 5.3 Verbod te roken

Roken in een petroleumhaven is – gelet op de risico's – 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 als er gerookt wordt en moet door een duidelijk opschrift aangeduid zijn als rookruimte.

Toelichting Artikel 5.4 Plaatsen informatieborden

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

Toelichting Artikel 5.5 Afmeren zeetankschepen geladen 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 tankschepen "met de kop naar buiten" afmeren. In geval van nood kan het tankschip op eigen kracht en zo snel mogelijk, zonder uitgebreide manoeuvres, wegvaren van het risicogebied in een petroleumhaven. Het niet opvolgen van de verplichting om vooruit varend direct uit de haven te kunnen vertrekken is in dit artikel uitgebreid met de omstandigheden dat dit niet kan in verband met de overslag van lading of indien ligplaats wordt ingenomen bij een werf, bij een herstellingsinrichting, in een boeienspan of aan boeien.

Tankschepen kunnen vaak in verband met reparatie bij een werf 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 mogelijkheden genoemd waarbij een situatie denkbaar is dat een tankschip niet met de kop naar zee zal afmeren.

Mocht desondanks een ontheffing van de in dit artikel gestelde verplichting noodzakelijk zijn, dan kan deze worden aangevraagd.

Toelichting Artikel 5.6 Binnentankschepen met gevaarlijke stoffen buiten petroleumhavens

Artikel 5.6 regelt onder welke voorwaarden binnentankschepen met gevaarlijke stoffen buiten petroleumhavens mogen liggen. Binnentankschepen kunnen grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen (waaronder ook gasvormige ladingsresiduen worden verstaan) aan boord hebben en kunnen om die reden ook grote risico's met zich meebrengen. In principe kunnen deze schepen alleen ligplaats nemen in de petroleumhavens. Op dit uitgangspunt is een aantal opgesomde uitzonderingen mogelijk.

Te weten binnentankschepen:

- die kortstondig ligplaats nemen op een daartoe aangewezen autoafzetplaats voor het aan of van boord zetten van de auto;
- die ongevaarlijke stoffen, brandbare vloeistoffen met een vlampunt van 55 graden Celsius of hoger, kaliumhydroxide, natriumhydroxide of fosforzuur aan boord hebben.

In dit artikel wordt dus uitgezonderd van het verbod enerzijds een binnentankschip dat ongevaarlijke stoffen, brandbare vloeistoffen met een vlampunt van 55 graden Celsius of hoger, kaliumhydroxide, natriumhydroxide of fosforzuur aan boord heeft. Anderzijds kan een binnentankschip uitgezonderd worden indien de schipper zeker heeft gesteld dat alle overige ladingtanks of sloptanks binnen de ladingzone leeg zijn van brandbare vloeistoffen met een vlampunt lager dan 55 graden Celsius en waarvan de atmosfeer in deze tanks inert is en ten hoogste 8% zuurstof- of maximaal 20% van de laagste explosiegrens brandbare dampen bevatten en waarvan de ladingtanks of de sloptanks gesloten zijn.

Dit artikel heeft tot gevolg dat, ondanks dat er soms geen blauwe kegel hoeft te worden gevoerd op basis van het ADN, op basis van dit artikel een binnentankschip met bijvoorbeeld restanten van benzine aan boord (in de sloptanks), niet zonder meer buiten een petroleumhaven ligplaats mag nemen. Voor een ontvangstvoorziening is het echter wel toegestaan om met beladen tanks buiten een petroleumhaven ligplaats te nemen, mits aan de voorwaarden van een inerte atmosfeer wordt voldaan.

Toelichting Artikel 5.7 Zeetankschepen met gevaarlijke stoffen buiten petroleumhavens

Artikel 5.7 regelt onder welke voorwaarden zeetankschepen met gevaarlijke stoffen buiten petroleumhavens mogen liggen. Zeetankschepen kunnen grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen (waaronder ook gasvormige ladingsresiduen worden verstaan) aan boord hebben en kunnen om die reden ook grote risico's met zich meebrengen. In principe kunnen deze schepen alleen ligplaats nemen in de petroleumhavens. Op dit uitgangspunt is een aantal opgesomde uitzonderingen mogelijk, te weten zeetankschepen:

- die kortstondig ligplaats nemen op een daartoe aangewezen autoafzetplaats voor het aan of van boord zetten van de auto;
- die ongevaarlijke stoffen, brandbare vloeistoffen met een vlampunt van 55 graden Celsius of hoger, kaliumhydroxide, natriumhydroxide of fosforzuur aan boord hebben.

In dit artikel wordt dus uitgezonderd van het verbod:

een zeetankschip dat geladen of leeg is van ongevaarlijke stoffen, brandbare vloeistoffen met een vlampunt van 55 graden Celsius of hoger, kaliumhydroxide, natriumhydroxide, fosforzuur of brandbare vloeistoffen met een vlampunt lager dan 55 graden Celsius, waarbij tevens voorwaarde is dat deze ladingtanks of sloptanks een inerte atmosfeer hebben van ten hoogste 8% zuurstof- of maximaal 20% van de laagste explosiegrens brandbare dampen bevatten en die niet aan de scheepshuid grenzen en:

- door een gasdeskundige als bedoeld in artikel 1.1 een verklaring is afgegeven waaruit blijkt dat de ladingsituatie van het zeetankschip in overeenstemming is met de in dit onderdeel gestelde voorschriften;
- er uitsluitend overslag plaats vindt van de in het eerste lid, onder a, 1 genoemde stoffen;
- ladingtanks of sloptanks met gevaarlijke stoffen gesloten blijven;
- er geen schoonmaakhandelingen van ladingtanks of sloptanks met gevaarlijke stoffen plaatsvinden, en;
- er maximaal 1 schip langszij ligt.

Deze laatste criteria werden voorheen in de ontheffingen opgenomen. Door deze nu in het artikel op te nemen, neemt het aantal gevraagde ontheffingen aanzienlijk af.

Voor deze schepen geldt ook de meldplicht als bedoeld in het havenreglement. Voorafgaand aan het innemen van ligplaats dient het melden te geschieden. Dit zodat bekend is dat er zich een tankschip buiten de petroleumhaven bevindt en onder welke omstandigheden, zodat daarop middels toezicht kan worden geanticipeerd. Indien een tankschip niet aan de criteria voldoet van dit artikel, dan is ligplaats nemen buiten de petroleumhaven verboden tenzij op grond van het tweede lid ontheffing is verkregen.

Toelichting Artikel 5.8 Toegelaten schepen in petroleumhavens

Artikel 5.8 regelt het toelaten van schepen in een petroleumhaven.

In verband met de risico's die gevaarlijke stoffen met zich meebrengen mogen in de petroleumhavens alleen bepaalde schepen of activiteiten worden toegelaten. In de aanhef en onder a is opgenomen dat gebruik gemaakt kan worden van de petroleumhavens door een schip dat van de havenwerken gebruik maakt, heeft gemaakt of zal maken om te laden, te lossen, zijn ladingtanks of sloptanks schoon te maken of komt bunkeren. Nieuw is onder b de toevoeging dat een tankschip ook in de petroleumhaven mag verblijven om te wachten. Het innemen van de ligplaats geschiedt met instemming van de huurder, erfpachter of eigenaar van de ligplaats. Gelet op de stoffen aan boord van het tankschip is het vaak niet mogelijk om buiten de petroleumhaven af te meren. Als schoonmaakhandeling wordt tevens aangemerkt het wassen van een schip met ruwe olie (artikel 1.1). Deze aanvulling is opgenomen in verband met de in de praktijk bestaande mogelijkheid dat een schip gebruik maakt van havenwerken in verband met het schoonmaken van zijn ladingtanks of sloptanks, bijvoorbeeld voorafgaand aan reparatie bij een werf. Door deze aanvulling behoeft het schip geen ontheffing meer aan te vragen voor deze werkzaamheden.

In de onderdelen f, g en h zijn nieuwe doelgroepschepen opgenomen te weten, dienstverlenende-, passagiers- en werkschepen. Tevens is in de onderdelen i en j opgenomen een schip dat betrokken is bij het communicatievaren of dat baggerwerkzaamheden uitvoert. Het opnemen van deze doelgroepschepen voorkomt dat voor het binnenvaren van een petroleumhaven een ontheffing of vergunning moet worden aangevraagd. Onderdeel k maakt het mogelijk dat een LNG-bunkerschip in een petroleumhaven kan verblijven.

Nieuw is de opname in het tweede lid van het verbod voor het bevaren van de petroleumhavens door schepen gebouwd of gebruikt voor de pleziervaart of het door deze doelgroep gebruik maken van de havenwerken. De oude omschrijving van de toegelaten schepen in de petroleumhavens liet ruimte aan onder andere pleziervaartuigen om gebruik te maken van de havenwerken. Het is absoluut onaanvaardbaar dat pleziervaart in de petroleumhavens komt. Thans is dit verboden en handhaafbaar. Ieder schip dat de petroleumhaven binnenvaart dient er beroepshalve te zijn en dient te voldoen aan de in deze verordening gestelde gedragsregels. (Verbod roken, open vuur etc.).

In bijzondere omstandigheden kan het college op grond van het derde lid ontheffing verlenen van de in het artikel gestelde verboden, waaronder ontheffing voor een roei- of motorboot voorzien van een veilige dieselmotor die behoort tot de uitrusting van een reeds in de petroleumhaven gemeerd liggend schip. Benzinemotoren zijn zondermeer verboden. Deze brengen risico's met zich mee in verband met de kans op vonkvorming. Thans is er een keur aan dieselmotoren die als buitenboordmotor zijn uitgevoerd en die voor gebruik in de petroleumhavens veilig zijn.

§ 6 *LNG bunkeren*

Toelichting Artikel 6.1 LNG-bunkerschepen in de haven

Een LNG-bunkerschip is een schip dat onder het beschermende veiligheidsregime van een LNG- of petroleumhaven dient te vallen

Artikel 6.1 regelt waar een LNG-bunkerschip mag komen. Op basis van de artikelen 5.7 mag een LNG bunkerschip zich in een petroleumhaven bevinden. Het tweede lid van dit artikel geeft de mogelijkheid dat het college ontheffing van het verbod kan verlenen, dan wel gebieden kan aanwijzen waar het verbod niet van toepassing is.

Om het gewenste hoge veiligheidsniveau te behouden, wordt het werkgebied van het LNG-bunkerschip buiten een petroleumhaven gereguleerd door middel van een ontheffingsaanvraag.

Daarnaast worden door middel van een vergunning extra kwaliteitseisen gesteld aan het LNG bunkerbedrijf en de daaronder vallende LNG-bunkerscheperen. Dit volgt de richtlijn vanuit de IAPH/WPCI/LNG werkgroep.

Toelichting Artikel 6.2 LNG-bunkeren

Een LNG bunkering mag alleen bij een inrichting of met een LNG-bunkerschip dat beschikt over een vergunning plaatsvinden.

Het bunkeren van LNG moet zonder het vrijkomen van LNG of aardgas plaatsvinden. Alleen tijdens het afkoppelen kan er vanuit de ruimte tussen de flens een zeer geringe hoeveelheid aardgas vrijkomen.

Activiteiten die gelijktijdig uitgevoerd worden met een LNG bunkering, zoals ladinghandelingen, bunkeren van andere brandstoffen of smeerolie, schoonmaken en repareren, kunnen risico's opleveren. Binnen de ISO TC67 guidelines for systems and installations for supply of LNG as fuel to ships en diverse best practice guidelines wordt gesteld dat gelijktijdige handelingen alleen verantwoord zijn als er een risico assessment is uitgevoerd waaruit is gebleken of er, en onder welke condities, gelijktijdig andere activiteiten verantwoord plaats kunnen vinden.

Het resultaat van de risico assessment wordt verwerkt in de door de vlaggenstaat goedgekeurde operationele documentatie voor het LNG aangedreven schip. De bij de bunkering betrokken partijen moeten het gestelde en de beperkingen vanuit deze operationele documentatie naleven. Alleen die handelingen die in de operationele documentatie zijn opgenomen, mogen tijdens het LNG-bunkeren plaatsvinden. Tijdens het LNG-bunkeren mogen er geen schepen langszij liggen die niet bij de LNG-bunkering zijn betrokken. Dit geldt voor de LNG aangedreven schepen en voor de LNG-bunkerscheperen. Dit betekent in de praktijk dat indien een LNG-bunkerschip langszij een schip ligt, er geen andere schepen langszij mogen liggen.

Toelichting Artikel 6.3 Seinvoering bij LNG-bunkeren

Dit artikel regelt de seinvoering van LNG-aangedreven schepen die met LNG gebunkerd worden. De sein- en tekenvoering zorgt er voor dat passerende vaart een veiligheidsafstand aanhoudt. Er geldt een afstand van 25 meter bij een LNG-bunkering van een LNG-aangedreven binnenvaartschip en een afstand van 50 meter bij een LNG-bunkering van een LNG-aangedreven zeeschip. Deze afstanden sluiten aan bij in de nautische sector toegepaste veiligheidsafstanden.

Toelichting Artikel 6.4 Melding bunkeren en LNG-bunkeren

Door de meldverplichting van LNG-bunkeractiviteiten buiten een inrichting kan nagegaan worden of de activiteit past in de regelgeving en logistieke planning. De informatie wordt ook gebruikt voor het plannen van toezicht. Een bunkering moet gemeld worden aan het Haven Coördinatie Centrum. (Kapiteinskamer). Hiermee in lijn is ook de LNG bunkermelding toegevoegd. De melding kan per telefoon, per marifoon of per e-mail geschieden via telefoonnummer 0115-647444, VHF kanaal 9 of e-mail hd@northseaport.com.

Toelichting Artikel 6.5 Vergunning LNG-bunkerschip

Door de aard van de werkzaamheden van een LNG-bunkerschip, opereert het schip buiten het beschermende regime van een LNG- of petroleumhaven. Om het gewenste hoge veiligheidsniveau te behouden, worden daarom door middel van een vergunning extra kwaliteitseisen gesteld aan het LNG bunkerbedrijf en de daaronder vallende LNG-bunkerschepen.

Toelichting Artikel 6.6 Vergunning drijvende LNG-aangedreven elektriciteit voorziening

Door het gebruik van een externe elektriciteitsaansluiting hoeft een afgemeerd schip haar eigen hulpbedrijf niet te gebruiken voor opwekking van elektriciteit. In veel gevallen is het gebruik van een externe aansluiting milieuvriendelijker op het gebied van emissie en geluid. Vaak gebeurt dit zogenaamde 'Cold Ironing' door middel van een walstroom aansluiting. Een alternatief is echter 'Floating Cold Ironing'. Elektriciteit wordt dan opgewekt op een ponton dat afgemeerd wordt langs het schip. Het ponton is voorzien van geluidarme aardgas gedreven generatoren en een LNG brandstoftank. Gezien de toepassing van LNG, vaak op locaties dichtbij bewoonde gebieden, moet een risico assessment aantonen dat de toepassing verantwoord is. Dit is één van de vergunningvoorwaarden waaraan een LNG-aangedreven elektriciteit voorziening moet voldoen.

Toelichting Artikel 6.7 LNG-bunkercontrolelijst

De in dit artikel verplicht gestelde LNG-bunkercontrolelijsten zijn ontwikkeld door de 'International Association for Ports and Harbors', een samenwerkingsverband tussen internationale havens met inbreng van het bedrijfsleven.

Deze controlelijsten zijn gebaseerd op de wereldwijd toegepaste best practice guidelines en de kennis vanuit het bedrijfsleven.

§ 7 *Exploitatie van een boeienspan of een palenligplaats*

Toelichting Artikel 7.1 Exploitatie van een boeienspan of een palenligplaats

In het havengebied vindt overslag van gevaarlijke stoffen plaats op, onder meer, boeienspannen en palenligplaatsen. Deze boeienspannen en palenligplaatsen vallen buiten de reikwijdte van het begrip inrichting van de Wet milieubeheer. De overslag van gevaarlijke stoffen op die plaatsen valt daarmee ook niet onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Dientengevolge worden tot op heden geen specifieke eisen gesteld aan de externe veiligheid van deze boeien- en palenligplaatsen.

Wel wordt de veiligheid die samenhangt met scheepsactiviteiten op deze ligplaatsen op andere wijzen geborgd, bijvoorbeeld door (nationale en internationale) nautische- en transport(veiligheids-) regelgeving, aangevuld met regels in de Havenverordening. In het streven om voor alle ligplaatsen binnen de haven de regels op elkaar af te stemmen, is in dit artikel een nieuwe normering geïntroduceerd voor de boeien- en palenligplaatsen buiten inrichtingen, zodanig dat deze aansluit op de normering binnen inrichtingen.

In dit artikel wordt voorgeschreven dat de exploitant van een boeienspan of een palenligplaats dient vast te stellen dat bij de overslag en behandeling van gevaarlijke stoffen op de boeienspan of de palenligplaats de risicocontour niet groter wordt dan de veiligheidscontouren die voor de haven zijn vastgesteld. Dezelfde veiligheidscontouren worden ook gehanteerd bij vergunningverlening aan inrichtingen in de haven, waardoor een level playing field wordt gecreëerd.

Onderzoek is uitgevoerd naar de risicocontouren die het gevolg zijn van overslag van gevaarlijke stoffen op de boeienspanen en de palenligplaatsen. Uit het onderzoek blijkt dat bij het huidige, en op middellange termijn voorzienbare, gebruik van de boeien- en palenligplaatsen de genoemde veiligheidscontouren niet worden overschreden.

Tevens dient de exploitant op grond van onderdeel c aan de schipper of kapitein van het schip dat de gevaarlijke stoffen overslaat of behandelt, aan te geven welke stof mag worden overgeslagen (of behandeld) en de maximale hoeveelheid die van die stof mag worden overgeslagen (of behandeld). In artikel 8.1, twaalfde lid, is bepaald dat de schipper of kapitein zich moet houden aan hetgeen op grond van onderdeel c door de exploitant van de boeienspan of palenligplaats is aangegeven.

§ 8 *Overslag van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk*

Toelichting Artikel 8.1 Overslag van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk

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. Daarbij maakt het niet uit of het schip is afgemeerd op bijvoorbeeld een openbare ligplaats 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 veiligheidscontrole-staat is de controlestaat zoals opgenomen in de International Safety Guide for Oiltankers and Terminals (ISGOTT), of zoals nadien gewijzigd. De ISGOTT wordt uitgegeven door de International Chamber of Shipping (ICS / Oil Companies International Marine Forum (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.

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 (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 dampretouraansluiting 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 het havenreglement North Sea Port Netherlands, paragraaf 3. 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 Zeeland. 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.

Toelichting Artikel 8.2 Verbod afmeren langsij tankschepen met gevaarlijke stoffen

Dit artikel regelt het ligplaats nemen langsij 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.

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 langs zij mogen nemen langs zij 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 gasen dermate groot zijn dat het gedurende de overslag van

deze ladingen verboden is om voor andere schepen langs zij 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 langs zij 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 langs zij ligplaats nemen bij zeetankschepen als bedoeld in artikel 8.1, vijfde lid onder a, b of c, die schoonmaken anders dan met ruwe aardolie. Onderdeel a bepaalt dat er een dienstverlenend tankschip langs zij 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 langs zij 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 deze verordening toegestaan dat aan een tankschip dat gesloten schoon wordt gemaakt 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 typen schepen dan vermeld in het eerste lid toestemming kunnen krijgen om langs zij te komen.

§ 9 *Schoonmaken van tankschepen en het in ontvangstnemen van scheepsafvalstoffen*

Toelichting Artikel 9.1 Schoon- of droogmaken van ladingtanks of sloptanks van tankschepen

Artikel 9.1 stelt algemene regels voor alle tankschepen. Het eerste lid bevat een algemeen verbod op het schoonmaken van ladingtanks of sloptanks van tankschepen waarin stoffen worden vervoerd die in het

havenreglement als overlast veroorzakende stof zijn aangemerkt. Het schoonmaken van deze ladingtanks of sloptanks mag alleen plaatsvinden als het schip zo is ingericht dat gesloten schoonmaken mogelijk is en vermeden wordt dat gassen of dampen ontsnappen. Slechts het onvermijdelijke laten ontsnappen van een klein restje gas bij het openen van de ladingtanks of sloptanks is toelaatbaar.

Daarnaast wordt in het tweede lid expliciet aangegeven dat het schoonmaken tijdens de vaart niet is toegestaan, tenzij dit gesloten geschiedt.

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

Toelichting Artikel 9.2 Schoon- en droogmaken van ladingtanks of sloptanks van zeetankschepen

Artikel 9.2. regelt dat twee schepen mogen afmeren langsij de ladingtanks of sloptank van een tankschip dat bezig is met wassen met ruwe olie. De af te meren schepen moeten wel voldoen aan het ADN, waardoor een adequaat veiligheidsniveau aanwezig is.

Onderdeel b van het tweede lid heeft betrekking op het gewijzigde artikel 4.4 van de

Arbeidsomstandighedenregeling. Voorheen verbood voornoemde regeling elke vorm van werkzaamheden aan dek en in ladingzones van een schip dat zich bezighoudt met schoonmaken. Veel tankschepen die gevaarlijke en schadelijke stoffen vervoeren hebben intussen een constructie waarbij ladingtanks of sloptanks volledig gesloten schoongemaakt kunnen worden en er geen gevaar is wanneer andere werkzaamheden aan dek of in andere ladingtanks of sloptanks plaatsvinden. Om die reden is de Arbeidsomstandighedenregeling aangepast in die zin dat het toegestaan is dat andere werkzaamheden op het schip plaatsvinden tijdens het gesloten schoonmaken van ladingtanks of sloptanks. Aanvullend daarop wordt in deze verordening toegestaan dat aan een tankschip dat gesloten schoonmaakt ten hoogste twee tankschepen afmeren. Hierdoor kan flexibeler worden omgegaan met het toekennen van ligplaatsen aan tankschepen in de haven.

Het vierde lid bevat een aanvullend verbod op het verbod op het schoonmaken van ladingtanks of sloptanks van zeetankschepen. Naast de stoffen die in het havenreglement als overlast veroorzakende stof zijn aangemerkt is het ook verboden om ladingtanks of sloptanks schoon te maken van zeetankschepen waarin stoffen worden vervoerd volgens de IBC Code.

Het sluitstuk van het (gesloten) schoonmaken van ladingtanks of sloptanks wordt gevormd door het droogmaken of ventileren ervan door middel van het openzetten van deze ladingtanks of sloptanks. Dit droogmaken en ventileren kan ook veilig geschieden als er, in overeenstemming met het derde lid, twee tankschepen langsij liggen, mits de atmosfeer van de ladingtanks of sloptanks van het schoonmakende schip dat toelaat. Om die reden zijn in het derde lid eisen gesteld aan het droogmaken en ventileren na gesloten schoonmaken indien schepen afgemeerd langsij liggen. Ter verduidelijking wordt gewezen op het feit dat stoffen die zowel gevaarlijk als brandbaar zijn, aan beide voorwaarden (onderdelen a en b)

moeten voldoen. Het gaat hier om de zogeheten l.e.l.-waarde ('lower explosion limit') en de grenswaarde bedoeld in artikel 4.3, eerste lid, van het Arbeidsomstandighedenbesluit.

Toelichting Artikel 9.3 Schoon- of droogmaken van binnentankschepen

Artikel 9.3 regelt dat twee schepen mogen afmeren langsij de ladingtanks of sloptank van een tankschip dat bezig is met wassen met ruwe olie. De af te meren schepen moeten wel voldoen aan het ADN, waardoor een adequaat veiligheidsniveau aanwezig is.

Onderdeel b van het tweede 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 schip dat zich bezighoudt met schoonmaken. Veel tankschepen die gevaarlijke en schadelijke stoffen vervoeren hebben intussen een constructie waarbij ladingtanks of sloptanks volledig gesloten schoongemaakt kunnen worden en er geen gevaar is wanneer andere werkzaamheden aan dek of in andere ladingtanks of sloptanks plaatsvinden. Om die reden is de Arbeidsomstandighedenregeling aangepast in die zin dat het toegestaan is dat andere werkzaamheden op het schip plaatsvinden tijdens het gesloten schoonmaken van ladingtanks of sloptanks. Aanvullend daarop wordt in deze verordening toegestaan dat aan een tankschip dat gesloten wordt schoongemaakt ten hoogste twee tankschepen afmeren. Hierdoor kan flexibeler worden omgegaan met het toekennen van ligplaatsen aan tankschepen in de haven.

Het vierde lid bevat een aanvullend verbod op het verbod op het schoonmaken van ladingtanks of sloptanks van zeetankschepen. Naast de stoffen die in paragraaf 3 van het havenreglement zijn vermeld is het ook verboden om ladingtanks of sloptanks schoon te maken van zeetankschepen waarin stoffen worden vervoerd volgens de IBC Code.

Het sluitstuk van het (gesloten) schoonmaken van ladingtanks of sloptanks wordt gevormd door het droogmaken of ventileren ervan door middel van het openzetten van deze ladingtanks of sloptanks. Dit droogmaken en ventileren kan ook veilig geschieden als er, in overeenstemming met het derde lid, twee tankschepen langsij liggen, mits de atmosfeer van de ladingtanks of sloptanks van het schoonmakende schip dat toelaat. Om die reden zijn in het derde lid eisen gesteld aan het droogmaken en ventileren na gesloten schoonmaken indien schepen afgemeerd langsij liggen. Ter verduidelijking wordt gewezen op het feit dat stoffen die zowel gevaarlijk als brandbaar zijn aan beide voorwaarden (onderdelen a en b) moeten voldoen. Het gaat hier om de zogeheten l.e.l.-waarde ('lower explosion limit') en de grenswaarde bedoeld in artikel 4.3, eerste lid, van het Arbeidsomstandighedenbesluit.

§ 10 Delegatiegrondslagen

Toelichting Artikel 10.1 Delegatiegrondslagen

Aan de in dit artikel opgenomen delegatiegrondslagen is in het havenreglement North Sea Port Netherlands 2019 uitvoering gegeven. Het biedt het college onder a. de mogelijkheid om de Petroleumhavengebieden aan te wijzen. In deze gebieden moeten tankschepen met gevaarlijke stoffen afmeren. In deze gebieden geldt een strenger regime dan in de overige delen van de haven. Het begrip petroleumhavengebied beperkt zich tot aangewezen wateroppervlaktes aangezien het veiligheids- en milieuregime op de wal valt onder de vergunning van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Voor het overige zijn de delegatiegrondslagen (b. t/m m.) overzichtelijk in dit artikel aangegeven. De genoemde delegatiegrondslagen vormen de basis voor het college om nadere regels te stellen in het havenreglement.

§ 11 *Handhaving*

Toelichting Artikel 11.1 Aanwijzingen

Op basis van dit artikel kan het college aanwijzingen geven in het belang van de orde en veiligheid in of in de omgeving van de haven, in het bijzonder ter regeling van het scheepvaartverkeer en het nemen van ligplaats en ter voorkoming van gevaar, schade of hinder. Deze aanwijzing kan mondeling of schriftelijk worden gegeven.

Toelichting Artikel 11.2 Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde bij of krachtens deze verordening wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van de tweede categorie.

Toelichting Artikel 11.3 Toezichthoudende personen

In dit artikel worden de toezichthoudende ambtenaren aangewezen. In het eerste lid is sprake van een aanwijzingsbesluit van het college. Het tweede lid biedt de mogelijkheid opsporingsambtenaren van politie aan te wijzen om, in het kader van bestuursrechtelijk toezicht, te controleren of de houder van een toestemming deze (of een kopie daarvan), die op het schip betrekking heeft, aan boord heeft.

In artikel 5:17 Awb is de bevoegdheid van de toezichthouder tot het vorderen van inzage van zakelijke gegevens en bescheiden geregeld. In artikel 5:18 Awb is de bevoegdheid van de toezichthouder om zaken te onderzoeken, aan opnemings te onderwerpen en daarvan monsters te nemen, opgenomen.

Ten aanzien van de aanwijzing van opsporingsambtenaren wordt opgemerkt dat in artikel 142, eerste lid, aanhef en onder c, van het Wetboek van Strafvordering reeds is bepaald dat met de opsporing van strafbare feiten als buitengewoon opsporingsambtenaar zijn belast de personen die bij verordening zijn belast met het toezicht op de naleving daarvan, een en ander voor zover de personen zijn beëdigd. Ten aanzien van die toezichthouders die bovendien beschikken over opsporingsbevoegdheid omdat zij zijn aangesteld als buitengewoon opsporingsambtenaar en hun aanwijzing aan het Wetboek van Strafvordering ontleent, geldt dat een nadere regeling in deze verordening niet nodig is; de aanwijzing als toezichthouder is de grondslag hiervoor. De buitengewoon opsporingsambtenaren dienen op grond van het Besluit buitengewoon opsporingsambtenaar aan de eisen van vakbekwaamheid en betrouwbaarheid te voldoen. Tevens dienen zij te zijn beëdigd door de directe toezichthouder, zijnde de Politiechef van de regionale eenheid Zeeland - West-Brabant.

De plicht tot medewerking is in algemene zin geregeld in artikel 5:20 Awb: "een ieder is verplicht aan een toezichthouder binnen de door hem gestelde redelijke termijn alle medewerking te verlenen die deze redelijkerwijs kan vorderen bij de uitoefening van zijn bevoegdheden". Deze plicht beoogt alle denkbare vormen van medewerking te omvatten, met inbegrip van het verstrekken van inlichtingen en de afgifte van gevorderde gegevens en bescheiden.

§ 12 *Afbakening*

Toelichting Artikel 12.1 Verhouding tot Algemene Plaatselijke Verordening

Geen nadere toelichting

§ 13 *Overgangs- en slotbepalingen*

Toelichting Artikel 13.1 Intrekking oude verordening

Op het moment van het opheffen van de GR ZSP zal het Algemeen Bestuur van de GR ZSP tevens de Havenverordening Zeeland Seaports 2018 intrekken.

Toelichting Artikel 13.2 Overgangsrecht

In artikel 13.2 wordt het overgangsrecht geregeld. In het eerste lid wordt bepaald dat afgegeven toestemmingen op basis van de havenverordening hun geldigheid behouden na inwerkingtreding van dit onderhavige reglement onder de destijds geldende voorwaarden en beperkingen.

In het tweede lid wordt geregeld dat aanvragen om een toestemming die vóór het inwerkingtreden van de Havenverordening North Sea Port Netherlands 2019 zijn gedaan en waarop nog niet is beslist, dat deze aanvragen op grond van het nieuwe recht worden behandeld.

Het derde lid bepaalt dat als een bezwaarschrift is ingediend tegen een beschikking om een toestemming op grond van dit reglement, dit bezwaarschrift wordt afgehandeld met toepassing van de Havenverordening North Sea Port Netherlands 2019 (het nieuwe recht wordt dus toegepast).

Toelichting Artikel 13.3 Inwerkingtreding

In verband met de opheffing van de GR ZSP is gekozen voor een inwerkingtreding gelijktijdig met de inwerkingtreding van het besluit tot het opheffen van de GR ZSP. Op dat moment wordt de Havenverordening Zeeland Seaports 2018 ingetrokken en sluit de inwerkingtreding volgtijdelijk aan op het regime ten tijde van de GR ZSP.

Toelichting Artikel 13.4 Citeertitel

Gekozen is voor een naam die aansluit bij de nieuwe fusieorganisatie maar tevens aanduidt dat het het Nederlandse deel van het beheersgebied betreft.