



ZEELAND SEAPORTS VERORDENINGEN

Haven van Terneuzen en Vlissingen



Zeeland Seaports
Port Authority

Inhoudsopgave

ZEELAND SEAPORTS

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

Het algemeen bestuur van Zeeland Seaports,

Gelezen het voorstel van het dagelijks bestuur van Zeeland Seaports van 11 november 1999;

Besluit:

vast te stellen de volgende Verordening met betrekking tot het gebruik van de havens en andere bevaarbare wateren waarvan Zeeland Seaports het beheer heeft (Havenverordening Zeeland Seaports 1999).

HAVENVERORDENING ZEELAND SEAPORTS 1999

- ◇ **Par. 1 Algemene Bepalingen**
- Art. 1.1 Begripsomschrijvingen _____ pag. 4
- Art. 1.2 Toepassingsgebied _____ pag. 5
- Art. 1.3 Vergunningen, toestemmingen en
aanwijzingen _____ pag. 5
- Art. 1.4 Verplichtingen van houders van
vergunningen of toestemmingen _____ pag. 6
- ◇ **Par. 2 Orde in de havens**
- Art. 2.1 Verkeerstekens _____ pag. 6
- Art. 2.2 Verbod tot het nemen van ligplaats _____ pag. 6
- Art. 2.3 Onvoldoende bemande schepen _____ pag. 6
- Art. 2.4 Stilliggende schepen zonder
bemanningsverblijf _____ pag. 6
- Art. 2.5 Voorzieningen in de havens _____ pag. 7
- Art. 2.6 Verhalen van schepen _____ pag. 7
- Art. 2.7 Verplichting reinigen openbare kaden,
terreinen en wegen _____ pag. 7
- Art. 2.8 Gebruik wegen, bermen en terreinen _____ pag. 7
- Art. 2.9 Gevaarlijke en/of andere stoffen op
openbare kaden, terreinen en wegen _____ pag. 7
- Art. 2.10 Voertuigen op kaden _____ pag. 8
- Art. 2.11 Vissen in de havens _____ pag. 9
- ◇ **Par. 3 Gebruik van de havens**
- Art. 3.1 Gebruik van ankers _____ pag. 9
- Art. 3.2 Gebruik van voortstuwars en zijstuwars _____ pag. 9
- Art. 3.3 Duwvaart in de havens _____ pag. 9
- Art. 3.4 Recreatievaart in de havens _____ pag. 10
- Art. 3.5 Dienstverlenende schepen _____ pag. 10
- ◇ **Par. 4 Veiligheid in de havens**
- Art. 4.1 Verontreiniging van lucht; stank of
hinder veroorzakende stoffen _____ pag. 10
- Art. 4.2 Melding en verwijdering van in het water van de
havens geraakte stoffen of voorwerpen _____ pag. 10
- Art. 4.3 Verrichten van werkzaamheden _____ pag. 11
- Art. 4.4 Ontsmetten van schepen _____ pag. 11
- Art. 4.5 Ernstig gevaar, schade of hinder
opleverende schepen _____ pag. 11
- Art. 4.6 Vaarverbod bij slecht zicht _____ pag. 11
- Art. 4.7 Betreden van terreinen en openbare _____ pag. 11
kaden
- ◇ **Par. 5 Meldingen; loodsplicht; vast- en losmaken
van zeeschepen**
- Art. 5.1 Meldingen bij komst en vertrek
van zeeschepen _____ pag. 12
- Art. 5.2 Melding van gevaarlijke stoffen _____ pag. 12
- Art. 5.3 Meldingen schepen met ontsmettingsgas _____ pag. 12
- Art. 5.4 Loodsplicht voor binnenschepen in
bijzondere omstandigheden _____ pag. 12
- Art. 5.5 Assistentie aan zeeschepen _____ pag. 13
- Art. 5.6 Schepen onder beslag _____ pag. 13
- Art. 5.7 Vast- en losmaken van zeeschepen _____ pag. 14
- Art. 5.8 Operationele meldingen van schepen _____ pag. 14
- ◇ **Par. 6 Schepen met gevaarlijke stoffen; veiligheid
in petroleumhavens; combinatietankschepen**
- Art. 6.1 Regels voor schepen met gevaarlijke stoffen _____ pag. 14
- Art. 6.2 Tankschepen met gevaarlijke stoffen alleen
in petroleumhavens _____ pag. 14
- Art. 6.3 Toegelaten schepen in petroleumhavens _____ pag. 15
- Art. 6.4 Veiligheidsregels in petroleumhavens _____ pag. 15
- Art. 6.5 Laden en lossen van combinatietankschepen _____ pag. 15
- ◇ **Par. 7 Vergunningen**
- Art. 7.1 Schoonmaken en schoonmaakvergunning _____ pag. 16
- Art. 7.2 Ophaalvergunning _____ pag. 16
- Art. 7.3 Voorschriften en beperking van het
aantal vergunningen _____ pag. 16
- Art. 7.4 Uitoefenen beroep van vastmaker of
communicatievaren _____ pag. 16
- Art. 7.5 Erkenning bedrijven _____ pag. 17
- ◇ **Par. 8 Ontvangst van schadelijke stoffen van zeeschepen**
- Art. 8.1 Aanwijzing van bedrijven met ontvangst-
voorzieningen _____ pag. 17
- Art. 8.2 Geldigheidsduur van de aanwijzing,
beperkingen en voorschriften _____ pag. 17
- Art. 8.3 Verplichtingen van houders van
aanwijzingen _____ pag. 18
- Art. 8.4 Melding van afgifte scheepsafval _____ pag. 18

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

◇ Par. 9 Slot- en strafbepalingen

Art. 9.1	Aanwijzingen _____	pag. 18
Art. 9.2	Mandatering van bevoegdheden aan de havenmeester _____	pag. 19
Art. 9.3	Bezwaar _____	pag. 19
Art. 9.4	Toeziethouders _____	pag. 19
Art. 9.5	Verplichting tot medewerking en verschaffen van inlichtingen _____	pag. 19
Art. 9.6	Strafbepaling _____	pag. 19
Art. 9.7	Intrekking van voorgaande verordeningen ____	pag. 19
Art. 9.8	Bestaande vergunningen, toestemmingen, ontheffingen, aanstellingen, aanwijzingen en daarvoor ingediende aanvragen _____	pag. 20
Art. 9.9	Naam van de verordening _____	pag. 20
Art. 9.10	Inwerkingtreding _____	pag. 20

TOELICHTING OP DE HAVENVERORDENING

- Algemeen _____	pag. 21
- Artikelen _____	pag. 21

HAVENREGLEMENT GEVAARLIJKE STOFFEN _____ pag. 35

BIJLAGE I PROCEDURE ELEKTRONISCH MELDEN _____ pag. 43

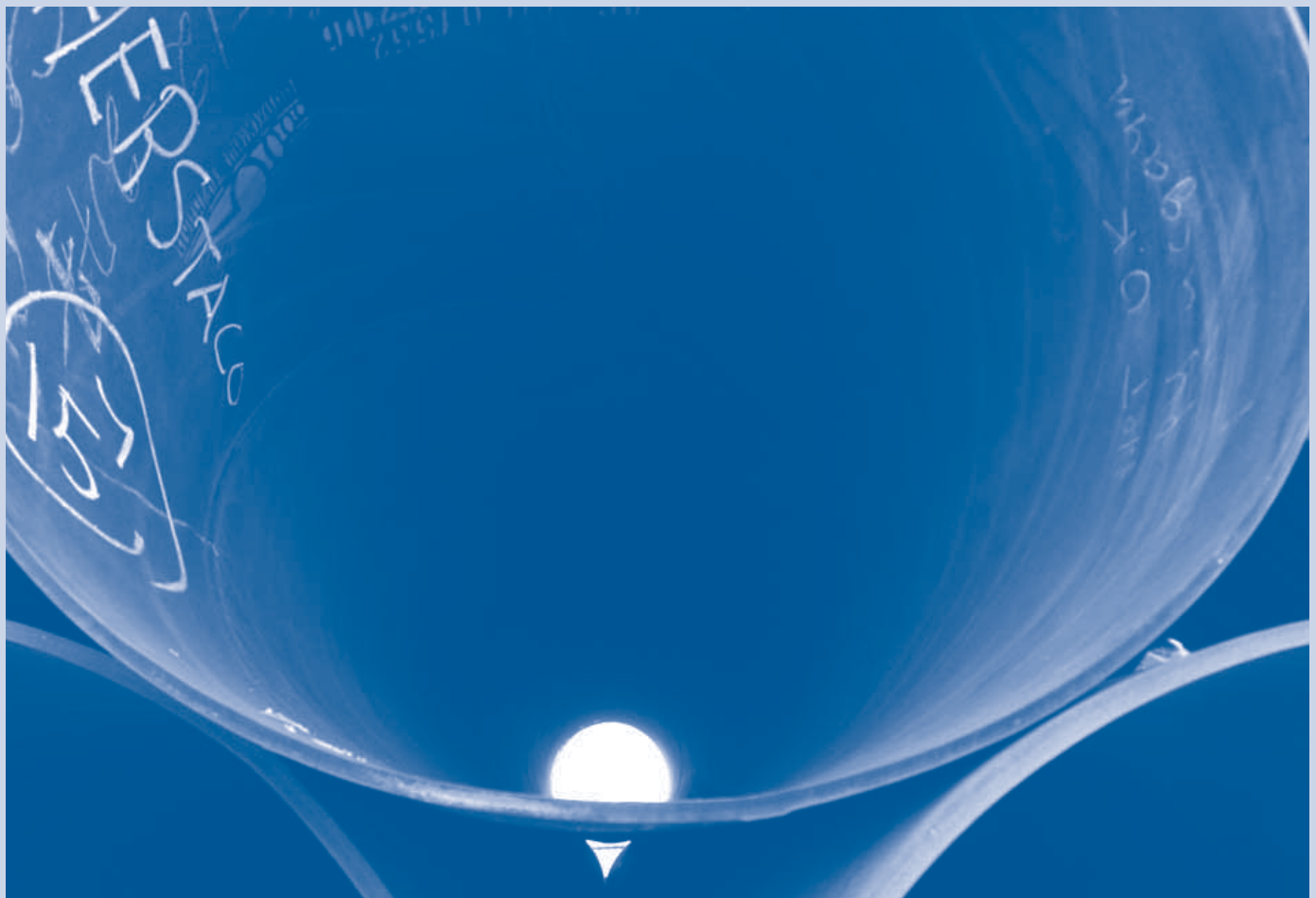
BIJLAGE II REGLEMENT HOUDENDE BESCHRIJVING VAN DE WERKING VAN DE PERSOONS-REGISTRATIE IN HET ZEEUWS HAVEN INFORMATIE SYSTEEM (ZHIS) _____ pag. 46

BIJLAGE III VEILIGHEIDSCONTROLELIJST VOOR ZEETANKSCHEPEN EN TOELICHTING (schip-wal) _____ pag. 51

BIJLAGE IV VEILIGHEIDSCONTROLELIJST VOOR ZEETANKSCHEPEN EN TOELICHTING (schip-schip) _____ pag. 69

BIJLAGE V BUNKER CONTROLELIJST _____ pag. 87

BIJLAGE VI VLOEIBARE GEVAARLIJKE STOFFEN _____ pag. 88



Havenverordening Zeeland Seaports 1999

Par. 1 Algemene bepalingen

Artikel 1.1

Begripsomschrijvingen

In deze verordening en de daarop rustende besluiten wordt verstaan onder:

- a. schip: elk vaartuig, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als middel van vervoer te water, met inbegrip van een water-vliegtuig, een draagvleugelboot, een luchtkussenvoertuig, een drijvende boorinstallatie, een baggermolen, een drijvende kraan, een elevator, een ponton en elk ander drijvend werktuig, drijvend voorwerp of drijvende inrichting van soortgelijke aard;
- b. zeeschip: een schip dat gebruikt wordt voor de vaart ter zee of dat blijkens zijn constructie voor de vaart ter zee is bestemd en elk schip dat voorzien is van een document - afgegeven door het bevoegde gezag van het land waar het schip is ingeschreven - waaruit blijkt dat het geschikt is voor de vaart ter zee;
- c. binnenschip: een schip, niet zijnde een zeeschip;
- d. tankschip: een schip, gebouwd voor of aangepast aan het vervoer van onverpakte vloeibare lading in zijn laadruimten;
- e. combinatietankschip: een schip, ingericht om afwisselend onverpakte vloeibare lading of droge lading te kunnen vervoeren;
- f. bi/bu schip: schip welke afwisselend gebruikt of afwisselend zal worden gebruikt op de binnenwateren en op een beperkt vaargebied op zee, in het bijzonder de kustwateren;
- g. schipper: degene die een binnenschip voert;
- h. kapitein: degene die een zeeschip voert;
- i. registerloods: de registerloods, bedoeld in de Loodsenwet (Wet van 7 juli 1988, houdende regels betreffende loodsden);
- j. havenmeester: diegene die door het dagelijks bestuur van Zeeland Seaports als zodanig is aangesteld op basis van deze verordening;
- k. havens: de wateren binnen het beheersgebied die voor de scheepvaart openstaan;
- l. beheersgebied: het gebied van Zeeland Seaports, als bedoeld in art. 3, lid 1, van de gemeenschappelijke regeling Zeeland Seaports, zoals aangegeven op de kaarten 1 tot en met 2;
- m. petroleumhavens: de daartoe door het dagelijks bestuur aangewezen gedeelten van de havens, zoals aangegeven op de kaarten 3 tot en met 8;
- n. gevaarlijke stoffen: stoffen, die gevaar voor explosie, brand, corrosie, vergiftiging, bedwelming of straling kunnen opleveren, zoals vermeld in de International Maritime Dangerous Goods Code, de (International) Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk, de (International) Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk van de Internationale Maritieme Organisatie, de Code for the Safe Carriage of Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High Level Radioactive Wastes in Flasks on board ships (INF-Code) , dan wel in het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR), alsmede elke andere stof die door het dagelijks bestuur als gevaarlijke stof is aangewezen en bekend gemaakt;
- o. schadelijke stoffen: stoffen, die indien zij in zee terecht komen, gevaar kunnen opleveren voor de gezondheid van de mens, schade kunnen toebrengen aan het mariene milieu, de recreatie-mogelijkheden die de zee biedt kunnen schaden of storend kunnen werken op enig ander rechtmatig gebruik van de zee en die krachtens de Wet voorkoming verontreiniging door schepen zijn aangewezen en bekend gemaakt;
- p. brandbare vloeistoffen: vloeistoffen met een vlampunt dat lager ligt dan of gelijk is aan 100°C;
- q. vlampunt: het vlampunt, bepaald met het toestel van Pensky-Martens;
- r. schoonmaken: elke handeling die gericht is op of verband houdt met het gasvrij, schoon- of droogmaken van ruimten van een schip, die ladingresten van een onverpakte vloeibare gevaarlijke stof bevatten of laatstelijk hebben bevat;
- s. schoonmaakcertificaat: een door een deskundige - aangewezen door het dagelijks bestuur - afgegeven certificaat volgens een door de havenmeester te verstrekken model, waaruit blijkt dat het schip voldoende is schoongemaakt;
- t. een schip dat niet is schoongemaakt: een schip dat resten van een onverpakte vloeibare gevaarlijke stof bevat of laatstelijk heeft bevat, waarvoor nog geen schoonmaakcertificaat is afgegeven;
- u. afvalstoffen: stoffen, afkomstig van het schoonmaken van een schip, alsmede olierestanten, oliehoudende mengsels, resten van onverpakte vloeibare gevaarlijke stoffen en van elke andere stof die door het dagelijks bestuur is aangewezen en bekend gemaakt;
- v. kanaalhavens: de insteekhavens gelegen aan het Kanaal van Gent naar Terneuzen;

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

- w. vervoermiddelen: voertuigen of vaartuigen;
- x. toezichhouders: ambtenaren of groepen van ambtenaren van Zeeland Seaports aangewezen door het dagelijks bestuur;
- y. opsporingsambtenaren: ambtenaren aan wie ingevolge artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering opsporingsbevoegdheid toekomt;
- z. vissen: het te water brengen, te water hebben, lichten of ophalen van vistuigen alsmede het op enigerlei andere wijze pogen om vis, schaal- en schelpdieren uit het water te bemachtigen.

Artikel 1.2

Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing in de havens en andere bevaarbare wateren, de haven- en industrieterreinen en de tot genoemde gebieden behorende oevers, grond- en kunstwerken, wegen, beplantingen, gebouwen, alsmede op de scheepshellingen, dokken, scheepsreparatiewerven, los- en laadplaatsen, kaden, aanlegsteigers, meerboeien, meerpalen of andere voorzieningen in het beheersgebied en alle tot de havens behorende kunstwerken.

Artikel 1.3

Vergunningen, toestemmingen en aanwijzingen

1. Het dagelijks bestuur kan vergunningen en toestemmingen verlenen alsmede aanwijzingen doen en/of geven en aan deze vergunningen, toestemmingen of aanwijzingen (in de zin van artikel 9.1) beperkingen en voorschriften verbinden. De beperkingen en voorschriften mogen slechts strekken tot bescherming van het belang in verband waarmee de vergunning, toestemming of aanwijzing is vereist.
2. Toestemmingen worden verleend voor een eenmalige gedraging of handeling. Vergunningen worden verleend voor een geldigheidsduur van ten hoogste 24 maanden; het dagelijks bestuur kan de geldigheidsduur telkens verlengen met ten hoogste 24 maanden.
3. De aanvraag en gegevens ter verkrijging van een vergunning of een toestemming of ter verkrijging van een verlenging van de geldigheidsduur van de vergunning of toestemming worden bij het dagelijks bestuur ingediend, tenzij anders staat aangegeven.
4. De verlening van een vergunning of toestemming en de verlenging van een geldigheidsduur geschieden schriftelijk of in voorkomend geval elektronisch; de verlening van een toestemming kan in spoedeisende gevallen voor een eenmalige gedraging of handeling van korte duur mondeling geschieden.
5. Indien een vergunning of toestemming wordt verleend ter vervanging van een voorgaande vergunning of toestemming en indien de geldigheidsduur van een vergunning of toestemming wordt verlengd, kunnen de beperkingen en voorschriften worden gewijzigd.
6. Een vergunning of toestemming wordt niet verleend en een geldigheidsduur wordt niet verlengd indien redenen van orde of veiligheid in de havens zich daartegen verzetten.
7. Een vergunning of toestemming ter vervanging van een voorgaande vergunning of toestemming wordt niet verleend en een geldigheidsduur wordt niet verlengd, indien gebleken is dat gedurende het laatste tijdvak van geldigheid geen gebruik werd gemaakt van de betrokken vergunning of toestemming binnen het beheersgebied.
8. Toepassing van het zevende lid, vindt plaats gedurende een tijdvak dat ten hoogste gelijk is aan en dat aansluit op het laatste tijdvak van geldigheid van de vergunning of toestemming. De toepassing kan achterwege blijven indien op genoegzame wijze is aangetoond dat om gegronde reden geen gebruik kon worden gemaakt van de toestemming of vergunning.
9. Het dagelijks bestuur kan een vergunning, een toestemming of een verlenging voor de resterende geldigheidsduur intrekken c.q. weigeren indien:
 - a. een reden waarom zij werd verleend of verlengd is vervallen;
 - b. een daaraan verbonden beperking of voorschrift niet wordt nageleefd;
 - c. zich na de verlening of verlenging een zodanig feit of omstandigheid voordoet dat, indien het feit of de omstandigheid ten tijde van de verlening of verlenging bekend was geweest, de vergunning, de toestemming of de verlenging van de geldigheidsduur niet of niet in die vorm zou zijn verleend.

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

Artikel 1.4

Verplichtingen van houders van vergunningen of toestemmingen

1. De houder van een vergunning, toestemming of aanwijzing is verplicht op eerste aanvraag van een toezichthouder of een opsporingsambtenaar het bezit van de vergunning, toestemming of aanwijzing aan te tonen.
2. De houder van een vergunning of een schriftelijke aanwijzing is verplicht de vergunning of een kopie hiervan, die op een schip betrekking heeft, te allen tijde aan boord van het schip te houden en op eerste aanvraag van een ambtenaar, als hiervoor genoemd, inzage van de vergunning te geven.
3. De houder van een vergunning, toestemming, of aanwijzing is verplicht om bij het gebruik van de vergunning, toestemming of aanwijzing de aan de vergunning, toestemming of aanwijzing verbonden beperkingen en voorschriften in acht te nemen.

Par. 2 Orde in de havens

Artikel 2.1

Verkeerstekens

1. Het dagelijks bestuur kan in het belang van de orde en veiligheid in de havens en andere bevaarbare wateren tekens doen plaatsen welke vermeld zijn in het Binnenvaartpolitiereglement en het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, al naar gelang het toepassingsgebied van deze reglementen en de tekens doen voorzien van nadere aanduidingen.
2. Het is verboden zonder toestemming van het dagelijks bestuur te handelen in strijd met het teken en de daarbij behorende nadere aanduidingen, bedoeld in het eerste lid.

Artikel 2.2

Verbod tot nemen van ligplaats

1. Het is verboden met een schip ligplaats te nemen of zich met het schip op een ligplaats te bevinden, tenzij dit geschiedt in een geval als hierna bedoeld:
 - a. in overeenstemming met ter plaatse aangebrachte, in artikel 2.1 bedoelde, tekens en nadere aanduidingen;
 - b. met uitdrukkelijke instemming van de eigenaar, huurder of erfpachter van een aan de ligplaats gelegen terrein;
 - c. met toestemming van het dagelijks bestuur.
2. Het dagelijks bestuur kan bij de in het eerste lid, onder c, bedoelde toestemming aanvullende voorwaarden verbinden.
3. Het dagelijks bestuur kan in afwijking van het eerste lid, onder b, het nemen of houden van ligplaats verbieden uit het oogpunt van orde, ordening, veiligheid of milieubelangen.

Artikel 2.3

Onvoldoende bemande schepen

1. Onverminderd het bepaalde in het derde lid is het verboden een schip op een ligplaats te laten liggen dat niet deelneemt aan het economisch verkeer of dat niet is bemand of dat onvoldoende is bemand om het te kunnen verhalen.
2. Het in het eerste lid gestelde verbod is niet van toepassing indien het een schip zonder bemanningsverblijf betreft of indien wordt gehandeld met toestemming van het dagelijks bestuur.
3. Het dagelijks bestuur kan voor bepaalde categorieën schepen ligplaatsen en gedeelten van de havens aanwijzen, waar het in het eerste lid gestelde verbod niet van toepassing is. Aan de aanwijzing kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden.

Artikel 2.4

Stilliggende schepen zonder bemanningsverblijf

1. De schipper van een schip zonder bemanningsverblijf is verplicht er voor te zorgen dat het schip dat stilligt zodanig is verankerd of gemeerd en van zonsondergang tot zonsopgang zodanig is verlicht dat geen gevaar, schade of hinder ontstaat of kan ontstaan. De verplichting met betrekking tot het voeren van verlichting geldt eveneens wanneer tussen zonsopgang en zonsondergang het zicht dit vereist.
2. Een gelijke verplichting als bedoeld in het eerste lid rust op de eigenaar, de beheerder en de gebruiker van het schip, ieder

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

afzonderlijk.

3. Zolang een van de in het eerste en tweede lid bedoelde personen aan zijn verplichting voldoet, vervalt deze verplichting voor de anderen.
4. De in het eerste lid gestelde verplichting met betrekking tot het voeren van verlichting geldt niet op ligplaatsen en in gedeelten van de havens, die op grond van artikel 3.20, vijfde lid, onder a en e, van het Binnenvaartpolitiereglement zijn aangewezen of aangeduid.

Artikel 2.5

Voorzieningen in de havens

1. Het is verboden voorzieningen of voorwerpen in, onder of boven het water te hebben, aan te brengen of te doen aanbrengen, tenzij het betreft:
 - a. schepen;
 - b. trossen, draden, kettingen of andere soortgelijke voorzieningen die dienen om een schip te meren, te ankeren, te slepen of te assisteren en die als zodanig in gebruik zijn;
 - c. planken en andere soortgelijke voorwerpen, niet zijnde vaste voorzieningen, die dienen om de toegang van of aan boord mogelijk te maken en die als zodanig in gebruik zijn;
 - d. laadbruggen, trijsbalken, hijskranen, hangende of drijvende plateaus of andere soortgelijke voorwerpen, voor zover deze in bedrijf zijn of zodanig gemarkeerd dat geen gevaar, schade of hinder ontstaat.
2. Het in het eerste lid gestelde verbod is niet van toepassing indien gehandeld wordt met toestemming van het dagelijks bestuur.

Artikel 2.6

Verhalen van schepen

1. Het dagelijks bestuur is bevoegd om een schip te verhalen of te doen verhalen naar een andere ligplaats indien de orde of veiligheid dit naar zijn oordeel noodzakelijk maakt.
2. Van de in het eerste lid bedoelde bevoegdheid wordt, behoudens in een spoedeisend geval en in het geval van een onbekende eigenaar, beheerder of gebruiker, geen gebruik gemaakt dan nadat het dagelijks bestuur de eigenaar, beheerder of gebruiker van het schip schriftelijk heeft opgedragen om het schip voor een in de opdracht vermeld tijdstip te verhalen naar een andere ligplaats en nadat gebleken is dat geen gevolg is gegeven aan de opdracht.

Artikel 2.7

Verplichting reinigen openbare kaden, terreinen en wegen

1. Gebruikers van de openbare kaden, terreinen en wegen zijn verplicht, indien tengevolge van door hen of op hun last verrichte werkzaamheden, waaronder transporten mede zijn begrepen, restanten lading, emballage, garnering, vuilnis of ander daarmee gelijk te stellen stoffen op de kaden, terreinen of havenwegen zijn achtergebleven, er voor te zorgen dat deze kaden, terreinen en havenwegen na afloop van de werkzaamheden te reinigen, indien vorenbedoelde werkzaamheden langer dan één dag duren dienen de kaden, terreinen en wegen, tenminste éénmaal per dag behoorlijk te worden gereinigd.
2. Zou aan de in lid 1 bedoelde verplichting niet binnen een door het dagelijks bestuur redelijk gestelde termijn worden voldaan, dan kan het dagelijks bestuur op kosten van degene, die het reinigen heeft nagelaten, de nodige daartoe strekkende werkzaamheden laten verrichten. Het dagelijks bestuur is bevoegd deze kosten bij dwangbevel in te vorderen.

Artikel 2.8

Gebruik wegen, bermen en terreinen

Het is, onverminderd het bepaalde in de wegenverkeerswetgeving, verboden zonder vergunning van het dagelijks bestuur, op de bermen en op de terreinen onder beheer van Zeeland Seaports, voorwerpen of goederen neer te leggen of te laten staan, bouwmaterialen op te slaan, alsmede wegen en bermen te gebruiken voor andere doeleinden dan voor het verkeer.

Artikel 2.9

Gevaarlijke en/of andere stoffen op openbare kaden, terreinen en wegen

1. Het is de eigenaar, houder of hun vertegenwoordiger van gevaarlijke en/of andere stoffen, al dan niet in verpakking, verbo-

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

den deze op openbare kaden, terreinen en wegen gelegen in het beheersgebied, te plaatsen zonder toestemming van het dagelijks bestuur.

2. Het dagelijks bestuur kan delen van openbare kaden, terreinen en wegen aanwijzen, waarop gevaarlijke en/of andere stoffen, al dan niet in verpakking, geplaatst kunnen worden.

Art. 2.10

Voertuigen op kaden

1. Het is verboden op openbare kaden, terreinen en wegen alsmede op vaartuigen, gelegen in het beheersgebied,
 - a. als zodanig gebouwde motorvoertuigen op meer dan twee wielen, en/of
 - b. alle voertuigen welke kennelijk bestemd zijn om door een motor te worden voortbewogen- vervolgens tezamen aan te duiden als: voertuigen- en onderdelen van zodanige voertuigen, ten verkoop aan te bieden of ten titel van koop aan te nemen.
2. Het is de eigenaar, houder of bestuurder van voertuigen en de eigenaar of houder van onderdelen daarvan verboden deze op openbare kaden, terreinen en wegen, gelegen in het beheersgebied, te parkeren of te plaatsen c.q. deze te doen parkeren of te doen plaatsen, indien redelijkerwijs is aan te nemen dat de betreffende voertuigen en onderdelen daarvan, als bedoeld in lid 1, aldaar zijn geparkeerd c.q. geplaatst met het kennelijke doel deze vervolgens aan boord van schepen te brengen. Onder parkeren wordt ten deze verstaan het doen of laten staan van voertuigen als hiervoor bedoeld, anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijke in- en uitstappen van personen danwel het onmiddellijke laden of lossen van goederen. Dit verbod geldt niet voor stuwadoorsbedrijven op voorwaarde dat deze bedrijven voorafgaand aan het parkeren of plaatsen hun voornemen daartoe melden aan het dagelijks bestuur en dat men zich houdt aan de aanwijzingen van het dagelijks bestuur.
3. Het in het vorige lid geformuleerde verbod geldt niet voor terreinen, zoals ter plekke aangeduid en begrensd door borden met het opschrift "parkeren van voertuigen bestemd voor schepen toegestaan". Eigenaren, houders en bestuurders van voertuigen zijn verplicht bij het parkeren en het plaatsen de aanwijzingen op te volgen van het dagelijks bestuur.



Havenverordening Zeeland Seaports 1999

4. Indien het kennelijke doel van de verwijdering is de vervoermiddelen en onderdelen daarvan aan boord van een schip te brengen, mogen deze slechts op aanwijzing van een stuwadoor worden verwijderd van het in het voorafgaande lid bedoelde terrein.
5. Voertuigen en onderdelen van zodanige voertuigen die in strijd met het bepaalde in het eerste lid ten verkoop worden aangeboden of ten titel van koop worden aangenomen alsmede die, welke in strijd met het bepaalde in het tweede lid worden geparkeerd of geplaatst, kunnen door het dagelijks bestuur worden weggenomen. Aanwezigheid van zodanige voertuigen en onderdelen daarvan kan door het dagelijks bestuur worden belet. Van deze bevoegdheid tot wegnemen of beletten, wordt behoudens in een spoedeisend geval en in het geval van een onbekende eigenaar, houder of bestuurder, geen gebruik gemaakt dan nadat het dagelijks bestuur de eigenaar of overtreder schriftelijk heeft opgedragen om de bedoelde voertuigen en onderdelen daarvan te verwijderen of op het in het derde lid bedoelde terrein te plaatsen en nadat gebleken is dat geen gevolg gegeven is aan de opdracht. Het dagelijks bestuur is bevoegd de met dit wegnemen of beletten gemoede kosten bij de overtreders in rekening te brengen. Het dagelijks bestuur is bevoegd deze kosten bij wege van dwangbevel in te vorderen.

Artikel 2.11

Vissen in de havens

1. Het is verboden te rapen of te vissen op vis, schaal- en schelpdieren met hengel(s), spieringtuig(en), peur(en) en schepen in het havengebied dat onder invloed staat van de getijdebeweging.
2. Het in het eerste lid gestelde verbod geldt niet, indien gehandeld wordt na verkregen toestemming van het dagelijks bestuur.

Par. 3 Gebruik van de havens

Artikel 3.1

Gebruik van ankers

1. Het is de schipper of kapitein van een schip verboden:
 - a. een anker te gebruiken om een schip te stoppen;
 - b. met een krabbend anker te varen;
 - c. ten anker te gaan of ten anker te liggen.
2. Het in het eerste lid bedoelde verbod is niet van toepassing indien gehandeld wordt in een geval als hierna bedoeld:
 - a. ter voorkoming van aanvaring of aandrijving;
 - b. op advies van een registerloods;
 - c. op een ligplaats ten behoeve van het meren van een binnenschip;
 - d. ten behoeve van het gemeerd liggen uitsluitend op een meerstoel of boei;
 - e. in overeenstemming met ter plaatse, onder artikel 2.1, eerste lid, bedoelde tekens en nadere aanduidingen;
 - f. met toestemming van het dagelijks bestuur.

Artikel 3.2

Gebruik van voortstuwerson en zijstuwerson

1. Het is de schipper of kapitein van een schip verboden de voortstuwerson en zijstuwerson te gebruiken:
 - a. indien het schip aan de grond zit;
 - b. indien het schip gemeerd of ten anker ligt, tenzij dit geschiedt terstond na aankomst en bij vertrek.
2. Het in het eerste lid gestelde verbod is niet van toepassing indien gehandeld wordt met toestemming van het dagelijks bestuur.

Artikel 3.3

Duwvaart in de havens

1. Het is verboden te varen met een duwstel of een gekoppeld samenstel met een lengte van meer dan 110 meter over alles, tenzij het wordt geassisteerd door een voldoende krachtig schip dat door zijn constructie en inrichting uitsluitend of in

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

hoofdzaak bestemd is om te assisteren. Onder een duwstel wordt verstaan een hecht samenstel van één of meer duwboden en één of meer andersoortige schepen, waarvan er tenminste één is geplaatst voor één der duwboden; onder gekoppeld samenstel wordt verstaan een samenstel van langs zij van elkaar vastgemaakte schepen, waarvan er geen is geplaatst voor het schip dat dient voor het voortbewegen en besturen van het samenstel.

2. Het in het eerste lid gestelde verbod is niet van toepassing:
 - a. in de door het dagelijks bestuur aangewezen en bekend gemaakte gedeelten van de havens;
 - b. ten aanzien van duwstellen met ten hoogste vier duwbakken, waarvan de duwboot is voorzien van een bewijs van deugdelijkheid dat afgegeven is door een bevoegde autoriteit van een lidstaat van de Europese Unie of van een Rijnsoeverstaat, of van een andere staat, waarvan het bewijs van deugdelijkheid door het dagelijks bestuur is erkend, mits tevens wordt voldaan aan de in het bewijs van deugdelijkheid opgenomen voorschriften en beperkingen omtrent de samenstelling en de hoeveelheid lading van het duwstel;
 - c. indien gehandeld wordt met vergunning van het dagelijks bestuur.

Artikel 3.4

Recreatievaart in de havens

1. Het is verboden met een schip de recreatievaart - al dan niet bedrijfsmatig - te beoefenen in de havens met uitzondering van de 1e- en 2e Binnenhaven en Zijkanaal A, E en H.
2. Het in het eerste lid gestelde verbod geldt niet indien de betrokken schipper of kapitein handelt na verkregen toestemming van het dagelijks bestuur.

Artikel 3.5

Dienstverlenende schepen

Het dagelijks bestuur kan voor door hem aan te wijzen categorieën schepen, waarmee in de havens dienst-verlenende werkzaamheden worden uitgeoefend, regels stellen voor de inrichting en uitrusting van het schip in relatie tot orde, veiligheid en milieu in de havens.

Par. 4 Veiligheid in de havens

Artikel 4.1

Verontreiniging van lucht; stank of hinder veroorzakende stoffen

1. Het is verboden rook, roet, dampen, gassen, stof of stoom op een zodanige wijze uit een schip te laten ontsnappen dat daardoor gevaar, schade of hinder in of buiten de havens ontstaat of kan ontstaan.
2. Het dagelijks bestuur wijst in het Havenreglement Gevaarlijke Stoffen (als bijlage bijgevoegd) stoffen aan die in onverpakte toestand bij het laden of lossen in of uit een schip ontoelaatbare stank of hinder kunnen veroorzaken. Hij maakt de aangewezen stoffen alsmede eventuele wijzigingen van bedoeld reglement bekend.
3. Het is verboden de krachtens het tweede lid aangewezen stoffen in onverpakte toestand in of uit een schip te laden of te lossen.
4. Het in het eerste en derde lid bedoelde verbod is niet van toepassing indien, en voorzover gehandeld wordt met een vergunning afgegeven krachtens de Wet milieubeheer, dan wel met toestemming van het dagelijks bestuur in gevallen waarin die wetten niet voorzien.

Artikel 4.2

Melding en verwijdering van in het water van de havens geraakte stoffen of voorwerpen

1. Degene door wiens toedoen een voorwerp of stof in het water van de havens terecht komt of vrijkomt, waardoor gevaar, schade of hinder in of buiten de havens wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt, is verplicht er voor te zorgen dat:
 - a. daarvan onmiddellijk kennis wordt gegeven aan de havenmeester;
 - b. de stof of het voorwerp onmiddellijk uit het water wordt verwijderd, tenzij dit redelijkerwijs niet uitvoerbaar is.
2. Het dagelijks bestuur kan nadere regels stellen ter voorkoming van het in de havens terecht komen of vrijkomen van voorwerpen of stoffen zoals bedoeld in het eerste lid.

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

Artikel 4.3

Verrichten van werkzaamheden

1. Het aan een schip of aan een voorwerp aan boord van een schip verrichten of doen verrichten van werkzaamheden, die verband houden met de aanpassing, het herstel of de verbetering van het schip of het voorwerp, is in de volgende gevallen verboden:
 - a. indien het schip zich in een petroleumhaven bevindt en bij de werkzaamheden vuur wordt gebruikt of vuur dan wel vonkvorming kan ontstaan;
 - b. indien het een schip betreft dat gevaarlijke stoffen aan boord heeft of - indien het een tankschip betreft - daarvan niet is schoongemaakt en bij de werkzaamheden vuur wordt gebruikt of vuur dan wel vonkvorming kan ontstaan;
 - c. indien als gevolg van werkzaamheden de bedrijfsgereedheid van het schip wordt belemmerd;
 - d. indien door de werkzaamheden gevaar, schade of hinder ontstaat.
2. Het in het eerste lid gestelde verbod is niet van toepassing in de volgende gevallen:
 - a. indien het schip zich op een scheepswerf bevindt dan wel op of aan het terrein van een herstellingsinrichting waarvoor een vergunning krachtens de Wet milieubeheer is verleend;
 - b. indien voor het verrichten van de werkzaamheden toestemming is verleend door het dagelijks bestuur.

Artikel 4.4

Ontsmetten van schepen

1. Het is de schipper of kapitein verboden zijn schip met gassen te behandelen of te doen behandelen met het doel het schip te ontsmetten, tenzij dit geschiedt met toestemming van het dagelijks bestuur.
2. Het is de kapitein van een zeeschip, dat is behandeld met gassen of met stoffen die gassen afstaan met het doel het schip dan wel de lading te ontsmetten en dat nog niet vrij is van die gassen of stoffen, verboden ligplaats te nemen of zich met zijn schip op een ligplaats te bevinden tenzij:
 - a. voor het schip een verklaring is afgegeven door een deskundige, erkend of aangewezen bij of krachtens de Bestrijdingsmiddelenwet, dat het schip voldoende vrij is van die gassen, of stoffen, of
 - b. toestemming is gegeven door het dagelijks bestuur.

Artikel 4.5

Ernstig gevaar, schade of hinder opleverende schepen

1. Het dagelijks bestuur kan de schipper of kapitein een verbod opleggen om met zijn schip de havens binnen te komen, een ligplaats in te nemen, of in de havens of op een ligplaats te verblijven, indien hij van oordeel is dat het schip ernstig gevaar, ernstige schade of ernstige hinder - hieronder mede begrepen ordeverstoring - met zich meebrengt of met zich mee kan brengen.
2. Het verbod wordt pas opgelegd nadat gebleken is dat geen uitvoering is gegeven aan maatregelen die in het onderhavige geval door het dagelijks bestuur kunnen worden opgelegd, of indien naar zijn oordeel geen maatregelen mogelijk zijn ter voorkoming of beëindiging van ernstig gevaar, ernstige schade of ernstige hinder.
3. Het verbod wordt schriftelijk meegedeeld.

Artikel 4.6

Vaarverbod bij slecht zicht

Het is de schipper of kapitein verboden met zijn schip in de havens, met uitzondering van de kanaalhavens, te varen indien het zicht minder dan 250 meter bedraagt, tenzij wordt gehandeld met toestemming van het dagelijks bestuur.

Artikel 4.7

Betreden van terreinen en openbare kaden

Het is verboden openbare kaden en terreinen te betreden of zich daarop te bevinden, tenzij dit geschiedt in een geval als hierna bedoeld:

- a. met instemming van de eigenaar, huurder of erfpachter van een aan de openbare kade gelegen terrein;
- b. het opvarenden betreft van een aan de openbare kade afgemeerd schip met als doel zich te begeven naar de dichtstbijzijnde toegangspoort tot de openbare kade;
- c. met toestemming van het dagelijks bestuur.

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

Par. 5 Meldingen; loodsplicht; vast- en losmaken van zeeschepen

Artikel 5.1

Meldingen bij komst en vertrek van zeeschepen

1. De kapitein van een zeeschip is verplicht er voor te zorgen dat aan de havenmeester worden gemeld:
 - a. het vermoedelijke tijdstip van aankomst van het schip in de havens en wel ten minste vierentwintig uren voor de aankomst;
 - b. de wisseling van ligplaats van het schip en wel ten minste drie uren voor de aanvang van de wisseling;
 - c. het vertrek van het schip uit de havens en wel ten minste drie uren voor het ontmeren;
 - d. schade aan schip, uitrusting of zaken dan wel enige andere omstandigheid aan boord die de bestuurbaarheid van het schip kan verminderen of de veiligheid of gezondheid in of buiten de havens in gevaar kan brengen, onverwijld nadat die omstandigheid zich heeft geopenbaard;
 - e. andere gegevens die de havenmeester verlangt in verband met de aanwezigheid van het schip in de havens.
2. De meldingen, genoemd in het eerste lid, dienen te geschieden op elektronische wijze. De meldingen dienen te geschieden aan een door het dagelijks bestuur vast te stellen elektronisch adres en met gebruikmaking van een door het dagelijks bestuur vast te stellen berichtdefinitie en protocol, zoals nader is aangegeven in het Havenreglement Gevaarlijke Stoffen (Bijlage 1).
3. Het dagelijks bestuur kan in bijzondere omstandigheden, vergunning verlenen om in afwijking van het tweede lid de melding schriftelijk te verrichten op een door de havenmeester vast te stellen formulier. Het dagelijks bestuur kan in bijzondere omstandigheden toestemming verlenen om in een eenmalig geval een melding bedoeld in het eerste lid schriftelijk te verrichten.
4. Een gelijke verplichting als bedoeld in het eerste lid rust op de reder en de bevrachter van het zeeschip en hun vertegenwoordiger, ieder afzonderlijk.
5. Zodra één van de in het eerste en vierde lid bedoelde personen aan zijn verplichting heeft voldaan, vervalt deze verplichting voor de anderen.

Artikel 5.2

Melding van gevaarlijke stoffen

1. Het dagelijks bestuur kan bepalen dat met betrekking tot de lading van schepen die geladen zijn of geladen worden met een gevaarlijke dan wel schadelijke stof, of die nog niet van die stof zijn schoongemaakt, door hem te bepalen gegevens worden gemeld.
2. Hij bepaalt tevens op welk tijdstip en op welke wijze de gegevens moeten worden gemeld.

Artikel 5.3

Meldingen schepen met ontsmettingsgas

1. Het dagelijks bestuur kan bepalen dat met betrekking tot schepen als bedoeld in artikel 4.4, tweede lid, door hen te bepalen gegevens worden gemeld.
2. Hij bepaalt tevens op welk tijdstip en op welke wijze de gegevens moeten worden gemeld.

Artikel 5.4

Loodsplicht voor binnenschepen in bijzondere omstandigheden

1. Indien naar hun oordeel bijzondere weersomstandigheden of bijzondere omstandigheden in het betrokken deel van de havens of aan boord van het schip, de bijstand van een loods noodzakelijk maken, kan het dagelijks bestuur de schipper van een binnenschip opdragen een registerloods aan te vragen en zich door deze te doen bijstaan:
 - a. indien het binnenschip is geladen met een gevaarlijke stof waarvan melding dient te geschieden ingevolge het Besluit Vervoer Gevaarlijke Stoffen, Besluit van 5 juni 1995;
 - b. indien het binnenschip een bijzonder transport is of indien het een bijzonder transport sleept of daaraan assistentie verleent. Onder een bijzonder transport wordt verstaan een schip of een samenstel van schepen, waarvan de lengte, de breedte, de hoogte boven water, de diepgang, de manoeuvreerbaarheid of de snelheid niet verenigbaar is met de karakteristiek of de afmetingen van de havens.

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

2. De schipper aan wie een in het eerste lid bedoelde opdracht is gegeven, is verplicht die opdracht te volgen.
3. De schipper is verplicht de registerloods tot de uitoefening van diens taak toe te laten.

Artikel 5.5

Assistentie aan zeeschepen

1. Het dagelijks bestuur stelt nadere regels met betrekking tot de assistentie door havensleepboten aan zeeschepen tijdens de vaart door de havens.
2. De regels bedoeld in het eerste lid betreffen onder meer de mate en soort van assistentie die noodzakelijk is voor zeeschepen teneinde de havens veilig te kunnen bevaren en de wijze waarop assistentie tijdig zal worden aangevraagd.
3. Het dagelijks bestuur kan in het belang van de vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer in de havens en de tijdige beschikbaarheid alsmede continuïteit van dienstverlening, met begrip van de waarborging van een adequaat technologisch niveau, nadere regels stellen voor het aanbieden en verlenen van assistentie aan zeeschepen in de havens.

Artikel 5.6

Schepen onder beslag

1. Indien een beslag rust op een schip, lading of bunkers daarvan, draagt degene namens wie het beslag is gelegd c.q. de aangewezen bewaarder er zorg voor dat:
 - de uitrusting van het schip steeds in goede staat verkeert, waartoe in ieder geval behoort het meer- en ankergerie, de navigatieverlichting en de meertrossen van het schip;
 - het schip te allen tijde goed is gemeerd;
 - het schip steeds volgens de geldende voorschriften is verlicht;
 - het schip te allen tijde bedrijfs gereed is.
2. Degene namens wie een beslag is gelegd op een schip, lading of bunkers van dat schip, dat ligplaats houdt in de havens c.q. de aangewezen bewaarder, draagt zorg voor de nakoming van de artikelen 2.3 en 2.4 van deze verordening.
3. Indien een beslag rust op een schip, lading of bunkers daarvan, wordt voor de toepassing van de artikelen 2.6, tweede lid, en 4.5 van deze verordening degene namens wie het beslag is gelegd c.q. de aangewezen bewaarder beschouwd als de beheerder, respectievelijk houder van het schip.



Havenverordening Zeeland Seaports 1999

Artikel 5.7

Vast- en losmaken van zeeschepen

1. De kapitein van een tot de volgende categorieën behorend zeeschip is verplicht er zorg voor te dragen dat het vast- en losmaken van zijn schip uitsluitend geschiedt door personen met een vergunning op grond van artikel 7.4 van deze verordening:
 - a. zeeschepen, met uitzondering van bi/bu schepen, met een lengte van meer dan 60 meter, varend naar of van een ligplaats in de havens.
 - b. zeeschepen, met uitzondering van bi/bu schepen, gebouwd of geschikt gemaakt en gebezigd voor het vervoer van olie, gas of chemicalien in bulk, en geheel of gedeeltelijk daarmee geladen, dan wel leeg maar nog niet schoongemaakt van die stof.
2. De in het eerste lid gestelde verplichting is niet van toepassing op het verhalen van een zeeschip langs eenzelfde kade, zonder daarvan los te komen.
3. Onder lengte wordt verstaan de lengte zoals bepaald in artikel 1, onderdeel n, van de Meetbrievenwet 1981 (Wet van 12 februari 1981, houdende bepalingen betreffende de meting van schepen) en vermeld in de Internationale Meetbrief (1969) als bedoeld in artikel 1, onderdeel i, van die wet.

Artikel 5.8

Operationele meldingen van schepen

Onverminderd het bepaalde in artikel 5.1 van deze verordening is de kapitein of schipper verplicht om direct voor het binnenvaren van de havens en voor aankomst van zijn schip bij de ligplaats of voor vertrek van zijn schip van de ligplaats in het beheersgebied, dit voornemen te melden aan de havenmeester van Zeeland Seaports via VHF kanaal 9 (werkgebied havendienst Vlissingen), via VHF kanaal 11 (werkgebied havendienst Terneuzen) of via VHF kanaal 3 (werkgebied verkeerscentrale Terneuzen). Tijdens de vaart in of door de havens en tijdens het verblijf in de havens dient permanent uitgeluisterd te worden op de eerder genoemde marifoonkanalen. De aanwijzingen die naar aanleiding van deze operationele melding worden gegeven door de dienstdoende ambtenaar, dienen te worden opgevolgd.

Par. 6 Schepen met gevaarlijke stoffen; veiligheid in petroleumhavens; combinatietankschepen

Artikel 6.1

Regels voor schepen met gevaarlijke stoffen

1. In verband met de aanwezigheid in de havens van schepen die geladen zijn, geladen worden of geladen zijn geweest met gevaarlijke dan wel schadelijke stoffen en daarvan niet zijn schoongemaakt, kan het dagelijks bestuur regels geven in het belang van de veiligheid en ter voorkoming van schade en hinder (zie mede Havenreglement Gevaarlijke Stoffen).
2. De in het eerste lid bedoelde regels kunnen betrekking hebben onder meer op:
 - a. de over te leggen bescheiden omtrent schip en lading;
 - b. het nemen van ligplaats;
 - c. het bewaken en het toezicht;
 - d. het voorkomen van brand en andere calamiteiten en het bestrijden daarvan;
 - e. het verrichten van werkzaamheden waarbij gevaar, schade of hinder is te duchten;
 - f. het laden en lossen;
 - g. het melden van incidenten.
3. De regels kunnen verschillend zijn naar gelang de eigenschappen van de stoffen, het type schip en de omstandigheden.

Artikel 6.2

Tankschepen met gevaarlijke stoffen alleen in petroleumhavens

1. Het dagelijks bestuur kan bepaalde delen van de havens aanwijzen als petroleumhaven en voor dat gebied aanvullende regels stellen (zie mede Havenreglement Gevaarlijke Stoffen).
2. Het is de schipper of kapitein van een tankschip dat geladen is met een gevaarlijke stof of dat nog niet van die stof is schoongemaakt, verboden om zich met dat schip te bevinden op een ligplaats buiten de petroleumhavens.

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

3. Het verbod is niet van toepassing:
 - a. indien het een tankschip betreft dat geladen is of laatstelijk geladen is geweest met geen andere gevaarlijke stof dan een brandbare vloeistof met een vlampunt van 61°C of hoger;
 - b. indien het een combinatietankschip betreft dat in de havens andere lading zal laden of lossen dan brandbare vloeistoffen in onverpakte toestand met een vlampunt lager dan 61°C;
 - c. indien voor het tankschip een schoonmaakcertificaat is afgegeven;
 - d. indien door het dagelijks bestuur toestemming is verleend voor het nemen van ligplaats buiten de petroleumhavens.

Artikel 6.3

Toegelaten schepen in petroleumhavens

1. Het is de schipper of kapitein verboden zich met zijn schip in een petroleumhaven te bevinden, tenzij in een geval als hierna bedoeld:
 - a. het schip van de havenwerken gebruik moet maken, gebruik maakt of, zonder sindsdien de havens verlaten te hebben, gebruik heeft gemaakt om te lossen, te laden of te bunkeren;
 - b. het schip een roei- of motorboot is, die tot de uitrusting van een onder a. bedoeld schip behoort, en daarvan geen ander gebruik gemaakt wordt dan voor het vervoeren van opvarenden naar en van boord;
 - c. de aanwezigheid van dat schip in de havens in verband met de aankomst, het verblijf of het vertrek van een onder a. bedoeld schip uit een oogpunt van de uitoefening van het scheepvaartbedrijf noodzakelijk is;
 - d. het schip in dienst is van een publiekrechtelijk lichaam en de aanwezigheid van dat schip ten behoeve van het publiekrechtelijk lichaam vereist is;
 - e. het schip zich rechtstreeks en zonder onderbreking begeeft naar of van havenwerken in een aangrenzend en buiten de petroleumhaven liggend gedeelte van de haven en uit de nabijheid blijft van in de petroleumhaven aanwezige schepen.
2. Het is verboden een schip in een petroleumhaven te laden of te lossen op een ligplaats die niet specifiek is ingericht voor het laden of lossen van de betrokken lading.
3. Het is verboden in een petroleumhaven personen met een schip van of naar een zeeschip te vervoeren, tenzij het vervoer geschiedt met een sleepboot of met een vlet van een erkend vastmakersbedrijf dat bij aankomst of vertrek van het zeeschip assisteert.
4. De in het eerste, tweede en derde lid bedoelde verboden gelden niet indien gehandeld wordt met vergunning van het dagelijks bestuur.

Artikel 6.4

Veiligheidsregels in petroleumhavens

Het dagelijks bestuur kan in het belang van de veiligheid in de petroleumhavens regels geven die onder meer betrekking hebben op het achterwege laten van het roken, het vermijden van vuur, open licht en vonkvorming.

Artikel 6.5

Laden en lossen van combinatietankschepen

1. Het is de kapitein van een combinatietankschip dat geladen is of dat zal worden geladen met andere lading dan brandbare vloeistoffen in onverpakte toestand met een vlampunt lager dan 61°C, verboden over te gaan tot los- of laadhandelingen, tenzij hiervoor toestemming is verleend door het dagelijks bestuur.
2. Het dagelijks bestuur geeft regels omtrent het handhaven van veilige druk en atmosfeer in ruimten en ladingtanks tijdens het verblijf van dat schip in de havens.
3. De toestemming kan worden verleend:
 - a. indien aan de havenmeester een certificaat voor combinatietankschepen is overgelegd, afgegeven door een door het dagelijks bestuur aangewezen deskundige, waaruit blijkt dat is voldaan aan door het dagelijks bestuur te stellen regels omtrent het ledig zijn van ruimten en ladingtanks van brandbare vloeistoffen met een vlampunt lager dan 61°C of resten daarvan en omtrent de toelaatbare druk en atmosfeer in die ruimten en ladingtanks;
 - b. indien ten minste vierentwintig uur voor het vermoedelijk tijdstip van aankomst in het beheersgebied van het combinatietankschip aan de havenmeester op elektronische wijze is gemeld dat het schip nimmer brandbare vloeistoffen met een vlampunt lager dan 61°C heeft vervoerd;

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

- c. indien ten minste vierentwintig uren voor het vermoedelijke tijdstip van aankomst in het beheersgebied aan de havenmeester op elektronische wijze is gemeld dat het schip voldoende ledig, schoon en gasvrij is van brandbare vloeistoffen met een vlampunt lager dan 61 °C en hiervan een verificatie door de havenmeester met gunstig gevolg heeft plaatsgevonden;
- d. De meldingen genoemd in lid 3 dienen te geschieden aan een door het dagelijks bestuur vast te stellen elektronisch adres met gebruikmaking van een door het dagelijks bestuur vast te stellen berichtdefinitie en protocol, zoals nader aangegeven in het Havenreglement Gevaarlijke Stoffen (Bijlage).

Par. 7 Vergunningen

Artikel 7.1

Schoonmaken en schoonmaakvergunning

1. Het schoonmaken van een schip aan boord van het schip zelf is verboden, tenzij gehandeld wordt met toestemming van het dagelijks bestuur.
2. Het schoonmaken van ruimten van een schip die gevaarlijke of schadelijke stoffen bevatten of laatstelijk hebben bevat, vanaf een dienstverlenend schip, is verboden, tenzij gehandeld wordt met een vergunning van het dagelijks bestuur.

Artikel 7.2

Ophaalvergunning

Het is verboden afvalstoffen afkomstig van een schip aan boord te nemen van een ander schip, daarmee te vervoeren, of daaruit te lossen zonder vergunning van het dagelijks bestuur.

Artikel 7.3

Voorschriften en beperking van het aantal vergunningen

1. De voorschriften en beperkingen op grond van artikel 1.3 van deze verordening te stellen bij de vergunningen bedoeld in de artikelen 7.1, tweede lid en 7.2 hebben onder meer betrekking op:
 - a. de orde en de veiligheid;
 - b. het voorkomen van gevaar, schade of hinder, met inbegrip van milieuschade;
 - c. het verstrekken van inlichtingen;
 - d. aan het schip te stellen eisen teneinde te verzekeren dat het geschikt is voor de uitoefening van de werkzaamheden waarvoor de vergunning is vereist;
 - e. het beschikken over de nodige kennis aan boord met betrekking tot afvalstoffen;
 - f. de bestemming van de afvalstoffen.
2. De vergunning bedoeld in de artikelen 7.1, tweede lid en 7.2, kan alleen worden verleend, indien ten genoeg van de havenmeester is aangetoond dat het schip door het voldoen aan door het dagelijks bestuur stellen regelen geschikt is voor de uitoefening van de werkzaamheden, waarvoor de vergunning is vereist.
3. Het dagelijks bestuur kan het aantal van de in artikel 7.1, tweede lid en 7.2 bedoelde vergunningen voor door hem te bepalen werkzaamheden en stoffen beperken tot een door hem te bepalen en bekend te maken aantal, zulks in het belang van de orde en veiligheid in de havens.
4. Het verlenen van vergunningen wordt opgeschort voor zover het aantal van kracht zijnde vergunningen meer bedraagt dan het in het derde lid bedoelde aantal.
5. In afwijking van het bepaalde in het tweede lid, kan bij vervanging van een schip, waarvoor een vergunning geldend is, een nieuwe vergunning worden afgegeven met inachtneming van het eerste en tweede lid.

Artikel 7.4

Uitoefenen beroep van vastmaker of communicatievaren

1. Het uitoefenen van het beroep van vastmaker of het communicatievaren vereist een vergunning van het dagelijks bestuur.
2. Van de in lid 1 bedoelde vergunning verstrekt het dagelijks bestuur een op naam gesteld, gedagtekend en van een pasfoto van de vergunninghouder voorzien bewijsstuk.

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

3. Het dagelijks bestuur kan nadere regels stellen omtrent de voorwaarden waaronder vergunning wordt verleend. Deze regels worden gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant.
4. De vergunning wordt in afwijking van het bepaalde in artikel 1.3 verleend voor onbepaalde tijd.
5. Indien een vastmaker niet langer voldoet aan de in lid 3 bedoelde regels kan het dagelijks bestuur de vergunning met ingang van een door hem te bepalen tijdstip intrekken.

Artikel 7.5

Erkenning bedrijven

1. Het aanbieden van diensten als bedoeld in artikel 7.4 door een bedrijf, is slechts mogelijk na erkenning van dat bedrijf door het dagelijks bestuur.
2. Het dagelijks bestuur erkent niet meer bedrijven, als bedoeld in lid 1, dan nodig zijn om in de behoefte aan de diensten van vastmakers en van hen die communicatievaren te voorzien.
3. De tarieven voor de dienstverlening, betreffende het vastmaken en communicatievaren, behoeven de goedkeuring van het dagelijks bestuur.
4. Het dagelijks bestuur kan in het kader van de in lid 1 bedoelde bevoegdheid nadere regels stellen omtrent de voorwaarden waaronder bedrijven worden erkend. Deze regels worden gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant.
5. De erkenning geldt voor een termijn van 10 jaar.
6. Een erkend bootliedenbedrijf is gehouden tot dienstverlening overeenkomstig de daarvoor geldende regels aan een ieder die daarom heeft verzocht.
7. Indien het bedrijf niet langer voldoet aan de in lid 4 bedoelde regels of deze niet naleeft, kan het dagelijks bestuur de erkenning met ingang van een door hem te bepalen tijdstip intrekken.

Par. 8 Ontvangst van schadelijke stoffen van zeeschepen

Artikel 8.1

Aanwijzing van bedrijven met ontvangstvoorzieningen

1. Mede ter uitvoering van het bepaalde bij of krachtens de Wet voorkoming verontreiniging door schepen wijst het dagelijks bestuur bedrijven aan voor het in ontvangst nemen van schadelijke stoffen, rechtstreeks afkomstig van zeeschepen die in het in artikel 1.2 bedoelde toepassingsgebied worden gelost, geladen of gerepareerd.
2. De aanwijzing geschiedt met inachtneming van evenredigheid tussen het verwachte aanbod van krachtens de Wet voorkoming verontreiniging door schepen aangewezen schadelijke stoffen enerzijds en de ontvangstmogelijkheden binnen het beheersgebied anderzijds.
3. De aanvraag en gegevens ter verkrijging van een aanwijzing of ter verkrijging van een verlenging van de geldigheidsduur worden schriftelijk bij het dagelijks bestuur ingediend.
4. De verlening van een aanwijzing en de verlenging van een geldigheidsduur daarvan door het dagelijks bestuur geschieden schriftelijk.

Artikel 8.2

Geldigheidsduur van de aanwijzing; beperkingen en voorschriften

1. De in artikel 8.1 bedoelde aanwijzing geschiedt voor de duur van ten hoogste vijf jaren.
2. Aan een aanwijzing kunnen beperkingen en voorschriften worden verbonden die betrekking kunnen hebben onder meer op:
 - a. de ontvangstvoorzieningen waarover het bedrijf beschikt en de veranderingen daarvan;
 - b. de mate van beschikbaarheid voor en de verplichting tot het in ontvangst nemen van schadelijke stoffen;
 - c. de soorten schadelijke stoffen waarvoor de aanwijzing geldt;
 - d. het meedelen van het tarief voor de kosten die in rekening worden gebracht aan schepen die schadelijke stoffen afgeven;
 - e. het melden van het in ontvangst nemen van de schadelijke stoffen en het verstrekken van gegevens daaromtrent;
 - f. het afleveren van de ingezamelde schadelijke stoffen.
3. Het dagelijks bestuur kan de duur van een aanwijzing telkens met een tijdvak van ten hoogste vijf jaren verlengen. Hij kan daarbij beperkingen en voorschriften wijzigen en nieuwe voorschriften en beperkingen stellen.

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

4. Het dagelijks bestuur kan een aanwijzing of verlenging daarvan voor de resterende geldigheidsduur intrekken indien:
 - a. een reden waarom zij heeft plaatsgevonden is vervallen;
 - b. een beperking of voorschrift niet wordt nageleefd;
 - c. zich na de aanwijzing of verlenging zodanige feiten of omstandigheden voordoen dat, indien deze ten tijde van de aanwijzing of verlenging bekend waren geweest, de aanwijzing of verlenging niet of niet in die vorm zou hebben plaatsgevonden.
 - d. gedurende een jaar geen of slechts weinig scheepsafvalstoffen zijn ingezameld dan wel gedurende een jaar geen of slechts weinig melding is gedaan van de inzameling van scheepsafvalstoffen door de houder van de aanwijzing.
5. De geldigheidsduur van een aanwijzing wordt niet verlengd indien gedurende het laatste jaar van de geldigheidsduur van de aanwijzing geen of weinig scheepsafvalstoffen werden ingezameld binnen het beheersgebied. De toepassing van dit lid kan achterwege blijven indien is aangetoond dat om gegronde reden geen gebruik kon worden gemaakt van de aanwijzing binnen het beheersgebied.

Artikel 8.3

Verplichtingen van houders van aanwijzingen

1. De houder van een aanwijzing draagt er zorg voor dat de aanwijzing te allen tijde op het bedrijf aanwezig is. Hij is verplicht de aanwijzing op eerste aanvraag van een toezichthouder, bedoeld in artikel 9.4, eerste lid, of aan een opsporingsambtenaar ter inzage te geven.
2. De houder van een aanwijzing is verplicht om bij het gebruik van de aanwijzing de aan de aanwijzing verbonden beperkingen en voorschriften in acht te nemen.

Artikel 8.4

Melding van afgifte scheepsafval

1. De kapitein van een schip, als bedoeld in artikel 1 sub i van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) dat scheepsafval, ladingresiduen, schadelijke stoffen dan wel restanten van schadelijke stoffen, als bedoeld in artikel 1 en artikel 6 lid 1 Wvvs, aan boord heeft, verstrekt ten minste 24 uur voor aankomst in de haven aan de havenmeester waarheidsgetroouwe de in het belang van de doelmatigheid van havenontvangstvoorzieningen en de doeltreffende planning van het afvalbeheer aan te wijzen gegevens.
2. Voor zover de bestemming niet ten minste 24 uur voor aankomst bekend is, verstrekt de kapitein van dat schip de in het eerste lid bedoelde gegevens, zodra de bestemming bekend is, doch uiterlijk bij vertrek uit de vorige haven, indien de duur van de reis minder dan 24 uur bedraagt.
3. De melding, genoemd in het eerste en tweede lid, dient te geschieden op elektronische wijze middels een door het Dagelijks Bestuur vast te stellen meldingsformulier. De melding dient te geschieden aan een door het dagelijks bestuur vast te stellen elektronisch adres met gebruikmaking van een door het dagelijks bestuur vast te stellen berichtdefinitie en protocol, zoals nader is aangegeven in Bijlage 1 van het Havenreglement Gevaarlijke Stoffen.
4. Bij de melding wordt tevens medegedeeld aan welk aangewezen bedrijf de afgifte zal geschieden, welke schadelijke stof zal worden afgegeven en de hoeveelheid daarvan.
5. De havenmeester kan in bijzondere omstandigheden toestemming verlenen om in een eenmalig geval een melding bedoeld in het derde lid schriftelijk te verrichten. Het Dagelijks Bestuur kan in bijzondere omstandigheden vergunning verlenen om in afwijking van het derde lid de melding schriftelijk te verrichten op een door het Dagelijks Bestuur vast te stellen formulier.

Par. 9 Slot-en strafbepalingen

Artikel 9.1

Aanwijzingen

1. Het dagelijks bestuur kan aanwijzingen geven in het belang van de orde en veiligheid in de havens, in het bijzonder ter regeling van het scheepvaartverkeer en het nemen van ligplaats en ter voorkoming van gevaar, schade of hinder.
2. Degene tot wie een aanwijzing is gericht, is gehouden de aanwijzing onmiddellijk op te volgen.

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

Artikel 9.2

Mandatering van bevoegdheden aan de havenmeester

1. De bevoegdheden, bedoeld in artikel 1.3 - in samenhang met de artikelen 2.1, tweede lid, 2.2, eerste lid onder c en het tweede lid, 2.3, tweede lid, 2.5, tweede lid, 2.6, eerste en tweede lid, 2.7, tweede lid, 2.9, eerste en tweede lid, 2.10, tweede, derde en vijfde lid, 2.11, tweede lid, 3.1, tweede lid, onder f, 3.2, tweede lid, 3.3, tweede lid, onder c, 3.4, tweede lid, 4.1, vierde lid, 4.3, tweede lid, onder b, 4.4, eerste lid en tweede lid, onder b, 4.5, eerste en tweede lid, 4.6, 4.7, onder c, 5.1, derde lid, 5.4, eerste lid, 5.5, eerste lid, 6.2, derde lid, onder d, 6.3, vierde lid, 6.5, eerste lid en derde lid, onder a, 7.1, eerste lid en tweede lid, 7.2, 8.4, vierde lid en 9.1, eerste lid, kunnen in plaats van door het dagelijks bestuur worden uitgeoefend door de havenmeester, voor zover het dagelijks bestuur bij besluit de uitoefening van die bevoegdheden aan de havenmeester hebben opgedragen. Hij kan daarbij regels stellen.
2. Het dagelijks bestuur kan de havenmeester de bevoegdheid verlenen om in bijzondere gevallen toestemming te geven tot afwijking van regels in vergunningen, toestemmingen of aanwijzingen door hem gegeven. Bij het verlenen van die bevoegdheid geeft hij in het bijzonder aan ten aanzien van welke regels de bevoegdheid kan worden uitgeoefend.
3. Als bevoegde plaatselijke autoriteit zoals bedoeld in de uitvoeringsbesluiten van de wetgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt de havenmeester van Zeeland Seaports aangewezen.
4. Als bevoegde autoriteit zoals bedoeld in artikel 5, eerste lid onder b, van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement (Besluit van 26 oktober 1983, tot vaststelling van een reglement ter voorkoming van aanvaring of aandrijving op de openbare wateren in het Rijk, die voor de scheepvaart openstaan) wordt de havenmeester van Zeeland Seaports aangewezen.

Artikel 9.3

Bezwaar

Van een beslissing van het dagelijks bestuur of de havenmeester, voor zover deze ingevolge artikel 9.2 bevoegd is, staat binnen 6 weken na de dag van verzending van de mededeling of verzending van de beslissing bezwaar open bij respectievelijk het dagelijks bestuur of de havenmeester, welk bezwaar schriftelijk moet worden ingediend. De Algemene Wet Bestuursrecht is van toepassing.

Artikel 9.4

Toezichthouders

1. Als toezichthouders met betrekking tot het in deze verordening bepaalde zijn aangewezen de door het dagelijks bestuur aan te wijzen ambtenaren of groepen ambtenaren van Zeeland Seaports.
2. Zij zijn bevoegd inzage te vorderen en afschrift te nemen van bescheiden voor zover dat redelijkerwijs voor de vervulling van hun taak nodig is.
3. Zij zijn bevoegd met hun apparatuur metingen te verrichten en van stoffen monsters te nemen, één en ander voor zover dit redelijkerwijs voor de vervulling van hun taak nodig is. De genomen monsters worden voor zover mogelijk aan de rechthebbende op de stoffen teruggegeven.

Artikel 9.5

Verplichting tot medewerking en verschaffen van inlichtingen

Een ieder is desgevraagd verplicht aan de in artikel 9.4, eerste lid, bedoelde ambtenaren alle medewerking te verlenen en de inlichtingen te verschaffen, die naar hun redelijk oordeel voor de uitoefening van de bij deze verordening verleende bevoegdheden nodig zijn.

Artikel 9.6

Strafbepaling

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

Artikel 9.7

Intrekking van voorgaande verordeningen

Het Havenreglement Havenschap Vlissingen 1986, het Havenreglement Havenschap Terneuzen 1990 en het Havenreglement

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

Braakmanhaven 1987 en zoals nadien gewijzigd, worden ingetrokken.

Artikel 9.8

Bestaande vergunningen, toestemmingen, ontheffingen, aanstellingen, aanwijzingen en daarvoor ingediende aanvragen

Vergunningen, toestemmingen, ontheffingen, aanstellingen van personen en aanwijzingen van bedrijven, die zijn verleend of gegeven of die zijn aangevraagd op grond van het Havenreglement Havenschap Vlissingen 1986, het Havenreglement Havenschap Terneuzen 1990 of het Havenreglement Braakmanhaven 1987, worden geacht te zijn verleend, gegeven of aangevraagd op grond van deze verordening echter met handhaving van de datum van de oorspronkelijke verlening van die vergunning, toestemming, ontheffing, aanstelling of aanwijzing.

Artikel 9.9

Naam van de verordening

Deze verordening kan worden aangehaald als 'Havenverordening Zeeland Seaports 1999'.

Artikel 9.10

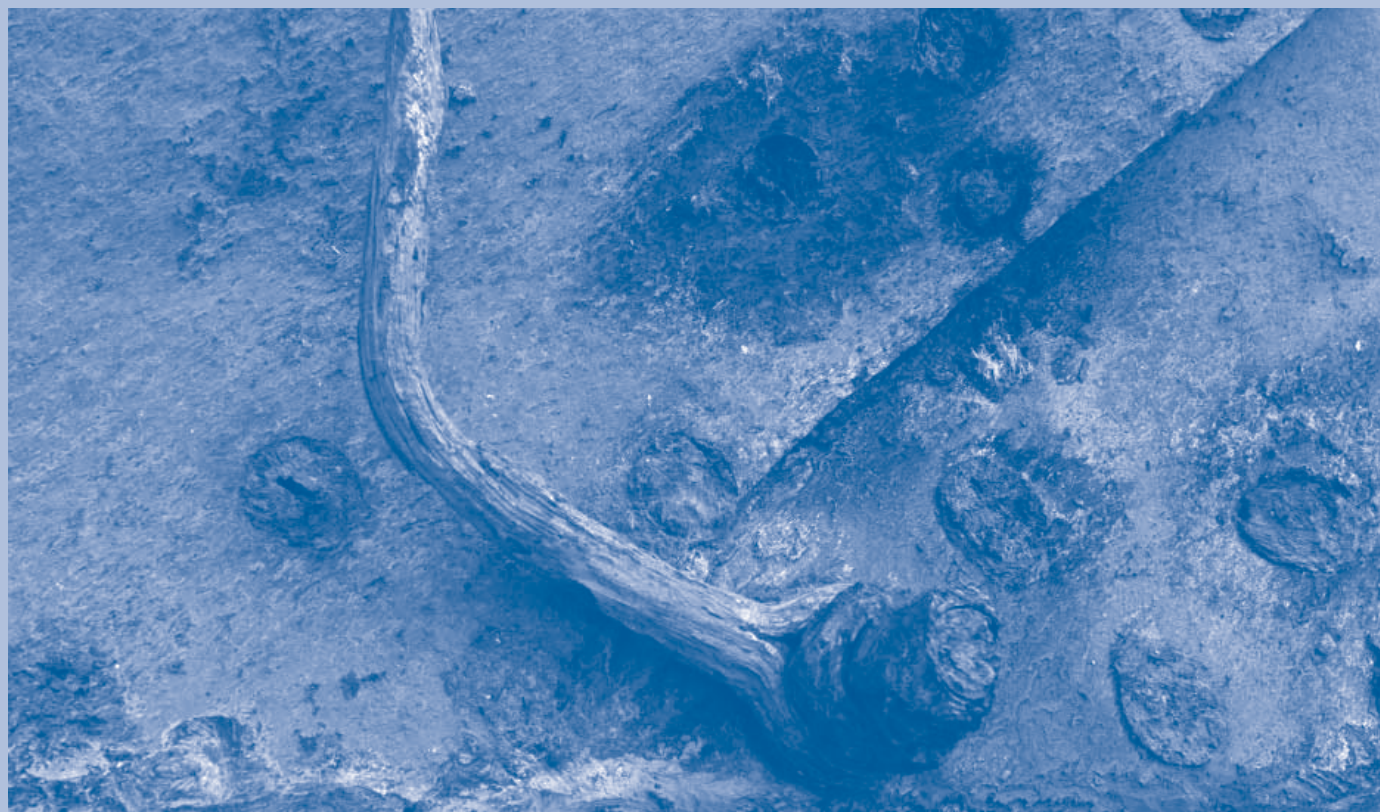
Inwerkingtreding

De artikelen van deze verordening treden in werking op een door het dagelijks bestuur vast te stellen tijdstip, dat voor verschillende artikelen verschillend kan worden gesteld.

Aldus vastgesteld in de vergadering van het algemeen bestuur van Zeeland Seaports op 1 december 1999.

D.J.P. Bruinooge,
Voorzitter

Drs. R. Blacquièrè,
Secretaris



Bijvoegsel Havenverordening Zeeland Seaports 1999

Kaarten beheersgebieden (1 en 2)

Kaarten Petroleumhavens (3 t/m 8)

TOELICHTING OP DE HAVENVERORDENING ZEELAND SEAPORTS 1999

Algemeen

De bestaande Havenreglementen Havenschap Vlissingen 1986, Havenreglement Braakmanhaven 1987 en Havenreglement Terneuzen 1990 zijn na van kracht worden enkele malen gewijzigd in verband met nieuwe ontwikkelingen in de haven, zoals het ter verkoop aanbieden van voertuigen op kaden, het vastmaken van zeeschepen. Door de samenvoeging van de Havenschappen Vlissingen en Terneuzen tot Zeeland Seaports werd de noodzaak te komen tot een Havenverordening Zeeland Seaports voor het gehele beheersgebied steeds groter. Bij de voorbereiding van de nieuwe Havenverordening Zeeland Seaports 1999 werd evenals bij de eerdere Havenreglementen overleg gepleegd met de andere Nederlandse zeehavens, hetgeen ertoe geleid heeft dat de Havenverordening Rotterdam in belangrijke mate model heeft gestaan voor de Havenverordening Zeeland Seaports 1999. Hiermede wordt hopelijk bereikt, dat voor de havengebruikers een in iedere zeehaven herkenbare Havenverordening ontstaat. In de nieuwe Havenverordening Zeeland Seaports 1999 worden petroleumhavens aangewezen, immers in deze havens worden grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen in bulk overgeslagen. Aangezien de activiteiten in de petroleumhavens toenemen en in die havens ook boord/boord overslag en bunkerwerkzaamheden plaatsvinden is een strenger regime in het kader van veiligheid op zijn plaats. Ten aanzien van gevaarlijke stoffen in de havens gelden al diverse Rijksregelingen. Genoemd worden de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, de Kernenergiewet, de Scheepvaartverkeerswet, de Arbeidsomstandighedenwet, Wet milieubeheer, Schepenwet, Scheepvaart Reglement Territoriale Zee en de op die wetten steunende uitvoeringsregelingen. Ook enkele milieuwetten hebben direct of indirecte betekenis voor gevaarlijke stoffen in de havens, zoals de Wet milieubeheer, de Wet verontreiniging oppervlaktewateren en de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

ARTIKELN

Artikel 1.1

Voor de omschrijving van diverse begrippen is, waar het mogelijk was, aansluiting gezocht bij reeds bestaande wettelijke definities, maar voorop stond de wens de omschrijvingen zodanig te kiezen dat zij binnen het kader van de te regelen materie een passende betekenis zouden hebben. De begripsomschrijvingen worden in de regel in een eerste artikel bij elkaar geplaatst vanwege hun algemeen geldende betekenis bij meermalig gebruik van het betrokken begrip. In de voorliggende verordening is in een enkel geval een begripsomschrijving, dienend voor eenmalig gebruik, bij het betrokken artikel zelf geplaatst. Dat verhoogt de leesbaarheid.

a. schip

Deze omschrijving, gedeeltelijk ontleend aan het Binnenvaartpolitiereglement, is ruimer gesteld door het begrip uit te breiden met enkele typen drijvende voorwerpen of inrichtingen die niet direct bestemd zijn voor vervoer te water. De opsomming daarvan is niet limitatief.

b. zeeschip

Voor de bepalingen inzake het melden van zeeschepen moet zo nauwkeurig mogelijk worden aangegeven wat zeeschepen zijn. Het is van belang duidelijkheid te verschaffen ten aanzien van schepen die de vereiste documenten hebben om zowel op zee als op de binnenwateren te varen (de zgn. waddenkrabbers). Voor de toepassing van het reglement wordt een dergelijk schip thans beschouwd als een zeeschip, omdat het gerechtigd is op zee te varen.

d. tankschip

Een zeetankschip, een binnenvaarttankschip, een olietankschip, een chemicaliëntankschip enz. vallen onder deze generieke aanduiding.

e. combinatietankschip

Met dit type schip (Eng. "Combination Carrier") kan het vervoer van onverpakte vloeibare lading (oliën) worden afgewisseld met het vervoer van onverpakte droge lading (ertsen, granen, steenkool) en omgekeerd. Het schip is voor dit dubbele doel gebouwd en ingericht.

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

f. bi/bu schip

Een type schip dat afwisselend gebruikt of afwisselend zal worden gebruikt op de binnenwateren en op een beperkt vaargebied op zee, in het bijzonder de kustwateren.

g. schipper; h. kapitein

In het kader van deze verordening is het van belang vast te stellen wie aan boord van een zeeschip dan wel een binnenvaartschip feitelijk de leiding heeft. De omschrijving dient dan ook in deze zin te worden opgevat.

i. registerloods

De registerloods, bedoeld in de Loodsenwet.

j. havenmeester

Degene die door het dagelijks bestuur als zodanig is aangesteld.

k. havens

Het begrip haven wordt in het reglement herhaalde malen gebruikt. In het spraakgebruik wordt daarnaast ook het begrip havenbekken gehanteerd; meestal is het niet duidelijk wat daarmee precies wordt bedoeld. Het begrip havenbekken komt dan ook in de Havenverordening niet voor. Waar nodig wordt gesproken van havengedeelte.

l. beheersgebied

Het gebied van Zeeland Seaports, zoals dat is aangegeven op de bijgevoegde kaarten en vindt in het bijvoegsel "kaarten beheersgebieden en kaarten petroleumhavens".

m. petroleumhavens

Bedoeld worden die gedeelten van de haven waarvoor, vanwege de aanwezigheid aldaar van gevaarlijke stoffen, zoals olie en chemicaliën, in aanzienlijke hoeveelheden in bulk, een apart aantal bepalingen van toepassing zijn met name gericht op de veiligheid in die petroleumhaven. De exacte aanduiding van deze petroleumhavens vindt men in het bijvoegsel "kaarten beheersgebieden en kaarten petroleumhavens". Als petroleumhaven worden delen van de volgende havens of delen rondom steigers (DOW en Total) aangewezen:

- Quarleshaven;
- Van Cittershaven;
- Sloehaven;
- Braakmanhaven;
- Steigers Hydro Agri Sluiskil;
- Total Borssele;
- DOW Westerschelde.

Het aanwijzen van de petroleumhavens wordt aan het dagelijks bestuur overgelaten. Zij kunnen met het oog op eventueel nieuwe ontstane situaties in de haven de aanwijzing van petroleumhaven aanpassen aan de gewijzigde omstandigheden, uiteraard rekening houdend met de belangen van de ter plaatse gevestigde bedrijven.

n. gevaarlijke stoffen

De Havenverordening geeft een omschrijving van gevaarlijke stoffen en heeft betrekking op alle stoffen die gevaar kunnen opleveren voor explosie, brand, corrosie, vergiftiging, bedwelmend of straling (uiteraard behoudens rijksregelingen dienaangaande). De verruiming is nodig ter wille van de aansluiting op de internationale regelingen voor gevaarlijke stoffen. Ter nadere aanduiding van die stoffen wordt daarom ook verwezen naar de geldende internationale regelingen, die opsommingen bevatten van stoffen die als gevaarlijk moeten worden beschouwd.

o. schadelijke stoffen

De omschrijving van dit begrip is van belang voor de toepassing van de artikelen 8.1 - 8.4 inzake de ontvangst van schadelijke

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

stoffen van zeeschepen. Deze artikelen zijn tot stand gebracht in verband met het in werking treden van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

p. brandbare vloeistoffen; q. vlampunt

Deze omschrijvingen sluiten aan bij de omschrijvingen in de Arbeidsomstandighedenregeling, dat regels bevat betreffende bepaalde werkzaamheden aan boord van tankschepen.

q. schoonmaken

Ook deze omschrijving is ontleend aan de Arbeidsomstandighedenregeling, maar aangepast aan de doelstelling van artikel 7.1 van de Havenverordening, namelijk de veiligheid met betrekking tot het vrijmaken van een schip van ladingresten van elke onverpakte vloeibare gevaarlijke stof zo goed mogelijk te waarborgen.

s. schoonmaakcertificaat

Het hier bedoelde schoonmaakcertificaat is een ander dan het certificaat, bedoeld in meergenoemd Veiligheidsbesluit. Het certificaat ingevolge dat besluit is vereist voor het uitvoeren van werkzaamheden in verband met het onderhoud, verbouwen, herstellen of slopen van een tankschip waarin zich gevaarlijke stoffen bevinden of hebben bevonden. Het in deze Havenverordening bedoelde schoonmaakcertificaat - ten bewijze dat het tankschip geheel vrij is van ladingresten van gevaarlijke stoffen - wordt vereist indien het tankschip ligplaats wil nemen op andere plaatsen dan die welke speciaal voor tankschepen zijn ingericht zoals bijvoorbeeld de openbare kade. Voor de afgifte van schoonmaakcertificaten zal het dagelijks bestuur de gasdeskundigen aanwijzen die reeds een ministeriële aanwijzing hebben verkregen op grond van de Arbeidsomstandighedenregeling.

t. een schip dat niet is schoongemaakt

Een schip dat resten van een onverpakte vloeibare gevaarlijke stof bevat of laatstelijk heeft bevat, waarvoor nog geen schoonmaakcertificaat is afgegeven.

u. afvalstoffen

Stoffen, afkomstig van het schoonmaken van een schip, alsmede olierestanten, oliehoudende mengsels, resten van onverpakte vloeibare gevaarlijke stoffen en van elke andere stof die door het dagelijks bestuur is aangewezen en bekend gemaakt.

v. kanaalhavens

De insteekhavens gelegen aan het Kanaal van Gent naar Terneuzen.

Artikel 1.2

Het toepassingsgebied beperkt zich niet alleen tot de als haven omschreven wateren, doch strekt zich tevens uit over alle in het havengebied gelegen bouwwerken, kademuuren e.d. Het is duidelijk dat ook vanaf de wal de orde en veiligheid in de haven ongunstig kan worden beïnvloed. Te denken valt hierbij aan over het water stekende kranen of balken. Het zou niet praktisch zijn indien in dergelijke gevallen bijvoorbeeld met behulp van de Algemene Politieverordening zou moeten worden opgetreden. Voorts is het uitgebreide toepassingsgebied noodzakelijk om bepaalde regelen te stellen die ingevolge het publiekrechtelijke beheer van Zeeland Seaports noodzakelijk zijn. Men denke hierbij aan de bepalingen van paragraaf 8.

Artikel 1.3

Aan het verlenen van een vergunning door het dagelijks bestuur ligt de behoefte ten grondslag om bepaalde activiteiten in de haven, die op zich niet verwerpelijk zijn, onder controle te houden om misstanden te kunnen voorkomen en tegengaan. Voorbeelden daarvan zijn de vergunningen voor het vastmaken van schepen, het maken van werken en voor het ophalen van afvalstoffen van schepen. De toestemmingen die op grond van dit reglement kunnen worden verleend dragen het karakter van een eenmalige beslissing voor een individueel geval. Toestemming zijn in wezen ontheffingen van een verbodsbepaling, waarvan in het algemeen gesproken zo min mogelijk moet worden afgeweken. De bevoegdheid tot het verbinden van beperkingen en voorschriften aan een vergunning, toestemming of aanwijzing wordt vermeld om te voorkomen dat het ontbreken van een wettelijke grondslag voor die bevoegdheid aanleiding kan zijn tot twijfel omtrent die bevoegdheid. Bij aanwijzingen moet gedacht worden aan algemene aanwijzingen als bedoeld in artikel 9.1 of concrete aanwijzingen als bedoeld in paragraaf 8.

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

Wijziging van beperkingen of voorschriften kan nodig zijn omdat gewijzigde omstandigheden bij de houder van de vergunning of toestemming, dan wel het niet efficiënt of niet voldoende effectief werken van bepaalde beperkingen of voorschriften, aanleiding kunnen geven tot die wijziging. De wijziging kan alleen plaats vinden bij vervanging van een voorgaande vergunning of toestemming en bij verlenging van de geldigheidsduur van een vergunning of toestemming.

Artikel 1.4

Wanneer voor een eenmalige gedraging of handeling van korte duur een snelle toestemming wordt vereist, kan ingevolge artikel 1.3, vierde lid, worden volstaan met een mondeling gegeven toestemming. In de praktijk geschiedt het vragen en verlenen van toestemming dikwijls per marifoon. Dit kan de houder van de toestemming in bewijsmoeilijkheden brengen tegenover de toezichthoudende ambtenaar of de opsporingsambtenaar. Maar indien de toestemming aannemelijk kan worden gemaakt, bijvoorbeeld door verwijzing naar een bevestiging door degene die de toestemming heeft verleend, zal daarmee het bezit van de toestemming voldoende zijn aangetoond. De toestemmingverlener dient zijnerzijds zorg te dragen voor het aantekenen van de toestemming in zijn bescheiden.

Artikel 2.1

Sinds de inwerkingtreding van het Binnenvaartpolitiereglement en het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen - in het vervolg aan te duiden met BPR en SRKGT - bestaat op nagenoeg alle Nederlandse binnenwateren een uniform systeem van verkeerstekens. Een doelmatige regeling van het verkeer in de havens wordt, behalve met behulp van gedragsregels, eveneens nagestreefd met behulp van daarlangs aangebrachte verkeerstekens. De verkeerstekens vormen het complement van de gedragsregels, tezamen vormen zij een eenheid. Met het complex van de gedragsregels en de verkeerstekens wordt het verkeersbeleid gevormd. Teneinde dit systeem niet te doorkruisen is in dit artikel vastgelegd dat dezelfde verkeerstekens tevens kunnen worden gebruikt ten behoeve van de orde en veiligheid in de haven en een gebod of verbod bevatten. Het bepaalde in deze Havenverordening heeft echter betrekking op verkeerstekens die geplaatst worden in verband met de orde en veiligheid. Veelal zal een teken, geplaatst in verband met de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart, tevens zijn in het belang van de orde of de veiligheid in de haven, doch dit hoeft niet altijd zo te zijn. Teneinde te voorkomen dat in voorkomende gevallen de juridische basis voor een verkeersteken in de Havenverordening ontbreekt, is thans de mogelijkheid geopend om op grond van de orde en veiligheid in de haven verkeerstekens te plaatsen. Door middel van nadere aanduidingen kan het verkeersteken in zijn betekenis worden aangevuld.

Artikel 2.2

Indien het gaat om zaken met betrekking tot de orde en veiligheid in de haven heeft het verbod een zelfstandig karakter. Het verbod leidt ertoe dat in de meeste gevallen kan worden volstaan met plaatsing in de haven van de in het BPR of de in het SRKGT bedoelde aanwijzingstekens die een toestemming inhouden. Deze bieden ook de mogelijkheid om middels nadere aanduidingen meer gedetailleerd aan te geven tot hoever de toestemming is bedoeld. Onder a. t/m c. wordt een limitatieve opsomming gegeven van de gevallen waarin het meerverbod niet van toepassing is.

Artikel 2.3

Het komt in de haven vrij veel voor dat binnenschepen en zeeschepen worden aangetroffen die niet bemand zijn of onvoldoende bemand zijn om snel te kunnen verhalen. Het betreft hier dikwijls schepen die gedurende zekere tijd worden "opgelegd" en binnenschepen waarvan de bemanning zich tijdelijk niet aan boord bevindt. Bij gevaarlijke situaties in de haven dient in beginsel elk afgemeerd schip te allen tijde in staat te zijn op eigen kracht of met behulp van sleepboten onmiddellijk van ligplaats te veranderen. Het tweede lid opent de mogelijkheid om, voor speciale gevallen, toestemming te krijgen een schip niet of onvoldoende bemand te laten liggen. Deze toestemming is er voornamelijk op gericht om op de hoogte te zijn van deze bijzondere omstandigheid en tevens gegevens te verkrijgen omtrent de bereikbaarheid van de bemanning.

Artikel 2.4

Het BPR en het SRKGT (zie voor de aanduiding artikel 2.1) bevat specifieke regels voor het voeren van lichten en voor het ligplaats nemen door stilliggende schepen en voorwerpen (artikelen 3.20 e.v., 7.01 e.v. BPR). Deze regels zijn met name gericht op de veiligheid van de scheepvaart. Het voorgestelde artikel beoogt met betrekking tot stilliggende schepen zonder bemanningsverblijf het voorkomen van gevaar, schade of hinder ten behoeve van de havengebruiker in het algemeen. Het geeft

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

tegelijkertijd aan wie daarvoor de zorgverplichting heeft, zodat de toezichthoudende of opsporingsambtenaar meer gericht en effectiever kan optreden.

Artikel 2.5

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 het water worden aangebracht en die van een min of meer permanent karakter zijn. Uitgezonderd zijn schepen en voorzieningen of voorwerpen die voor het directe gebruik en onderhoud van een schip of ten behoeve van een aan de haven gevestigd bedrijf noodzakelijk zijn. Daarbij wordt de eis gesteld dat die voorzieningen en voorwerpen ook werkelijk worden gebruikt teneinde te voorkomen dat met name meerdraden en fenders blijvend worden aangebracht. Laadbruggen, hijskranen en dergelijke zaken dienen voldoende duidelijk voor de scheepvaart te zijn gemarkeerd indien zij niet in bedrijf zijn. Vooral in de nachtelijke uren kunnen boven het water uitstekende kranen groot gevaar opleveren indien deze niet duidelijk zichtbaar zijn. Tegen zich onrechtmatig in de haven bevindende voorzieningen kan worden opgetreden. Ook deze bepaling biedt de mogelijkheid van toestemming, zodat op specifieke situaties kan worden ingespeeld.

Artikel 2.6

In het eerste lid is sprake van een vorm van ingrijpen door de havenbeheerder. Schepen die niet bemand of onvoldoende bemand op een ligplaats verblijven, ook al liggen zij daar met een vergunning of toestemming, moeten onmiddellijk kunnen worden verhaald indien de orde of veiligheid in de haven dit dringend noodzakelijk maakt. Van deze schepen kan niet gezegd worden dat zij in strijd handelen met het reglement. Het tweede lid beschermt de havengebruiker tegen al te overhaast optreden. Onder spoedeisende gevallen worden begrepen die situaties waarin onmiddellijk gevaar voor de orde en veiligheid is te vrezen en uitstel van handelen niet langer verantwoord is.

Artikel 2.7

Deze bepaling is in tegenstelling tot de meeste andere havens noodzakelijk, omdat in publiekrechtelijke zin aan de gebruikers van de openbare kaden geen nadere regels voor het gebruik kunnen worden opgelegd door middel van de Havenverordening.

Artikel 2.8

Omdat het toepassingsgebied van de Havenverordening zich niet beperkt tot het “natte” havengedeelte, dienen ook regels gesteld te worden ten behoeve van het “droge” gedeelte zoals wegen. Inhoudelijk is het onderhavige artikel een variant van artikel 2.5.

Artikel 3.1

In verband met de orde in de haven is het niet acceptabel dat zonder toestemming van de havenautoriteiten willekeurig ten anker wordt gegaan. Een algemeen ankerverbod is dan ook alleszins gerechtvaardigd. Het tweede lid geeft een limitatieve opsomming van omstandigheden waarin het ankeren wordt toegestaan. Ten aanzien van het gestelde in het tweede lid, onder a. en b. zij opgemerkt dat één en ander niet betekent dat de eigenaar van het schip, dat zijn ankers gebruikt, gevrijwaard is tegen aanspraken van Zeeland Seaports indien als gevolg van het gebruik van de ankers schade ontstaat aan eigendommen van Zeeland Seaports.

Artikel 3.2

Ter bescherming van de zich in, onder en langs de haven bevindende infrastructurele voorzieningen is het niet toegestaan de voortstuwars (schroeven) te gebruiken om een andere reden dan om veilig een ligplaats te bereiken of te verlaten. Met name wordt bedoeld op het zgn. proefdraaien van de machines, doch ook het met de eigen machines los trachten te komen, indien een schip aan de grond zit, kan grote schade veroorzaken. Het begrip zijstuwars is gebruikt met het oog op de steeds meer voorkomende kopbesturing in de vorm van zgn. waterjets; de traditionele term boegschroef is niet meer toereikend. Van de mogelijkheid tot het verlenen van toestemming zal slechts minimaal gebruik worden gemaakt en dan nog alleen in gevallen waar het gaat om aan de grond geraakte schepen. Voor het zgn. proefdraaien zal vrijwel geen toestemming worden verleend.

Artikel 3.3

Uitgangspunt van deze bepaling is geweest dat duwstellen en gekoppelde samenstellen met een lengte van meer dan 110

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

meter (inclusief de duwboot) moeten worden beschouwd als objecten die niet zelfstandig mogen varen omdat hun afmetingen niet verenigbaar zijn met de karakteristiek en met de afmeting van de vaarweg in de haven. Zij moeten derhalve worden geassisteerd.

Artikel 3.4

Steeds vaker worden recreatieschepen of zeilschepen aangetroffen in havengedeelten die uitsluitend bestemd zijn en gebruikt worden voor de handelsvaart. Het komen en gaan van zeeschepen en van binnenvaartschepen kan daar uiterst gevaarlijke situaties opleveren.

Artikel 3.5

Op grond van de Binnenschepenwet kunnen regels worden gesteld onder meer ten aanzien van de inrichting en uitrusting van bepaalde categorieën binnenschepen.

Het betreft hier schepen:

- a. bestemd of gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van goederen met een laadvermogen van 15 ton of meer;
- b. schepen niet bestemd of gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van goederen met een lengte van 15 meter of meer;
- c. sleep- of duwboten;
- d. schepen bestemd of gebruikt voor het vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanning.

Bij de regelgeving kunnen ook andere kleinere schepen worden betrokken die in de wet nader worden aangeduid. Het onderhavige artikel biedt de mogelijkheid om in de gevallen waarin niet bij of krachtens de Binnenschepenwet is voorzien, eisen te stellen aan in de haven opererende dienstverlenende schepen. Te denken valt in dit verband aan de zeer kleine schepen die zich bezig houden met zgn. "underwatercleaning" van schepen, maar ook aan de kleinere schepen van de vastmakers en sleepboten.

Artikel 4.1

Met betrekking tot de verontreiniging van lucht gelden enkele wettelijke regelingen. Met name is in dit geval van belang de Wet milieubeheer. Het in het eerste lid gestelde verbod beperkt zich tot handelingen die plaatsvinden aan boord van een schip; handelingen gepleegd vanaf de wal vallen buiten de werkingssfeer van deze bepaling. De handeling is slechts dan verboden, indien hierdoor gevaar, schade of hinder ontstaat en de orde of veiligheid in de haven wordt verstoord. Dit kan het geval zijn bij uitstoot van schadelijke stoffen, al hoeft dit niet altijd het geval te zijn; het kan ook stoom betreffen. Bij besluit kunnen door het dagelijks bestuur stoffen worden aangewezen die op zichzelf niet schadelijk zijn of waarvan geen toxische werking uitgaat, doch die bij overslag een zeer hinderlijke of stinkende werking hebben. Het is gebleken dat bij verspreiding van deze stoffen in de buitenlucht door de omgeving scherp wordt gereageerd. Met uitzondering van de in het vierde lid bedoelde gevallen, is het laden en lossen in of uit een schip van deze stoffen verboden. Indien een vergunning is verleend op grond van de Wet milieubeheer, vindt het eerste of derde lid geen toepassing. Hiermede valt een groot aantal handelingen buiten de sfeer van dit artikel. Het begrip "inrichting" in genoemde wetten leidt er namelijk toe dat een groot aantal schepen onder de werkingssfeer van deze wetten valt. Aangaande de toestemming tot het laden en lossen van de in het tweede lid bedoelde stoffen, niet vallende onder de werking van een vergunning krachtens de Wet milieubeheer, wordt nog het volgende opgemerkt. Behalve dat aan de toestemming voorschriften en beperkingen kunnen worden verbonden, is de havenmeester op de hoogte van het feit dat de onderhavige stoffen worden geladen en gelost. Hij kan derhalve zonedig direct ingrijpen desgevraagd opheldering verschaffen omtrent de als gevolg van dat laden en lossen ontstane stank of hinder.

Artikel 4.2

Gezien de werkingssfeer van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, het bepaalde in het BPR (artikel 1.15), bestaat geen behoefte aan een zelfstandig verbod op het te water doen geraken van stoffen of voorwerpen. Wel is het in verband met de veiligheid en eventuele belemmeringen in de vaarweg van belang dat, indien stoffen of voorwerpen te water geraken, hiervan onmiddellijk kennis wordt gegeven aan de havenmeester. Vanzelfsprekend dient de stof of het voorwerp, indien mogelijk, onmiddellijk te worden verwijderd.

Artikel 4.3

Het verrichten van reparaties is inherent aan de aanwezigheid van schepen in een haven. Reparaties van grotere omvang vinden

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

meestal plaats op of aan een reparatiewerf of in een dok. Geringe reparaties echter worden, vaak door de eigen bemanning, gedaan op de laad- of losplaats zelf. Indien de reparatie plaats vindt op een werf en voor de werkzaamheden een vergunning krachtens de Wet milieubeheer is verleend, is geen reden aanwezig om op grond van de orde of veiligheid in de haven nog nadere regels te stellen. Toestemming is dan ook niet vereist. Dit is anders indien reparaties plaatsvinden op de laad- of losplaats zelve. Dit is in ieder geval, zonder toestemming, niet toegestaan indien:

- a. het schip zich in een petroleumhaven bevindt en
- b. het schip geladen is of is geweest met gevaarlijke stoffen, of daarvan nog niet is schoongemaakt.

Artikel 4.4

Met ontsmetten wordt in dit artikel bedoeld het behandelen van het schip of de lading met middelen ter bestrijding van ongedierte. In verband met de veiligheid is zulks niet op iedere plaats in de haven toelaatbaar. Een dergelijke behandeling kan tevens voor de omgeving hinderlijke gevolgen met zich meebrengen. Als voor het zeeschip een verklaring is afgegeven door een deskundige, erkend of aangewezen bij of krachtens de Bestrijdingsmiddelenwet, mag het zeeschip een ligplaats innemen. Schepen, waarvan de lading is behandeld met een ontsmettingmiddel, worden toegelaten in het havengebied door de havenbeheerder. De havenbeheerder heeft in de havenverordening bepalingen opgenomen onder meer ter bescherming van mens en milieu. Voor wat betreft de afhandeling van zeeschepen die binnenkomen met gassen of stoffen die gassen afstaan met het doel het schip dan wel de lading te ontsmetten, wordt de arbeidshygiënische strategie gevolgd, zoals vastgelegd in de Arbeidsomstandighedenregelgeving (de Bestrijdingsmiddelenwet is niet van toepassing). Dat wil zeggen dat het uitgangspunt is dat op werkplekken geen blootstelling plaatsvindt aan gevaarlijke stoffen (bestrijdingsmiddelen) boven de (wettelijke) grenswaarden. Het lossen van bijvoorbeeld bulkclading gebeurt onder toezicht van een deskundige ex artikel 14a van het Bestrijdingsmiddelenbesluit (die dan niet krachtens de Bestrijdingsmiddelenwet opereert maar conform de Havenverordening). Dit regime is vergelijkbaar met het ontsmetten van schepen in Nederlandse havens, waarvoor de Bestrijdingsmiddelenwet wel van kracht is. De onderhavige bepaling kan dan ook worden beschouwd als een speciaal, met artikel 4.1. samenhangend artikel.

Artikel 4.5

De bescherming van havenbelangen houdt in dat ten aanzien van schepen die ernstig gevaar, schade of hinder kunnen opleveren (zinken, breken, brand, explosie of vrijkomen van gevaarlijke stoffen), maatregelen moeten worden genomen van min of meer ingrijpende aard. Deze kunnen variëren van het treffen van noodvoorzieningen aan boord van het schip tot - in het uiterste geval - het verbieden van binnenkomst, van het nemen van een ligplaats of van verblijf van het schip in de haven. Ook het geval dat zich aan de wal een calamiteit voordoet, waarbij de aanwezigheid van een schip de bestrijding bemoeilijkt, kan daartoe aanleiding zijn. De verantwoordelijkheid van Zeeland Seaports voor de veiligheid van (andere) schepen in de haven, van haveninrichtingen en installaties, van opslagplaatsen en bebouwingen in het havengebied laat het nemen van risico's met dergelijke schepen niet toe. Gezien de zeer ingrijpende gevolgen die een dergelijk verbod voor het schip met zich meebrengt, wordt het verbod opgelegd in de vorm van een schriftelijke mededeling.

Artikel 4.7

In dit artikel wordt aangegeven dat openbare kaden en terreinen niet betreden mogen worden. Het artikel geeft ook aan onder welke omstandigheden het betreden wel is toegestaan.

Artikel 5.1

Van oudsher gelden met betrekking tot de zeevaart bijzondere regels die toezien op de melding van het zeeschip (en zijn lading). Op grond van artikel 5.1 dient het zeeschip een aantal zaken te melden. De reden van deze melding is voornamelijk van historische aard. Sleepboten, vastmakers en een registerloods moeten worden besteld. Diverse overheden dienen hun controle werkzaamheden te kunnen voorbereiden en plannen. De melding moet gedaan worden 24 uur voor aankomst en 3 uur bij alle andere gevallen. Gewezen wordt evenwel op het bepaalde in artikel 5.1, lid 1 sub d, waar de meldingsplicht wordt geregeld voor gevallen waar het schip in beschadigde toestand de haven wenst binnen te lopen. In artikel 4.5 werd hierop ook de aandacht gevestigd. Tot slot nog een enkele opmerking over de termijnen die bij de melding in acht moeten worden genomen. Uiteraard is het niet altijd mogelijk om deze tijden (24 uur voor aankomst en 3 uur in de andere gevallen) altijd in acht te nemen. In veel gevallen is zelfs een kortere tijd meer regel dan uitzondering. Reden hiervan is dat door de havendienst zoveel mogelijk wordt ingespeeld op de wensen van scheepvaart. Dat betekent evenwel niet dat de scheepvaart hieraan ook rechten

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

kan ontlenen. Indien het niet anders mogelijk is, zal het schip de tijden in acht moeten nemen die hiervoor in artikel 5.1 zijn opgenomen. Zeker zal niet worden toegestaan dat schepen dan maar vast gaan vertrekken of verhalen zonder aan de formaliteiten te hebben voldaan om de enkele reden dat het anders zo lang duurt.

Artikel 5.2

De meldingsplicht met betrekking tot gevaarlijke stoffen geldt zowel voor zeeschepen als voor binnenvaartschepen. In dit verband moet gewag worden gemaakt van de uit hoofde van de Scheepvaartverkeerswet geldende Regeling houdende nadere voorschriften voor de zeevaart aangaande melden, uitluisteren, communiceren en het aanvragen van loods (Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart) (Stcrt. 1999 nr. 62).

Artikel 5.3

Op grond van dit artikel heeft de kapitein of de schipper van een schip, dat is behandeld met gassen of met stoffen die gassen afstaan, met het doel het schip dan wel de lading te ontsmetten, de verplichting om dit te melden. Deze meldingsverplichting voor de kapitein vloeit overigens ook voort uit de aanbeveling van de International Maritime Organisation (IMO).

Artikel 5.4

Op grond van dit artikel kan een registerloods verplicht gesteld worden in bijzondere omstandigheden in een betrokken deel van de haven. De loodsplicht kan opgelegd worden indien:

- a. bijzondere weersomstandigheden dit noodzakelijk maken;
- b. bijzondere omstandigheden in de haven dit noodzakelijk maken;
- c. bijzondere omstandigheden aan boord van het binnenschip dit noodzakelijk maken;
- d. het binnenschip gevaarlijke stoffen aan boord heeft;
- e. indien het een bijzonder transport betreft.

Wat precies onder een bijzonder transport wordt verstaan vindt men beschreven in het artikel. Overigens stemt de hier gehanteerde definitie van “bijzonder transport” in grote lijnen overeen met die van de artikelen 1.06 en 1.21 BPR.

Artikel 5.7

Op grond van de bepalingen van artikel 7.4 is het verboden zonder vergunning van het dagelijks bestuur vaartuigen vast of los te maken. Dit verbod richt zich tot hen, die met behulp van boten vaartuigen vast- of losmaken, de zgn. vastmakers. Het is wenselijk om in aanvulling op dat verbod kapiteins van zeeschepen te weerhouden gebruik te maken van illegale en wellicht ondeskundige vastmakers met onvoldoende toegeruste boten. Zij mogen hun schepen uitsluitend laten vast- en losmaken door vastmakers met een vergunning. Van oudsher is het los- en vastmaken van schepen een belangrijk onderdeel van het scheepsbedrijf. Een grote mate van deskundigheid is vereist om schepen op een zodanige wijze vast te maken dat zij enerzijds veilig liggen gemeerd en anderzijds in geval van calamiteiten, de schepen zonder veel problemen kunnen worden verhaald, indien dit onverhoopt nodig mocht zijn. In goede economische tijden werd op het gebruik van vastmakers niet bespaard. Recentelijk is evenwel gebleken dat derden schepen vast- of los maakten. Een voortgaande ontwikkeling op dit punt zou ertoe leiden dat geen enkele waarborg meer aanwezig was met betrekking tot de vakkennis van de vastmakers. Ook zou deze ontwikkeling ertoe leiden dat de vastmakers nog slechts zouden worden ingezet bij slechte weersomstandigheden of moeilijke klussen. De bedrijfsvoering van de vastmakers zou hierdoor aanmerkelijk worden bemoeilijkt. In artikel 5.7 is ervoor gekozen om de schepen die een verhoogd risico met zich mee brengen, de loodsplichtige schepen te verplichten om voor het vast- en losmaken van het schip vastmakers te gebruiken. Als vastmakers kunnen slechts worden aangemerkt degenen die in het bezit zijn van een vergunning. Deze verplichting leidt overigens tot uitzondering, indien de bemanning van een bi/bu schip het schip los- en vastmaakt of het schip verhaalt langs een kade, ongeacht de lengte, zonder daarvan los te komen. Dankzij deze bepalingen blijft de deskundigheid van de vastmakers bewaard en kan worden vastgesteld dat de meest risicovolle schepen in de haven op deskundige wijze worden gemeerd en ontmeerd. Een niet onbelangrijk stuk veiligheid is hiermee dan ook gewaarborgd.

Artikel 6.1

Dit basisartikel biedt de mogelijkheid tot nadere regelgeving ten aanzien van schepen met gevaarlijke stoffen en schepen die daarvan nog niet zijn schoongemaakt. Een groot aantal van de beoogde maatregelen is al verwoord in de zgn. Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen (en toelichting) die in de praktijk wordt gehanteerd door de Arbeidsinspectie ter

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

verhoging van de veiligheid bij de overslag van vloeibare gevaarlijke stoffen in bulk. De veiligheidscontrolelijst is een in IMO-verband (IMO: Internationale Maritieme Organisatie) vastgestelde vragenlijst die door schip en wal voorafgaande aan laad- en loshandelingen moet worden ingevuld. De lijst bevat een toelichting waarin per vraag wordt uiteengezet welke condities aanwezig dienen te zijn om een vraag positief te kunnen beantwoorden. Met de bedoeling de gestelde condities als voorschriften te laten gelden zullen de Veiligheidscontrolelijst en de toelichting een belangrijk deel uitmaken van de regelgeving door het dagelijks bestuur. Voor de schip/schip-overslag van vloeibare gevaarlijke stoffen in bulk zal een analoge regeling gelden.

Artikel 6.2

Tankschepen (zowel zeeschepen als binnenvaartschepen) die grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen aan boord hebben, brengen ook grote risico's met zich mee. Tankschepen met gevaarlijke stoffen of tankschepen die nog niet van die stoffen zijn schoongemaakt, hebben hun ligplaats in de petroleumhavens. In sommige gevallen wordt een uitzondering gemaakt. Tankschepen die als gevaarlijke stoffen alleen brandbare vloeistoffen met een vlampunt van 61 °C of hoger aan boord hebben (gehad), kunnen ook buiten de petroleumhavens ligplaats hebben. Het betreft hier tankschepen met gas- of stookolie als lading. Combinatietankschepen mogen ook buiten de petroleumhavens laden of lossen, mits de lading niet bestaat uit brandbare vloeistoffen met een vlampunt lager dan 61 °C, zoals ruwe olie, benzine en kerosine, etc. Behalve in vorengenoemde uitzonderingsgevallen kunnen tankschepen met gevaarlijke stoffen ook buiten de petroleumhavens ligplaats nemen, indien zij daarvoor de toestemming van het dagelijks bestuur hebben. Aan deze toestemming zullen geëigende veiligheidsvoorschriften worden gekoppeld.

Artikel 6.3 en 6.4

De petroleumhavens zijn een beschermd gebied. Beschermd in die zin, dat geen andere schepen en geen andere activiteiten worden toegelaten dan die, welke strikt nodig zijn voor de activiteiten in bedoelde havengedeelten, waar zich toch aanzienlijke hoeveelheden gevaarlijke stoffen (kunnen) bevinden (art. 6.3). Beschermd ook middels een regime van door het dagelijks bestuur te stellen regels (art. 6.4). De op grond van art. 6.4 te stellen regels zullen voornamelijk zijn gericht op het vermijden van roken, vuur, vonkvorming, open licht en gloeiende oppervlakken.

Artikel 6.5

In het algemeen gesproken zijn combinatietankschepen geschikt om oliën of stortladingen in afwisseling te vervoeren. Onder stortlading moet worden verstaan droge massalading, zoals erts, graan of steenkool. Het tweezijdig karakter van een combinatietankschip brengt met zich mee, dat de lading bepalend is voor de behandeling van het schip als tankschip (artikel 6.2) of - voor wat het laden en lossen betreft - als schip in de zin van artikel 6.5. De onderhavige bepalingen hebben tot doel calamiteiten door vonkvorming te voorkomen bij het laden of lossen van stortladingen, gecombineerd met de aanwezigheid van resten van brandbare vloeistoffen (met een vlampunt lager dan 61 °C) in ruimten of ladingtanks van het combinatietankschip. Enkele bijkomende onderwerpen, zoals de te melden gegevens bij aankomst van een combinatietankschip, de vereisten ter verkrijging van een certificaat om stortlading te kunnen laden of lossen en de zorg voor een veilige atmosfeer en druk in ruimten en ladingtanks, worden aan het dagelijks bestuur ter regeling overgelaten.

Artikel 7.1

Het onderhavige artikel maakt onderscheid tussen twee soorten van schoonmaken. Het eerste lid van artikel 7.1 heeft betrekking op het geval dat een schip wordt schoongemaakt zonder de hulp van een ander schip. In dit geval is toestemming vereist, voordat met het schoonmaken mag worden begonnen. Voor deze vorm van schoonmaken, die eenmalig van karakter is, is het geven van toestemming het meest geëigende instrument. Het voldoet hiermee dan ook aan het gestelde in artikel 1.3, tweede lid. Wellicht ten overvloede wordt erop gewezen dat ook het z.g. "crude oil-washing" als schoonmaken moet worden beschouwd. Artikel 7.1, tweede lid ziet toe op de situatie, waarbij 2 schepen betrokken zijn. Hierbij levert het ene schip het materiaal voor het andere schip dat gereinigd wordt. Er wordt nog eens benadrukt dat het begrip schoonmaken beperkt wordt door de begripsomschrijvingen in artikel 1.1 onder r. Het moet dan ook duidelijk zijn dat bijvoorbeeld ruimveegsel niet valt onder dit begrip. Voor de schoonmaakactiviteiten dient het schoonmaakschip in het bezit te zijn van een vergunning zoals in het tweede lid beschreven. Ook met betrekking tot deze schoonmaakschepen kan overigens, met gebruikmaking van artikel 3.5 nadere invulling worden gegeven aan de door de schepen te stellen eisen, indien daar behoefte aan bestaat.

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

Artikel 7.2

Om vast te stellen welke activiteiten precies onder het vergunningstelsel vallen dient een aantal stappen te worden ondernomen. In de eerste plaats moeten we kijken naar het begrip afvalstoffen zoals omschreven in artikel 1.1 onder u. Het moet in ieder geval gaan om stoffen die afkomstig zijn van het schoonmaken van een schip. Voor dit begrip moeten we kijken naar de begripsomschrijving van schoonmaken omschreven in artikel 1.1 onder r. Hieruit kan dus worden afgeleid dat het in ieder geval moet gaan om stoffen afkomstig van het schoonmaken van een schip waar onverpakte vloeibare stoffen in gezeten hebben. Daarnaast vallen onder het begrip afvalstoffen tevens alle olierestanten en alle oliehoudende mengsels en alle resten van onverpakte vloeibare gevaarlijke stoffen. Tot slot kunnen ook andere door het dagelijks bestuur aangewezen stoffen hieronder vallen.

Artikel 7.3

In artikel 1.3 worden spelregels gegeven met betrekking tot het verlenen van toestemmingen en vergunningen. Gezien de problematiek van het ophalen van afvalstoffen en het schoonmaken van schepen vanaf dienstverlenende schepen is in artikel 7.3 een verfijning op deze algemene regels aangebracht. Een deel van de voorschriften die op grond van artikel 7.3 in de schoonmaak- en ophaalvergunningen kunnen worden opgenomen, hebben betrekking op de kwaliteit van het schip en de kennis op het gebied van de behandeling van afvalstoffen die bij de bemanning hiervan aanwezig dient te zijn. Ook wordt in de vergunning een meldingsprocedure voorgeschreven die ertoe leidt wat de bestemming van de afvalstoffen zal zijn. De eisen die aan het schip kunnen worden gesteld vallen in twee delen uiteen. Enerzijds zal door de aanvrager een ADN-certificaat moeten worden overgelegd. Op basis hiervan zal in de vergunning worden aangegeven welke categorieën van afvalstoffen mogen worden opgehaald. Anderzijds wordt bekeken of de aanvrager van de vergunning een vergunning heeft op grond van de Wet milieubeheer.

Artikel 7.4

De in artikel 7.4 aan het dagelijks bestuur verleende bevoegdheid regelt samen met het bepaalde in artikel 7.5 de toegang tot de markt van vastmakersdiensten in de Zeeuwse havens. Die toegang is niet volledig vrij, maar wordt reeds beperkt door het formele vereiste van zowel een vergunning- (voor individuen) als een erkenning (voor bedrijven). Binnen dit stelsel zijn bovendien verdergaande beperkingen mogelijk door het stellen van nadere voorwaarden. Hiermee wordt beoogd de veiligheid en de kwaliteit van dienstverlening in de haven te waarborgen.

De uitdrukkelijke vermelding in de Havenverordening van de bevoegdheid tot het stellen van nadere regels door het dagelijks bestuur, in combinatie met de publicatie van die regels (het Havenreglement vastmakers en communicatievaren) in de Staatscourant verhoogt de transparantie en objectiviteit van het selectieproces van deze dienstverleners in de Zeeuwse havens en daarmee de rechtsgelijkheid en rechtszekerheid. Daarmee strekt een en ander tevens tot voldoening aan de (komende) Europese richtlijn inzake de toegang tot de markt voor havendiensten.

Het vervallen van het oude lid drie van artikel 7.4 en het opstellen van het nieuwe tweede lid van artikel 7.5 is ingegeven door het feit dat niet zozeer de individuele vastmakers, als wel de vastmakers- of bootliedenbedrijven elkaar beconcurreren. Uiteindelijk bepalen zij, afhankelijk naar de vraag naar hun diensten, hoeveel vastmakers zij in dienst nemen. De afstemming van overheidswege van vraag en aanbod dient derhalve plaats te hebben op het niveau van de bedrijven en niet van de individuele werknemers, zoals min of meer volgde uit de oude regeling.

Nu hiermee – conform de bestaande praktijk – de bootliedenbedrijven het uitgangspunt zullen vormen in de wettelijke regeling van de onderhavige dienstverlening, is het ook wenselijk dat expliciet wordt bepaald dat een bedrijf erkenning behoeft, alvorens het deze diensten in de Zeeuwse havens mag aanbieden. Dit is gebeurd in het eerste lid van artikel 7.5.

Voor wat betreft de geldigheidsduur van de vastmakersvergunning wordt afgeweken van de algemene regel van artikel 1.3, omdat er gelet op het bestaan van een intrekkingsbevoegdheid geen behoefte bestaat aan een beperkte termijn, terwijl ook het rechtszekerheidsbelang van de vastmaker gediend is met een vergunning voor onbepaalde tijd.

Ten aanzien van de erkenning geldt dat deze onder het komende regime van de (ontwerp)EG-richtlijn inzake havendiensten periodiek opnieuw moet worden aanbesteed en dat in verband daarmee voor de termijn van 10 jaar is aangeknoopt bij het bepaalde in artikel 9, lid 2 van het Reglement.

De vastmakersdiensten zijn essentieel bij het vast- en losmaken van schepen en dienen dus ook zonder beperkingen beschikbaar te zijn voor elk schip. Het is een zogenaamde universele dienst. Het vast- en losmaken van sommige schepen (m.n. grotere schepen) is mogelijk evenwel lucratiever dan de dienstverlening aan de overige schepen. Om te voorkomen dat dienstverleners zich uitsluitend of in hoofdzaak op eerstgenoemde categorie richten, waardoor dienstverlening aan andere schepen financieel

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

onder druk komt te staan, (het zogenaamde 'cream skinning') is het noodzakelijk dat een verplichting tot dienstverlening wordt opgenomen. Hierdoor is het universele karakter van de dienst gewaarborgd.

Ten slotte is de bevoegdheid van het dagelijks bestuur tot intrekking van de vergunning of de erkenning bij het niet voldoen aan of niet naleven van de ter zake gestelde regels expliciet geregeld, opdat daarover geen twijfel kan bestaan.

Par. 8

Bij de totstandkoming van de Havenverordening Zeeland Seaports 1999 is voortdurend uitgegaan van orde en veiligheid in de haven. Paragraaf 8 heeft een duidelijk andere achtergrond, al speelt ook de orde in de haven wel een rol. In juni 1983 heeft Nederland het gewijzigde Internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen aanvaard. Dit "Marine Pollution Verdrag", veelal aangeduid als Marpol-Verdrag, heeft tot doel verontreiniging van de zee (en van de kusten) ten gevolge van het lozen van schadelijke afvalstoffen door schepen te voorkomen. Het betreft hier afvalstoffen, afkomstig uit de normale bedrijfsvoering aan boord, zoals olierestanten en oliehoudende mengsels, schadelijke vloeibare chemicaliën, gevaarlijke en voor het milieu schadelijke afvalstoffen in verpakte vorm en vuilnis. Aan het verdrag zijn vijf technische bijlagen toegevoegd met voorschriften ter voorkoming van verontreiniging van de zee door minerale oliën (bijlage I) door vloeibare chemicaliën in bulk (bijlage II), door gevaarlijke en voor het milieu schadelijke stoffen in verpakte vorm (bijlage III), door sanitair afval van zeeschepen (bijlage IV) en door ander vuilnis van zeeschepen (bijlage V). Ter uitvoering van het Marpol-Verdrag en de daarbij behorende bijlagen zijn inmiddels op nationaal niveau de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de bij die wet behorende Besluiten van kracht geworden. Beheerders van nader aan te wijzen havens moeten ingevolge artikel 6 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen zorgdragen 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. De havenbeheerders kunnen ter uitvoering van die opdracht ook regelen stellen krachtens welke de beheerders van bepaalde los- en laadplaatsen en scheepsreparatiewerven in de haven worden verplicht zorg te dragen voor voldoende voorzieningen, geschikt voor het in ontvangst nemen van restanten van schadelijke stoffen, afkomstig van zeeschepen, die gebruik maken van die los- en laadplaatsen of scheepsreparatiewerven. Ook schrijft de Wet voorkoming verontreiniging door schepen een groot aantal verplichtingen voor waaraan de havenbeheerder dient te voldoen. Deze liggen voor een groot deel op het administratieve vlak. Een bijzonderheid van deze paragraaf is dat vrijwel alle Nederlandse zeehavens op nagenoeg gelijklopende wijze deze materie hebben geregeld. Voor de internationale scheepvaart schept dit veel duidelijkheid. Om voor de havens gelegen in het beheersgebied van Zeeland Seaports uitvoering te geven aan eerdergenoemde verplichtingen uit hoofde van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen worden in deze paragraaf de nodige regelen gesteld.

Artikel 8.1

Bij het opstellen van dit artikel is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de terminologie van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en het Marpol-Verdrag. Belangrijk element hierbij vormt de omschrijving van de stoffen die onder deze regeling vallen (schadelijke stoffen). Uit de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de daarbij behorende Besluiten blijkt dat de wetgever de havenbeheerder heeft willen verplichten tot het zorgen voor ontvangstvoorzieningen voor schadelijke stoffen, afkomstig van zeeschepen die de haven als bestemmingshaven hebben, hetzij om te laden of te lossen, hetzij voor reparatiedoeleinden. Dit om te voorkomen dat een haven als "vuilnisvat" dienst gaat doen voor zeeschepen die een haven alleen aandoen voor het kwijtraken van afvalstoffen. Omdat de Wet voorkoming verontreiniging door schepen spreekt over het "aanwijzen" van bedrijven die beschikken over havenontvangstvoorzieningen wordt ook in art. 8.1 over "aanwijzen" gesproken. Hier lijkt sprake te zijn van een eenzijdige handeling van de havenbeheerder, doch niets is minder waar. Het begrip aanwijzing heeft dan ook nauwelijks een andere betekenis dan het begrip vergunning en wordt dan ook dienovereenkomstig gehanteerd. De ontvangstvoorzieningen het noodzakelijk complement voor het op zee voor schepen geldende verbod tot het lozen van schadelijke stoffen. Bij de aanwijzing van bedrijven met ontvangstvoorzieningen moet gezorgd worden voor evenredigheid tussen het verwachte aanbod van die stoffen enerzijds en de ontvangstmogelijkheden in de haven anderzijds, alsmede het voorkomen van onnodig oponthoud van schepen. Het is de bedoeling dat bij het in ontvangst nemen van schadelijke stoffen geen onnodig oponthoud voor het betrokken zeeschip mag optreden, zoals wet en besluit voorschrijven.

De volgende elementen spelen bij de aanwijzing dus een rol:

- het aanbod van schadelijke stoffen binnen normale fluctuaties;
- de beschikbare ontvangstcapaciteit;
- de redelijk te achten verblijftijd in de haven, rekening houdend met de tijd die bij de ontvangstvoorziening nodig is voor het transport, bewerken, verwerken of vernietigen van de afvalstoffen.

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

Zowel ondercapaciteit als overcapaciteit moet worden voorkomen. Bij het uitvoeren van een opdracht is de omvang daarvan immers bepalend voor de grootte van de inzet. Bij het aanwijzen van een bedrijf voor het in ontvangst nemen van schadelijke stoffen geldt de basiseis dat het bedrijf moet beschikken over een vergunning op grond van de Wet milieubeheer. De aanwijzing heeft het karakter van een selectie. Uit een aantal potentieel gegadigden wordt een zodanige keuze gedaan dat voldaan kan worden aan de wettelijke opdracht. Daarbij kunnen drie groepen van bedrijven worden onderscheiden, namelijk de overslagterminals en scheepsreparatiewerven, bedrijven met een vaste inrichting aan de wal om de aangeboden afvalstoffen te ontvangen en eventueel te bewerken, te verwerken of te vernietigen en ten slotte de (transport)bedrijven die de afvalstoffen uitsluitend inzamelen met mobiele inrichtingen (lichters, tankwagens). Een overslagterminal of scheepsreparatiewerf die aangewezen is voor het in ontvangst nemen van afvalstoffen wordt niet verplicht om andere afvalstoffen te accepteren dan die, welke afkomstig zijn van schepen, die bij het bedrijf worden geladen, gelost of gerepareerd. Principe is dat alleen afvalstoffen die bij bedrijfseigen activiteiten ontstaan in ontvangst moeten worden genomen. Het spreekt voor zich dat bedrijven die het in ontvangst nemen, bewerken, verwerken of vernietigen van afvalstoffen als hoofdbedrijf uitoefenen, door de aanwijzing ook verplicht zullen worden om alle aangewezen schadelijke afvalstoffen te accepteren, althans voor zover de stoffen afkomstig zijn van schepen die de haven als bestemmingshaven hebben en die bij hun los- of laadplaats geen of onvoldoende ontvangstfaciliteiten aantreffen. Transportbedrijven zonder een vaste inrichting aan de wal voor het bewerken, verwerken of vernietigen van afvalstoffen, komen ook voor aanwijzing in aanmerking, mits zij krachtens vergunning of contract verplicht zijn tot aflevering van de ingezamelde afvalstoffen aan een aangewezen bedrijf, als bedoeld onder lid 1.

Artikel 8.2

Een belangrijk element van de regeling is, dat het zeeschip als gevolg van de afgifte geen onnodig oponthoud mag hebben. Daarnaast schrijft de Wet voorkoming verontreiniging door schepen een aantal administratieve zaken voor die de havenbeheerder in acht moet nemen bij het aanwijzen van bedrijven als havenontvangstvoorziening. Ten einde aan deze verplichting te kunnen voldoen is in dit artikel veel aandacht besteed aan de voorschriften die kunnen worden opgelegd aan het bedrijf. Het eerste lid bepaalt, dat de aanwijzing voor maximaal 5 jaar kan worden gedaan. Na deze 5 jaar kan uiteraard de aanwijzing worden verlengd, indien er geen dringende redenen zijn die niet-verlenging rechtvaardigen. Het tweede lid geeft aan welke voorschriften zoal in de aanwijzing kunnen voorkomen. Vanwege het bijzondere karakter van deze voorschriften zal hierop nader worden ingegaan.

- a. De ontvangstvoorziening waarover het bedrijf beschikt en de veranderingen daarvan. Zoals reeds is opgemerkt is krachtens de Wet voorkoming verontreiniging door schepen de havenbeheerder verantwoordelijk voor het feit dat afgifte kan plaatsvinden zonder dat hierbij voor het zeeschip onnodig oponthoud ontstaat. Hiervoor is het van groot belang nauwkeurig te weten wat de ontvangstcapaciteit is van de verschillende ontvangstbedrijven. Ook is het van belang te weten wanneer deze capaciteit zich wijzigt, b.v. door het uit bedrijf nemen van tanks, vacuümautos of ophaalschepen. Eén en ander kan ertoe leiden dat in totaal onvoldoende mogelijkheden aanwezig zijn om de scheepvaart adequaat te bedienen.
- b. De mate van beschikbaarheid voor en de verplichting tot het in ontvangst nemen van schadelijke stoffen. Evenals onder a. is ook deze bepaling opgenomen ter verzekering van voldoende ontvangstmogelijkheden. Zowel de mate van beschikbaarheid, in tijd, als de omvang van het te ontvangen pakket is hiervoor mede bepalend. In de aanwijzing zal in elk geval worden opgenomen dat de schadelijke stoffen binnen 24 uur na melding in ontvangst moeten worden genomen. Dit is ook logisch omdat op grond van artikel 8.4 de kapitein 24 uur voor afgifte hiervan melding moet maken. Ten aanzien van de stoffen is de vergunning in het kader van de Wet milieubeheer bepalend. De daarin genoemde stoffen zullen in ontvangst moeten worden genomen indien zij worden aangeboden.
- c. De soorten schadelijke stoffen waarvoor de aanwijzing geldt. In de Wet voorkoming verontreiniging door schepen wordt onderscheid gemaakt tussen de stoffen die in ontvangst moeten worden genomen en de stoffen waarvoor een ontvangstrecht geldt. De ontvangstplicht ziet op die stoffen die op grond van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen niet op zee mogen worden geloosd en dus aan de wal moeten worden afgegeven. Het ontvangstrecht heeft betrekking op de stoffen waarvoor op grond van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen een lozingsbeperking geldt. Deze stoffen kunnen onder meer door bepaalde handelingen aan boord zodanig worden bewerkt dat lozing, onder stringente voorwaarden wel mogelijk is.
- d. Het meedelen van het tarief voor de kosten die in rekening worden gebracht aan schepen die schadelijke stoffen afgeven. Deze verplichting vloeit voort uit het feit dat de havenbeheerder op grond van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen verplicht is deze tarieven te publiceren. Hiervoor is het nodig over deze gegevens te beschikken. De bedrijven zullen

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

dus worden verplicht hiervan een opgave te doen. Nadrukkelijk wordt erop gewezen dat de havenbeheerder zelf geen enkele invloed op deze tarieven kan uitoefenen. Bovendien geldt de verplichting slechts voor de in ontvangstname zelf. Daarnaast zullen vanzelfsprekend kosten worden berekend voor de verwerking van de stoffen. Deze kunnen zeer sterk variëren en zijn onder meer afhankelijk van aard, samenstelling en concentratie van de aangeboden stoffen.

- e. Het melden van het in ontvangst nemen van schadelijke stoffen en het verstrekken van gegevens daaromtrent. Eén van de middelen om te verifiëren of de stoffen daadwerkelijk zijn afgegeven en ontvangen door het aangewezen bedrijf, is de melding. De aangewezen bedrijven zullen dan ook de verplichting krijgen om van iedere ontvangst binnen een bepaalde tijd melding te doen bij de havenmeester. Deze gegevens worden dan vergeleken met de gegevens die de kapitein elektronisch heeft gemeld op grond van het bepaalde in artikel 8.4. Daarmee is een vrijwel sluitend controlesysteem tot stand gebracht. Het derde lid legt de basis om, indien een periode van een aanwijzing is geëindigd, deze met een periode van 5 jaar te verlengen. Hierbij kunnen natuurlijk wijzigingen worden aangebracht. In principe zal een dergelijke verlenging moeten plaatsvinden, indien geen wezenlijke wijziging is gekomen in de omstandigheden en geen dringende reden van orde en veiligheid zich hier tegen verzet. Uiteraard kan niet tot verlenging worden overgegaan indien b.v. de vergunning in het kader van de Wet milieubeheer niet of niet meer aanwezig is. Het vierde lid geeft een uitputtende opsomming van de gevallen, waarin een aanwijzing kan worden ingetrokken of niet worden verlengd. Dit geeft een aangewezen bedrijf de zekerheid dat niet, om een onbekende reden, de aanwijzing wordt ingetrokken, met alle (economische) gevolgen van dien.

Artikel 8.4

De wijzigingen in artikel 8.1 komen voort uit de per 15 oktober 2004 in werking getreden artikel 12a van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs, Stb. 2004, 348) en hebben betrekking op de meldplicht en plicht tot informatieverstrekking van de kapitein van een schip. Door de wijziging van de Wvvs is er thans een verplichte melding en afgifte van scheepsafval, ladingresiduen, schadelijke stoffen dan wel restanten van schadelijke stoffen. Zoals reeds eerder opgemerkt dient de afgifte en ontvangst van de stoffen op een zodanige manier te geschieden dat aan de scheepvaart geen onnodig oponthoud wordt veroorzaakt. Dit is alleen dan mogelijk indien tijdig hiervan melding maakt aan de havenmeester. Indien deze melding niet of niet tijdig plaatsvindt kan ook geen aanspraak worden gemaakt op deze “onnodig oponthoud clause”.

Op de kapitein rust de verplichting tot het doen van de melding; in de praktijk zal dit echter door de scheepsagent gebeuren. De melding dient 24 uur voor aankomst in de haven in het bezit te zijn van de havenmeester onder vermelding van een aantal gegevens van de stof en de hoeveelheid daarvan. Tevens moet worden gemeld aan wie gaat worden afgegeven. Door de havenmeester kan dan nog tijdig worden opgetreden indien een niet aangewezen bedrijf wordt opgegeven.

Het kan voorkomen dat door omstandigheden het niet mogelijk is om elektronisch (digitaal) te melden. Na toestemming van de havenmeester moet het mogelijk zijn om eenmalig op andere wijze de melding te verrichten. Voor het geval elektronische melding voor een langere periode niet mogelijk is, is de mogelijkheid geschapen om bij uitzondering gedurende een bepaalde of onbepaalde periode, na vergunning van het Dagelijks Bestuur, op een andere wijze te melden.

Ter zake de Havenontvangstinrichtingen schrijft de Wvvs verplicht voor dat een door daartoe aangewezen havenbeheerder een afvalbeheersplan wordt opgesteld. Zeeland Seaports is zo'n aangewezen havenbeheerder en heeft haar beleid terzake de havenontvangstvoorzieningen neergelegd in een “Haven afvalbeheersplan”.

Artikel 9.1

Het is van belang dat ambtenaren van Zeeland Seaports die belast zijn met de uitvoering of het toezicht op de naleving de mogelijkheid hebben om bij de uitoefening van hun taak aanwijzingen te geven in het belang van de orde en veiligheid in de haven. Het grote belang van dit artikel is vervolgens gelegen in het tweede lid. Het niet opvolgen van een aanwijzing gegeven door een daartoe bevoegde ambtenaar, binnen de strekking van het eerste lid, levert een strafbaar feit op. Hiermee kan desnoods nakoming van een aanwijzing met de sterke arm worden afgedwongen.

Artikel 9.2

In de Havenverordening Zeeland Seaports worden alle bevoegdheden m.b.t. de uitvoerende taken door het algemeen bestuur, die de verordening vaststelt, toebedeeld aan het dagelijks bestuur van Zeeland Seaports. Dit is echter in de praktijk niet werkbaar omdat dan iedere toestemming, vergunning of aanwijzing eerst door het dagelijks bestuur zou moeten worden goedgekeurd. Het algemeen bestuur geeft het dagelijks bestuur m.b.t. de in art. 9.2 genoemde artikelen de mogelijkheid om de in die artikelen bedoelde bevoegdheden te attribueren aan de havenmeester. Het betreft hier nagenoeg alle operationele bevoegd-

Havenverordening Zeeland Seaports 1999

heden. Niet vallen hier evenwel onder de bevoegdheden tot het vaststellen van nadere regels, zoals b.v. bedoeld in de art. 3.5, 5.2, 5.3, 6.1, 6.4 en 6.5, tweede lid en derde lid onder d. Deze bevoegdheid blijft bij het dagelijks bestuur, omdat het hier gaat om regels met een min of meer permanent karakter. De door het dagelijks bestuur te geven regelen ingevolge enkele artikelen van de verordening zullen bij de toepassing daarvan in de praktijk ongetwijfeld wel eens uitzondering behoeven. Om de havenmeester de nodige vrijheid te geven om in bijzondere gevallen uitzonderingen toe te staan, kan het dagelijks bestuur hem ingevolge het tweede lid daartoe de bevoegdheid verlenen. Voor zowel het eerste als het tweede lid geldt evenwel dat het dagelijks bestuur een zelfstandig besluit moet nemen waarin deze attributie wordt geregeld. De havenmeester zal, omdat hij onmogelijk alle beslissingen zelf kan nemen, de aan hem geattribueerde bevoegdheden mandateren aan de ambtenaren van de Havendienst. Dit betekent dat diverse categorieën van deze ambtenaren namens hem, de havenmeester, bepaalde geattribueerde beslissingen mogen nemen. Aan een mandaat kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden, deze zullen echter meestal van interne, procedurele aard zijn.

Artikel 9.6

Het algemeen bestuur kan voortaan op overtreding zijner verordeningen (Wet van 10 september 1992, Stb.50, houdende nieuwe bepalingen met betrekking tot provincies (Provinciewet), zoals laatstelijk gewijzigd bij de wet van 6 november 1997, Stb. 510), voor zoveel daarentegen niet bij een wet, een algemene maatregel van bestuur of een provinciale verordening is voorzien, hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van de eerste of tweede categorie (€ 335,- of € 3.350,-) stellen, alsmede openbaarmaking van de rechterlijke uitspraak. Bij recidive binnen een jaar kan de rechter de hechtenis tot het dubbel van het gestelde maximum uitspreken. Vorenbedoelde wijziging is het gevolg van de invoering van een nieuw stelsel van zes geldboetecategorieën, geïntroduceerd bij de Wet vermogenssancties en variërend van € 335,- voor de eerste categorie tot € 670.000,- voor de zesde categorie.

Havenreglement Gevaarlijke stoffen

Het dagelijks bestuur van Zeeland Seaports.

Gelet op de Havenverordening Zeeland Seaports 1999.

Besluit: vast te stellen het volgende **Havenreglement Gevaarlijke Stoffen**.

Algemene bepalingen

Artikel 1.1

1. Voor de toepassing van dit besluit gelden de begripsomschrijvingen van de Havenverordening Zeeland Seaports 1999.
2. Voorts wordt verstaan onder:
 - a. Havenverordening: de Havenverordening Zeeland Seaports 1999;
 - b. IMO: de Internationale Maritieme Organisatie;
 - c. IMDG-code: International Maritime Dangerous Goods Code van de IMO;
 - d. Bulk Chemical Code: de (International) Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk van de IMO;
 - e. Besluit schadelijke stoffen: het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen (Besluit van 17 maart 1988, houdende regelen ter voorkoming van verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen);
 - f. roken: het roken dan wel het bij zich hebben van een brandende sigaar of sigaret of een pijp met een brandende inhoud;
 - g. open vuur: vuur, vonkvorming, open licht en elk oppervlak binnen een afstand van 25 meter van een gevaarlijke stof, dat een temperatuur heeft welke gelijk is aan of hoger dan de minimum-ontstekings-temperatuur van die stof;
 - h. overslag: het laden of lossen van lading in of uit een schip.
 - i. ADN: het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn, Bijlage 1 van de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen;
 - j. brandstofolie: elke olie die wordt gebruikt als brandstof voor de voortstuwings- en hulpwerktuigen van zeeschepen;
 - k. smeerolie: elke vloeistof bestemd voor de smering van scheepsmachines;
 - l. bunkerschip: binnentankschip gebruikt voor het bevoorraden van schepen met brandstofolie en smeerolie;
 - m. bunkeren: de overslag van brandstofolie en smeerolie van een bunkerschip naar een zeeschip.
 - n. gekoppeld samenstel: een samenstel van langszij van elkaar vastgemaakte schepen waarvan er geen is geplaatst voor het schip dat dient voor het voortbewegen en besturen van het samenstel.

Bijlagen

Artikel 2.1

Bij dit besluit behoren de volgende bijlagen:

Bijlage I: Procedure elektronisch melden;

Bijlage II: Reglement houdende beschrijving van de werking van de persoonsregistratie in het Zeeuws Haven Informatie Systeem (ZHIS);

Bijlage III: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting, met de daarbij behorende bijlagen 1, 2 en 3 (schip-wal overslag);

Bijlage IV: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting, met de daarbij behorende bijlagen 1, 2 en 3 (schip-schip overslag);

Bijlage V: Bunkercontrolelijst;

Bijlage VI: Vloeibare gevaarlijke stoffen.

Combinatietankschepen

Artikel 3.1

1. Het certificaat voor combinatietankschepen, bedoeld in artikel 6.5, derde lid, onder a, van de Haven-verordening, wordt door de daar bedoelde deskundige afgegeven nadat gebleken is dat:
 - a. de ruimten of ladingtanks, waarin vaste stoffen worden vervoerd of zullen worden vervoerd, geen brandbare vloeistoffen of restanten daarvan bevatten;
 - b. de andere ruimten of ladingtanks, met uitzondering van de sloptanks, ledig zijn van brandbare vloeistoffen of restanten daarvan dan wel een inerte atmosfeer onder positieve druk of een gasvrije atmosfeer bevatten;
 - c. de sloptanks gescheiden zijn van de onder a. bedoelde ruimten of ladingtanks door ten minste één ruimte die ledig is van brandbare vloeistoffen of restanten daarvan;
 - d. de vrije ruimte boven de ladingrestanten in de sloptanks aangevuld is met inert gas onder positieve druk.

Havenreglement

Gevaarlijke stoffen

2. Voor de toepassing van het eerste lid wordt verstaan onder:
 - a. sloptank: tank die al dan niet met water vermengde ladingrestanten van brandbare vloeistoffen (slops) bevat;
 - b. inerte atmosfeer: een zodanige atmosfeer dat bij vermenging met lucht geen explosief mengsel kan ontstaan;
 - c. gasvrije atmosfeer: een atmosfeer waarvan de concentratie van brandbare gassen minder is dan twintig procent van de onderste explosiegrens;
 - d. positieve druk: een zodanige druk in een ruimte dat de druk van de buitenlucht met tenminste 1000 Pascal (0,010 bar) wordt overschreden.

Artikel 3.2

1. De kapitein van een combinatietankschip draagt er zorg voor dat de omstandigheid, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, onder b, gehandhaafd blijft tijdens het verblijf van het schip in de haven.
2. Hij draagt er tevens zorg voor dat de omstandigheid, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, onder d, gehandhaafd blijft tijdens het verblijf van het schip in de haven.

Petroleumhavens en bunkercontrolelijst

Artikel 4.1

Als petroleumhaven worden aangewezen en vermeld in het bijvoegsel "Kaarten met aanduiding van petroleumhavens en de beheersgebieden":

- Quarleshaven;
- van Cittershaven;
- Sloehaven;
- Braakmanhaven;
- Kanaal van Gent naar Terneuzen, kaden Hydro Agri Sluiskil;
- Westerschelde Total steiger;
- Westerschelde DOW steiger.

Artikel 4.2

Het is de schipper of de kapitein van een schip niet toegestaan zich daarmee in een petroleumhaven te bevinden, terwijl uit de schoorsteen van het schip vonken tevoorschijn komen.

Artikel 4.3

1. Het is niet toegestaan in een petroleumhaven open vuur te gebruiken zonder toestemming van de havenmeester.
2. In afwijking van het eerste lid bedoelde verbod mag open vuur worden gebruikt in kombuizen, waarvan de constructie, plaats in het schip en ventilatiesysteem bescherming geven tegen het binnendringen van brandbare gassen.
3. In de gevallen waar de kombuis niet aan de in het tweede lid bedoelde eisen voldoet mag zonder toestemming van de havenmeester open vuur slechts worden gebruikt indien de schipper of kapitein, in overleg met de beheerder van de walinstallatie, zodanige maatregelen heeft genomen dat binnendringen of opeenhoping van brandbare gassen niet mogelijk is.

Artikel 4.4

1. Het is niet toegestaan in een petroleumhaven te roken.
2. In afwijking van het in het eerste lid bepaalde mag aan boord van een schip in een petroleumhaven worden gerookt in ruimten die door de schipper of kapitein in overleg met de beheerder van de walinstallatie of diens vertegenwoordiger daartoe zijn aangewezen.
3. In afwijking van het in het eerste lid bepaalde mag op een steiger in een petroleumhaven en in het aangrenzend gebied slechts worden gerookt in ruimten en op plaatsen, die door de beheerder van de walinstallatie in overleg met de schipper of kapitein daartoe zijn aangewezen.

Artikel 4.5

1. Ruimten en plaatsen die rechtstreeks van buiten toegankelijk zijn mogen voor de toepassing van artikel 4.4, tweede en derde lid, niet worden aangewezen als ruimten en plaatsen waar het roken is toegestaan.
2. Ruimten en plaatsen, waar het roken is toegestaan, moeten als zodanig door middel van een duidelijk opschrift worden aangegeven.

Havenreglement

Gevaarlijke stoffen

Artikel 4.6

In een petroleumhaven is het buiten de bemanning van een tankschip aan niemand toegestaan zich aan boord van dat tankschip te begeven of zich daar te bevinden, tenzij dit ambtshalve geschiedt of met toestemming van de schipper of kapitein.

Artikel 4.7

De beheerder van de walinstallatie in een petroleumhaven draagt er zorg voor dat het rookverbod, het verbod van open vuur en de verboden toegang voor onbevoegden door middel van de borden bedoeld in de artikelen 3.43 en 3.44 van het Binnenvaart-politiereglement en het bord bedoeld in de norm nr. NEN 3011, verbodstekens nr. 12.1b, van het Nederlands Normalisatieinstituut, dan wel door middel van duidelijke, in het Nederlands en Engels gestelde, opschriften kenbaar wordt gemaakt zowel aan de wal als aan boord van het schip dat daar gemeerd ligt.

Artikel 4.8

1. De kapitein of schipper van een schip dat ligplaats heeft langs een zeetankschip draagt er zorg voor dat:
 - a. geen ander schip langs zijn schip ligplaats heeft;
 - b. zijn schip ligplaats heeft langs het zeetankschip in overeenstemming met het in artikel 6.1 bepaalde.
2. De in het eerste lid, aanhef en onder a., bedoelde verplichting van de kapitein of schipper is niet van toepassing indien:
 - a. de overslag het bunkeren van het zeeschip betreft;
 - b. zijn schip een gekoppeld samenstel vormt met een ander schip;
 - c. het andere schip een bunkerschip betreft en van dat andere schip brandstofolie rechtstreeks wordt overgeslagen door het leidingstelsel van zijn schip en
 - d. de melding, bedoeld in artikel 4.9, eerste lid, onder a., is gedaan.

Artikel 4.9

1. De kapitein en schipper van bij bunkeren betrokken schepen dragen er zorg voor dat slechts tot bunkeren wordt overgegaan indien:
 - a. van het voornemen tot bunkeren tenminste 30 minuten en ten hoogste 6 uren voor aanvang van het bunkeren kennis is gegeven aan de Havenmeester per VHF op het daarvoor bestemde kanaal onder vermelding van de plaats, soort bunkerolie en het tijdstip van aanvang van het bunkeren;
 - b. de vragen van de bunkercontrolelijst allen naar waarheid zijn beantwoord;
 - c. de bunkercontrolelijst volledig is ingevuld en door de verantwoordelijke personen van de bij het bunkeren betrokken schepen is ondertekend.
2. De kapitein en schipper van de bij het bunkeren betrokken schepen dragen er zorg voor dat de bunkercontrolelijst, aldus ingevuld en ondertekend, gedurende het bunkeren en gedurende 24 uren na het beëindigen van het bunkeren aan boord van hun schip ter inzage aanwezig is.
3. De kapitein van het zeeschip gaat niet tot bunkeren over alvorens hij heeft zeker gesteld dat:
 - a. de spuigaten voor zover mogelijk goed zijn afgesloten;
 - b. niet in gebruik zijnde bunkerleidingen goed zijn afgeblind;
 - c. de bunkerslangen goed zijn opgehangen;
 - d. de bunkerslangen voldoende speling hebben;
 - e. de bunkeraansluiting is voorzien van een goede pakking;
 - f. alle boutgaten van de aansluitflenzen van de bunkerleiding zijn bezet met goed aangehaalde bouten dan wel, indien bevestiging van de bunkerleiding uitsluitend mogelijk is door middel van voor dit doel bestemde en deugdelijk geconstrueerde klemmen of snelkoppelingen, deze op een zodanige wijze zijn aangebracht dat lekkage wordt voorkomen;
 - g. er voldoende en geëigende middelen met voldoende capaciteit aanwezig zijn onder de aansluiting van de bunkerleiding ter opvang van eventuele lekkage;
 - h. de maatregelen met betrekking tot een noodstop bekend zijn;
 - i. de communicatie met het bunkerschip gedurende het bunkeren voortdurend gewaarborgd is.
4. De schipper van een bunkerboot gaat niet over tot bunkeren alvorens hij heeft zeker gesteld dat:
 - a. het bunkerschip goed is afgemeerd;

Havenreglement

Gevaarlijke stoffen

- b. de bunkerslangen in goede staat verkeren;
 - c. de bunkerslangen goed zijn opgehangen;
 - d. de bunkerslangen voldoende speling hebben;
 - e. de bunkeraansluiting is voorzien van een goede pakking;
 - f. alle boutgaten van de aansluitflenzen van de bunkerleiding zijn bezet met goed aangehaalde bouten dan wel, indien bevestiging van de bunkerleiding uitsluitend mogelijk is door middel van voor dit doel bestemde en deugdelijk geconstrueerde klemmen of snelkoppelingen, deze op een zodanige wijze zijn aangebracht dat lekkage wordt voorkomen;
 - g. er voldoende en geëigende middelen met voldoende capaciteit aanwezig zijn onder de aansluiting van de bunkerleiding ter opvang van eventuele lekkage;
 - h. er maatregelen zijn genomen met betrekking tot een noodstop;
 - i. de communicatie met het zeeschip gedurende het bunkeren voortdurend gewaarborgd is.
5. De kapitein van het zeeschip draagt zorg voor:
- a. de aanwezigheid aan dek van het zeeschip van een wachtsman die voortdurend toezicht houdt op het bunkeren en
 - b. dat tijdens het bunkeren regelmatig en met voldoende frequentie peilingen worden genomen van de te vullen tanks.
6. De schipper van het bunkerschip draagt zorg voor de aanwezigheid aan boord van een wachtsman die voortdurend in de nabijheid van de bedieningsplaats van de pompen toezicht houdt op het bunkeren.
7. De kapitein van het bij het bunkeren betrokken zeeschip draagt er zorg voor dat de in het derde lid bedoelde situatie tijdens het bunkeren gehandhaafd blijft. Indien de kapitein de naleving van het derde en vijfde lid niet kan waarborgen staakt hij het bunkeren onmiddellijk. Indien de kapitein van het zeeschip vermoedt of op redelijkerwijze kan vermoeden dat de schipper van het bunkerschip niet voldoet aan de in het zesde lid bedoelde verplichting, betreffende de zorg voor de aanwezigheid van de wachtsman, staakt hij het bunkeren onmiddellijk.
8. De schipper van het bij het bunkeren betrokken bunkerschip draagt er zorg voor dat de in het vierde lid bedoelde situatie tijdens het bunkeren gehandhaafd blijft. Indien de schipper van het bunkerschip de naleving van het vierde en zesde lid niet kan waarborgen, staakt hij het bunkeren onmiddellijk. Indien de schipper van het bunkerschip vermoedt of redelijkerwijze kan vermoeden dat de kapitein van het zeeschip niet voldoet aan de in het vijfde lid, bedoelde verplichting betreffende de zorg voor de aanwezigheid van de wachtsman, staakt hij het bunkeren onmiddellijk.
9. De havenmeester stelt het formulier vast voor de bunkercontrolelijst. Hij neemt daarbij de vragenlijst, opgenomen in dit besluit als Bijlage V, in acht.

Melding van gegevens

Artikel 5.1

1. De kapitein of de schipper van een schip, behorend tot een categorie schepen waarmee in de havens dienstverlenende werkzaamheden worden uitgeoefend en die is aangewezen door het dagelijks bestuur, dient tijdig voor het binnenvaren van een petroleumhaven aan de havenmeester te melden:
 - a. de naam van de ligplaats dat het schip voornemens is in te nemen;
 - b. de aard van de handelingen of de werkzaamheden dat met behulp van het schip wordt uitgeoefend;
 - c. de verwachte duur van de handelingen of de werkzaamheden.
2. De kapitein of de schipper van een schip, dat buitenboord of onder water wordt schoongemaakt of geïnspecteerd, dient tijdig voor aanvang aan de havenmeester melding te maken van deze handelingen of werkzaamheden met vermelding van:
 - a. de naam van de ligplaats van het schip;
 - b. de plaats aan of bij het schip en de aard van de handelingen of de werkzaamheden;
 - c. de verwachte duur van de handelingen of de werkzaamheden.

Artikel 5.2

De kapitein dient aan de havenmeester desgevraagd de plaats van stuwage van een gevaarlijke stof aan boord van een zeeschip nader op te geven, bijvoorbeeld door middel van een stuwplan.

Artikel 5.3

De kapitein zorgt dat bij de ladingbehandeling van een gevaarlijke stof aan boord optredende bedrijfsstoringen, samenhangende met de ladingbehandeling, onverwijld aan de havenmeester worden gemeld.

Havenreglement

Gevaarlijke stoffen

Artikel 5.4

De kapitein van een zeeschip, dat is behandeld met gassen of met stoffen die gassen afstaan, met het doel het schip dan wel de lading te ontsmetten, zorgt dat bij de melding van het vermoedelijke tijdstip van aankomst in de haven tevens de volgende gegevens aan de havenmeester worden gemeld:

- a. de aard van de lading;
- b. de chemische of technische benaming van de ontsmettingsstoffen;
- c. de ontsmette ruimte(n) dan wel de plaats van stuwage van de ontsmette lading;
- d. de datum van behandeling met ontsmettingsstoffen;
- e. de plaats van behandeling met ontsmettingsstoffen;
- f. de ruimten die met lucht zijn geventileerd na behandeling met ontsmettingsstoffen;
- g. of geschikte gasmeetapparatuur aan boord is voor het meten van concentraties ontsmettingsgassen;
- h. of ruimten voor aankomst zijn gecontroleerd op de aanwezigheid van ontsmettingsgassen onder vermelding van de ruimte en de gemeten waarde.

Artikel 5.5

De kapitein van een combinatietankschip dat geladen is of dat zal worden geladen met droge lading zorgt dat bij de melding van het vermoedelijke tijdstip van aankomst in de haven tevens de volgende gegevens aan de havenmeester worden gemeld met inachtnaam van de procedure elektronisch melden (Bijlage 1):

- a. de aard van de droge lading;
- b. de aard van de handeling (laden of lossen);
- c. de plaats van laden of lossen in de haven;
- d. de chemische of technische benaming van de laatst vervoerde vloeibare lading;
- e. de datum van lossing van de laatst vervoerde vloeibare lading;
- f. de stuwage van ladingrestanten van brandbare vloeistoffen, al dan niet met water vermengd;
- g. omschrijving van de atmosfeer, aanwezig boven de onder f. genoemde ladingrestanten;
- h. omschrijving van de atmosfeer van alle andere ruimten.

Artikel 5.6

1. Gelijke verplichtingen, als bedoeld in de artikelen 5.1, 5.3, 5.4 en 5.5 rusten op de reder en de bevrachter van het zeeschip en hun vertegenwoordiger, ieder afzonderlijk.
2. Zodra de kapitein, de reder, de bevrachter van het zeeschip of hun vertegenwoordiger heeft voldaan aan een verplichting, bedoeld in de artikelen 5.1, 5.3, 5.4 en 5.5, vervalt die verplichting voor de anderen.

Artikel 5.7

1. De eigenaar, houder of hun vertegenwoordiger die gebruik maken van de aangewezen delen van openbare kaden, waarop gevaarlijke en/of andere stoffen, al dan niet in verpakking geplaatst worden, is verplicht er voor zorg te dragen dat aan de havenmeester gemeld wordt:
 - a. het vermoedelijke tijdstip en plaats van aankomst van de gevaarlijke stoffen, al dan niet in verpakking;
 - b. de juiste technische naam van de gevaarlijke stoffen, de IMDG-gevarenklasse, het VN-nummer, bruto hoeveelheid in kg, wijze van verpakking, aantal colli;
 - c. het vermoedelijke tijdstip van vertrek van de gevaarlijke en/of andere stoffen al dan niet in verpakking;
2. Bij brand, explosie, lekkage en/of morsingen op aangewezen delen van openbare kaden, waarop de gevaarlijke en/of andere stoffen geplaatst zijn, moet de havenmeester hiervan onmiddellijk in kennis gesteld worden.
3. De eigenaar, houder of hun vertegenwoordiger die gebruik maken van de aangewezen delen van openbare kaden, waarop de gevaarlijke stof geplaatst is, draagt zorg voor het omgeven van deze aangewezen delen van openbare kaden door een gesloten hek (hoogte 2 meter) voorzien van het opschrift "roken en open vuur verboden" indien de gevaarlijke stof buiten werktijd op de aangewezen delen van de openbare kaden verblijven.
4. De verblijftijd van de gevaarlijke en/of andere stoffen op de aangewezen delen van openbare kaden kan maximaal 48 uur bedragen.

Havenreglement

Gevaarlijke stoffen

Artikel 5.8

1. De melding aan de havenmeester, bedoeld in:
 - a. de artikelen 4 van het Scheepvaart Reglement Territoriale Zee en 10.07 van het Binnenvaart Politie Reglement, beiden in samenhang met de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart (Stcrt. 1999 nr.62),
 - b. de artikelen 5.4, 5.5 en 8.1, vierde lid van dit reglement,
 - c. de artikelen 4.9, eerste lid, onder a, 5.1, 5.3, 5.7 eerste en tweede lid en 6.1, elfde en twaalfde lid, 6.2, tweede lid, van dit besluit, dient te geschieden door melding aan de kapiteinskamer van Zeeland Seaports.
2. De meldingen, genoemd in het eerste lid, onder a en b, dienen te geschieden op elektronische wijze, ingevolge Bijlage I. De meldingen dienen te geschieden aan een door de havenmeester vast te stellen elektronisch adres en met gebruikmaking van een door de havenmeester vast te stellen berichtdefinitie en protocol en overeenkomstig de procedure elektronisch melden opgenomen in de bij dit reglement behorende Bijlage I;
3. De havenmeester kan in bijzondere omstandigheden vergunning verlenen om in afwijking van het tweede lid de melding genoemd in het eerste lid, onder a schriftelijk te verrichten op een door de havenmeester vast te stellen formulier.
4. De meldingen, genoemd in het eerste lid, onder c, dienen te geschieden per telefoon of per VHF op het daarvoor bestemde kanaal:
 - a. indien het lading of schoonmaken van de ruimten van een binnenschip betreft;
 - b. in de gevallen bedoeld in de artikelen 4.9, eerste lid, onder a, 5.1, 5.3, 5.7, eerste en tweede lid, 6.1, elfde en twaalfde lid, en 6.2, tweede lid, tenzij de havenmeester de melding schriftelijk dan wel per telex of telefax verlangt.

Artikel 6.1

Overslag van vloeibare gevaarlijke en schadelijke stoffen in bulk en langsij liggen bij overslag naar de wal

1. De kapitein van een zeetankschip zorgt voor de naleving van de bepalingen bedoeld in het tweede tot en met twaalfde lid.
2. Voor, tijdens en na de overslag van een gevaarlijke stof tussen een zeetankschip en een walinstallatie, of tussen zeetankschepen onderling, worden de voorschriften opgevolgd die zijn opgenomen in de bij dit besluit behorende Bijlagen III, of Bijlage IV, een en ander voor zover de voorschriften betrekking hebben op de bemanning (met inbegrip van de kapitein), de inrichting en de uitrusting van het zeetankschip.
3. Bij overslag van een gevaarlijke stof dient gebruik te worden gemaakt van een gasretourleiding in de volgende gevallen:
 - a. indien overslag plaats vindt tussen een zeetankschip en een ander zeetankschip en de gevaarlijke stof volgens de bepalingen van de Bulk Chemical Code vervoerd moet worden in een tank met een aansluiting voor een gasretourleiding;
 - b. indien overslag plaats vindt tussen een zeetankschip en een binnentankschip en de gevaarlijke stof zowel volgens de bepalingen van de Bulk Chemical Code als volgens die van het ADNR vervoerd moet worden in een tank met een aansluiting voor een gasretourleiding.
4. Tijdens de overslag van een in Bijlage VI, in kolom R, onder A of B, genoemde stof is het schoonmaken van het zeetankschip die gevaarlijke stoffen bevatten of laatstelijk hebben bevat, verboden.
5. Overslag van een in Bijlage VI, in kolom R, onder A, genoemde stof tussen een zeetankschip en een ander tankschip is niet toegestaan.
6. Overslag tussen een zeetankschip en een ander tankschip van een in Bijlage VI, in kolom R, onder B of C, genoemde stof is niet toegestaan, indien het zeeschip ligplaats heeft in een boeienspan.
7. Tijdens de overslag tussen een zeetankschip en een ander tankschip van een in Bijlage VI, in kolom R, onder B of C, genoemde stof mogen geen andere schepen langsij het zeetankschip liggen.
8. Tijdens de overslag tussen een zeetankschip en een walinstallatie van een in Bijlage VI, in kolom R, onder A, genoemde stof mag geen schip ligplaats hebben langsij het zeetankschip.
9. Tijdens de overslag tussen een zeetankschip en een walinstallatie van een in bijlage VI, in kolom R, onder B of C, genoemde stof mag slechts een schip ligplaats hebben langsij het zeetankschip aan de door de havenmeester aangewezen zijde van het zeetankschip.
10. Tijdens de overslag van andere gevaarlijke stoffen dan genoemd in Bijlage VI, in kolom R, onder A, B of C, mag een schip slechts ligplaats hebben aan de door de havenmeester aangewezen zijde van het zeetankschip en wel zodanig dat:
 - a. niet meer schepen langsij het zeetankschip ligplaats hebben dan de lengte van het zeetankschip toelaat;
 - b. de aansluitpunten van de overslagleidingen van een langsij liggend tankschip zich tegenover de vaste aansluitpunten aan boord van het zeetankschip bevinden

Havenreglement

Gevaarlijke stoffen

11. Het tijdstip van aanvang van de overslag van een in Bijlage VI, in kolom R, onder A, B of C genoemde stof moet aan de havenmeester worden gemeld voor de aanvang van de overslag.
12. Het tijdstip van aanvang van het schoonmaken van een tank, waaruit een schadelijke vloeistof van categorie A is gelost en die moet worden schoongemaakt in overeenstemming met het bepaalde in artikel 8, tweede lid, van het Besluit schadelijke stoffen, moet aan de havenmeester worden gemeld tenminste 30 minuten en ten hoogste 2 uren voor aanvang van het schoonmaken.

Artikel 6.2

1. De overslag van een gevaarlijke stof tussen twee binnentankschepen is verboden.
2. Het in het eerste lid gestelde verbod is niet van toepassing indien:
 - a. de overslag een brandstofolie betreft met een vlampunt van 61 graden Celsius of hoger en van de overslag vooraf melding is gemaakt aan de havenmeester;
 - b. de overslag van een stof betreft die niet is genoemd in bijlage VI, in kolom R, onder A of B en
 - tenminste één van de schepen is gemeerd langs zij de wal;
 - bij de overslag gebruik gemaakt wordt van een gasretourleiding tussen de gasverzamelingen van beide schepen voor zover volgens het ADNR de stof vervoerd moet worden in een tank met een aansluiting voor een gasretourleiding,
 - beide schepen de voorschriften hebben opgevolgd zoals deze in de controlelijst van het ADNR (Randnummer 210 410) voor het schip zijn opgenomen alvorens met de overslag wordt aangevangen en
 - van de overslag vooraf melding is gemaakt aan de havenmeester.

Artikel 7.1

Stank of hinder veroorzakende stoffen

Als stank of hinder veroorzakende stoffen, bedoeld in artikel 4.1, tweede lid van de Havenverordening, worden aangewezen:

Stofnaam	V.N.-nummer	IMDG-klasse
Methylacrylaat	1919	3.2
Ethylacrylaat	1917	3.2
iso-butylacrylaat	2527	3.3
n-butylacrylaat	2348	3.3
iso-butyraldehyde	2045	3.1
n-butyraldehyde	1129	3.2
iso-propylamine	1221	3.1
Terpentijn	1299	3.3

Artikel 8.1

Schoonmaken van ruimten van tankschepen

1. De kapitein of schipper van een tankschip draagt zorg voor de naleving van de bepalingen gesteld in het tweede tot en met het achtste lid.
2. Bij het schoonmaken van de ruimten van een tankschip met ruwe olie (methode “ crude- oil- washing”)
 - dienen de gebruikte materialen en uitrusting te voldoen aan de voorschriften en aanwijzingen bedoeld in artikel 13B, vijfde lid, van het Besluit Voorkoming Olieverontreiniging door Schepen (Besluit van 27 maart 1986, houdende regelen ter voorkoming van olieverontreiniging door schepen),
 - dient het schoonmaken te worden verricht in overeenstemming met dat handboek en mag geen ander schip langs zij ligplaats nemen of hebben dan een bunkerschip dat tenminste voldoet aan de eisen die het ADNR aan een binnenschip van het type N schip stelt.
3. Bij het schoonmaken van ruimten van een tankschip, die vloeibare gevaarlijke stoffen bevatten of laatstelijk hebben bevat, anders dan met ruwe olie;
 - dienen de gebruikte materialen en uitrusting te voldoen aan de bepalingen gesteld in het Arbeidsomstandighedenbesluit (Besluit van 15 januari 1997, houdende regels in het belang van de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband

Havenreglement

Gevaarlijke stoffen

- met de arbeid) en de Arbeidsomstandighedenregeling (Supplement Stcrt. 1997.12 maart 1997 nr. 50);
- dient het schoonmaken te worden verricht in overeenstemming met de bepalingen van dat besluit;
 - mag geen ander schip langszij ligplaats nemen of hebben dan een schip dat een verplichte voorwas, in
 - overeenstemming met het handboek (Procedures and Arrangements Manual), als bedoeld in artikel 5, van het Besluit schadelijke vloeistoffen van het zeetankschip overneemt.
4. Voor de aanvang van het in het tweede en derde lid bedoelde schoonmaken moeten de volgende gegevens worden gemeld aan de havenmeester:
- a. de naam en roepnaam van het schip;
 - b. de nationaliteit en thuishaven van het schip;
 - c. de agent, reder en bevrachter van het schip;
 - d. de datum en het tijdstip van het schoonmaken;
 - e. de plaats van het schoonmaken in de haven;
 - f. de ruimten van het schip die worden schoongemaakt;
 - g. de chemische of technische benaming van de stoffen die de schoon te maken ruimten bevatten of laatstelijk hebben bevat;
 - h. de methode van schoonmaken die wordt toegepast.
5. De havenmeester kan het schoonmaken van de ruimten van een tankschip bedoeld in het derde lid, beperken of verbieden, indien de atmosferische omstandigheden zodanig zijn dat door of mede door het vrijkomen van de desbetreffende stoffen in die omstandigheden gevaar, schade of hinder ontstaat of kan ontstaan.
6. Het schoonmaken van een ruimte van een tankschip die een in Bijlage VI, in kolom R, onder B, C, of D, genoemde stof bevat of laatstelijk heeft bevat, is niet toegestaan indien het schip ligplaats heeft in een boeienspan.
7. Het schoonmaken van een ruimte van een tankschip die een in Bijlage VI, in kolom R, onder A, genoemde stof bevat of laatstelijk heeft bevat, is niet toegestaan, tenzij het schip ligplaats heeft langszij een inrichting die beschikt over een door het bevoegd gezag verleende vergunning voor het uitvoeren van het schoonmaken.
8. Het schoonmaken van een ruimte van een tankschip die een stof bevat of laatstelijk heeft bevat, die volgens de bepalingen van de Bulk Chemical Code vervoerd moet worden in een tank met een aansluiting voor een gasretourleiding, dan wel die wordt genoemd in artikel 7.1, is niet toegestaan tenzij wordt voorkomen dat bij het schoonmaken gassen of dampen naar de buitenlucht uittreden.

Naam van het besluit

Artikel 9.1

Dit besluit kan worden aangehaald als "Havenreglement Gevaarlijke Stoffen".

Inwerkingtreding

Artikel 9.2

De artikelen van deze verordening treden in werking op een door het dagelijks bestuur vast te stellen tijdstip, dat voor verschillende artikelen verschillend kan worden gesteld.

Aldus vastgesteld in de vergadering van het dagelijks bestuur van Zeeland Seaports op 1 december 1999.

D.J.P. Bruinooge,
Voorzitter

Dr. R. Blacquière,
Secretaris

Bijlage I

Procedure elektronisch melden

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

- a. EDI (Electronic Data Interchange): de elektronische overbrenging van handels- en administratieve gegevens van de ene computer naar de andere met gebruikmaking van een overeengekomen norm voor de structurering van de (EDI)-meldingen, verzoeken en/of aangiftes;
- b. (EDI)-melding, verzoek en/of aangifte: een reeks volgens een overeengekomen norm gestructureerde segmenten, opgemaakt in een voor computers leesbare vorm, die automatisch en op eenduidige wijze kunnen worden verwerkt;
- c. Aanmelders: kapitein, reder, bevrachter of hun vertegenwoordiger, ieder afzonderlijk, die verplicht meldingen moeten doen bij de havenmeester, Rijkshavenmeester en de Rijks Verkeers Inspectie;
- d. Dienstverleners: vastmakers, sleepdiensten, Douane, Koninklijke Marechaussee;
- e. Registerloods: de registerloods, bedoeld in de Loodsenwet (Wet van 7 juli 1988, houdende regels betreffende loodsers);
- f. ZHIS: Zeeuws Haven Informatie Systeem, zoals omschreven in het Reglement houdende beschrijving van de werking van de persoonsregistraties in het Zeeuws Haven Informatie Systeem (bijlage II) bij de Havenverordening Zeeland Seaports 1999.

Artikel 2

Bevoegde autoriteit en/of Plaatselijke Bevoegde Autoriteit

1. Havenmeester is de Havenmeester van Zeeland Seaports, belast met de uitvoering van de Havenverordening Zeeland Seaports 1999 en mede in zijn hoedanigheid als Bevoegde Autoriteit en/of Plaatselijk Bevoegde Autoriteit als bedoeld in het Scheepvaart Reglement Territoriale Zee, de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart (Stcrt. 1999 nr.62);
2. Rijkshavenmeester is de Rijkshavenmeester Westerschelde / Kanaal Gent naar Terneuzen in zijn hoedanigheid als Bevoegde Autoriteit en/of Plaatselijk Bevoegde Autoriteit als bedoeld in de Scheepvaartverkeerswet, het Scheepvaart Reglement Territoriale Zee, de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart, het Scheepvaartreglement Westerschelde, het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen;

Artikel 3

ZHIS

1. De Havenmeester heeft op zijn locaties ZHIS in gebruik voor de uitwisseling van elektronische EDI-meldingen, verzoeken en/of aangiften te doen ter zake van:
 - a. aanvragen van ligplaatsen;
 - b. schadelijke- en gevaarlijke stoffen;
 - c. schoonmaken;
 - d. herstellingen;
 - e. laden/lossen van combinatietankschepen;
 - f. ontsmettingen;
 - g. afgifte schadelijke stoffen;
 - h. aansprakelijkheidsstellingen t.b.v. morsingen en schadevaringen;
 - i. aangifte t.b.v. zeehavengeld.

Deze (EDI)-meldingen, verzoeken en/of aangiftes worden voor zover van toepassing 7 dagen per week en 24 uur per dag ontvangen en verzonden naar de Rijkshavenmeester, Aanmelders en Dienstverleners.

2. Aanmelders verrichten genoemde (EDI)-meldingen, verzoeken en/of aangiftes in de vorm van langs elektronische weg verzonden gestructureerde berichten. Aanmelders verzenden deze (EDI)-meldingen, verzoeken en/of aangiftes naar een door de Havenmeester aan te geven bestemming. Aanmelders zorgen ervoor dat de verzonden (EDI)-meldingen, verzoeken en/of aangiftes voldoen aan een door het dagelijks bestuur vast te stellen berichtdefinitie en protocol;
3. ZHIS verzorgt vervolgens de doorgifte aan de Rijkshavenmeester, de Rijks Verkeers Inspectie, het samenwerkingsverband van registerloodsers in het Scheldemondgebied van de hiertoe bestemde meldingen en de doorgifte van aankomst- en vertrek-

Bijlage I

Procedure elektronisch melden

tijden van de te verwachten en vertrekkende zeeschepen aan de dienstverleners. Deze doorgifte zal geschieden met inachtneming van het Reglement houdende beschrijving van de werking van de persoonsregistratie in het Zeeuws Haven Informatie Systeem.

Artikel 4

(EDI)-meldingen, verzoeken en/of aangiftes

1. Aanmelders, Dienstverleners erkennen dat (EDI)-meldingen, verzoeken en/of aangiftes die door middel van elektronische uitwisseling van gegevens hebben plaatsgevonden geldig zijn.
2. De Havenmeester en Aanmelder dienen ervoor te zorgen dat de inhoud van verzonden of ontvangen (EDI)-meldingen, verzoeken en/of aangiftes niet strijdig is met wetten van het eigen land waarvan de toepassing de inhoud van (EDI)-meldingen en/of aangiftes zou kunnen beperken, en nemen alle noodzakelijke maatregelen om de andere partij onverwijd van een dergelijke strijdigheid in kennis te stellen.
3. (EDI)-meldingen en/of aangiftes worden geacht te zijn verricht op de plaats en het tijdstip dat deze (EDI)-meldingen en/of aangiftes middels een uitdrukkelijke EDI-ontvangstbevestiging zijn geaccepteerd.
4. De Havenmeester zal binnen dertig minuten na ontvangst de ontvangen (EDI)-meldingen, verzoeken en/of aangiftes verwerken en een reactie, inhoudende een acceptatie of afwijzing van de (EDI)-melding, van het verzoek en/of aangifte, hebben verzonden. Indien Aanmelder zestig minuten na het verzenden van de (EDI)-melding, het verzoek en/of aangifte geen bericht van acceptatie of afwijzing heeft ontvangen, wordt, nadat de Havenmeester hiervan in kennis is gesteld, de door Aanmelder verzonden (EDI)-melding, verzoek en/of aangifte als nietig beschouwd. Aanmelder verricht de (EDI)-melding, verzoek en/of aangifte dan onverwijd, maar in ieder geval binnen vijftien minuten, op schriftelijke wijze.
5. Voor zover het toepasselijke nationale recht dit toestaat, komen de Havenmeester, Rijkshavenmeester en het samenwerkingsverband van registerloodsen hierbij overeen dat in het geval van een geschil de registraties van (EDI)-meldingen en/of aangiftes die zij overeenkomstig de voorwaarden van deze Procedure hebben bijgehouden, als bewijs toelaatbaar zijn voor de rechtbank en bewijs vormen voor de daarin vervatte feiten, tenzij het tegendeel wordt bewezen.
6. Aanmelder dient ervoor te zorgen, dat de inhoud van de door hem verstuurde (EDI)-meldingen, verzoeken en/of aangiftes correct zijn.

Artikel 5

Beveiliging

1. Partijen dienen de toegepaste beveiligingsprocedures en -maatregelen in stand te houden en na te leven. Deze procedures en maatregelen zijn enerzijds bedoeld ter bescherming tegen de risico's van ongevoegde toegang, wijziging, vernietiging of verlies van berichten, en anderzijds om van alle ontvangen berichten de afzender te identificeren en te verifiëren, en van elk bericht na te gaan of het volledig en niet verminkt is.
2. Indien het gebruik van de procedures en maatregelen, als genoemd in artikel 5, eerste lid, leidt tot de afwijzing van een bericht of de ontdekking van een fout in een ontvangen bericht, stelt de ontvanger de verzender hiervan binnen de in artikel 4, vierde lid, genoemde termijn op de hoogte, mits de verzender is geïdentificeerd en geverifieerd. Aan het afgewezen of foutieve bericht geeft ontvanger geen gevolg alvorens hij instructies heeft ontvangen van de verzender. Wanneer verzender een afgewezen of foutief bericht opnieuw verzendt, moet duidelijk worden vermeld dat het om een gecorrigeerd bericht handelt.

Artikel 6

Vertrouwelijkheid en bescherming van (persoons)gegevens

De mate van vertrouwelijkheid en bescherming van (persoons)gegevens is geregeld in het Reglement houdende beschrijving van de werking van persoonsregistratie in het Zeeuws Haven Informatie Systeem. Dit Reglement is integraal van toepassing op de procedure van elektronisch melden.

Bijlage I

Procedure elektronisch melden

Artikel 7

Registratie en opslag van berichten

Elke partij dient ongewijzigd en op veilige wijze een volledige chronologische registratie bij te houden van alle in het kader van een melding en/of aangifte uitgewisselde berichten met inachtneming van de termijnen en voorschriften van de artikelen 2:10 en 3:15a Burgerlijk Wetboek en ten aanzien van Zeeland Seaports, met inachtneming van het Reglement houdende beschrijving van de werking van persoonsregistratie in het Zeeuws Haven Informatie Systeem.

Artikel 8

Aansprakelijkheid

Aanmelders en dienstverleners en overige betrokkenen zijn jegens Zeeland Seaports aansprakelijk voor alle schade die deze mocht lijden door tekortkomingen in de nakoming van ieders verplichtingen die voortvloeien uit de voorschriften. Zij zullen Zeeland Seaports zonedig vrijwaren.

Bijlage II: Reglement houdende beschrijving van de werking van de persoonsregistratie in het Zeeuws Haven Informatie Systeem (ZHIS)

Het algemeen bestuur van Zeeland Seaports,

Gelet op de Havenverordening Zeeland Seaports 1999;

Gelet op artikel 19 van de Wet persoonsregistraties;

Gelet op de Verordening persoonsregistratie van de provincie Zeeland;

BESLUIT:

voor het Zeeuws Haven Informatie Systeem (ZHIS) het hiernavolgende reglement vast te stellen.

Artikel 1

Begrippen

In dit reglement wordt onder de navolgende begrippen verstaan:

- a. wet: de Wet persoonsregistraties;
- b. reglement: het Reglement houdende beschrijving van de werking van de persoonsregistratie in het Zeeuws Haven Informatie Systeem (ZHIS);
- c. registratie: het Zeeuws Haven Informatie Systeem (ZHIS);
- d. geregistreerde: de natuurlijke persoon of rechtspersoon ten aanzien van wie gegevens in het ZHIS zijn opgenomen;
- e. persoonsgegeven: een gegeven dat herleidbaar is tot een individueel natuurlijk persoon;
- f. beheerder: havenmeester Zeeland Seaports;
- g. dienstverleners: vastmakers, sleepdiensten, douane, Koninklijke Marechaussee;
- h. organisatie: Zeeland Seaports;
- i. registratiekamer: de Registratiekamer, ingesteld bij artikel 37 van de Wet persoonsregistraties.

Artikel 2

De reikwijdte van het reglement en het beheer van het ZHIS

1. Dit reglement is van toepassing op de gegevens in het Zeeuws Haven Informatie Systeem (ZHIS), voor zover deze gegevens in beheer zijn bij Zeeland Seaports.
2. De dagelijkse leiding over de registratie berust bij de beheerder van het ZHIS.

Artikel 3

Het doel van het ZHIS

Het doel van het ZHIS is het op grond van de Havenverordening Zeeland Seaports 1999 opgedragen beheer van de havens, systematisch vastleggen, opslaan en ter beschikking stellen van gegevens ten behoeve van:

- a. het bevorderen van een veilig en vlot scheepvaartverkeer;
- b. het snel en doelmatig handelen bij ongevallen in deze havens;
- c. het verstrekken van aankomst-, verhaal- en vertrektijden aan de dienstverleners in de haven.
- d. het minimaliseren van het melden van scheepsgegevens (één elektronisch loket);
- e. het inwinnen van gegevens over het scheepvaartverkeer in deze havens t.b.v. statistiek en beleidsondersteunende analyses.

Artikel 4

In het ZHIS opgenomen gegevens

1. Het ZHIS bevat gegevens betreffende beroepsvaartuigen, inclusief de niet-vrachtovervoerende schepen, dienst- en werkvaartuigen en grote recreatievaartuigen, die gebruik maken van de havens in het beheersgebied van het ZHIS.
2. Het ZHIS bevat de volgende categorieën van gegevens betreffende de vaartuigen, als bedoeld in het eerste lid:
 - a. Referentiegegevens. In deze categorie gegevens wordt tijdens de reis van elk schip opgenomen de naam, het laadvermogen, het officiële scheepsnummer (bij binnenschepen), het IMO-nummer (bij zeeschepen), het scheepstype, de bruto register tonnage, de roepletters, de naam van de eigenaar, de voortstuwingscode, de nationaliteit, de lengte, de breedte en de maximale diepgang;
 - b. Reisgegevens. In deze categorie gegevens wordt tijdens de reis van elk schip opgenomen de actuele diepgang en het aantal opvarenden;

Bijlage II: Reglement houdende beschrijving van de werking van de persoonsregistratie in het Zeeuws Haven Informatie Systeem (ZHIS)

- c. Ladinggegevens. In deze categorie gegevens wordt tijdens de reis van elk schip of elk van een samenstel deel uitmakende 'romp' opgenomen de naam, het scheepstype, het containernummer, het aantal en de afmetingen van de containers, het gewicht van de lading, de soort lading, het met deze soort lading corresponderende VN-nummer, ADNR-classificatie, IMO-classificatie (ingeval van gevaarlijke stoffen), of NSTR-nummer (overige stoffen), eventueel aanwezige ladingvergunningen, de plaats van herkomst en de plaats van bestemming van de lading;
- d. Routegegevens. In deze categorie gegevens wordt tijdens de reis van elk schip opgenomen de route volgens de IVS-coderingen en Schelde Radar Keten;

Artikel 5

De herkomst van de in het ZHIS opgenomen gegevens

De in artikel 4, tweede lid, bedoelde gegevens zijn afkomstig van:

- a. wat betreft de gegevens, als bedoeld in onderdeel a: de geregistreerde, het IVR-Rijnschepenregister en het Lloyd's-zeeschepenregister;
- b. wat betreft de gegevens, als bedoeld in de onderdelen b en c: de geregistreerde, een rederij, een verlader, IVS'90;
- c. wat betreft de gegevens, als bedoeld in onderdeel d: de meldpunten die een schip tijdens zijn reis is gepasseerd.

Artikel 6

Verwijdering van gegevens

1. De in artikel 4, tweede lid, onderdeel a, bedoelde gegevens blijven in het ZHIS bewaard.
2. De in artikel 4, tweede lid, onderdeel b tot en met d, bedoelde gegevens zijn twee jaar na beëindiging van de reis niet meer op de plaats van inwinning aanwezig. Deze gegevens worden maximaal twee jaar na registratie uit het ZHIS verwijderd.

Artikel 7

Verstrekking van gegevens binnen de organisatie

1. Toegang tot de gegevens in het ZHIS hebben binnen de organisatie:
 - a. de beheerder van het ZHIS;
 - b. personen die zijn belast met of leiding geven aan het invoeren, onderhouden, wijzigen en verwijderen van gegevens;
 - c. andere door de beheerder van het ZHIS aangewezen functionarissen binnen de organisatie, voor zover dit voor hun taak-uitoefening noodzakelijk is.
2. De beheerder ziet erop toe dat de personen, als bedoeld in het eerste lid, ten aanzien van de gegevens in het ZHIS strikte geheimhouding in acht zullen nemen.

Artikel 8

Verstrekken van gegevens aan derden ingevolge de artikelen 11 tot en met 14 van de wet

1. Voortvloeiend uit het doel van de registratie worden integrale gegevensbestanden uit het ZHIS structureel verstrekt aan: het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).
2. Voortvloeiend uit het doel van de registratie worden geaggregeerde gegevensbestanden uit het ZHIS structureel verstrekt aan de havenmeester van Zeeland Seaports.
3. Er bestaat een koppeling tussen het ZHIS en de in Bijlage 1 opgenomen gegevensverzameling(en). De in Bijlage 2 opgenomen dienstverleners wordt een beperkte selectie gegevens uit het ZHIS verstrekt.
4.
 - a. Uitgezonderd voor wat betreft de instanties, als bedoeld in het eerste, tweede en derde lid, moet een aanvraag om gegevens schriftelijk worden ingediend bij de beheerder.
 - b. De aanvraag moet de volgende informatie bevatten:
 - naam en adres van de aanvrager;
 - een aanduiding van de gewenste gegevens uit het ZHIS;
 - het doel waartoe de aangevraagde gegevens moeten dienen;
 - de reden waarom de aanvrager de gegevens wil verkrijgen. De aanvraag dient weer te geven dat de verstrekking:
 - voortvloeit uit het doel van de registratie; of
 - mogelijk is omdat de betrokken geregistreerde een schriftelijke toestemming daarvoor als bijlage bij de aanvraag heeft overgelegd; of

Bijlage II: Reglement houdende beschrijving van de werking van de persoonsregistratie in het Zeeuws Haven Informatie Systeem (ZHIS)

- noodzakelijk is voor wetenschappelijk onderzoek of statistiek; of
 - noodzakelijk is omdat er voor de aanvrager een dringende en gewichtige reden voor is.
 - indien de toestemming van geregistreerde wordt overgelegd, moet deze toestemming minimaal inhouden de naam en het adres van degene die toestemming verleent, de naam en het adres van degene aan wie gegevens mogen worden verstrekt, een omschrijving van de te verstrekken gegevens en het doel waartoe de gegevensverstrekking gewenst is. De toestemming moet zijn gedateerd en ondertekend door de toestemmingverlener.
 - indien de aanvrager een natuurlijk persoon is moet een kopie van het identiteitsbewijs worden overlegd;
 - indien de aanvrager een rechtspersoon is moet een uittreksel uit het handelsregister Kamer van Koophandel worden overlegd;
 - hoe lang de aanvrager de gegevens in onbewerkte vorm wil bewaren, en op welke wijze de aanvrager aangeleverde gegevens na verwerking zal vernietigen.
- c. Alvorens de beheerder de aanvraag beoordeelt, kan hij de aanvrager verzoeken in persoon te verschijnen en zich te legitimeren.
 - d. De beheerder beoordeelt de aanvraag en stelt de aanvrager schriftelijk in kennis van zijn besluit.
 - e. De beheerder kan aan het verstrekken van de gewenste gegevens voorschriften verbinden ter bescherming van de persoonlijke levenssfeer van de geregistreerde(n).
 - f. De beheerder verstrekt slechts die gegevens die voortvloeien uit het doel van de registratie, dan wel passen binnen het door de aanvrager gestelde doel voor zover dit de belangen van de geregistreerde niet schaadt.
 - g. Voor belanghebbenden staat tegen het besluit, als bedoeld in dit lid, bezwaar en beroep open volgens de bepalingen van de Algemene wet bestuursrecht.
5. In afwijking van het gestelde in het vierde lid, onderdeel a, is een schriftelijke aanvraag niet vereist indien de reden van aanvraag een wettelijk voorschrift betreft. Personen die zich op deze bevoegdheden beroepen dienen zich voorafgaande aan de verstrekking van gegevens bij de onder artikel 7 bedoelde personen te legitimeren, alsmede de grondslag en inhoud van genoemde bevoegdheid aan deze personen kenbaar te maken. Een verstrekking van gegevens, als bedoeld in dit lid, wordt direct door de behandelend ambtenaar gemeld aan de beheerder, alsmede aan de beheerder ter registratie in het protocol van verstrekkingen. Op deze verstrekkingen zijn de bepalingen van het vierde lid niet van toepassing.
6. Van het verstrekken van gegevens aan derden, als bedoeld in dit artikel, houdt de beheerder een protocol bij waarin staat vermeld welke gegevens aan wie en op welk tijdstip zijn verstrekt.
7. De in het zesde lid neergelegde verplichting geldt niet voor de verstrekking van gegevens, als bedoeld in het eerste, tweede en derde lid.

Artikel 9

Rechten van belanghebbenden op kennisneming en verbetering van gegevens ingevolge de artikelen 28 tot en met 36 van de wet

1.
 - a. Een verzoek ingevolge artikel 29 van de wet omtrent kennisneming van mogelijk de verzoeker betreffende in de registratie aanwezige persoonsgegevens kan worden ingediend bij de beheerder.
 - b. Binnen vier weken na ontvangst van het verzoek stelt de beheerder verzoeker in kennis van de eventueel in de registratie aanwezige gegevens.
 - c. Indien persoonsgegevens aanwezig blijken, geeft de beheerder verzoeker daarvan een volledig overzicht. Tevens wordt de herkomst van de gegevens vermeld.
2.
 - a. Een verzoek van geregistreerde ingevolge artikel 31 van de wet om hem betreffende gegevens te verbeteren, aan te vullen of te verwijderen omdat:
 - hem is gebleken dat deze feitelijk onjuist zijn; of
 - deze voor het doel van de registratie onvolledig, dan wel niet ter zake dienend zijn; of
 - deze in strijd met een wettelijk voorschrift in de registratie voorkomen;
 - moet schriftelijk en gemotiveerd worden ingediend bij de beheerder.
 - b. In het verzoek moet zijn aangegeven welke gegevens voor verbetering, aanvulling of verwijdering in aanmerking komen.
 - c. Binnen acht weken deelt de beheerder verzoeker mee of en op welke wijze hij aan het verzoek voldoet.
 - d. Ten hoogste vier weken na dit bericht stelt de beheerder verzoeker in kennis van de aangebrachte wijzigingen, zo mogelijk door een afschrift daarvan.

Bijlage II: Reglement houdende beschrijving van de werking van de persoonsregistratie in het Zeeuws Haven Informatie Systeem (ZHIS)

3. a. Een verzoek van geregistreerde ingevolge artikel 32 van de wet om informatie betreffende derdenverstrekking van hem betreffende gegevens uit het ZHIS moet schriftelijk worden ingediend bij de beheerder.
- b. De beheerder bericht verzoeker binnen vier weken of dergelijke gegevens aan derden zijn verstrekt.
- c. Indien gegevens aan derden ter beschikking zijn gesteld, meldt de beheerder wie de ontvanger was, om welke gegevens het ging en op welk moment de verstrekking plaatsvond. Desverlangd wordt een afschrift van de volgens artikel 8, zesde lid, geregistreerde verstrekking toegezonden.
4. Voor de afhandeling van de in de vorige leden vermelde verzoeken is het volgende van toepassing:
 - a. Bij het verzoek moet worden overgelegd:
 - indien verzoeker een natuurlijk persoon is: een kopie van een identiteitsbewijs;
 - indien verzoeker een rechtspersoon is: een uittreksel van het handelsregister Kamer van Koophandel;
 - b. Alvorens de beheerder een verzoek in behandeling neemt, kan hij de aanvrager verzoeken in persoon te verschijnen en zich te legitimeren.
 - c. De beheerder beoordeelt of en in hoeverre aan het verzoek kan worden tegemoetgekomen.
 - d. De beheerder informeert verzoeker schriftelijk, tenzij een gewichtig belang van verzoeker een andere vorm van berichtgeving verlangt.
 - e. Op de beschikking, als bedoeld in het eerste, tweede of derde lid, staan verzoeker de rechtsmiddelen, als bedoeld in artikel 34 van de wet, open.

Artikel 10

Beveiliging

Er zijn overeenkomsten met betrekking tot de aanlevering of de uitwisseling van gegevens gesloten met de instanties, als bedoeld in artikel 8, eerste lid, en in Bijlage 1, alsmede met de dienstverleners, als bedoeld in Bijlage 2. In deze overeenkomsten is onder andere beschreven welke gegevens worden aangeleverd of uitgewisseld, de wijze waarop het beheer van deze gegevensaanlevering of -uitwisseling plaatsvindt, alsmede het doel waarvoor de gegevens worden aangeleverd of uitgewisseld.

Artikel 11

Inwerkingtreding

Dit reglement treedt in werking op een door het dagelijks bestuur vast te stellen tijdstip.

Artikel 12

Naam van het reglement

Dit reglement kan worden aangehaald als 'Reglement ZHIS'.

Bijlage 1. Aan het ZHIS gekoppelde informatiesystemen

1. het IVS'90 van Rijkswaterstaat.
2. de Schelde Radar Keten.
3. Nereus van de Nederlandse Kustwacht.
4. Rijkshavenmeester
5. Rijks Verkeers Inspectie

De lijst kan op een later tijdstip worden aangevuld.

Bijlage II: Reglement houdende beschrijving van de werking van de persoonsregistratie in het Zeeuws Haven Informatie Systeem (ZHIS)

Bijlage 2. Op het ZHIS aangesloten dienstverleners en de aard van de door hun aangeboden dienstverlening

1. Naam: Vlissingse Bootlieden Wacht te Vlissingen;
Dienstverlening: het assisteren bij het meren en ontmeren van schepen aan kades en boeien en communicatievaren te Vlissingen.
2. Naam: N.V. Haven van Vlissingen te Vlissingen;
Dienstverlening: het assisteren bij het meren en ontmeren van schepen aan kades in de Binnen- en Buitenhaven te Vlissingen.
3. Naam: Shipping and Signalling Services te Vlissingen;
Dienstverlening: verstrekken van algemene haveninformatie.
4. Naam: Verenigde Bootlieden B.V. te Terneuzen;
Dienstverlening: het assisteren bij het meren en ontmeren van schepen aan kades en communicatievaren te Terneuzen.
5. Naam: Montis Mooring & Boat Service B.V. te Terneuzen;
Dienstverlening: het assisteren bij het meren en ontmeren van schepen aan kades en communicatievaren te Terneuzen.
6. Naam: Van den Akker Sleepdiensten te Vlissingen;
Dienstverlening: het assisteren bij het meren en ontmeren van zeeschepen.
7. Naam: Unie van Redding- en Sleepdienst NV te Terneuzen;
Dienstverlening: het assisteren bij het meren en ontmeren van zeeschepen.
8. Naam: Multtraship te Terneuzen;
Dienstverlening: het assisteren bij het meren en ontmeren van zeeschepen.
9. Naam: Scheepvaart Inspectie te Rotterdam;
Dienstverlening: Port State Control.
10. Naam: Dirkwager BV te Maassluis;
Dienstverlening: Rapportage Lloyd's.
11. Naam: Koninklijke Marechaussee;
Dienstverlening: Grenscontrole.
12. Naam: Douanepost Vlissingen/Terneuzen;
Dienstverlening: Innen VTS-bijdrage.

De lijst kan op een later tijdstip worden aangevuld.

Bijlage III: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-wal)

Aanwijzingen voor het invullen

Om de voorgenomen operaties voldoende veilig te kunnen uitvoeren is het noodzakelijk dat alle vragen bevestigend worden beantwoord en wel als volgt:

Indien een bevestigend antwoord niet mogelijk is, dient de reden daarvoor te worden opgegeven en moet tussen de vertegenwoordigers van het schip en de walinstallatie overeenstemming worden bereikt over geschikte alternatieve maatregelen. Indien een vraag niet van toepassing wordt geacht, dient een aantekening in die zin in de kolom 'Opmerkingen' te worden opgenomen. Voor de toepasbaarheid van de verschillende delen van de lijst wordt verwezen naar de toelichting (blz.1).

het aanwezig zijn van dit symbool in de kolommen 'Schip' of 'Wal' geeft aan dat de betreffende partij de bedoelde controle dient uit te voeren.

De aanwezigheid van de letter 'A' en 'P' in de kolom 'Code' geeft het volgende aan:

- 'A' de aangegeven procedures en overeenkomsten dienen schriftelijk te worden vastgelegd en ondertekend door beide partijen.
- 'P' indien de vraag niet bevestigend beantwoord kan worden mogen de handelingen toch worden uitgevoerd, mits daartoe toestemming is verleend door de bevoegde havenautoriteit.

Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen (schip - wal overslag)

Scheepsnaam Haven

Ligplaats Aankomsttijd

Aankomstdatum

Deel A

Algemeen voor alle tankschepen		Schip	Wal	Code	Opmerkingen
a1	Is het schip goed gemeerd?				.....
a2	Zijn de sleeptrossen voor noodgevallen voor onmiddellijk gebruik gereed?				.....
a3	Is er een veilige toegang tot het schip?				.....
a4	Kan het schip op eigen kracht varen?			P	.....
a5	Is er een doelmatige wacht aan dek en is er voldoende toezicht op de walinstallatie en het schip?				.....
a6	Is het overeengekomen schip/wal communicatiesysteem bedrijfsklaar?			A	.....
a7	Is de laad-, los-, ballast of bunkerprocedure overeengekomen?			A	.....
a8	Is de noodstop procedure overeengekomen?			A	.....
a9	Zijn de brandblusmiddelen aan boord en op de walinstallatie goed opgesteld en gereed voor onmiddellijk gebruik?				.....
a10	Zijn de lading- en bunkerverbindingen in goede staat en zijn deze verbindingen goed bevestigd en doeltreffend ondersteund of opgehangen en waar van toepassing de certificaten gecontroleerd?				.....

Bijlage III: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-wal)

- a11 Zijn de spuigaten doeltreffend afgesloten en zijn zowel aan boord als op de wal geschikte middelen geplaatst om lekvloeistof op te vangen?
- a12 Zijn alle niet in gebruik zijnde lading- en bunkerleidingen met inbegrip van op het achterschip geplaatste leidingen afgeblind?
- a13 Zijn alle niet in gebruik zijnde zee- of overboord afsluiters gesloten en vastgezet?
- a14 Zijn alle tankdeksels gesloten?
- a15 Wordt gebruik gemaakt van de overeengekomen methode van ventileren van tanks? A
- a16 Zijn de handlampen voor gebruik aan dek van een goedgekeurd type?
- a17 Zijn de draagbare VHF/UHF telefoniesets voor gebruik aan dek van een goedgekeurd type?
- a18 Zijn de hoofdzenderantennes geaard en is de radarapparatuur uitgeschakeld?
- a19 Zijn de voedingskabels van draagbare elektrische apparatuur ontkoppeld?
- a20 Zijn buitendeuren, ramen en patrijspoorten in de midscheepsaccommodatie gesloten?
- a21 Zijn buitendeuren, ramen en patrijspoorten in de achteraccommodatie die leiden naar of uitzicht geven over de ladingszone, gesloten?
- a22 Zijn de inlaten van luchtbehandelingsapparatuur, waardoor gassen van de lading kunnen binnentreden, gesloten?
- a23 Is de in ramen of patrijspoorten gemonteerde luchtbehandelingsapparatuur van zijn voeding ontkoppeld?

Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen (schip - wal overslag)

Vervolg Deel A

Algemeen voor alle tankschepen		Schip	Wal	Code	Opmerkingen
a24	Worden de regels met betrekking tot het roken in acht genomen?				.....
a25	Worden de regels met betrekking tot het gebruik van kombuizen en kooktoestellen in acht genomen?				.....
a26	Worden de regels met betrekking tot het gebruik van open vuur in acht genomen?				.....
a27	Is er voorzien in een ontsnappingsmogelijkheid in noodgevallen?				.....
a28	Is er aan boord en op de walinstallatie een voldoende aantal personen beschikbaar om te kunnen optreden in noodgevallen?				.....

Bijlage III: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-wal)

- a29 Zijn doeltreffende isolerende middelen aangebracht in de wal-schip verbinding?
- a30 Is een goede ventilatie van de pompkamers gewaarborgd?

Deel B

Aanvullend voor chemicaliën		Schip	Wal	Code	Opmerkingen
b1	Is informatie beschikbaar met de noodzakelijke gegevens voor het veilig behandelen van de lading, waar van toepassing met inbegrip van een door de fabrikant verstrekt certificaat van stabilisatie (inhibition certificate)?				.....
b2	Zijn er voldoende en geschikte persoonlijke beschermingsmiddelen aanwezig en gereed voor onmiddellijk gebruik?				.....
b3	Zijn maatregelen overeengekomen voor het geval dat personen onvoorzien blootgesteld worden aan de lading?				.....
b4	Is de pompsnelheid in overeenstemming met de vereisten van het automatische afsluitersysteem indien dit in gebruik is?			A	.....
b5	Zijn de ladingmeetsystemen en alarmeringen juist afgesteld en bedrijfsklaar?				.....
b6	Is draagbare gasdetectie-apparatuur geschikt voor de te behandelen producten aanwezig en voor gebruik beschikbaar?				.....
b7	Is informatie uitgewisseld over brandblusmiddelen en -procedures?				.....
b8	Zijn de ladingslangen van materiaal bestand tegen de inwerking van de producten?				.....
b9	Wordt uitsluitend gebruik gemaakt van het permanent aangebrachte leidingsysteem?			P	.....

Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen (schip - wal overslag)

Deel C

Aanvullend voor vloeibaar gemaakte gassen		Schip	Wal	Code	Opmerkingen
c1	Is informatie beschikbaar met de noodzakelijke gegevens voor het veilig behandelen van de lading, waar van toepassing met inbegrip van een door de fabrikant verstrekt certificaat van stabilisatie (inhibition certificate)?				.....
c2	Is het watersproeisysteem voor gebruik gereed?				.....
c3	Zijn er voldoende en geschikte persoonlijke beschermingsmiddelen aanwezig en gereed voor onmiddellijk gebruik?				.....
c4	Zijn, waar vereist, loze ruimten gevuld met een inert gas?				.....
c5	Zijn alle op afstand bedienbare afsluiters bedrijfsklaar?				.....

Bijlage III: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-wal)

- c6 Zijn de drukbeveiligingskleppen van de ladingtanks aangesloten op het vaste ventilatiesysteem en zijn de omloopleidingen (by-passes) gesloten?
- c7 Zijn de benodigde ladingpompen en compressoren bedrijfsklaar en is overeenstemming tussen schip en walinstallatie bereikt over de maximale werkdrukken? A
- c8 Is de terugkoelinstallatie of de boil-off regelapparatuur bedrijfsklaar?
- c9 Is de gasdetectieapparatuur ingesteld en gecalibreerd voor de betreffende lading en bedrijfsklaar?
- c10 Zijn de ladingmeetsystemen en alarmeringen goed afgesteld en bedrijfsklaar?
- c11 Zijn de noodstopsystemen bedrijfsklaar?
- c12 Is men op de walinstallatie op de hoogte van de sluitsnelheid van het automatisch werkende afsluitersysteem op het schip; is men op het schip op de hoogte van soortgelijke gegevens van het walsysteem? A
- c13 Is informatie uitgewisseld tussen schip en walinstallatie over de minimum werktemperatuur van de lading-leidingsystemen? A

Schoonmaakactiviteiten met inbegrip van crude-oil washing _____ Schip _____ Wal _____

Zullen tijdens het verblijf van het schip langs de walinstallatie schoonmaakhandelingen worden verricht? ja nee Zo ja, zijn de bevoegde havenautoriteit en de terreinbeheerder van dit voornemen op de hoogte gesteld? ja nee ja nee

Verklaring

Wij hebben, waar toepasselijk gezamenlijk de onderwerpen en omstandigheden waarop de vragen van deze lijst betrekking hebben, gecontroleerd. Wij zijn van mening dat wij daaropvolgend naar beste weten deze lijst hebben ingevuld.

Wij hebben zodanige maatregelen genomen dat zo vaak als noodzakelijk, herhalingscontroles worden uitgevoerd.

Voor het schip

Naam Rang Handtekening Tijd

Voor de wal

Naam Positie Handtekening Datum

Geregelde controles (door elk van de partijen op eigen formulier aan te tekenen)

Tijd:

Paraaf:

Bijlage III: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-wal)

Toelichting bij de veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen (schip - wal)

Inleiding

De aanbevelingen van het IMO met betrekking tot het veilige vervoer, behandeling en opslag van gevaarlijke stoffen in havengebieden vermelden o.a. dat:

De gezagvoerder van het schip en de beheerder van de walinstallatie naar het schip of omgekeerd dienen alvorens over te gaan tot het verpompen van de walinstallatie naar het schip of omgekeerd van vloeibare gevaarlijke stoffen in niet verpakte vorm:

1. overeenstemming te bereiken over de te volgen procedures voor de overslag met inbegrip van de maximale laad- of lossnelheden en dit schriftelijk vast te leggen.
2. de van toepassing zijnde veiligheidscontrolelijst, waarop de voornaamste voorzorgen zijn vermeld met betrekking tot de veiligheid voor en tijdens deze overslag, in te vullen en te ondertekenen.
3. overeenstemming te bereiken over de maatregelen die in noodgevallen tijdens de overslag moeten worden genomen en dienen dit schriftelijk vast te leggen.

Om de overslaghandelingen en de tijdens deze overslag plaats hebbende andere activiteiten zoals bunkeren, ballasten en het schoonmaken van tanks veilig te kunnen laten verlopen moet aan een aantal voorwaarden worden voldaan en een aantal omstandigheden gehandhaafd blijven. Deze voorwaarden en omstandigheden zijn vermeld op een veiligheidscontrolelijst die als bijlage bij de genoemde aanbevelingen is gevoegd.

Toepassingsgebied

De veiligheidscontrolelijst moet gebruikt worden voorafgaande aan het verrichten van de volgende handelingen:

1. het laden en lossen van stoffen van de klassen 2, 4, 6.1, 8 en 9* van het Handboek Gevaarlijke Stoffen en de brandbare vloeistoffen van de wet Gevaarlijke Stoffen in niet verpakte vloeibare of gasvormige toestand;
2. het ballasten en ontballasten van tanks die de in 1 bedoelde stoffen hebben bevat en niet zijn schoongemaakt;
3. het laden vanaf de walinstallatie van brandstoffen voor de voortbeweging of het overslaan van scheepsvoorraden aan boord van schepen die de in 1 bedoelde stoffen bevatten of aan boord van schepen die betrokken zijn bij de in 1 en 2 bedoelde handelingen;
4. het laden en lossen van andere dan de in 1 en 3 bedoelde stoffen aan boord van schepen die de in 1 bedoelde stoffen bevatten.

Indien de in 4 bedoelde handelingen worden verricht is een aantal van de in de lijst voorkomende vragen niet van toepassing; in de kolom "Opmerkingen" moet bij de betreffende vragen een aantekening worden gemaakt.

* Zie bijlage 1 bij de toelichting voor een omschrijving van de genoemde klassen en een nadere omschrijving van chemicaliëntankers en gastankers.

De lijst bestaat uit drie delen die als volgt dienen te worden gebruikt:

Deel A - Algemeen voor alle tankschepen

Deel B - Aanvullend voor chemicaliëntankers

Deel C - Aanvullend voor gastankers

Overleg

De in 1, 2, 3 en 4 van het toepassingsgebied bedoelde handelingen mogen slechts aanvangen indien door beide, in de veiligheidscontrolelijst als 'Schip' en 'Wal' aan te duiden partijen gezamenlijk is vastgesteld dat zij, voor zover het de eigen invloedssfeer betreft, in staat zijn om de bedoelde handelingen veilig te laten verlopen.

Bijlage III: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-wal)

Dit zal slechts mogelijk zijn indien alle op de lijst voorkomende vragen bevestigend beantwoord zijn of indien gezamenlijk is overeengekomen dat een vraag niet van toepassing is, een aantekening in die zin in de kolom 'Opmerkingen' is opgenomen. Een uitzondering geldt voor de met 'P' gecodeerde vragen van de veiligheidscontrolelijst; de bedoelde handelingen kunnen ook bij een niet bevestigende beantwoording van de betreffende vragen plaatsvinden, mits in overleg is getreden met de bevoegde havenautoriteit en de uit dit overleg gevolgde voorwaarden worden nageleefd.

Het is mogelijk dat, alhoewel één van de partijen meent dat zijnerzijds voldoende zeker is gesteld dat de in 1, 2, 3 en 4 van het toepassings-gebied bedoelde handelingen veilig kunnen verlopen, deze opvatting door de andere partij niet gedeeld wordt. In dat geval zal bij het gezamenlijk invullen van de veiligheidscontrolelijst geen overeenstemming worden bereikt en kunnen de bedoelde handelingen geen aanvang nemen dan nadat beide partijen overeenstemming bereiken over de maatregelen die alsnog genomen moeten worden om voldoende zeker te stellen dat de bedoelde handelingen veilig kunnen verlopen.

Afwijkingen

Alhoewel bij het begin van de in 1, 2, 3 en 4 van het toepassingsgebied bedoelde handelingen voldoende zeker is gesteld dat deze handelingen veilig kunnen verlopen, kunnen zich wijzigingen in de omstandigheden voordoen waardoor dit niet meer het geval is. In dat geval rust op de partij die meent of waarneemt dat onvoldoende zekerheid aanwezig is, de verplichting om, eventueel in samenwerking met de andere partij, zodanige maatregelen te nemen die een verder, veilig verloop van de bedoelde handelingen opnieuw te verzekeren. Indien het nemen van zulke maatregelen niet mogelijk is, moeten de bedoelde handelingen onmiddellijk worden stopgezet.

Bewaren

De veiligheidscontrolelijst en de in bepaalde alinea's van deze toelichting bedoelde formulieren dienen door de beheerder van de walinstallatie gedurende een periode van tenminste een maand na afgifte te worden bewaard. Aan boord van het schip dienen de veiligheidscontrolelijst en de bedoelde formulieren tot tenminste 12 uur na vertrek van het schip uit Nederland te worden bewaard. De genoemde formulieren dienen desgevraagd aan de bevoegde havenautoriteit te worden overhandigd.

Puntsgewijze behandeling

Het vervolg van de toelichting geeft in een puntsgewijze opsomming aan onder welke omstandigheden, naar de huidige inzichten beoordeeld, voldoende zeker is gesteld dat de in 1, 2, 3 en 4 van het toepassingsgebied bedoelde handelingen veilig kunnen verlopen.

Deel A

Algemeen voor alle tankschepen

a1 Is het schip goed gemeerd?

Het op de steiger aangebrachte remming- en beschoeiingswerk dient voldoende sterk en aan het doel van de steiger aangepast te zijn. Schepen moeten gedurende hun verblijf aan steigers of kaden goed gemeerd liggen. Hieronder wordt verstaan dat het schip te allen tijde stevig tegen de steiger aan moet liggen waarbij langsscheepse en dwarsscheepse beweging van het schip zoveel mogelijk wordt voorkomen door de meertrossen strak te houden. Met de beweging van het schip tengevolge van de getijden, stroming en de lading- of ballasthandeling aan boord dient rekening te worden gehouden. Stalen trossen en kunstvezel trossen mogen niet tezamen in dezelfde richting gebruikt worden. Indien het schip is uitgerust met automatisch werkende meertrossen mogen deze lieren tijdens het gemeerd liggen niet in automatisch bedrijf zijn. Middelen dienen aanwezig te zijn om het schip in geval van nood snel te kunnen ontmeren. De wijze waarop de nood-ontmeer-operatie wordt uitgevoerd moet worden overeengekomen. Bij het vaststellen moet rekening worden gehouden met de mogelijke introductie van gevaren. Niet in gebruik zijnde ankers moeten doelmatig zijn geborgd.

a2 Zijn de sleeptrossen voor noodgevallen voor onmiddellijk gebruik gereed?

Vanaf het schip moet op het voorschip en het achterschip zoveel mogelijk naar voren resp. naar achteren een staalkabel waarmee een voldoende sterke sleepverbinding kan worden gemaakt, buiten boord hangen. Deze staalkabels dienen, aan de van de land-

Bijlage III: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-wal)

installatie afgekeerde zijde van het schip te worden afgevierd tot even boven het wateroppervlak en moeten aan boord stevig zijn belegd. Voldoende sleeplengte dient aanwezig te zijn. Hierbij dient ervoor gezorgd te zijn dat het daartoe benodigde aan dek aanwezige gedeelte van de staalkabel niet onopzettelijk in het water kan glijden. De daarvoor aan te brengen borging mag slechts door middel van een stevige ruk verbroken kunnen worden. Gedurende handelingen als bedoeld in 1, 2, 3 en 4 van het toepassingsgebied moet de hoogte boven het water van deze staalkabels regelmatig worden gecontroleerd en zondig worden aangepast tot de juiste hoogte.

a3 Is er een veilige toegang tot het schip?

De toegang tot het schip moet op zo groot mogelijke afstand van de aankoppelplaats van de ladingleidingen zijn geplaatst. De toegangsmiddelen moeten van een veilige constructie zijn en op veilige wijze geplaatst worden. Indien de toegang tot het schip gevormd wordt door een loopplank moet met het uitsluitend statietrappen en loopplanken mogen dienen als toegangsmiddel. Het verdient aanbeveling onder de toegang een veiligheidsnet stevig te bevestigen oog op het veilig gebruik daarvan, op het steigerdek voldoende ruimte aanwezig zijn om de bewegingen tengevolge van getij- en vrijboordveranderingen te kunnen volgen. Op de walinstallatie dienen nabij de toegang tot het schip doeltreffende middelen voor het redden van drenkelingen aanwezig te zijn. Aan boord van het schip dient nabij de toegang een reddingsboei aanwezig te zijn. Gedurende duisternis moet de toegang op doeltreffende en veilige wijze verlicht zijn. Slechts daartoe bevoegde personen die vanwege hun wettige of operationele taak het schip dienen te betreden en personen die toestemming van de gezagvoerder hebben, mogen zich aan boord van het schip begeven. In overleg met de gezagvoerder van het schip moet door de beheerder van de walinstallatie de toegang van personen tot de steiger of de kade worden geregeld.

a4 Kan het schip op eigen kracht varen?

Het schip moet te allen tijde in staat zijn om binnen korte tijd op eigen kracht te kunnen varen behalve in die gevallen waar, voor het verrichten van werkzaamheden die de vaarmogelijkheid van het schip beïnvloeden, toestemming is gegeven door de bevoegde havenautoriteit en de beheerder van de walinstallatie. Aan een zodanige toestemming kunnen voorwaarden worden verbonden.

a5 Is er een doelmatige wacht aan dek en is er voldoende toezicht op de walinstallatie en het schip?

De handelingen als bedoeld in 1, 2, 3 en 4 van het toepassingsgebied moeten zowel aan boord als aan de wal onder toezicht staan. De wijze van toezicht dient zodanig te zijn dat het optreden van een gevaarlijke situatie tijdens de bovengenoemde handelingen kan worden voorkomen. In het geval dat een gevaarlijke situatie ondanks het toezicht toch optreedt moeten het betrokken personeel middelen ter beschikking staan en moeten zij maatregelen kunnen nemen om deze situatie onmiddellijk op te heffen of de gevolgen ervan zoveel mogelijk te beperken. Het personeel moet goede communicatie onderhouden met hun respectievelijke hoofden van dienst. Alle rechtstreeks bij de handelingen als bedoeld in 1, 2, 3 en 4 van het toepassingsgebied betrokken personeel dient bekend te zijn met de gevaren van de betrokken stoffen.

a6 Is het overeengekomen schip/wal communicatiesysteem bedrijfsklaar?

De dienstdoende officier van de wacht aan boord van het schip en de verantwoordelijke persoon van de walinstallatie moeten op de meest doeltreffende wijze met elkaar in verbinding staan. Waar voor dit doel telefoons worden gebruikt, moet, zowel aan boord als op de walinstallatie, de telefoon bij voortduring bemand zijn door een persoon die in onmiddellijk contact kan treden met de dienstdoende officier van de wacht, resp. de verantwoordelijke persoon van de walinstallatie. De laatstgenoemden moeten de technische middelen ter beschikking hebben om elk tussen schip en walinstallatie plaatsvindend telefoon gesprek te kunnen onderbreken. Waar voor het in aanhef genoemde doel VHF-radiotelefoons worden gebruikt, dienen deze bij voorkeur draagbaar te zijn. De apparatuur dient gedragen en bediend te worden door de verantwoordelijke persoon van de walinstallatie en de dienstdoende officier op het schip of door personen die in onmiddellijk contact kunnen treden met deze personen. Indien vast gemonteerde VHF-radiotelefoons worden gebruikt, worden deze beschouwd als telefoons bedoeld in de tweede alinea en gelden dienovereenkomstig de betreffende voorschriften. De wijze waarop de in aanhef bedoelde communicatie zal worden onderhouden moet, tezamen met de nodige gegevens over de te gebruiken telefoonnummers en/of kanalen worden vastgelegd op een daartoe geschikt formulier. Dit formulier dient door beide in de voorgaande alinea's bedoelde personen te worden ondertekend. De constructie van de te gebruiken telefoons en/of draagbare VHF-radiotelefoonsystemen moet voldoen aan de toepasselijke veiligheidsvoorschriften.

Bijlage III: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-wal)

a7 Is de laad-, los-, ballast- of bunkerprocedure overeengekomen?

Alvorens begonnen wordt met de handelingen als bedoeld in 1, 2, 3 en 4 van het toepassingsgebied moeten de daarvoor te volgen procedures zijn vastgelegd. Bij het opstellen van de losprocedure voor ruwe olietankers moet rekening worden gehouden met het zogenaamde 'crude oil washing', zoals omschreven in de voor het schip geldende handleiding. Over deze procedures dient tussen de verantwoordelijke officier van het schip en de verantwoordelijke persoon voor de walinstallatie voor de aanvang overeenstemming worden bereikt. Gemaakte afspraken dienaangaande moeten schriftelijk worden vastgelegd op een daartoe bestemd formulier. Bij het opstellen van de procedures m.b.t. laden, lossen, bunkeren en ballasten moet door de kapitein of diens vertegenwoordiger rekening worden gehouden met de belastingen en krachten waaraan het schip kan en mag worden blootgesteld. De gegevens die vermeld dienen te worden op het formulier, bedoeld in de derde alinea moeten tenminste overeenstemmen met de gegevens die voorkomen op bijlage 2 van deze toelichting. In voorkomende gevallen kan op dit formulier tevens informatie worden aangetekend betrekking hebbend op de wijze waarop de kapitein aan het in bovenstaande alinea vermelde vervolg heeft gegeven (zie bijlage 3). Het betreffende formulier moet worden ondertekend door de personen bedoeld in de derde alinea. Over wijzigingen in de overeengekomen procedure die van invloed daarop kunnen zijn moet tussen beide partijen overeenstemming worden bereikt. Na deze overeenstemming moeten wezenlijke wijzigingen in de procedure zo spoedig mogelijk en tijdig voor het plaatsvinden daarvan, schriftelijk worden vastgelegd. In ieder geval moet het vastleggen geschieden binnen de werktijd van de verantwoordelijke personen aan boord of op de walinstallatie in wier werktijd overeenstemming werd bereikt over de wijziging. De eigenschappen van de in 1 van het toepassingsgebied bedoelde stoffen, de uitrusting van het schip en de walinstallatie, de mogelijkheid van de bemanning van het schip en het personeel van de walinstallatie om de benodigde handelingen te verrichten en voldoende toezicht uit te oefenen zijn de factoren die in overweging genomen dienen te worden om na te gaan of een aantal van de bedoelde stoffen gelijktijdig kunnen worden behandeld. De aansluitplaatsen van de leidingen aan boord van het schip en op de walinstallatie moeten gedurende de duisternis met veilige armaturen doeltreffend worden verlicht. De verlichtingssterkte moet tenminste 20 lux bedragen. Overeenstemming moet worden bereikt over de begin- maximum- en eindsnelheden van de voorgenomen operaties met inbegrip van de tijdsduur van overgang van de ene naar de andere fase. Daarbij moet rekening worden gehouden met tenminste de volgende factoren:

- de aard van de in 1 van het toepassingsgebied bedoelde stoffen;
- de inrichting en capaciteit van de ladingleidingen en ventilatiesystemen;
- de maximaal toelaatbare druk en snelheid in de lading/ bunker leidingen tussen schip en walinstallatie;
- maatregelen ter voorkoming van de ophoping van statische elektriciteit;
- enige andere beperking met betrekking tot de laad/ los snelheid.

Zodanige factoren moeten in de vorm van een noot op het formulier bedoeld in de derde alinea worden vermeld. Indien de eigenschappen van het te behandelen product met betrekking tot statische elektriciteit en de toestand in de te beladen tank dit noodzakelijk maken mag in de betreffende tank gedurende de belading en tot 30 minuten na het einde van de belading geen elektrisch geleidend voorwerp worden ingebracht. Bij de nadering van een onweer op korte afstand van de plaats, waar handelingen als bedoeld in 1 en 2 van het toepassingsgebied worden verricht, moeten deze handelingen worden gestaakt, met uitzondering van handelingen waarbij producten zijn betrokken met een vlamptpunt hoger dan 55°C. Alle openingen in dek en gasleidingen moeten gesloten worden en tijdens de duur van het onweer gesloten blijven.

a8 Is de noodstopprocedure overeengekomen?

De verantwoordelijke persoon van de walinstallatie en de verantwoordelijke officier van het schip moeten een noodstopprocedure overeenkomen. Deze procedure moet worden vastgelegd op een daartoe geschikt formulier. In deze procedure moet zijn opgenomen in welke gevallen de handelingen als bedoeld in 1, 2, 3 en 4 van het toepassingsgebied onmiddellijk moeten worden onderbroken. Bij het vaststellen van de procedure moet rekening worden gehouden met de mogelijkheid van het optreden van gevaarlijke situaties als gevolg van de noodstopprocedure.

a9 Zijn de brandblusmiddelen aan boord en op de walinstallatie goed opgesteld en gereed voor onmiddellijk gebruik?

De brandblusmiddelen aan boord van het schip en op de walinstallatie moeten juist zijn opgesteld en voor onmiddellijk gebruik gereed zijn. Geschikte draagbare of vast opgestelde apparatuur moet zo zijn opgesteld dat het hoofddek van het schip daarmee kan worden bestreken. Op de steiger moeten overeenkomstige maatregelen worden genomen. Brandblusleidingen aan boord en op de walinstallatie moeten onder voldoende druk staan of binnen korte tijd op voldoende druk gebracht kunnen worden. Op het schip en de walinstallatie dient er voor te worden gezorgd, dat de brandblusleidingssystemen op eenvoudige en snelle wijze onderling gekoppeld kunnen worden waar noodzakelijk onder gebruikmaking van de 'internationale schip/wal koppeling'.

Bijlage III: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-wal)

a10 Zijn de lading- en bunkerverbindingen in goede staat en zijn deze verbindingen goed bevestigd en doeltreffend ondersteund of opgehangen en waar van toepassing de certificaten gecontroleerd?

Ladingslangen, bunkerslangen en ladingarmen moeten in goede staat verkeren. Ze moeten zodanig worden bevestigd en/of opgehangen dat ze niet worden blootgesteld aan krachten die groter zijn dan die waarvoor ze ontworpen zijn. In het geval van flensverbindingen moeten alle boutgaten bezet zijn met goed aangehaalde bouten. Andere soorten van verbindingen moeten voldoende veilig en zeker zijn. De slangen en ladingarmen moeten geconstrueerd zijn van materiaal dat geschikt is voor de te behandelen stof waarbij rekening dient te worden gehouden met de temperatuur van de stof en de maximaal te verwachten druk. Slangen moeten zijn voorzien van een merkteken met behulp waarvan hun geschiktheid voor het overslaan van de betrokken lading op eenvoudige wijze kan worden vastgesteld.

a11 Zijn de spuigaten doeltreffend afgesloten en zijn zowel aan boord als op de walinstallatie geschikte middelen geplaatst om lekvloeistof op te vangen?

Alle spuigaten aan boord en waar noodzakelijk op de steiger moeten gedurende de handelingen als bedoeld in 1, 2 en 3 goed zijn afgesloten. Verzameld water moet op gezette tijden worden verwijderd. Op het schip en de steiger moeten bij voorkeur vaste inrichtingen zijn aangebracht om eventueel gelekte vloeistof op te vangen. Indien het aanbrengen daarvan niet mogelijk is moeten draagbare middelen worden gebruikt. Wanneer noodzakelijk moeten deze inrichtingen en middelen op geschikte wijze worden geleidigd maar in elk geval na het beëindigen van de werkzaamheden.

a12 Zijn alle niet in gebruik zijnde lading- en bunkerleidingen met inbegrip van op het achterschip geplaatste leidingen afgeblind?

Lading- en bunkerleidingen die niet in gebruik zijn moeten zijn afgesloten en afgeblind. Indien daarvoor blindflenzen worden gebruikt moeten alle boutgaten zijn bezet met goed aangehaalde bouten. Bij gebruik van andere middelen moet vastgesteld worden dat deze voldoende veilig en zeker zijn.

a13 Zijn alle niet in gebruik zijnde zee- of overboordafsluiters gesloten en vastgezet?

In gevallen waar het ladingsysteem kan worden aangesloten op het ballastleidingsysteem of als zodanig kan worden gebruikt moeten de afsluiters van in- en uitlaatopeningen van dat systeem zijn gesloten en vastgezet. Het gesloten zijn van de afsluiter moet ter plekke worden vastgesteld.

a14 Zijn alle tankdeksels gesloten?

Alle openingen op ladingtanks moeten gasdicht zijn gesloten met uitzondering van de openingen die gebruikt mogen worden voor het verplaatsen van gassen en/of lucht. (zie a15). Openingen in de ladingtanks die bedoeld zijn voor het bepalen van het vloeistofniveau of het nemen van monsters mogen slechts geopend zijn gedurende de korte periode die nodig is voor het uitvoeren van die handelingen. In het geval, dat voor het ventileren van tanks gebruik wordt gemaakt van de methode als bedoeld in 3 van a15 mag voor deze handelingen slechts gebruik gemaakt worden van vast aangebrachte gesloten inrichtingen.

a15 Wordt gebruik gemaakt van de overeengekomen methode van ventileren van tanks?

De verantwoordelijke officier van het schip en de verantwoordelijke persoon van de walinstallatie moeten met inachtnaam van de voor het schip en de walinstallatie geldende voorschriften, gezamenlijk vaststellen welke van de drie onderstaande methoden van het ventileren van tanks tijdens de handelingen als bedoeld in 1, 2 en 3 van het toepassingsgebied, wordt gebruikt.

De drie methoden, die afhankelijk zijn van de behandelde stof, zijn als volgt:

1. In directe beschermende verbinding met de buitenlucht, waarbij de openingen beschermd zijn met geschikte vlamkerende inrichtingen.
2. Via het vaste ontluhtingspijpleidingsysteem in beschermde verbinding met de buitenlucht via vlamkerende roosters. Hieronder is medebegrepen een inert gassysteem.
3. Met behulp van een geschikt en veilig dampretour- of dampverwerkingsysteem.

Bijlage III: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-wal)

a16 Zijn de handlampen voor gebruik aan dek van een goedgekeurd type?

a17 Zijn de draagbare VHF/UHF telefoniesets voor gebruik aan dek van een goedgekeurd type?

Draagbare handlampen en VHF-radiotelefonie-apparatuur die op batterijen werken moeten van een veilig en goedgekeurd* type zijn. Telefoons in gebruik in het communicatiesysteem tussen het schip en de walinstallatie moeten voldoen aan de eisen* voor explosie veilige constructie, tenzij deze telefoons zijn opgesteld in een veilige plaats in de accommodatie van het schip. VHF-radiotelefoons mogen uitsluitend gebruik maken van frequenties die voor het beoogde doel internationaal zijn overeengekomen. De hiervoor genoemde apparatuur moet goed worden onderhouden en beschadigde exemplaren, ofschoon geschikt voor gebruik, mogen niet worden ingezet.

* Goedkeuring verleend of eisen gesteld door een bevoegde autoriteit bijv. Arbeidsinspectie, PTB, US-Bureau of Mines, BA-SEEFA, UL, etc.

a18 Zijn de hoofdzendantennes geaard en is de radioapparatuur uitgeschakeld?

De hoofdradioapparatuur van de scheepsradiostations mag tijdens het verblijf in de haven niet gebruikt worden, behalve voor ontvangstdoeleinden. De hoofdantennes moeten ontkoppeld en geaard zijn. De radarinstallatie van het schip mag niet gebruikt worden tenzij de kapitein, in overleg met de beheerder van de walinstallatie, heeft vastgesteld onder welke omstandigheden de installatie veilig kan worden gebruikt.

a19 Zijn de voedingskabels van draagbare elektrische apparatuur ontkoppeld?

Het gebruik van verplaatsbare elektrische apparatuur die door kabels wordt gevoed is verboden in gebieden waar gasontploffingsgevaar kan optreden. De kabels moeten worden ontkoppeld van hun voeding en dienen bij voorkeur uit deze gebieden te worden verwijderd. Telefoonkabels in gebruik in het communicatiesysteem tussen het schip en de walinstallatie dienen bij voorkeur aangebracht te worden buiten de bedoelde gebieden. Indien dit niet op redelijke wijze uitvoerbaar is moet de kabel zodanig worden aangebracht en beschermd dat het gebruik daarvan geen gevaar oplevert.

a20 Zijn buitendeuren, ramen en patrijspoorten in de midscheepsaccommodatie gesloten?

a21 Zijn buitendeuren, ramen en patrijspoorten in de achteraccommodatie die leiden naar of uitzicht geven over de ladingzone, gesloten?

Buitendeuren, ramen en patrijspoorten in de midscheepsaccommodatie moeten tijdens de handelingen als bedoeld in 1 en 2 van het toepassingsgebied gesloten zijn. In de achteraccommodaties moeten buitendeuren, ramen en patrijspoorten die uitzicht geven op de ladingzone of nabij de ladingzone zijn gelegen, tijdens de bedoelde handelingen gesloten zijn. De betrokken deuren moeten duidelijk overeenkomstig zijn gemerkt; zij mogen nooit op slot worden gedaan.

a22 Zijn de inlaten van luchtbehandelingsapparatuur, waardoor gassen van de lading kunnen binnentreden, gesloten?

a23 Is de in ramen of patrijspoorten gemonteerde luchtbehandelingsapparatuur van zijn voeding ontkoppeld?

Inlaten van luchtbehandelingsapparatuur en ventilatoren waardoor mogelijkerwijs ladinggassen vanaf de ladingzone kunnen worden aangezogen moeten zijn gesloten. Luchtbehandelingsapparatuur die in zijn geheel binnen de accommodatie is opgesteld en geen lucht van buiten aanzuigt mag in werking blijven. Luchtbehandelingsapparatuur die in ramen of patrijspoorten is gemonteerd moet van zijn voeding ontkoppeld worden.

a24 Worden de regels met betrekking tot het roken in acht genomen?

Aan boord van het schip mag slechts gerookt worden in ruimten die door de gezagvoerder in overleg met de beheerder van de walinstallatie of diens vertegenwoordiger, daartoe zijn aangewezen. Op de steiger en het aangrenzende gebied van de walinstallatie is roken verboden, behalve in gebouwen en plaatsen die door de beheerder van de walinstallatie in overleg met de gezagvoerder zijn aangewezen. Ruimten die rechtstreeks van buiten toegankelijk zijn mogen niet worden aangewezen als plaatsen waar roken is toegestaan. Gebouwen, ruimten en plaatsen waar roken is toegestaan dienen duidelijk als zodanig gekenmerkt te zijn.

Bijlage III: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-wal)

a25 Worden de regels met betrekking tot het gebruik van kombuizen en kooktoestellen in acht genomen?

In kombuizen waarvan de constructie, plaats in het schip en ventilatiesysteem bescherming geeft tegen het binnendringen van brandbare gassen, mag open vuur worden gebruikt. In die gevallen waar de kombuis niet aan het bovenstaande voldoet, mag open vuur slechts worden gebruikt indien de gezagvoerder, in overleg met de beheerder van de walinstallatie, zodanige maatregelen heeft genomen dat binnendringen of opeenhoping van brandbare gassen niet mogelijk is. Op schepen die zijn uitgerust met een laad/los aansluiting op het achterschip, is het gebruik van open vuur in kombuisfornuizen en ander kookgerei niet toegestaan als de betreffende aansluiting in gebruik is, tenzij de accommodatie van het schip zodanig is geconstrueerd dat open vuur veilig kan worden gebruikt.

a26 Worden de regels met betrekking tot het gebruik van open vuur in acht genomen?

Onder open vuur wordt verstaan: vuur, vonkvorming, open licht of elk oppervlak met een temperatuur welke gelijk is aan of hoger dan de minimum ontstekings temperatuur van de stoffen betrokken bij de in 1, 2 en 3 van het toepassingsgebied bedoelde handelingen. Aan boord van het tankschip en binnen een afstand van 25 meter daarvan is het gebruik van open vuur, anders dan zoals bedoeld in a24 en a25 verboden. Dit verbod geldt niet indien aan alle van toepassing zijnde voorschriften is voldaan en toestemming is verkregen van de bevoegde havenautoriteit, de beheerder van de walinstallatie en de gezagvoerder.

a27 Is er voorzien in een ontsnappingsmogelijkheid in noodgevallen?

Een snelle en veilige ontsnappingsmogelijkheid vanaf het schip en vanaf de steiger van de walinstallatie voor gebruik in noodgevallen moet aanwezig zijn naast de in a3 bedoelde toegangsmogelijkheid. Voor het schip kan deze mogelijkheid gevormd worden door een voor onmiddellijk gebruik zijnde reddingboot.

a28 Is er aan boord en op de walinstallatie een voldoende aantal personen beschikbaar om te kunnen optreden in noodgevallen?

Aan boord van het schip en op de walinstallatie dient gedurende de gehele duur van het verblijf van het schip langs de walinstallatie een voldoende aantal personen aanwezig te zijn om in geval van nood de noodzakelijke maatregelen uit te voeren.

a29 Zijn doeltreffende isolerende middelen aangebracht in de wal-schip verbinding?

In de laad/los verbindingen moeten middelen zijn aangebracht die in elektrisch opzicht isolerend werken. De middelen die hiertoe kunnen dienen zijn een isolerende flens in elke koppeling of laadarm waarmee een verbinding met het schip kan worden gemaakt of één lengte niet-geleidende slang in de verbinding met het schip. Indien gebruik wordt gemaakt van isolerende flenzen mag in elke leiding of laadarm slechts één isolerende flens aanwezig zijn. Het aan de landzijde van de isolerende inrichting gelegen gedeelte van de laadleidingen moet elektrisch geleidend verbonden zijn met de landinstallatie, terwijl de leidingen aan scheepzijde elektrisch geleidend met het schip moeten zijn. Er moet op worden toegezien dat deze middelen zijn aangebracht, in goede conditie zijn en dat zij niet worden kortgesloten.

a30 Is een goede ventilatie van de pompkamers gewaarborgd?

Pompkamers aan boord van tankschepen moeten mechanisch worden geventileerd. Het ventilatiesysteem moet gedurende de handeling als bedoeld in 1 en 2 van het toepassingsgebied voortdurend in bedrijf zijn. De ventilatie dient gericht te zijn op het handhaven van een veilige atmosfeer in de gehele pompkamer.

Bijlage III: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-wal)

Deel B

Aanvullend voor chemicaliën

b1 Is informatie beschikbaar met de noodzakelijke gegevens voor het veilig behandelen van de lading, waar van toepassing met inbegrip van een door de fabrikant verstrekt certificaat van stabilisatie (inhibition certificate)?

Aan boord van het schip en op de walinstallatie moeten voor en gedurende de handelingen als bedoeld in 1 en 2 van het toepassingsgebied gegevens beschikbaar zijn met betrekking tot de te behandelen producten. Deze gegevens dienen tenminste het volgende te omvatten:

- a. plan van verdeling van de lading;
- b. een volledige beschrijving van de fysische en chemische eigenschappen van het te behandelen product met inbegrip van reactiemogelijkheden, voorzover deze gegevens noodzakelijk zijn voor het veilig behandelen van het product;
- c. te nemen maatregelen in geval van lekkage of morsing;
- d. te nemen maatregelen in geval van onvoorziene aanraking van de lading door personen;
- e. brandblusprocedures en -middelen;
- f. procedures voor de overslag

Indien een product zal worden behandeld dat gestabiliseerd dient te worden, moet daarover informatie worden uitgewisseld tussen schip en walinstallatie.

b2 Zijn er voldoende en geschikte persoonlijke beschermingsmiddelen aanwezig en gereed voor onmiddellijk gebruik?

Geschikte persoonlijke beschermingsmiddelen met inbegrip van onafhankelijke ademhalingsbeschermingsapparatuur moeten in voldoende aantal voor de bij de laad- en loshandelingen betrokken personen, zowel aan boord als op de walinstallatie, ter beschikking staan. De te gebruiken beschermingsmiddelen moeten zijn aangepast aan de gevareigenschappen van de behandelde stoffen. Deze middelen moeten beschermd tegen weersinvloeden zijn opgeborgen. De bergplaatsen moeten duidelijk zijn gekenmerkt. Als de toestand dit vereist in de handelingen als bedoeld in 1 en 2 van het toepassingsgebied moet het direct bij deze handelingen betrokken personeel de beschermingsmiddelen gebruiken. Personen die ingezet zullen worden voor het dragen van onafhankelijke ademhalingsbeschermingsmiddelen moeten daartoe fysiek geschikt zijn en in het gebruik daarvan geoefend zijn. Personen die niet aan het bovenstaande voldoen, mogen geen taken opgedragen krijgen, waarbij het gebruik van deze middelen noodzakelijk is.

b3 Zijn maatregelen overeengekomen voor het geval dat personen onvoorzien blootgesteld worden aan de lading?

Geschikte middelen moeten in voldoende hoeveelheid aanwezig zijn om de effecten van lekkages te neutraliseren en kleine hoeveelheden van gemorst product op te ruimen. Voor het geval dat onvoorzien, ongewilde blootstelling van personen plaatsvindt, dienen geschikte voldoende tegenmaatregelen te worden genomen om de gevolgen daarvan te beperken. Informatie die afhankelijk van het product deze maatregelen beschrijft moet door de verantwoordelijke personen worden bestudeerd en beschikbaar zijn voor onmiddellijk gebruik. In de onmiddellijke nabijheid van die plaatsen aan boord van het schip en op de walinstallatie waar regelmatig de in 1 en 2 van het toepassingsgebied bedoelde handelingen plaatsvinden, moet een geschikte nooddouche en oogspoelinrichting geplaatst zijn. De inrichtingen moeten voor onmiddellijk gebruik gereed zijn. Voorzieningen moeten zijn aangebracht om de watertemperatuur op een veilige waarde te handhaven.

b4 Is de pompsnelheid in overeenstemming met de vereisten van het automatisch afsluitersysteem indien dit in gebruik is?

Automatisch werkende afsluitersystemen die in werking treden bij het bereiken van een vooraf bepaald niveau in de tank die beladen wordt, kunnen geïnstalleerd zijn aan boord van het schip of op de walinstallatie. In het geval dat zulke systemen in gebruik zijn, moet de overslagsnelheid zodanig worden aangepast dat het automatisch sluiten van een afsluiter in zo'n systeem niet tot gevolg heeft dat drukstoten, die ten gevolge van dit sluiten in het scheeps- of walleidingsysteem ontstaan, hoger zijn dan de veilige werkbelasting van die systemen. Er mogen ook vaste middelen, zoals recirculatiesystemen of buffertanks zijn aangebracht om de drukstoten binnen de veilige werkdruk te houden en te ontlasten. Met het bovenstaande hoeft dan geen rekening te worden gehouden. De verantwoordelijke persoon van de walinstallatie en de verantwoordelijke officier van het schip moeten schriftelijk overeenstemmen welke van beide mogelijkheden gebruikt zal worden. De overslagsnelheid moet zowel in deze overeenkomst als in het formulier bedoeld bij vraag a7 worden vastgelegd.

Bijlage III: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-wal)

b5 Zijn de ladingmeetsystemen en alarmeringen juist afgesteld en bedrijfsklaar?

Om hun juiste werking te verzekeren moeten de ladingmeetsystemen en alarmeringen op de walinstallatie en aan boord van het schip regelmatig worden gecontroleerd. Datum van en gegevens omtrent de laatst uitgevoerde controles moeten worden uitgewisseld. In gevallen waar het mogelijk is verschillende alarmniveaus in te stellen, moet het juiste niveau zijn ingesteld.

b6 Is draagbare gasdetectieapparatuur geschikt voor de te behandelen producten aanwezig en voor gebruik beschikbaar?

De aan boord aanwezige apparatuur moet geschikt zijn om te meten in het brandbaarheids- of waar noodzakelijk giftigheidsgebied van de te behandelen producten. Voor apparatuur die bestemd is om te meten in het brandbaarheidsgebied moeten geschikte middelen aanwezig zijn om deze apparatuur te kalibreren. De kalibratie moet voor de aanvang van de handelingen worden uitgevoerd.

b7 Is informatie uitgewisseld over brandblusmiddelen en procedures?

Gegevens over de beschikbaarheid van brandblusmiddelen en over te volgen procedures in geval van brand aan boord van het schip of op de walinstallatie moeten worden uitgewisseld. Bijzondere aandacht moet daarbij worden geschonken aan die producten die met water gevaarlijke reacties doen ontstaan of die bijzondere brandbestrijdingsprocedures vereisen.

b8 Zijn de ladingslangen van materiaal bestand tegen de inwerking van de producten?

Elke voor overslag te gebruiken slang moet voorzien zijn van een onuitwisbaar merkteken. Met behulp van dit merkteken moet het volgende op eenvoudige wijze kunnen worden vastgesteld:

- produkt(en) waarvoor de slang geschikt is;
 - de aangegeven maximale werkdruk;
 - de testdruk met inbegrip van de laatste datum waarop deze test werd uitgevoerd;
- en indien de slang gebruikt wordt bij temperaturen afwijkend van de normale omgevingstemperatuur:
- de maximale of minimale temperatuur waarvoor de slang geschikt is.

b9 Wordt uitsluitend gebruik gemaakt van het permanent aangebracht leidingsysteem?

Indien voor het verrichten van de handelingen als bedoeld in 1 van het toepassingsgebied aan boord van het schip of op de walinstallatie het gebruik van niet permanent aangebrachte leidingsystemen onontkoombaar is, moet ervoor worden zorggedragen dat deze leidingsystemen voldoende zeker en veilig worden samengesteld en geplaatst zodat hun gebruik geen additioneel gevaar introduceert. Waar noodzakelijk moet de elektrische geleidbaarheid van het systeem worden zeker gesteld. De omvang van deze systemen moet zo beperkt mogelijk worden gehouden. Indien aan boord of op de walinstallatie van slangen gebruik wordt gemaakt voor het maken van verbindingen in de lading/leiding-systemen moeten deze slangen zeker en veilig worden bevestigd en elektrisch geleidbaar zijn met het systeem waarin ze zijn aangebracht. Ze moeten zo kort mogelijk worden gehouden (zie ook a29). Het gebruik van niet permanent aangebrachte leidingen en pompen in tanks aan boord van schepen mag slechts geschieden na verkregen toestemming van de bevoegde havenautoriteit.

Deel C

Aanvullend voor vloeibaar gemaakte gassen

c1 Is informatie beschikbaar met de noodzakelijke gegevens voor het veilig behandelen van de lading waar van toepassing met inbegrip van een door de fabrikant vertrekt certificaat van stabilisatie (inhibition certificate)?

Aan boord van het schip en op de walinstallatie moeten voor en gedurende de handelingen als bedoeld in 1 van het toepassingsgebied gegevens beschikbaar zijn met betrekking tot de te behandelen producten. Deze gegevens dienen tenminste het volgende te omvatten:

- a. plan van verdeling van de lading;
- b. een volledige beschrijving van de fysische en chemische eigenschappen van het produkt, voor zover deze gegevens noodzakelijk zijn voor het veilig behandelen van het produkt;
- c. te nemen maatregelen in geval van lekkage of morsing;

Bijlage III: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-wal)

- d. te nemen maatregelen in geval van onvoorziene aanraking van de lading door personen;
- e. brandblusprocedures en -middelen;
- f. procedures voor de overslag;
- g. bijzondere uitrustings-eisen voor het veilig behandelen van het aangegeven product;
- h. minimum temperatuur van lading/leidingsystemen en ladingtanks.

Indien een product zal worden behandeld dat gestabiliseerd dient te worden, moet daarover informatie worden uitgewisseld tussen schip en walinstallatie.

c2 Is het watersproeisysteem voor gebruik gereed?

In het geval dat brandbare of giftige producten worden behandeld moet het watersproeisysteem regelmatig worden beproefd. Gegevens omtrent de laatst uitgevoerde beproeving moeten worden uitgewisseld. Gedurende de handelingen als bedoeld in 1 van het toepassingsgebied moet het systeem voor onmiddellijk gebruik gereed zijn.

c3 Zijn er voldoende en geschikte persoonlijke beschermingsmiddelen aanwezig en gereed voor onmiddellijk gebruik?

Geschikte persoonlijke beschermingsmiddelen met inbegrip van onafhankelijke ademhalingsbeschermingsapparatuur moeten, in voldoende aantal, voor de bij de laad- en loshandelingen betrokken personen, zowel aan boord als op de walinstallatie, ter beschikking staan. De te gebruiken beschermingsmiddelen moeten zijn aangepast aan de gevaarseigenschappen van de behandelde stoffen. Deze middelen moeten beschermd tegen weersinvloeden zijn opgeborgen. De bergplaatsen moeten duidelijk zijn gekenmerkt. Als de toestand dit vereist in de handelingen als bedoeld in 1 van het toepassingsgebied moet het direct bij deze handelingen betrokken personeel de beschermingsmiddelen gebruiken. Personen die niet aan het bovenstaande kunnen voldoen, mogen geen taken opgedragen krijgen, waarbij het gebruik van deze middelen noodzakelijk is.

c4 Zijn waar vereist loze ruimten gevuld met inert gas?

Ruimten die overeenkomstig de bepalingen van de IMO-Gas Codes gevuld dienen te zijn met inert gas moeten voor aankomst van het schip door de bemanning daarop worden gecontroleerd.

c5 Zijn alle op afstand bediende afsluiters bedrijfsklaar?

Alle op afstand bedienbare afsluiters in het lading/leidingsysteem op het schip en de walinstallatie met inbegrip van hun standaardwijzersystemen, moeten regelmatig worden beproefd. Gegevens omtrent de laatst uitgevoerde beproevingen moeten worden uitgewisseld.

c6 Zijn de drukbeveiligingskleppen van de ladingtanks aangesloten op het vaste ventilatiesysteem en zijn de omloopleidingen (by-passes) gesloten?

Indien een ventilatiesysteem is uitgerust met omloopleidingen bij de drukbeveiligingskleppen, moeten deze gesloten zijn. Onafhankelijke ventilatiesystemen moeten worden gebruikt in het geval verschillende ladingsoorten gelijktijdig worden vervoerd. De scheiding tussen deze systemen moet worden gecontroleerd. In gevallen waar het mogelijk is verschillende drukniveaus in te stellen op de drukbeveiligingskleppen moet worden zeker gesteld dat het ingestelde niveau aangepast is aan de soort lading. Het ingestelde niveau moet aan boord van het schip duidelijk zichtbaar zijn. De ingestelde drukniveaus moeten worden aangetekend in de kolom opmerkingen van deze vraag.

c7 Zijn de benodigde ladingpompen en compressoren bedrijfsklaar en is tussen schip en walinstallatie overeenstemming bereikt over de maximale werkdrukken?

Tussen de verantwoordelijke persoon van de walinstallatie en de verantwoordelijke officier aan boord van het schip moet overeenstemming worden bereikt over de maximale werkdruk in het lading/leidingsysteem.

c8 Is de terugkoelinstallatie of de 'boil-off' regelapparatuur bedrijfsklaar?

Voor aanvang van de handelingen als bedoeld in 1 van het toepassingsgebied moet worden zeker gesteld dat de terugkoelinstallatie of de 'boil-off' regelapparatuur indien deze gebruikt zullen worden, op de juiste wijze functioneren.

Bijlage III: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-wal)

c9 Is de gasdetectieapparatuur ingesteld en gekalibreerd voor de betreffende lading en bedrijfsklaar?

Voor het kalibreren van de gasdetectieapparatuur moet een geschikt kalibratiegas aanwezig zijn. Voor aanvang van de handelingen als bedoeld in 1 van het toepassingsgebied moet de vaste gasdetectieapparatuur worden ingesteld en gekalibreerd voor de betreffende lading. Het alarmeringsmechanisme moet worden beproefd en gegevens omtrent de laatst uitgevoerde beproeving moeten worden uitgewisseld. Draagbare gasdetectie-apparatuur, die geschikt is om te meten in het brandbaarheids- en giftigheidsgebied van de te behandelen produkten moet beschikbaar zijn. Apparatuur die bestemd is om te meten in het brandbaarheidsgebied moet voor aanvang van de handelingen als bedoeld in 1 van het toepassings-gebied gekalibreerd worden voor het te behandelen produkt.

c10 Zijn de ladingmeetsystemen en alarmeringen goed afgesteld en bedrijfsklaar?

Om hun juiste werking te verzekeren moeten de tankmeetsystemen en alarmeringen op de walinstallatie en aan boord van het schip regelmatig worden gecontroleerd. Datum van en gegevens omtrent de laatst uitgevoerde controles moeten worden uitgewisseld. In gevallen waar het mogelijk is verschillende alarmniveaus in te stellen, moet het juiste niveau zijn ingesteld.

c11 Zijn de noodstopssystemen bedrijfsklaar?

De noodstopssystemen aan boord van het schip en op de walinstallatie moeten regelmatig worden beproefd. De beproevingsprocedure moet zodanig zijn dat zoveel mogelijk elementen van het ladingbehandelingssysteem daarin zijn opgenomen. Gegevens omtrent de laatst uitgevoerde beproeving moeten worden uitgewisseld.

c12 Is men op de walinstallatie op de hoogte van de sluitsnelheid van het automatisch werkende afsluitersysteem op het schip; is men op het schip op de hoogte van soortgelijke gegevens van het walsysteem?

Automatisch werkende afsluitersystemen, die in werking treden bij het bereiken van een vooraf bepaald niveau in de tank, die beladen wordt, kunnen geïnstalleerd zijn aan boord of op de walinstallatie. In het geval dat zulke systemen in gebruik zijn moet de overslagsnelheid zodanig worden aangepast dat het automatisch sluiten van een afsluiter in zo'n systeem niet tot gevolg heeft dat drukstoten, die tengevolge van dit sluiten in het scheeps- of walleidingsstelsel ontstaan, hoger zijn dan de veilige werkbelasting van die systemen. Er mogen ook vaste middelen zoals circulatiesystemen of buffertanks zijn aangebracht om de drukstoten binnen de veilige werkdruk te houden en te ontlasten. Met het bovenstaande hoeft dan geen rekening te worden gehouden. De verantwoordelijke persoon van de walinstallatie en de verantwoordelijke officier van het schip moeten schriftelijk overeenstemmen welke van beide mogelijkheden gebruikt zal worden. De overslagsnelheid moet zowel in deze overeenkomst als in het formulier bedoeld bij vraag a7 worden aangetekend.

c13 Is informatie uitgewisseld tussen schip- en walinstallatie over de minimum werkteemperatuur van de lading/ leidingsystemen?

Voor aanvang van de handelingen als bedoeld in 1 van het toepassingsgebied moet tussen de verantwoordelijke persoon van de walinstallatie en de verantwoordelijke officier van het schip informatie worden uitgewisseld over vereisten van temperatuur en druk van de te behandelen lading. Deze informatie moet worden opgenomen in het formulier bedoeld bij vraag a7.

Bijlage III: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-wal)

Bijlage 1 bij de toelichting

Omschrijving van de klassen

- Klasse 2** - samengeperste, vloeibaar gemaakte of onder druk opgeloste gassen
- Klasse 4** - brandbare stoffen
- Klasse 6.1** - giftige stoffen
- Klasse 8** - bijtende stoffen
- Klasse 9** - diverse gevaarlijke stoffen zoals bijvoorbeeld bepaalde isocyanaten.

Brandbare vloeistoffen van de Wet Gevaarlijke Stoffen hebben een vlampunt dat niet hoger ligt dan 100°C.

Chemicaliëntankers:

Tankschepen betrokken bij de behandeling van stoffen zoals vermeld in de hoofdstukken 6 en 7 van de Annex¹ van Resolutie A212 (VII) van IMO zoals nadien gewijzigd. In hoofdstukken 17 en 18 van de International Bulk Chemical Code zijn deze stoffen eveneens vermeld.

Gastankers:

Tankschepen betrokken bij de behandeling van stoffen zoals vermeld in de hoofdstukken 6 en 7 van de Annex² van Resolutie A328 (IX) resp. van de Annex³ van resolutie A329 (IX) van IMO zoals nadien gewijzigd.

In hoofdstuk 19 van de International Gas Carrier Code zijn deze stoffen eveneens vermeld.

- ¹ Bulk Chemical Code
- ² Gas Carrier Code
- ³ Gas Carrier Code for existing ships

Bijlage III: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-wal)

Bijlage 2- Lading behandelingsprogramma

Schip Ligplaats

Datum Tijd

Op bovenstaande lijst zullen de volgende laad-, los-, ballast of bunkerhandelingen plaatsvinden.

Produkt	Hoeveelheid	Waltank	Walleiding	Laden/lossen	Scheepsleiding	Scheepstank	Snelheid	Max. Druk (Bar)	Opmerkingen
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Volgorde van handelingen

Produktnummer	Aanvangstijd	Beëindigingstijd	Schip/wal/stop	Opmerkingen
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Kapitein/Eerste Stuurman
 Naam
 Handtekening

Beheerder walinstallatie/vertegenwoordiger
 Naam
 Handtekening

Bijlage IV: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-schip overslag)

Aanwijzingen voor het invullen

Om de voorgenomen operaties voldoende veilig te kunnen uitvoeren is het noodzakelijk dat alle vragen bevestigend worden beantwoord en wel als volgt: Indien een bevestigend antwoord niet mogelijk is, dient de reden daarvoor te worden opgegeven en moet tussen de vertegenwoordigers van beide schepen overeenstemming worden bereikt over geschikte alternatieve maatregelen.

Indien een vraag niet van toepassing wordt geacht, dient een aantekening in die zin in de kolom 'Opmerkingen' te worden opgenomen. Voor de toepasbaarheid van de verschillende delen van de lijst wordt verwezen naar de toelichting (blz.1).

het aanwezig zijn van dit symbool in de kolommen 'Schip I' of 'Schip II' geeft aan dat de betreffende partij de bedoelde controle dient uit te voeren.

De aanwezigheid van de letter A en P in de kolom 'Code' geeft het volgende aan:

- 'A' de aangegeven procedures en overeenkomsten dienen schriftelijk te worden vastgelegd en ondertekend door beide partijen.
- 'P' indien de vraag niet bevestigend beantwoord kan worden mogen de handelingen toch worden uitgevoerd, mits daartoe toestemming is verleend door de bevoegde havenautoriteit.

Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen (schip - schip overslag)

Scheepsnaam I Haven

Scheepsnaam II Ligplaats

Aankomstdatum Aankomsttijd

Deel A

Algemeen voor alle tankschepen		Schip I	Schip II	Code	Opmerkingen
a1	Zijn de schepen onderling goed gemeerd?				.....
a2	Zijn de sleeptrossen voor noodgevallen voor onmiddellijk gebruik gereed?				.....
a3	Is er een veilige toegang tussen de schepen?				.....
a4	Kunnen de schepen op eigen kracht varen?			P	.....
a5	Is er een doelmatige wacht aan dek en is er voldoende toezicht op beide schepen?				.....
a6	Is het overeengekomen schip/schip communicatiesysteem bedrijfsklaar?			A	.....
a7	Is de laad-, los-, ballast of bunkerprocedure overeengekomen?			A	.....
a8	Is de noodstop procedure overeengekomen?			A	.....

Bijlage IV: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-schip overslag)

Algemeen voor alle tankschepen		Schip I	Schip II	Code	Opmerkingen
a9	Zijn de brandblusmiddelen goed opgesteld en gereed voor onmiddellijk gebruik?				.....
a10	Zijn de lading- en bunkerverbindingen in goede staat en zijn deze verbindingen goed bevestigd en doeltreffend ondersteund of opgehangen en waar van toepassing de certificaten gecontroleerd?				.....
a11	Zijn de spuigaten doeltreffend afgesloten en zijn geschikte middelen geplaatst om lekvloeistof op te vangen?				.....
a12	Zijn alle niet in gebruik zijnde lading- en bunkerleidingen met inbegrip van op het achterschip geplaatste leidingen afgeblind?				.....
a13	Zijn alle niet in gebruik zijnde zee- of overboord afsluiters gesloten en vastgezet?				.....
a14	Zijn alle tankdeksels gesloten?				.....
a15	Wordt gebruik gemaakt van de overeengekomen methode van ventileren van tanks?			A	.....
a16	Zijn de handlampen voor gebruik aan dek van een goedgekeurd type?				.....
a17	Zijn de draagbare VHF/UHF telefoniesets voor gebruik aan dek van een goedgekeurd type?				.....
a18	Zijn de hoofdzenderantennes geaard en is de radarapparatuur uitgeschakeld?				.....
a19	Zijn de voedingskabels van draagbare elektrische apparatuur ontkoppeld?				.....
a20	Zijn buitendeuren, ramen en patrijspooten in de midscheepsaccommodatie gesloten?				.....
a21	Zijn buitendeuren, ramen en patrijspooten in de achteraccommodatie die leiden naar of uitzicht geven over de ladingszone, gesloten?				.....
a22	Zijn de inlaten van luchtbehandelingsapparatuur, waardoor gassen van de lading kunnen binnentreden, gesloten?				.....

Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen (schip - schip overslag)

Vervolg deel A

Algemeen voor alle tankschepen		Schip I	Schip II	Code	Opmerkingen
a23	Is de in ramen of patrijspooten gemonteerde luchtbehandelingsapparatuur van zijn voeding ontkoppeld?				.....
a24	Worden de regels met betrekking tot het roken in acht genomen?				.....

Bijlage IV: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-schip overslag)

- a25 Worden de regels met betrekking tot het gebruik van kombuizen en kooktoestellen in acht genomen?
- a26 Worden de regels met betrekking tot het gebruik van open vuur in acht genomen?
- a27 Is er voorzien in een ontsnappingsmogelijkheid in noodgevallen?
- a28 Is er een voldoende aantal personen beschikbaar om te kunnen optreden in noodgevallen?
- a29 Zijn doeltreffende isolerende middelen aangebracht in de schip/schip verbinding?
- a30 Is een goede ventilatie van de pompkamers gewaarborgd?

Deel B

Aanvullend voor chemicaliën		Schip I	Schip II	Code	Opmerkingen
b1	Is informatie beschikbaar met de noodzakelijke gegevens voor het veilig behandelen van de lading, waar van toepassing met inbegrip van een door de fabrikant verstrekt certificaat van stabilisatie (inhibition certificate)?				.....
b2	Zijn voldoende en geschikte persoonlijke beschermingsmiddelen aanwezig en gereed voor onmiddellijk gebruik?				.....
b3	Zijn maatregelen overeengekomen voor het geval dat personen onvoorzien blootgesteld worden aan de lading?				.....
b4	Is de pompsnelheid in overeenstemming met de vereisten van het automatische afsluitersysteem indien dit in gebruik is?			A	.....
b5	Zijn de ladingmeetsystemen en alarmeringen juist afgesteld en bedrijfsklaar?				.....
b6	Is draagbare gasdetectie-apparatuur geschikt voor de te behandelen producten aanwezig en voor gebruik beschikbaar?				.....
b7	Is informatie uitgewisseld over brandblusmiddelen en -procedures?				.....
b8	Zijn de ladingslangen van materiaal bestand tegen de inwerking van de producten?				.....
b9	Wordt uitsluitend gebruik gemaakt van het permanent aangebrachte leidingsysteem?			P	.....

Bijlage IV: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-schip overslag)

Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen (schip - schip overslag)

Deel C

Aanvullend voor vloeibaar gemaakte gassen		Schip I	Schip II	Code	Opmerkingen
c1	Is informatie beschikbaar met de noodzakelijke gegevens voor het veilig behandelen van de lading, waar van toepassing met inbegrip van een door de fabrikant verstrekt certificaat van stabilisatie (inhibition certificate)?				.....
c2	Is het watersproeisysteem voor gebruik gereed?				.....
c3	Zijn er voldoende en geschikte persoonlijke beschermingsmiddelen aanwezig en gereed voor onmiddellijk gebruik?				.....
c4	Zijn, waar vereist, loze ruimten gevuld met een inert gas?				.....
c5	Zijn alle op afstand bedienbare afsluiters bedrijfsklaar?				.....
c6	Zijn de drukbeveiligingskleppen van de ladingtanks aangesloten op het vaste ventilatiesysteem en zijn de omloopleidingen (by-passes) gesloten?				.....
c7	Zijn de benodigde ladingpompen en compressoren bedrijfsklaar en is overeenstemming tussen beide schepen bereikt over de maximale werkdrukken?			A	.....
c8	Is de terugkoelinstallatie of de "boil-off" regelapparatuur bedrijfsklaar?				.....
c9	Is de gasdetectieapparatuur ingesteld en gekalibreerd voor de betreffende lading en bedrijfsklaar?				.....
c10	Zijn de ladingmeetsystemen en alarmeringen goed afgesteld en bedrijfsklaar?				.....
c11	Zijn de noodstopsystemen bedrijfsklaar?				.....
c12	Is men op de schepen op de hoogte van de sluitsnelheid van de automatisch werkende afsluitersystemen?			A	.....
c13	Is informatie uitgewisseld tussen beide schepen over de minimum werkteperatuur van de lading-leidingsystemen?			A	.....

Schoonmaakactiviteiten met inbegrip van

crude-oil washing	Schip I	Schip II		Schip I	Schip II
Zullen tijdens het verblijf van het schip langzij de walinstallatie schoonmaakhandelingen worden verricht?	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> ja	Zo ja, zijn de bevoegde havenautoriteit en de terreinbeheerder van dit voornemen op de hoogte gesteld?	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> ja
	<input type="checkbox"/> nee	<input type="checkbox"/> nee		<input type="checkbox"/> nee	<input type="checkbox"/> nee

Bijlage IV: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-schip overslag)

Verklaring

Wij hebben, waar toepasselijk gezamenlijk de onderwerpen en omstandigheden waarop de vragen van deze lijst betrekking hebben, gecontroleerd. Wij zijn van mening dat wij daaropvolgend naar beste weten deze lijst hebben ingevuld.

Wij hebben zodanige maatregelen genomen dat zo vaak als noodzakelijk, herhalingscontroles worden uitgevoerd.

Voor schip I

Naam Rang Handtekening Tijd

Voor schip II

Naam Positie Handtekening Datum

Geregelde controles (door elk van de partijen op eigen formulier aan te tekenen)

Tijd:

Paraaf:

Toelichting bij de veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen (schip - schip)

Inleiding

Bij het verrichten van lading- en bunkerhandelingen tussen langszij afgemeerde schepen wordt onderscheid gemaakt tussen de voorschriften die van toepassing zijn:

- op het grootste van de gemeerd liggende schepen, langszij waarvan andere schepen zijn gemeerd en
- op de omstandigheden met betrekking tot het gekoppeld zijn van de schepen en de tussen de schepen voorgenomen handelingen.

Voor het onder A bedoelde schip geldt afhankelijk van de door dit schip ingenomen ligplaats het volgende:

- Indien het schip is afgemeerd langszij een walinstallatie moet in samenwerking met de walinstallatie voldaan worden aan het gestelde in de onderdelen a1, a2, a3, a4 en a6 van de toelichting op de veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen (schip-wal)
- Indien het schip is afgemeerd in een boeimering moet op overeenkomstige wijze voldaan worden aan het gestelde in de onderdelen a1, a2, a3 en a4 van de toelichting op de veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen (schip-wal)
- Indien het schip ten anker ligt moet op overeenkomstige wijze worden voldaan aan het gestelde in de onderdelen a2, a3 en a4 van de toelichting op de veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen (schip-wal)

In gevallen als bedoeld in punt 2 en 3 moeten aan boord van het schip bedoeld onder A maatregelen worden genomen om voortdurende communicatie te waarborgen met een op de wal gevestigd communicatiepunt. De in de punten 1, 2 en 3 genoemde onderdelen van de genoemde veiligheidscontrolelijst zijn als bijlage 3 toegevoegd. Met betrekking tot de onder B bedoelde omstandigheden geldt het hierna volgende:

Om overslaghandelingen en de tijdens deze overslag plaats hebbende andere activiteiten zoals bunkeren, ballasten en het schoonmaken van tanks veilig te kunnen laten verlopen moet aan een aantal voorwaarden worden voldaan en een aantal omstandigheden gehandhaafd blijven. Deze voorwaarden en omstandigheden zijn vermeld op de bijgaande veiligheidscontrolelijst.

Bijlage IV: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-schip overslag)

Toepassingsgebied

De veiligheidscontrolelijst moet gebruikt worden voorafgaande aan het verrichten van de volgende handelingen:

1. het laden en lossen van stoffen van de klassen 2, 4, 6.1, 8 en 9* van het Handboek Gevaarlijke Stoffen en de brandbare vloeistoffen van de Wet Gevaarlijke Stoffen in niet verpakte vloeibare of gasvormige toestand;
2. het ballasten en ontballasten van tanks die de in 1 bedoelde stoffen hebben bevat en niet zijn schoongemaakt;
3. het laden van brandstoffen voor de voortbeweging of het overslaan van scheepsvoorraden aan boord van schepen die de in 1 bedoelde stoffen bevatten of aan boord van schepen die betrokken zijn bij de in 1 en 2 bedoelde handelingen;
4. het laden en lossen van anders dan de in 1 en 3 bedoelde stoffen aan boord van schepen die de in 1 bedoelde stoffen bevatten.

Indien de in 4 bedoelde handelingen worden verricht is een aantal van de in de lijst voorkomende vragen niet van toepassing; in de kolom "Opmerkingen" moet bij de betreffende vragen een aantekening worden gemaakt.

- * zie bijlage 1 bij de toelichting voor een omschrijving van de genoemde klassen en een nadere omschrijving van chemicaliëntankers en gastankers.

De lijst bestaat uit drie delen die als volgt dienen te worden gebruikt:

Deel A - Algemeen voor alle tankschepen

Deel B - Aanvullend voor chemicaliëntankers*

Deel C - Aanvullend voor gastankers*

Overleg

De in 1, 2, 3 en 4 van het toepassingsgebied bedoelde handelingen mogen slechts aanvagen indien door beide, in de veiligheidscontrolelijst als 'Schip I' en 'Schip II' aan te duiden partijen gezamenlijk is vastgesteld dat zij, voor zover het de eigen invloedssfeer betreft, in staat zijn om de bedoelde handelingen veilig te laten verlopen.

Dit zal slechts mogelijk zijn indien alle op de lijst voorkomende vragen bevestigend beantwoord zijn of, indien gezamenlijk is overeengekomen dat een vraag niet van toepassing is, een aantekening in die zin in de kolom 'Opmerkingen' is opgenomen. Een uitzondering geldt voor de met 'P' gecodeerde vragen van de veiligheidscontrolelijst; de bedoelde handelingen kunnen ook bij een niet bevestigende beantwoording van de betreffende vragen plaatsvinden, mits in overleg is getreden met de bevoegde havenautoriteit en de uit dit overleg gevolgde voorwaarden worden nageleefd.

Het is mogelijk dat, alhoewel één van de partijen meent dat zijnerzijds voldoende zeker is gesteld dat de in 1, 2, 3 en 4 van het toepassingsgebied bedoelde handelingen veilig kunnen verlopen, deze opvatting door de andere partij niet gedeeld wordt. In dat geval zal bij het gezamenlijk invullen van de veiligheidscontrolelijst geen overeenstemming worden bereikt en kunnen de bedoelde handelingen geen aanvang nemen dan nadat beide partijen overeenstemming bereiken over de maatregelen die alsnog genomen moeten worden om voldoende zeker te stellen dat de bedoelde handelingen veilig kunnen verlopen.

Afwijkingen

Alhoewel bij het begin van de in 1, 2, 3 en 4 van het toepassingsgebied bedoelde handelingen voldoende zeker is gesteld dat deze handelingen veilig kunnen verlopen, kunnen zich wijzigingen in de omstandigheden voordoen waardoor dit niet meer het geval is. In dat geval rust op de partij die meent of waarneemt dat onvoldoende zekerheid aanwezig is, de verplichting om, eventueel in samenwerking met de andere partij, zodanige maatregelen te nemen die een verder, veilig verloop van de bedoelde handelingen opnieuw verzekeren. Indien het nemen van zulke maatregelen niet mogelijk is, moeten de bedoelde handelingen onmiddellijk worden stopgezet.

Bijlage IV: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-schip overslag)

Bewaren

Aan boord van beide schepen dienen de veiligheidscontrolelijst en de in bepaalde alinea's van deze toelichting bedoelde formulieren tot tenminste 12 uur na vertrek van het schip uit Nederland te worden bewaard. De genoemde formulieren dienen desgevraagd aan de bevoegde havenautoriteit te worden overhandigd.

Punsgewijze behandeling

Het vervolg van de toelichting geeft in een punsgewijze opsomming aan onder welke omstandigheden, naar de huidige inzichten beoordeeld, voldoende zeker is gesteld dat de in 1, 2, 3 en 4 van het toepassingsgebied bedoelde handelingen veilig kunnen verlopen.

Deel A

Algemeen voor alle tankschepen

a1 Zijn de schepen onderling goed gemeerd?

Tussen beide schepen moeten doelmatige voorzieningen worden aangebracht om contact tussen de schepen te voorkomen. Indien redelijkerwijs uitvoerbaar, moet de wijze van gemeerd liggen zodanig zijn dat geen gedeelte van de achteraccommodatie van het ene schip zich bevindt vóór de achteraccommodatie van het andere schip. Indien het bovenstaande niet kan worden uitgevoerd moet bijzondere aandacht worden besteed aan het verhoogde risico ten gevolge van de aanwezigheid van accommodatieruimten in de nabijheid van de ladingszone van het andere schip. Bijzondere aandacht moet worden gegeven aan de hoek waaronder, tussen beide schepen meertrossen worden aangebracht. Grote hoeken dienen te worden vermeden. Schepen moeten onderling goed gemeerd liggen. Schepen moeten te allen tijde stevig afgemeerd zijn, waarbij langsscheepse en dwars-scheepse beweging van de schepen zoveel mogelijk wordt voorkomen door de meertrossen strak te houden. Met de beweging van de schepen tengevolge van getijden, stroming en de lading- of ballasthandeling aan boord dient rekening te worden gehouden. Stalen trossen en kunstvezeltrossen mogen niet tezamen in dezelfde richting gebruikt worden. Indien het schip is uitgerust met automatisch werkende meerlieren mogen deze lieren tijdens het gemeerd liggen niet in automatisch bedrijf zijn. Middelen dienen aanwezig te zijn om het schip in geval van nood snel te kunnen ontmeren. De wijze waarop de nood-ontmeerooperatie wordt uitgevoerd moet worden overeengekomen. Bij het vaststellen moet rekening worden gehouden met de mogelijke introductie van gevaren. Niet in gebruik zijnde ankers moeten doelmatig zijn geborgd.

a2 Zijn de sleep-trossen voor noodgevallen voor onmiddellijk gebruik gereed?

Vanaf de schepen moet op het voorschip en het achterschip zoveel mogelijk naar voren resp. naar achteren een staalkabel waarmee een voldoende sterk sleepverbinding kan worden gemaakt, buiten boord hangen. Deze staalkabels dienen, aan de van de landinstallatie afgekeerde zijde van het schip te worden afgevierd tot even boven het wateroppervlak en moeten aan boord stevig zijn belegd. In boeimeringen of op ankerplaatsen moeten deze staalkabels worden aangebracht aan de buitenwaarts gerichte scheepszijde. Voldoende sleep-lengte dient aanwezig te zijn. Hierbij dient ervoor gezorgd te zijn dat het daartoe benodigde aan dek aanwezige gedeelte van de staalkabel niet onopzettelijk in het water kan glijden. De daarvoor aan te brengen borging mag slechts door middel van een stevige ruk verbroken kunnen worden. Gedurende handelingen als bedoeld in 1, 2, 3 en 4 van het toepassingsgebied moet de hoogte boven water van deze staalkabels regelmatig worden gecontroleerd en zo nodig worden aangepast tot de juiste hoogte.

a3 Is er een veilige toegang tussen de schepen?

De toegang tot de schepen moet op zo groot mogelijke afstand van de aankoppelplaats van de ladingleidingen zijn geplaatst. De toegangsmiddelen moeten van een veilige constructie zijn en op veilige wijze geplaatst worden. Loopplanken, statietrappen

Bijlage IV: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-schip overslag)

of touwladders, alsmede combinaties van de twee laatstgenoemde middelen mogen worden gebruikt. In gevallen waar statietrappen, touwladders of combinaties daarvan worden gebruikt moeten speciale voorzorgen worden getroffen om de ruimte tussen beide schepen als gevolg van de afmeervoorzieningen te kunnen overbruggen. Het verdient aanbeveling onder de toegang een veiligheidsnet stevig te bevestigen. Indien de toegang tussen de schepen gevormd wordt door een loopplank moet met het oog op het veilig gebruik daarvan, op beide schepen voldoende ruimte aanwezig zijn om bewegingen tengevolge van vrijboordveranderingen te kunnen volgen. Loopplanken mogen niet worden gebruikt indien het hoogteverschil tussen beide schepen groot is of kan worden. Nabij de toegang tussen de schepen moeten doeltreffende middelen voor het redden van drenkelingen aanwezig zijn. Gedurende duisternis moet de toegang op doeltreffende en veilige wijze verlicht zijn. Slechts daartoe bevoegde personen die vanwege hun wettige of operationele taak de schepen dienen te betreden en personen die toestemming van de gezagvoerder hebben, mogen van de toegang gebruik maken.

a4 Kunnen de schepen op eigen kracht varen?

De schepen moeten te allen tijde in staat zijn om binnen korte tijd op eigen kracht te kunnen varen behalve in die gevallen waar, voor het verrichten van werkzaamheden die de vaarmogelijkheid van het schip beïnvloeden, toestemming is gegeven door de bevoegde havenautoriteit en de gezagvoerder van het andere schip. Aan een zodanige toestemming kunnen voorwaarden worden verbonden.

a5 Is er een doelmatige wacht aan dek en is er voldoende toezicht op beide schepen?

De handelingen als bedoeld in 1, 2, 3 en 4 van het toepassingsgebied moeten aan boord van beide schepen onder toezicht staan. De wijze van toezicht dient zodanig te zijn dat het optreden van een gevaarlijke situatie tijdens de bovengenoemde handelingen kan worden voorkomen. In het geval dat een gevaarlijke situatie ondanks het toezicht toch optreedt moet het betrokken personeel middelen ter beschikking staan en moeten zij maatregelen kunnen nemen om deze situatie onmiddellijk op te heffen of de gevolgen ervan zoveel mogelijk te beperken. Het personeel moet goede communicatie onderhouden met hun respectievelijke officieren van dienst. Alle rechtstreeks bij de handelingen als bedoeld in 1, 2, 3 en 4 van het toepassingsgebied betrokken personeel dient bekend te zijn met de gevaren van de betrokken stoffen.

a6 Is het overeengekomen schip/schip communicatiesysteem bedrijfsklaar?

De dienstdoende officieren van de wacht aan boord van elk schip moeten op de meest doeltreffende wijze met elkaar in verbinding staan. Waar voor dit doel telefoons worden gebruikt, moet aan boord van beide schepen de telefoon bij voortdurende bemand zijn door een persoon die in onmiddellijk contact kan treden met de dienstdoende officier van de wacht. Waar voor het in aanhef genoemde doel VHF-radiotelefoons worden gebruikt, dienen deze bij voorkeur draagbaar te zijn. De apparatuur dient gedragen en bediend te worden door de dienstdoende officieren op beide schepen of door personen die in onmiddellijk contact kunnen treden met deze personen. Indien vast gemonteerde VHF-radiotelefoons worden gebruikt worden deze beschouwd als telefoons bedoeld in de tweede alinea en gelden dienovereenkomstig de betreffende voorschriften. De wijze waarop de in aanhef bedoelde communicatie zal worden onderhouden moet, tezamen met de nodige gegevens over de te gebruiken telefoonnummers en/of kanalen worden vastgelegd op een daartoe geschikt formulier. Dit formulier dient door beide in de voorgaande alinea's bedoelde personen te worden ondertekend. De constructie van de te gebruiken telefoons en/of draagbare VHF-radio-telefoonsystemen moet voldoen aan de toepasselijke veiligheidsvoorschriften.

a7 Is de laad-, los-, ballast- of bunkerprocedure overeengekomen?

Alvorens begonnen wordt met de handelingen als bedoeld in 1, 2, 3 en 4 van het toepassingsgebied moeten de daarvoor te volgen procedures zijn vastgelegd. Bij het opstellen van de losprocedure voor ruwe olietankers moet rekening worden gehouden met het zogenaamde 'crude oil washing' zoals omschreven in de voor het schip geldende handleiding. Over deze procedures dient tussen de verantwoordelijke officieren van beide schepen voor de aanvang overeenstemming te worden bereikt. Gemaakte afspraken dienaangaande moeten schriftelijk worden vastgelegd op een daartoe bestemd formulier. Bij het opstellen van de procedures m.b.t. laden, lossen, bunkeren en ballasten moet door de kapiteins of hun vertegenwoordigers rekening worden

Bijlage IV: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-schip overslag)

gehouden met de belastingen en krachten waaraan de schepen kunnen en mogen worden blootgesteld. De gegevens die vermeld dienen te worden op het formulier, bedoeld in de derde alinea moeten tenminste overeenstemmen met de gegevens die voorkomen op bijlage 2 van deze toelichting. In voorkomende gevallen kan op dit formulier tevens informatie worden aangetekend betrekking hebbend op de wijze waarop kapiteins aan het in bovenstaande alinea vermelde vervolg heeft gegeven. Het betreffende formulier moet worden ondertekend door de personen bedoeld in de derde alinea. Over wijzigingen in de overeengekomen procedure die van invloed daarop kunnen zijn moet tussen beide partijen overeenstemming worden bereikt. Na deze overeenstemming moeten wezenlijke wijzigingen in de procedure zo spoedig mogelijk en tijdig voor het plaatsvinden daarvan, schriftelijk worden vastgelegd. In ieder geval moet het vastleggen geschieden binnen de werktijd van de verantwoordelijke officieren in wier werktijd overeenstemming werd bereikt over de wijziging. De eigenschappen van de in 1 van het toepassingsgebied bedoelde stoffen, de uitrusting van de schepen, de mogelijkheid van de bemanningen van de schepen om de benodigde handelingen te verrichten en voldoende toezicht uit te oefenen zijn de factoren die in overweging genomen dienen te worden om na te gaan of een aantal van de bedoelde stoffen gelijktijdig kan worden behandeld. De aansluitplaatsen van de leidingen aan boord van de schepen moeten gedurende duisternis met veilige armaturen doeltreffend worden verlicht; de verlichtingssterkte moet tenminste 20 lux bedragen. Overeenstemming moet worden bereikt over de begin- maximum- en eindsnelheden van de voorgenomen operaties met inbegrip van de tijdsduur van overgang van de ene naar de andere fase. Daarbij moet rekening worden gehouden met tenminste de volgende factoren:

- de aard van de in 1 van het toepassingsgebied bedoelde stoffen;
- de inrichting en capaciteit van de ladingleidingen en ventilatiesystemen;
- de maximaal toelaatbare druk en snelheid in de lading/bunkerleidingen tussen de schepen;
- maatregelen ter voorkoming van de ophoping van statische elektriciteit;
- enige andere beperking met betrekking tot de laad/ lossnelheid.

Zodanige factoren moeten in de vorm van een noot op het formulier bedoeld in de derde alinea worden vermeld. Indien de eigenschappen van het te behandelen product met betrekking tot statische elektriciteit en de toestand in de te beladen tank dit noodzakelijk maken mag in de betreffende tank gedurende de belading en tot 30 minuten na het einde van de belading geen elektrisch geleidend voorwerp worden ingebracht. Bij de nadering van een onweer op korte afstand van de plaats waar handelingen als bedoeld in 1 en 2 van het toepassingsgebied worden verricht moeten deze handelingen worden gestaakt, met uitzondering van handelingen waarbij producten zijn betrokken met een vlampunt hoger dan 55°C. Alle openingen in dek en gasleidingen moeten gesloten worden en tijdens de duur van het onweer gesloten blijven.

a8 Is de noodstopprocedure overeengekomen?

Tussen de verantwoordelijke officieren van beide schepen dient een noodstopprocedure te worden overeengekomen. Deze procedure moet worden vastgelegd op een daartoe geschikt formulier. In deze procedure moet zijn opgenomen in welke gevallen de handelingen als bedoeld in 1, 2, 3 en 4 van het toepassingsgebied onmiddellijk moeten worden onderbroken. Bij het vaststellen van de procedure moet rekening worden gehouden met de mogelijkheid van het optreden van gevaarlijke situaties als gevolg van de noodstopprocedure.

a9 Zijn de brandblusmiddelen goed opgesteld en gereed voor onmiddellijk gebruik?

De brandblusmiddelen aan boord van beide schepen moeten juist zijn opgesteld en voor onmiddellijk gebruik gereed zijn. Geschikte draagbare of vast opgestelde apparatuur moet op elk van de schepen zo zijn opgesteld dat het hoofddek daarmee kan worden bestreken. Brandblusleidingen moeten onder voldoende druk staan of binnen korte tijd op voldoende druk gebracht kunnen worden. Op beide schepen dient er voor te worden gezorgd dat de brandblusleidingsystemen op eenvoudige en snelle wijze onderling gekoppeld kunnen worden waar noodzakelijk onder gebruikmaking van de 'internationale schip/wal koppeling'.

a10 Zijn de lading- en bunkerverbindingen in goede staat en zijn deze verbindingen goed bevestigd en doeltreffend ondersteund of opgehangen en waar van toepassing de certificaten gecontroleerd?

Ladingslangen en bunkerslangen moeten in goede staat verkeren. Ze moeten zodanig worden bevestigd en/of opgehangen dat ze niet worden blootgesteld aan krachten die groter zijn dan die waarvoor ze ontworpen zijn. In het geval van flensverbindingen

Bijlage IV: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-schip overslag)

moeten alle boutgaten bezet zijn met goed aangehaalde bouten. Andere soorten van verbindingen moeten voldoende veilig en zeker zijn. De slangen moeten geconstrueerd zijn van materiaal dat geschikt is voor de te behandelen stof waarbij rekening dient te worden gehouden met de temperatuur van de stof en de maximaal te verwachten druk. Slangen moeten zijn voorzien van een merkteken met behulp waarvan hun geschiktheid voor het overslaan van de betrokken lading op eenvoudige wijze kan worden vastgesteld.

a11 Zijn de spuigaten doeltreffend afgesloten en zijn geschikte middelen geplaatst om lekvloeistof op te vangen?

Alle spuigaten moeten gedurende de handelingen als bedoeld in 1, 2 en 3 goed zijn afgesloten. Verzameld water moet op gezette tijden worden verwijderd. Op beide schepen moeten bij voorkeur vaste inrichtingen zijn aangebracht om eventueel gelekte vloeistof op te vangen. Indien het aanbrengen daarvan niet mogelijk is moeten draagbare middelen worden gebruikt. Wanneer noodzakelijk moeten deze inrichtingen en middelen op geschikte wijze worden geledigd maar in elk geval na het beëindigen van de werkzaamheden.

a12 Zijn alle niet in gebruik zijnde lading- en bunkerleidingen met inbegrip van op het achterschip geplaatste leidingen afgeblind?

Lading- en bunkerleidingen die niet in gebruik zijn moeten zijn afgesloten en afgeblind. Indien daarvoor blindflenzen worden gebruikt moeten alle boutgaten zijn bezet met goed aangehaalde bouten. Bij gebruik van andere middelen moet vastgesteld worden dat deze voldoende veilig en zeker zijn.

a13 Zijn alle niet in gebruik zijnde zee- of overboordafsluiters gesloten en vastgezet?

In gevallen waar het ladingsysteem kan worden aangesloten op het ballastleidingsysteem of als zodanig kan worden gebruikt moeten de afsluiters van in- en uitlaatopeningen van dat systeem zijn gesloten en vastgezet. Het gesloten zijn van de afsluiter moet ter plekke worden vastgesteld.

a14 Zijn alle tankdeksels gesloten?

Alle openingen op ladingtanks moeten gasdicht zijn gesloten met uitzondering van de openingen die gebruikt mogen worden voor het verplaatsen van gassen en/of lucht (zie a15). Openingen in de ladingtanks die bedoeld zijn voor het bepalen van het vloeistofniveau of het nemen van monsters mogen slechts geopend zijn gedurende de korte periode die nodig is voor het uitvoeren van die handelingen. In het geval, dat voor het ventileren van tanks gebruik wordt gemaakt van de methode als bedoeld in 3 van a15 mag voor deze handelingen slechts gebruik gemaakt worden van vast aangebrachte gesloten inrichtingen.

a15 Wordt gebruik gemaakt van de overeengekomen methode van ventileren van tanks?

De verantwoordelijke officieren van beide schepen moeten met inachtnaam van de voor de schepen geldende voorschriften, gezamenlijk vaststellen welke van de drie onderstaande methoden van het ventileren van tanks tijdens de handelingen als bedoeld in 1, 2 en 3 van het toepassingsgebied, worden gebruikt. De drie methoden, die afhankelijk zijn van de behandelde stof, zijn als volgt:

1. In directe beschermende verbinding met de buitenlucht, waarbij de openingen beschermd zijn met geschikte vlamkerende inrichtingen.
2. Via het vaste ontluchtingspijpleidingsysteem in beschermende verbinding met de buitenlucht via vlamkerende roosters. Hieronder is mede begrepen een inert gassysteem.
3. Met behulp van een geschikt en veilig dampretour- of damp- verwerkingssysteem.

a16 Zijn de handlampen voor gebruik aan dek van een goedgekeurd type?

Bijlage IV: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-schip overslag)

a17 Zijn de draagbare VHF/UHF telefoniesets voor gebruik aan dek van een goedgekeurd type?

Draagbare handlampen en VHF-radiotelefonie-apparatuur die op batterijen werken moeten van een veilig en goedgekeurd* type zijn. Telefoons in gebruik in het communicatiesysteem tussen beide schepen moeten voldoen aan de eisen* voor explosieveilige constructie, tenzij deze telefoons zijn opgesteld in een veilige plaats in de accommodatie van het schip. VHF-radiotelefoons mogen uitsluitend gebruik maken van frequenties die voor het beoogde doel internationaal zijn overeengekomen. De hiervoor genoemde apparatuur moet goed worden onderhouden en beschadigde exemplaren, ofschoon geschikt voor gebruik mogen niet worden ingezet.

* Goedkeuring verleend of eisen gesteld door een bevoegde autoriteit bijv. Arbeidsinspectie, PTB, US-Bureau of Mines, BASEEFA, UL, etc.

a18 Zijn de hoofdzendantennes geaard en is de radarapparatuur uitgeschakeld?

De hoofdradioapparatuur van de scheepsradiostations mag tijdens het verblijf in de haven niet gebruikt worden, behalve voor ontvangstdoeleinden, de hoofdzendantennes moeten ontkoppeld en geaard zijn. De radarinstallatie van de schepen mag niet gebruikt worden tenzij de kapiteins in onderling overleg hebben vastgesteld onder welke omstandigheden de installatie veilig kan worden gebruikt.

a19 Zijn de voedingskabels van draagbare elektrische apparatuur ontkoppeld?

Het gebruik van verplaatsbare elektrische apparatuur die door kabels wordt gevoed is verboden in gebieden waar gasontploffingsgevaar kan optreden. De kabels moeten worden ontkoppeld van hun voeding en dienen bij voorkeur uit deze gebieden te worden verwijderd. Telefoonkabels in gebruik in het communicatiesysteem tussen beide schepen dienen bij voorkeur aangebracht te worden buiten de bedoelde gebieden. Indien dit niet op redelijke wijze uitvoerbaar is moet de kabel zodanig worden aangebracht en beschermd dat het gebruik daarvan geen gevaar oplevert.

a20 Zijn buitendeuren, ramen en patrijspoorten in de midscheepsaccommodatie gesloten?

a21 Zijn buitendeuren, ramen en patrijspoorten in de achteraccommodatie die leiden naar of uitzicht geven over de ladingzone gesloten?

Buitendeuren, ramen en patrijspoorten in de midscheepsaccommodatie moeten tijdens de handelingen als bedoeld in 1 en 2 van het toepassingsgebied gesloten zijn. In de achteraccommodaties moeten buitendeuren, ramen en patrijspoorten die uitzicht geven op de ladingzone of nabij de ladingzone zijn gelegen, tijdens de bedoelde handelingen gesloten zijn. De betrokken deuren moeten duidelijk overeenkomstig zijn gemerkt; zij mogen nooit op slot worden gedaan. In gevallen waar afmeren zoals aangegeven in de toelichting bij vraag a1 niet mogelijk is moeten in de achteraccommodatie alle buitendeuren, ramen en patrijspoorten gesloten zijn.

a22 Zijn de inlaten van luchtbehandelingsapparatuur, waardoor gassen van de lading kunnen binnentreden, gesloten?

a23 Is in de ramen of patrijspoorten gemonteerde luchtbehandelingsapparatuur van zijn voeding gekoppeld?

Inlaten van luchtbehandelingsapparatuur en ventilatoren waardoor mogelijk ladinggassen vanaf de ladingzone kunnen worden aangezogen moeten zijn gesloten. Luchtbehandelingsapparatuur die in zijn geheel binnen de accommodatie is opgesteld en geen lucht van buiten aanzuigt mag in werking blijven. Luchtbehandelingsapparatuur die in ramen of patrijspoorten is gemonteerd moet van zijn voeding ontkoppeld worden.

Bijlage IV: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-schip overslag)

a24 Worden de regels met betrekking tot het roken in acht genomen?

Aan boord mag slechts gerookt worden in ruimten die door de gezagvoerders in onderling overleg daartoe zijn aangewezen. Ruimten die rechtstreeks van buiten toegankelijk zijn mogen niet worden aangewezen als plaatsen waar roken is toegestaan. Wanneer de accommodatie van één der schepen verder naar voren ligt dan die van het andere schip mogen bovendien in het eerstbedoelde schip ruimten in de accommodatie die zich onder het niveau van het hoofddek van het andere schip bevinden niet worden aangewezen als plaatsen waar gerookt mag worden. Ruimten en plaatsen waar roken is toegestaan dienen duidelijk als zodanig gekenmerkt te zijn.

a25 Worden de regels met betrekking tot het gebruik van kombuizen en kooktoestellen in acht genomen?

In kombuizen waarvan de constructie, plaats in het schip en ventilatiesysteem bescherming geeft tegen het binnendringen van brandbare gassen, mag open vuur worden gebruikt. In die gevallen waar de kombuis niet aan bovenstaande voldoet, mag open vuur slechts worden gebruikt indien de gezagvoerders in onderling overleg zodanige maatregelen hebben genomen dat binnendringen of opeenhoping van brandbare gassen niet mogelijk is.

a26 Worden de regels tot het gebruik van open vuur in acht genomen?

Onder open vuur wordt verstaan: vuur, vonkvorming, open licht of elk oppervlak met een temperatuur welke gelijk is aan of hoger is dan de minimum ontstekingstemperatuur van de stoffen bij de in 1, 2 en 3 van het toepassingsgebied bedoelde handelingen. Aan boord van de schepen en binnen een afstand van 25 meter daarvan is het gebruik van open vuur, anders dan zoals bedoeld in a24 en a25 verboden. Dit verbod geldt niet indien aan alle van toepassing zijnde voorschriften is voldaan en toestemming is verkregen van de bevoegde havenautoriteit en beide gezagvoerders.

a27 Is er voorzien in een ontsnappingsmogelijkheid in noodgevallen?

Naast de toegangsmogelijkheid tot beide schepen bedoeld in de inleiding van deze toelichting, dienen er vanaf beide schepen snelle en veilige ontsnappingsmogelijkheden aanwezig te zijn. Deze kunnen bestaan uit voor onmiddellijk gebruik zijnde reddingsboten, bij voorkeur aan de achterzijde van de schepen.

a28 Is er een voldoende aantal personen beschikbaar om te kunnen optreden in noodgevallen?

Aan boord van beide schepen dient gedurende de gehele duur van het verblijf van de schepen langs zij van elkaar een voldoende aantal personen aanwezig te zijn om in geval van nood de noodzakelijke maatregelen uit te voeren.

a29 Zijn doeltreffende isolerende middelen aangebracht in de schip-schip verbinding?

In de laad/los verbindingen moeten middelen zijn aangebracht die in elektrisch opzicht isolerend werken. De middelen die hier toe kunnen dienen zijn een isolerende flens in elke koppeling waarmee een verbinding tussen de schepen kan worden gemaakt of één lengte niet-geleidende slang in de verbinding tussen de schepen. Indien gebruik wordt gemaakt van isolerende flenzen mag in elke leiding slechts één isolerende flens aanwezig zijn. Op beide schepen moeten de leidingen aan scheepszijde elektrisch geleidend met het schip zijn. Er moet op worden toegezien dat deze middelen zijn aangebracht in goede conditie zijn en dat zij niet worden kortgesloten.

a30 Is een goede ventilatie van de pompkamers gewaarborgd?

Pompkamers aan boord van tankschepen moeten mechanisch worden geventileerd. Het ventilatiesysteem moet gedurende de handelingen als bedoeld in 1 en 2 van het toepassingsgebied voortdurend in bedrijf zijn. De ventilatie dient gericht te zijn op het handhaven van een veilige atmosfeer in de gehele pompkamer.

Bijlage IV: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-schip overslag)

Deel B

Aanvullend voor chemicaliën

b1 Is informatie beschikbaar met de noodzakelijke gegevens voor het veilig behandelen van de lading, waar van toepassing met inbegrip van een door de fabrikant verstrekt certificaat van stabilisatie (inhibition certificate)?

Aan boord van beide schepen moeten voor en gedurende de handelingen als bedoeld in 1 en 2 van het toepassingsgebied gegevens beschikbaar zijn met betrekking tot de te behandelen producten. Deze gegevens dienen tenminste het volgende te omvatten:

- a. plan van verdeling van de lading;
- b. een volledige beschrijving van de fysische en chemische eigenschappen van het te behandelen produkt met inbegrip van reactiemogelijkheden, voorzover deze gegevens noodzakelijk zijn voor het veilig behandelen van het produkt;
- c. te nemen maatregelen in geval van lekkage of morsing;
- d. te nemen maatregelen in geval van onvoorzien aanraking van de lading door personen;
- e. brandblusprocedures en -middelen;
- f. procedures voor de overslag

Indien een produkt zal worden behandeld dat gestabiliseerd dient te worden, moet daarover informatie worden uitgewisseld tussen beide schepen.

b2 Zijn er voldoende en geschikte persoonlijke beschermingsmiddelen aanwezig en gereed voor onmiddellijk gebruik?

Geschikte persoonlijke beschermingsmiddelen met inbegrip van onafhankelijke ademhalingsbeschermingsapparatuur moeten in voldoende aantal voor de bij de laad- en loshandelingen betrokken personen ter beschikking staan. De te gebruiken beschermingsmiddelen moeten zijn aangepast aan de gevareneigenschappen van de behandelde stoffen. Deze middelen moeten beschermd tegen weersinvloeden zijn opgeborgen. De bergplaatsen moeten duidelijk zijn gekenmerkt. Als de toestand dit vereist in de handelingen als bedoeld in 1 en 2 van het toepassingsgebied moet het direct bij de handelingen betrokken personeel de beschermingsmiddelen gebruiken. Personen die ingezet zullen worden voor het dragen van onafhankelijke ademhalingsbeschermingsmiddelen moeten daartoe fysiek geschikt zijn en in het gebruik daarvan geoefend zijn. Personen die niet aan het bovenstaande voldoen, mogen geen taken opgedragen krijgen, waarbij het gebruik van deze middelen noodzakelijk is.

b3 Zijn maatregelen overeengekomen voor het geval dat personen onvoorzien blootgesteld worden aan de lading?

Geschikte middelen moeten in voldoende hoeveelheid aanwezig zijn om de effecten van lekkages te neutraliseren en kleine hoeveelheden van gemorst produkt op te ruimen. Voor het geval dat onvoorzien, ongewilde blootstelling van personen plaatsvindt, dienen geschikte en voldoende tegenmaatregelen te worden genomen om de gevolgen daarvan te beperken. Informatie die afhankelijk van het produkt deze maatregelen beschrijft moet door de verantwoordelijke personen worden bestudeerd en beschikbaar zijn voor onmiddellijk gebruik. In de onmiddellijke nabijheid van die plaatsen aan boord van de schepen waar regelmatig de in 1 en 2 van het toepassingsgebied bedoelde handelingen plaatsvinden, moet een geschikte nooddouche en oogspoelinrichting geplaatst zijn. De inrichtingen moeten voor onmiddellijk gebruik gereed zijn. Voorzieningen moeten zijn aangebracht om de watertemperatuur op een veilige waarde te handhaven.

b4 Is de pompsnelheid in overeenstemming met de vereisten van het automatisch afsluitersysteem indien dit in gebruik is?

Automatisch werkende afsluitersystemen die in werking treden bij het bereiken van een vooraf bepaald niveau in de tank die beladen wordt, kunnen geïnstalleerd zijn aan boord van de schepen. In het geval dat zulke systemen in gebruik zijn, moet de overslagsnelheid zodanig worden aangepast dat het automatisch sluiten van een afsluiter in zo'n systeem niet tot gevolg heeft dat drukstoten, die ten gevolge van dit sluiten in de scheepsleidingssystemen ontstaan, hoger zijn dan de veilige werkbelasting van die systemen. Er mogen ook vaste middelen, zoals recirculatiesystemen of buffertanks zijn aangebracht om de drukstoten binnen de veilige werkdruk te houden en te ontlasten. Met het bovenstaande hoeft dan geen rekening te worden gehouden.

Bijlage IV: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-schip overslag)

De verantwoordelijke officieren van beide schepen moeten schriftelijk overeenstemmen welke van beide mogelijkheden gebruikt zal worden. De overslagsnelheid moet zowel in deze overeenkomst als in het formulier bedoeld bij vraag a7 worden vastgelegd.

b5 Zijn de ladingmeetsystemen en alarmeringen juist afgesteld en bedrijfsklaar?

Om hun juiste werking te verzekeren moeten de ladingmeetsystemen en alarmeringen aan boord van de schepen regelmatig worden gecontroleerd. Datum van en gegevens omtrent de laatst uitgevoerde controles moeten worden uitgewisseld. In gevallen waar het mogelijk is verschillende alarmniveaus in te stellen, moet het juiste niveau zijn ingesteld.

b6 Is draagbare gasdetectieapparatuur geschikt voor de te behandelen producten aanwezig en voor gebruik beschikbaar?

De aan boord aanwezige apparatuur moet geschikt zijn om te meten in het brandbaarheids- of waar noodzakelijk giftigheidsgebied van de te behandelen producten. Voor apparatuur die bestemd is om te meten in het brandbaarheidsgebied moeten geschikte middelen aanwezig zijn om deze apparatuur te kalibreren. De kalibratie moet voor de aanvang van de handelingen worden uitgevoerd.

b7 Is informatie uitgewisseld over brandblusmiddelen en procedures?

Gegevens over de beschikbaarheid van brandblusmiddelen en over te volgen procedures in geval van brand aan boord van de schepen moeten worden uitgewisseld. Bijzondere aandacht moet daarbij worden geschonken aan die producten die met water gevaarlijke reacties doen ontstaan of die bijzondere brandbestrijdingsprocedures vereisen.

b8 Zijn de ladingslangen van materiaal bestand tegen de inwerking van de producten?

Elke voor overslag te gebruiken slang moet voorzien zijn van een onuitwisbaar merkteken. Met behulp van dit merkteken moet het volgende op eenvoudige wijze kunnen worden vastgesteld:

- produkt(en) waarvoor de slang geschikt is;
- de aangegeven maximale werkdruk;
- de testdruk met inbegrip van de laatste datum waarop deze test werd uitgevoerd;

en indien de slang gebruikt wordt bij temperaturen afwijkend van de normale omgevingstemperatuur:

- de maximale of minimale temperatuur waarvoor de slang geschikt is.

b9 Wordt uitsluitend gebruik gemaakt van het permanent aangebracht leidingsysteem?

Indien voor het verrichten van de handelingen als bedoeld in 1 van het toepassingsgebied aan boord van de schepen het gebruik van niet permanent aangebrachte leidingsystemen onontkoombaar is, moet er voor worden zorggedragen dat deze leidingsystemen voldoende zeker en veilig worden samengesteld en geplaatst zodat hun gebruik geen additioneel gevaar introduceert. Waar noodzakelijk moet de elektrische geleidbaarheid van het systeem worden zeker gesteld. De omvang van deze systemen moet zo beperkt mogelijk worden gehouden. Indien van slangen gebruik wordt gemaakt voor het maken van verbindingen in de lading/leidingsystemen moeten deze slangen zeker en veilig worden bevestigd en elektrisch geleidbaar zijn met het systeem waarin ze zijn aangebracht. Ze moeten zo kort mogelijk worden gehouden (zie ook a29). Het gebruik van niet permanent aangebrachte leidingen en pompen in tanks aan boord van schepen mag slechts geschieden na verkregen toestemming van de bevoegde havenautoriteit.

Bijlage IV: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-schip overslag)

Deel C

Aanvullend voor vloeibaar gemaakte gassen

c1 Is informatie beschikbaar met de noodzakelijke gegevens voor het veilig behandelen van de lading waar van toepassing met inbegrip van een door de fabrikant vertrekt certificaat van stabilisatie (inhibition certificate)?

Aan boord van beide schepen moeten voor en gedurende de handelingen als bedoeld in 1 van het toepassingsgebied gegevens beschikbaar zijn met betrekking tot de te behandelen produkten. Deze gegevens dienen tenminste het volgende te omvatten:

- a. plan van verdeling van de lading;
- b. een volledige beschrijving van de fysische en chemische eigenschappen van het produkt, voorzover deze gegevens noodzakelijk zijn voor het veilig behandelen van het produkt;
- c. te nemen maatregelen in geval van lekkage of morsing;
- d. te nemen maatregelen in geval van onvoorzienne aanraking van de lading door personen;
- e. brandblusprocedures en -middelen;
- f. procedures voor de overslag;
- g. bijzondere uitrustings-eisen voor het veilig behandelen van het aangegeven produkt;
- h. minimum temperatuur van lading/leidingsystemen en ladingtanks.

Indien een produkt zal worden behandeld dat gestabiliseerd dient te worden, moet daarover informatie worden uitgewisseld tussen beide schepen.

c2 Is het watersproeisysteem voor gebruik gereed?

In het geval dat brandbare of giftige produkten worden behandeld moet het watersproeisysteem regelmatig worden beproefd. Gegevens omtrent de laatst uitgevoerde beproeving moeten worden uitgewisseld. Gedurende de handelingen als bedoeld in 1 van het toepassingsgebied moet het systeem voor onmiddellijk gebruik gereed zijn.

c3 Zijn er voldoende en geschikte persoonlijke beschermingsmiddelen aanwezig en gereed voor onmiddellijk gebruik?

Geschikte persoonlijke beschermingsmiddelen met inbegrip van onafhankelijke ademhalingsbeschermingsapparatuur moeten in voldoende aantal voor de bij de laad- en loshandelingen betrokken personen ter beschikking staan. De te gebruiken beschermingsmiddelen moeten zijn aangepast aan de gevaarseigenschappen van de behandelde stoffen. Deze middelen moeten beschermd tegen weersinvloeden zijn opgeborgen. De bergplaatsen moeten duidelijk zijn gekenmerkt. Als de toestand dit vereist in de handelingen als bedoeld in 1 van het toepassingsgebied moet het direct bij deze handelingen betrokken personeel de beschermingsmiddelen gebruiken. Personen die ingezet zullen worden voor het dragen van onafhankelijke ademhalingbeschermingsapparatuur moeten daartoe fysiek geschikt zijn en in het gebruik daarvan geoefend zijn. Personen die niet aan het bovenstaande kunnen voldoen, mogen geen taken opgedragen krijgen, waarbij het gebruik van deze middelen noodzakelijk is.

c4 Zijn waar vereist loze ruimten gevuld met inert gas?

Ruimten die overeenkomstig de bepalingen van de IMO-Gas Codes gevuld dienen te zijn met inert gas moeten voor aankomst van het schip door de bemanning daarop worden gecontroleerd.

c5 Zijn alle op afstand bedienbare afsluiters bedrijfsklaar?

Alle op afstand bedienbare afsluiters in het lading/leidingsstelsel op de schepen met inbegrip van hun standaardwijzersystemen, moeten regelmatig worden beproefd. Gegevens omtrent de laatst uitgevoerde beproevingen moeten worden uitgewisseld.

Bijlage IV: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-schip overslag)

c6 Zijn de drukbeveiligingskleppen van de ladingtanks aangesloten op het vaste ventilatiesysteem en zijn de omloopleidingen (by-passes) gesloten?

Indien een ventilatiesysteem is uitgerust met omloopleidingen bij de drukbeveiligingskleppen, moeten deze gesloten zijn. Onafhankelijke ventilatiesystemen moeten worden gebruikt in het geval verschillende ladingsoorten gelijktijdig worden vervoerd. De scheiding tussen deze systemen moet worden gecontroleerd. In gevallen waar het mogelijk is verschillende drukniveaus in te stellen op de drukbeveiligingskleppen moet worden zeker gesteld dat het ingestelde niveau aangepast is aan de soort lading. Het ingestelde niveau moet duidelijk zichtbaar zijn. De ingestelde drukniveaus moeten worden aangetekend in de kolom opmerkingen van deze vraag.

c7 Zijn de benodigde ladingpompen en compressoren bedrijfsklaar en is tussen beide schepen overeenstemming bereikt over de maximale werkdrukken?

Tussen de verantwoordelijke officieren aan boord van de schepen moet overeenstemming worden bereikt over de maximale werkdruk in het lading/leidingsysteem. De overeenkomen druk moet worden aangetekend in het formulier als bedoeld bij vraag a7.

c8 Is de terugkoelinstallatie of de 'boil-off' regelapparatuur bedrijfsklaar?

Voor aanvang van de handelingen als bedoeld in 1 van het toepassingsgebied moet worden zeker gesteld dat de terugkoelinstallaties of de 'boil-off' regelapparatuur indien deze gebruikt zullen worden, op de juiste wijze functioneren.

c9 Is de gasdetectieapparatuur ingesteld en gekalibreerd voor de betreffende ladingen bedrijfsklaar?

Voor het kalibreren van de gasdetectieapparatuur moet een geschikt kalibratiegas aanwezig zijn. Voor aanvang van de handelingen als bedoeld in 1 van het toepassingsgebied moet de vaste gasdetectieapparatuur worden ingesteld en gekalibreerd voor de betreffende lading. Het alarmeringsmechanisme moet worden beproefd en gegevens omtrent de laatst uitgevoerde beproeving moeten worden uitgewisseld. Draagbare gasdetectieapparatuur, die geschikt is om te meten in het brandbaarheids- en giftigheidsgebied van de te behandelen producten moet beschikbaar zijn. Apparatuur die bestemd is om te meten in het brandbaarheidsgebied moet voor aanvang van de handelingen als bedoeld in 1 van het toepassingsgebied gekalibreerd worden voor het te behandelen produkt.

c10 Zijn de ladingmeetsystemen en alarmeringen goed afgesteld en bedrijfsklaar?

Om hun juiste werking te verzekeren moeten de tankmeetsystemen en alarmeringen aan boord van de schepen regelmatig worden gecontroleerd. Datum van en gegevens omtrent de laatst uitgevoerde controles moeten worden uitgewisseld. In gevallen waar het mogelijk is verschillende alarmniveaus in te stellen moet het juiste niveau zijn ingesteld.

c11 Zijn de noodstopssystemen bedrijfsklaar?

De noodstopssystemen aan boord van de schepen moeten regelmatig worden beproefd. De beproevingsprocedure moet zodanig zijn dat zoveel mogelijk elementen van het ladingbehandelingsysteem daarin zijn opgenomen; gegevens omtrent de laatst uitgevoerde beproeving moeten worden uitgewisseld.

c12 Is men op de schepen op de hoogte van de sluitsnelheid van de automatisch werkende afsluitersystemen?

Automatisch werkende afsluitersystemen, die in werking treden bij het bereiken van een vooraf bepaald niveau in de tank, die beladen wordt, kunnen geïnstalleerd zijn aan boord van beide schepen. In het geval dat zulke systemen in gebruik zijn moet de overslagsnelheid zodanig worden aangepast dat het automatisch sluiten van een afsluiter in zo'n systeem niet tot gevolg heeft dat drukstoten, die tengevolge van dit sluiten in de scheepsleidingssystemen ontstaan, hoger zijn dan de veilige werkbelasting van die systemen. Er mogen ook vaste middelen zoals recirculatiesystemen of buffertanks zijn aangebracht om de drukstoten

Bijlage IV: Veiligheidscontrolelijst voor zeetankschepen en toelichting (schip-schip overslag)

binnen de veilige werkdruk te houden en te ontlasten. Met het bovenstaande hoeft dan geen rekening te worden gehouden. De verantwoordelijke officieren van beide schepen moeten schriftelijk overeenstemmen welke van beide mogelijkheden gebruikt zal worden. De overslagsnelheid moet zowel in deze overeenkomst als in het formulier bedoeld bij vraag a7 worden aangetekend.

c13 Is informatie uitgewisseld tussen de schepen over de minimum werkdruk van de lading/leidingsystemen?

Voor aanvang van de handelingen als bedoeld in 1 van het toepassingsgebied moet tussen de verantwoordelijke officieren van beide schepen informatie worden uitgewisseld over vereisten van temperatuur en druk van de te behandelen lading. Deze informatie moet worden opgenomen in het formulier bedoeld bij vraag a7.

Bijlage 1 bij de toelichting

Tankschoonmaakactiviteiten

Uitsluitend schoonmaakwerkzaamheden die tijdens het lossen moeten worden uitgevoerd zoals 'crude oil washing' zijn toegestaan. De vragen zijn opgenomen ter informatie van het andere schip en de bevoegde havenautoriteit.

Bijlage 1 bij de toelichting

Omschrijving van de klassen

Klasse 2 - samengeperste, vloeibaar gemaakte of onder druk opgeloste gassen

Klasse 4 - brandbare stoffen

Klasse 6.1 - giftige stoffen

Klasse 8 - bijtende stoffen

Klasse 9 - diverse gevaarlijke stoffen zoals bijvoorbeeld bepaalde isocyanaten.

Brandbare vloeistoffen van de Wet Gevaarlijke Stoffen hebben een vlammpunt dat niet hoger ligt dan 100°C

Chemicaliëntankers:

Tankschepen betrokken bij de behandeling van stoffen zoals vermeld in de hoofdstukken 6 en 7 van de Annex¹ van Resolutie A212 (VII) van IMO zoals nadien gewijzigd. In hoofdstukken 17 en 18 van de International Bulk Chemical Code zijn deze stoffen eveneens vermeld.

Gastankers:

Tankschepen betrokken bij de behandeling van stoffen zoals vermeld in de hoofdstukken 19 van Annex² van Resolutie A328 (IX) resp. de Annex³ van resolutie A329 (IX) van IMO zoals nadien gewijzigd.

In hoofdstuk 19 van de International Gas Carrier Code zijn deze stoffen eveneens vermeld.

¹ Bulk Chemical Code

² Gas Carrier Code

³ Gas Carrier Code for existing ships

Bijlage V

Bunker controlelijst



Zeeland Seaports
Port Authority

Bunker controlelijst/Bunker checklist

ZEESCHIP/SEAGOING VESSEL

Naam zeeschip
Name seagoing vessel _____
Kapitein
Master _____
Scheepsagent
Ship's agent _____

BUNKERSCHIP/BUNKER VESSEL

Naam bunkerschip
Name bunker vessel _____
Schipper
Skipper _____
Rederij
Shipping Company _____

1 INHOUD VAN DE TE VULLEN TANKS IS: THE CONTENTS OF THE TANKS TO BE FILLED IS:

Tank _____	Vrije ruimte _____	M ³	Vulgraad _____	%
Tank _____	Ullage _____	M ³	Filling capacity _____	%
Tank _____	Vrije ruimte _____	M ³	Vulgraad _____	%
Tank _____	Ullage _____	M ³	Filling capacity _____	%
Tank _____	Vrije ruimte _____	M ³	Vulgraad _____	%
Tank _____	Ullage _____	M ³	Filling capacity _____	%
Tank _____	Vrije ruimte _____	M ³	Vulgraad _____	%
Tank _____	Ullage _____	M ³	Filling capacity _____	%
Tank _____	Vrije ruimte _____	M ³	Vulgraad _____	%
Tank _____	Ullage _____	M ³	Filling capacity _____	%
Tank _____	Vrije ruimte _____	M ³	Vulgraad _____	%
Tank _____	Ullage _____	M ³	Filling capacity _____	%
Tank _____	Vrije ruimte _____	M ³	Vulgraad _____	%
Tank _____	Ullage _____	M ³	Filling capacity _____	%

1 AANKOMST LANGSZIJ: ARRIVAL ALONGSIDE:

Datum
Date(D - M - Y) _____

Tijdstip _____ uur
Time _____ hour

Ligplaats
Berth _____

AANVANG BUNKEREN: STARTING-TIME BUNKERING:

Datum
Date(D - M - Y) _____

Tijdstip _____ uur
Time _____ hour

2 WIE IS VERANTWOORDELIJK VOOR DE COMMUNICATIE MET HET BUNKERSCHIP? WHO IS RESPONSIBLE FOR THE COMMUNICATION WITH THE BUNKER VESSEL?

Naam _____
Name _____
Functie _____
Position _____

2 WIE IS VERANTWOORDELIJK VOOR DE COMMUNICATIE MET HET ZEESCHIP? WHO IS RESPONSIBLE FOR THE COMMUNICATION WITH THE SEAGOING VESSEL?

Naam _____
Name _____
Functie _____
Position _____

3 HOE VAAK WORDEN DE BUNKERTANKS GEPEILD? HOW FREQUENTLY WILL THE BUNKERTANKS BE GAUGED?

Elke _____ minuten
Every _____ minutes

WIE IS VERANTWOORDELIJK VOOR DEZE PEILINGEN? WHO IS RESPONSIBLE FOR THESE GAUGINGS?

Naam _____
Name _____
Functie _____
Position _____

4 WIE HOUDT TOEZICHT EN NEEMT DIRECT ACTIE BIJ STORINGEN? WHO SUPERVISES THE OPERATION AND TAKES IMMEDIATE ACTION IN CASE OF MALFUNCTION?

Naam _____
Name _____
Functie _____
Position _____

4 WIE HOUDT TOEZICHT EN NEEMT DIRECT ACTIE BIJ STORINGEN? WHO SUPERVISES THE OPERATION AND TAKES IMMEDIATE ACTION IN CASE OF MALFUNCTION?

Naam _____
Name _____
Functie _____
Position _____

5 A WAT ZIJN DE COMMUNICATIEMIDDELEN TUSSEN DE SCHEPEN? WHAT ARE THE MEANS OF COMMUNICATION BETWEEN THE VESSELS?

B IS ER EEN NOODSTOP GEPLAATST? HAS AN EMERGENCY STOP BEEN FITTED?

C IS DE NOODSTOPPROCEDURE GEZAMENLIJK DOORGENOMEN? HAS THE EMERGENCY STOP PROCEDURE BEEN JOINTLY GONE THROUGH?

Ja Nee

Yes No

Ja Nee

Yes No

6 ONDERTEKEND: PLAATS SIGNED: PLACE

HANDTEKENING NAMENS ZEESCHIP: SIGNED ON BEHALF OF THE SEAGOING VESSEL:

Naam _____
Name _____
Functie _____
Position _____

Handtekening
Signature _____

DATUM DATE (D - M - Y)

HANDTEKENING NAMENS BUNKERSCHIP: SIGNED ON BEHALF OF THE BUNKER VESSEL:

Naam _____
Name _____
Functie _____
Position _____

Handtekening
Signature _____

Bijlage VI

Vloeibare Gevaarlijke Stoffen

Verklaring afkortingen

VNnr = het nummer dat aan een gevaarlijke stof is gegeven door de commissie van deskundigen inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen, ingesteld door de Economische en Sociale Raad van de Verenigde Naties, welke nummers zijn vermeld in de Aanbevelingen betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen.

n.e.g. = niet elders genoemd.

MP = Marine Pollutant, categorie-indeling van MARPOL, Annex II, in verband met operationele lozingen op zee.

S.T. = scheepstype, geeft een maat voor de constructie -fysieke bescherming- volgens de International Gascarrier Code" en de "International Bulk Code".

R = restricties t.a.v. ligplaats en activiteiten.

Stofnaam	VNnr	MP	S.T.	R
Acetaldehyde	1089	-	IIG	A
Acetoncyaanhydrine	1541	A	2	C
Acrylamide in oplossing (< 50%)	2074	D	2	D
Acrylonitril	1093	B	2	C
Alkyl (C7-C9) nitraten (octyl-nitraten)	-	B	2	C
Allylcohol	1098	B	2	C
Allylchloride	1100	B	2	C
Ammoniak, gekoeld	1005	-	IIG	A
Ammoniumnitraat in oplossing	-	D	2	B
Ammoniumsulfide, oplossing <45%	2683	B	2	C
Aniline	1547	C	2	C
Antiklop middel voor benzine (TEL, TML en andere loodalkylverbindingen)	1649	A	1	A
Azijnzuuranhydride	1715	D	2	D
Benzeen en mengsels >10%	1114	C	3	D
Benzylchloride	1738	B	2	C
Butylacrylaat (alle isomeren)	2348, 2527	B	2	C
Butylamine (alle isomeren)	1125, 1214	C	2	C
Butadien	1010	-	IIG	A
Butaan	1011	-	IIG	A
Butaan/Propaan mengsels	1011/1978	-	IIG	A
Buteen	1012	-	IIG	A
1,2-butyleenoxide	3022	C	3	B
n.-Butylether	1149	C	3	B
Carbololie	-	A	2	C
Chloorazijnzuur, oplossing <80%	1750	C	2	C
Chloorhydrinen (gemengd)	-	(D)	2	C
o.-Chloornitrobenzeen	1578	B	2	C
Chloorsulfonzuur	1754	C	1	C
Crotonaldehyde	1143	A	2	C
1,5,9-Cyclododecatrien	-	A	1	C
Decylacrylaat	-	A	2	D
2.2'-Dichloorisopropylether	2490	C	2	C
1,3-Dichloorpropeen	2047	B	2	C
Dichloorpropeen/dichloorpropaan mengsel	-	B	2	C

Bijlage VI

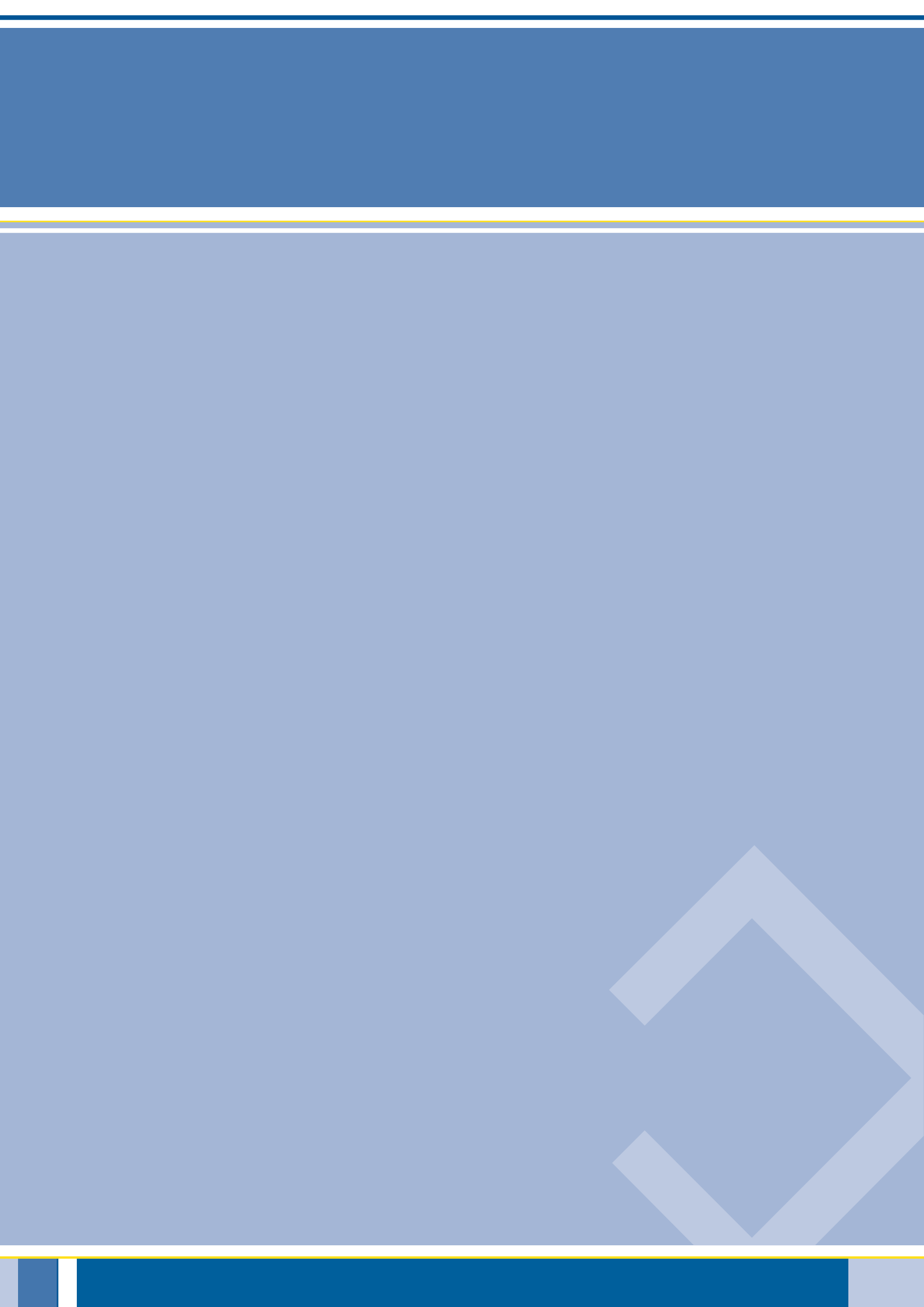
Vloeibare Gevaarlijke Stoffen

Stofnaam	VNnr	MP	S.T.	R
Diethylether (ethylether)	1155	III	2	A
Difenyl	-	A	1	C
Difenylamine, reactie product met 2,2,4-trimethylpenteen	-	(A)	1	C
Difenyl/difenylether mengsels	-	A	1	C
Difenylmethaan-diisocyaan (MDI)	2489	(B)	2	C
Di-iso-propylamine	1158	C	2	C
N,N-dimethylacetamide oplossing<40%	-	D	3	D
Dimethylamine 45% < in oplossing<55%	1160	C	2	C
Dimethylamine 55% < in oplossing<65%	1160	C	2	A
N,N-Dimethylcyclohexylamine	2264	C	2	C
Dinitrotolueen, gesmolten	1600	A	2	C
1,4-Dioxaan	1165	D	2	C
Dodecylphenol	-	A	1	C
Epichloorhydrine	2023	A	2	C
Ethaan	1961	-	IIG	A
Etheen (ethyleen)	1038	-	IIG	A
Ethylacrylaat	1917	A	2	C
Ethylamine	1036	(C)	IIG/2	A
Ethylamine in oplossing < 72%	2270	(C)	2	A
Ethylchloride	1037	-	IIG	A
Ethyleenchloride	1135	C	2	C
Ethyleendichloride (1,2-dichloorethaan)	1184	B	2	C
Ethyleenoxide	1040	-	IG	A
Ethyleenoxide/propyleenoxide mengsels met ethyleenoxide < 30%	2983	C	2	A
fenol	2312	C	2	C
fosfor, geel of wit	1381, 2447	A	1	A
2-Hydroxyethylacrylaat	2810	B	2	C
Isoforondiisocyaan	2290	B	2	C
Isopreen	1218	C	3	B
Isopropylamine	1221	C	2	A
Isopropylether (diisopropylether)	1159	D	3	B
Koolstofdisulfide	1131	B	2	A
Lactonitril in oplossing <80%	-	B	2	C
Methaan (LNG)	2043	-	IIG	A
Methacryl hars in ethyleendichloride	-	B	2	C
Methacrylnitril	3079	D	2	C
Methylacetyleen met propadieen	1060	-	IIG	A
Methylacrylaat	1919	B	2	C
Methylmethacrylaat	1247	D	2	D
Methylamine in oplossing < 42%	1235	C	2	C
Methylchloride	1063	-	IIG	A
Methylformiaat	1243	D	2	A
3-Methylpyridine	2313	D	2	C
Natriumchloraat in oplossing < 50%	2428	III	3	D
Natriumhydrosulfide ammoniumsulfide oplossing	-	B	2	A

Bijlage VI

Vloeibare Gevaarlijke Stoffen

Stofnaam	VNnr	MP	S.T.	R
Natriumnitriet in oplossing	-	B	2	C
Nitrobenzeen	1662	B	2	C
o./p.-Nitrotolueen	1664	B	2	C
Oleum (zwavelzuur, rokend)	1831	C	2	C
Paraffinen, gechloreerd (C10-C13)	-	A	1	C
Pentachloorethaan	1669	B	2	C
Pentanen (alle isomeren)	1265	(C)	3	B
Pentenen (alle isomeren)	-	C	3	B
Polymethyleen polyfenyl isocyaan	2206, 2207	D	2	C
Propaan	1978	-	IIG	A
Propeen	1077	-	IIG	A
Propionitril	2404	C	2	C
n.-Propylamine	1277	C	2	C
Propyleenoxide	1280	C	IIG/2	A
Salpeterzuur	2031, 2032	C	2	C
Salpeter-zwavelzuur mengsel	1796	C	2	C
Schadelijke vloeistof, vlampunt > 60 C, (1) n.e.g. (handelsnaam..., bevat...) S.T. 1 cat. A	-	A	1	C
Schadelijke vloeistof, vlampunt <60 C, (2) n.e.g. (handelsnaam..., bevat...) S.T. 1 cat. A	-	A	1	C
Tetrachloorethaan	1702	B	3	C
Tetrachloorkoolstof	1846	B	3	C
Tolueendiamine	1709	C	2	C
Tolueendiisocyaan (TDI)	2078	C	2	B
o.-Toluidine	1708	C	2	C
Trichloorethyleen	1710	C	3	C
1,2,3-Trichloorpropaan	-	C	2	C
Tricresylfosfaat (> 1% ortho-isomeer)	2574	A	1	C
Trimethylamine in oplossing <30%	1297	C	2	A
Trimethylfosfiet	2329	-	3	D
Trimethylhexamethyleendiisocyaan (2,2,4- en 2,4,4-isomeren)	2328	B	2	C
Trixylylfosfaat	-	A	1	C
Valeraldehyde (alle isomere)	2058	C	3	B
Vinylchloride	1086	-	IIG	A
Vinylethylether	1302	C	2	A
Vinylideenchloride	1303	D	2	B
Waterstofperoxide 8% < in oplossing <60%	2014, 2984	C	3	A
Waterstofperoxide 60% < in oplossing < 70%	2015	C	2	A
IJzernitrat/salpeterzuur oplossing	-	C	2	C
Zwavel, gesmolten	2448	III	3	B
Zwavelzuur	1830	C	3	D
Zwavelzuur, afgewerkt	1832	C	3	D





Zeeland Seaports
Port Authority

Postbus 132, 4530 AC Terneuzen
Telefoon: 0115 647400, Fax: 0115 647500
port@zeeland-seaports.com, www.zeeland-seaports.com