

## Wijziging van de Havenbeheersverordening Rotterdam 2010

De raad van de gemeente Rotterdam;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 13 mei 2014; kenmerk BS14/0012; raadsstuk 14BB1654;

gelet op de artikelen 147 en 149 van de Gemeentewet;

overwegende, dat het naar aanleiding van recente ontwikkelingen en nieuwe inzichten wenselijk is de Havenbeheersverordening Rotterdam 2010 op enkele punten aan te passen;

**besluit vast te stellen:**

### wijziging van de Havenbeheersverordening Rotterdam 2010

#### Artikel I

De Havenbeheersverordening Rotterdam 2010 wordt als volgt gewijzigd.

A.

Artikel 1.1 wordt als volgt gewijzigd:

- a. in de alfabetische rangschikking wordt een nieuwe tekst ingevoegd, luidende:
  - *dampen*:  
de atmosfeer die boven een vloeibare stof aanwezig is als gevolg van een bepaalde dampdruk van die vloeibare stof;
- b. in de begripsomschrijving 'dienstverlenend schip' wordt de bestaande tekst vervangen door:
  - *dienstverlenend schip*:  
elk schip betrokken bij dienstverlening aan een in een petroleumhaven of LNG-haven gelegen schip:
    - 1°. verband houdend met repareren of schoonmaken;
    - 2°. brengen of halen van voorraden of scheidingsonderdelen; of
    - 3°. dat een ontvangstvoorziening is;

en dat voldoet aan de bij verordening te stellen voorschriften inzake de bouw, de inrichting en de uitrusting van het schip;

- c. in de alfabetische rangschikking wordt een nieuwe tekst ingevoegd, luidende:
  - *eetbare oliën*:  
oliën of vetten die gewonnen worden uit zaden of vruchten van planten of bomen of oliën en vetten van dierlijke oorsprong;
- d. in de alfabetische rangschikking wordt een nieuwe tekst ingevoegd, luidende:
  - *gassen*:  
stoffen die bij 20 graden Celsius en een standaarddruk van 101,3 kilopascal volledig gasvormig zijn;
- e. in de begripsomschrijving 'gevaarlijke stoffen' wordt de bestaande tekst vervangen door:
  - *gevaarlijke stoffen*:  
stoffen die gevaar voor explosie, brand, corrosie, vergiftiging, bedwelming of straling kunnen opleveren, zoals vermeld in de IMO code voor het vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen over zee (IMDG Code), de code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren (IBC Code), met uitzondering van de stoffen die enkel (milieu)vervuilend zijn en die geen giftige of brandbare eigenschappen hebben, de internationale code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren (IGC Code), de IMSBC Code en de bijlage bij het ADN, met uitzondering van eetbare oliën;
- f. in de alfabetische rangschikking wordt een nieuwe tekst ingevoegd, luidende:
  - *IMDG Code*:  
International Maritime Dangerous Goods Code;
- g. in de alfabetische rangschikking wordt een nieuwe tekst ingevoegd, luidende:
  - *IMSCBC Code*:  
International Maritime Solid Bulk Cargoes Code;
- h. in de alfabetische rangschikking wordt een nieuwe tekst ingevoegd, luidende:
  - *inerte atmosfeer*:

een atmosfeer in een tank waarin het zuurstof gehalte is verminderd tot ten hoogste 8 volume procent door het toevoegen van een inert gas;

- i. in de begripsomschrijving 'LNG-bunkeren' wordt de bestaande tekst vervangen door:
  - *LNG-bunkeren*:  
aan boord van een schip brengen van LNG-brandstof of aardgas brandstof voor eigen gebruik op het schip;
- j. in de alfabetische rangschikking wordt een nieuwe tekst ingevoegd, luidende:
  - *LNG-bunkerschip*:  
tankschip gebruikt voor het LNG-bunkeren;
- k. in de begripsomschrijving vervalt het begrip 'schoonmaakcertificaat';
- l. in de begripsomschrijving 'schoonmaken' wordt de bestaande tekst vervangen door:
  - *schoonmaken*:  
elke handeling die gericht is op of verband houdt met het reinigen, gasvrij of dampvrij maken van de ladingtanks van een tankschip;

B.

In artikel 3.3 komt het derde lid te vervallen en wordt het bestaande vierde lid vernummerd tot het derde lid (nieuw).

C.

Artikel 3.10, eerste lid, onder a, komt te luiden:

- a. het schip zich bevindt in:
  - 1°. een jachthaven;
  - 2°. de Parkhaven, voor zover het schip zich begeeft van de Nieuwe Maas naar de Parksluizen en omgekeerd;
  - 3°. een haven ten oosten van de Erasmusbrug, met uitzondering van het Boerengat, of;

C1.

Aan artikel 3.10 wordt een nieuw vijfde lid toegevoegd. Luidende:

5. Het college kan gebieden aanwijzen waar de in het eerste en tweede lid gestelde verboden niet van toepassing zijn.

Het college kan gebieden aanwijzen waar de in het eerste en tweede lid gestelde verboden niet van toepassing zijn.

D.

Na artikel 3.12 wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

**Artikel 3.13 Meldplicht zeeschepen**

1. Dit artikel is van toepassing op alle wateren binnen de gemeente.
2. Een zeeschip dat behoort tot een door het college vast te stellen categorie van zeeschepen en dat op weg is van of naar een in de gemeente gelegen ligplaats, meldt aan de havenmeester de door het college vast te stellen gegevens omtrent de aankomst, het vertrek, het verhalen en de positie van het schip, de gegevens met betrekking tot de te gebruiken nautische dienstverleners en de scheepsagent, de gegevens met betrekking tot het schip, de daarmee vervoerde lading en de uit te voeren reis.
3. Het college kan nadere regels stellen met betrekking tot:
  - a. de gevallen waarin en de voorwaarden waaronder vrijstelling of ontheffing van deze meldplicht mogelijk is, of;
  - b. de wijze waarop en het moment waarop de melding plaatsvindt.
4. Dit artikel is niet van toepassing voor zover in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien bij of krachtens het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart en het Binnenvaartpolitiereglement.

E.

Artikel 4.9 wordt als volgt gewijzigd:

- a. in het eerste lid, onderdeel f komt ', en' te vervallen;
- b. in onderdeel g wordt ' ' vervangen door: , en ;
- c. na onderdeel g wordt een onderdeel h. toegevoegd, luidende:

- h. bij LNG-aangedreven schepen de aan boord zijnde hoeveelheid LNG en de locaties van de LNG bunkertanks.
- d. in het vierde lid wordt 'het tweede lid' vervangen door: het derde lid.

#### F.

Artikel 5.1 wordt als volgt gewijzigd:

- a. de tekst 'van de 2e Werkhaven een strook water van 100 meter breed, dat grenst aan-, en evenwijdig loopt met de westelijke oever en dat begrensd wordt door een denkbeeldige lijn getrokken tussen oeverfrontnummer 4534 en 4556' wordt vervangen door: van de 2e Werkhaven een strook water van 105 meter breed, dat grenst aan, evenwijdig loopt met de westelijke oever en dat begrensd wordt door de oeverfrontnummers 4534 en 4539 en een strook water van 100 meter breed dat grenst aan, evenwijdig loopt met de westelijke oever en dat begrensd wordt door de oeverfrontnummers 4539 en 4544;
- b. de tekst 'van de Botlek een strook water van 25 meter rondom de BTT-steiger, gelegen tussen oeverfrontnummer 4258 en 4262 en de ligplaats van alle direct of indirect aan deze steiger afgemeerde tankschepen inclusief een strook water van 25 meter rondom deze schepen' wordt vervangen door: van de Botlek een strook water van 25 meter rondom de BTT-steiger, gelegen tussen oeverfrontnummers 4258 en 4262 en de ligplaats van alle direct of indirect aan deze steiger afgemeerde tankschepen inclusief een strook water van 25 meter rondom deze schepen en het water ten westen van een denkbeeldige lijn 30 meter ten oosten en evenwijdig aan de steiger 23 nabij oeverfrontnummer 4212 tot het BTT-steiger;
- c. de tekst 'van het Calandkanaal en de Wezerhaven' tot en met 'op een afstand van 150 meter uit oeverfrontnummer 5624;' wordt vervangen door: van het Calandkanaal en de Wezerhaven, het water dat grenst aan de zuidwal en dat omsloten wordt door de denkbeeldige lijnen getrokken tussen de oeverfrontnummers 5626 en 5342, 5615 en 5340 en een lijn getrokken uit oeverfrontnummer 5317 in westelijke richting tot een punt dat ligt op het snijvlak van de denkbeeldige lijn tussen 5626 en 5340;
- d. in de alfabetische rangschikking wordt een nieuwe tekst ingevoegd, luidende:
  - van de Nieuwe Maas een strook water van 25 meter evenwijdig aan de kade van Nova Terminals, gelegen tussen oeverfrontnummer 3120 en 3124 en de ligplaats van alle direct of indirect aan deze kade afgemeerde tankschepen inclusief een strook water van 25 meter rondom deze schepen;
- e. onder vervanging van de punt aan het eind van de opsomming in een puntkomma wordt in de alfabetische rangschikking een nieuwe tekst ingevoegd, luidende:
  - van het Yangtzekanaal de ligplaatsen en een strook water van 25 meter rondom alle direct of indirect op de ligplaatsen aan meerpalen afgemeerde tankschepen, gelegen in het gebied aan de westzijde van het Yangtzekanaal en voor de ingang van de Prinses Alexiahaven, uitsluitend en indien een gevaarlijke stof als lading of ladingresidu aan boord is, uitgezonderd een brandbare vloeistof met een vlampunt van 55 graden Celsius of hoger.

#### G.

In artikel 5.5 wordt onder vernummering van de onderdelen a en b, tot onderdelen b en c, een nieuw onderdeel a ingevoegd, luidende:

- a. het tankschip beladen is of was met een brandbare vloeistof met een vlampunt van 55 graden Celsius of hoger, kaliumhydroxide, natriumhydroxide, fosforzuur, stoffen genoemd in de IMDG Code, klasse 9, of stoffen genoemd in het ADN, klasse 9;

#### H.

Artikel 5.5a, eerste lid, onderdelen a en b, komen te luiden:

- a. waarvan zeker is gesteld dat er uitsluitend gesloten lege tanks, inclusief sloptanks, aanwezig zijn, die brandbare vloeistoffen met een vlampunt lager dan 55 graden Celsius hebben bevat en die een inerte atmosfeer of maximaal 20% van de laagste explosiegrens brandbare dampen bevat, of;
- b. dat tevens ontvangstvoorziening is en voldoet aan de vereisten die het ADN stelt aan een binnenschip van het type C en dat afvalstoffen wil inzamelen bij een zeeschip, waarbij de tanks of sloptanks beladen zijn met, of leeg zijn van, brandbare vloeistoffen met een vlampunt lager dan 55 graden Celsius en waarvan zeker is gesteld dat deze tanks een inerte atmosfeer bevat, waarbij alle overige tanks en ruimten van het vaartuig gesloten zijn en deze tanks een inerte atmosfeer of maximaal 20% van de laagste explosiegrens brandbare dampen bevatten.

I.

Artikel 5.5b, eerste lid, komt te luiden:

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 5.5 is het verboden om zich met een zeetankschip te bevinden op een ligplaats buiten de petroleumhavens indien zich een gevaarlijke stof als lading of ladingresidu aan boord bevindt, tenzij het een zeetankschip betreft dat beladen is of was met een brandbare vloeistof met een vlampunt lager dan 55 graden Celsius die zich niet bevindt in een direct aan de scheepshuid grenzende tank en de tank een inerte atmosfeer of maximaal 20% van de laagste explosiegrens brandbare dampen bevat, en:
  - a. door een gasdeskundige het door de havenmeester vastgestelde formulier 'verklaring gasdeskundige' is afgegeven waaruit blijkt dat de ladingsituatie van het zeetankschip in overeenstemming is met de in dit onderdeel gestelde voorschriften;
  - b. er uitsluitend overslag plaats vindt van de onder artikel 5.5, onder a, genoemde stoffen;
  - c. tanks gesloten blijven, tenzij het openen van de tanks noodzakelijk is voor de overslag van de onder artikel 5.5, onder a, genoemde stoffen;
  - d. er geen schoonmaakhandelingen van ruimten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden, en;
  - e. er maximaal één schip langszij ligt.

J.

In artikel 5.5c, eerste lid, worden de onderdelen a tot en met e, vervangen door:

- a. sloptanks brandbare ladingresiduen bevatten of hebben bevat waarvan de tank een inerte atmosfeer of maximaal 20% van de laagste explosiegrens brandbare dampen bevat die niet direct aan ladingruimten grenzen en die niet worden schoongemaakt;
- b. alle overige ruimten in de ladingzone vrij zijn van brandbare vloeistoffen of dampen;
- c. door een gasdeskundige het door de havenmeester vastgestelde formulier 'verklaring gasdeskundige' is afgegeven waaruit blijkt dat de tanks of ruimten van het combinatietankschip in overeenstemming zijn met de in dit onderdeel gestelde voorschriften; en
- d. de zich aan boord bevindende brandbare ladingresiduen niet worden overgeslagen.

K.

Artikel 5.6 wordt als volgt gewijzigd:

- a. in de aanhef van het eerste lid wordt 'onderdeel b' vervangen door: onderdeel a.
- b. het derde lid, komt te luiden:
  3. Onverminderd het bepaalde in het tweede lid kan een melding als bedoeld in artikel 5.5a, eerste lid, onderdeel a, ook plaatsvinden per telefoon, per marifoon op het daarvoor bestemde kanaal, per fax of per e-mail.

L.

Artikel 5.8, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

- a. in onderdeel b, vervalt: dat dient te wachten;
- b. onderdeel c komt te luiden:
- c. het een roei- of motorboot betreft die niet door een benzinemotor wordt voortbewogen en die tot de uitrusting van een schip als bedoeld in onderdeel a of b behoort, en:
  - 1°. gebruikt wordt voor het vervoeren van opvarenden naar en van een schip, of;
  - 2°. waarvan de werking van de motor, de davit of de vrije val installatie wordt getest.
- c. de onderdelen j en k komen te luiden:
  - j. het een schip betreft betrokken bij het communicatievaren;
  - k. het een schip betreft dat baggerwerkzaamheden uitvoert;
- d. na onderdeel k worden twee onderdelen toegevoegd die luiden als volgt:
  - l. het een werkschip betreft, of;
  - m. het een LNG-bunkerschip betreft.

M.

Artikel 6.6, eerste lid, onderdelen c, d en e, komen te luiden:

- c. het een schip betreft van de Divisie Havenmeester van Havenbedrijf Rotterdam N.V. of de politie, regionale eenheid Rotterdam, district Zeehavenpolitie, en er geen laad- of loshandelingen van LNG plaatsvinden;

- d. het een dienstverlenend schip betreft dat aan een LNG-tankschip diensten verleent en er geen laad- of loshandelingen van LNG plaatsvinden;
- e. het een LNG-bunkerschip betreft.

N.

Na artikel 6.9 wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

**Artikel 6.9a LNG-bunkerscheperen in de haven**

1. Het is, behoudens het bepaalde in artikel 5.8, eerste lid, onder m, en artikel 6.6, eerste lid, onder e, verboden om zich met een LNG-bunkerschip te bevinden in de haven.
2. Het college kan ontheffing verlenen, alsmede gebieden aanwijzen, waar het in het eerste lid gestelde verbod niet van toepassing is.

O.

Artikel 6.10 komt te luiden:

**Artikel 6.10 LNG-bunkereren**

1. Het is verboden om te LNG-bunkereren, tenzij het LNG-bunkereren plaatsvindt:
  - a. bij een inrichting waar deze activiteit is opgenomen in de omgevingsvergunning, of;
  - b. door een LNG-bunkerschip dat beschikt over een vergunning als bedoeld in artikel 6.12.
2. Het is verboden om LNG of aardgas te laten vrijkomen bij:
  - a. het LNG-bunkereren;
  - b. het inkoelen van LNG-tanks of de daarbij behorende installatie;
  - c. het met stikstof blazen van de bunkerleiding;
  - d. het terugpompen of gasvrij maken van LNG-tanks of de daarbij behorende installatie of leidingen.
3. Tijdens het LNG-bunkereren is het verboden om LNG te laten vrijkomen bij het afkoppelen van de bunkeraansluiting.
4. Tijdens het LNG-bunkereren is het verboden om aan boord van een LNG-aangedreven schip andere operationele activiteiten te verrichten, tenzij deze gelijktijdige activiteiten:
  - a. vermeld staan in de operationele documentatie van het schip;
  - b. de betreffende operationele documentatie goedgekeurd is door de vlaggenstaat, en;
  - c. plaatsvinden overeenkomstig de bepalingen in de betreffende operationele documentatie.
5. Het is verboden om meer dan één LNG-bunkerschip langs een schip te hebben.
6. Het is verboden om af te meren langs schepen die aan het boord-boord LNG-bunkereren zijn.
7. Het college kan van de in het eerste, vierde, vijfde en zesde lid gestelde verboden ontheffing verlenen.

P.

Na artikel 6.10 worden drie nieuwe artikelen ingevoegd, luidende:

**Artikel 6.11 Seinvoering bij LNG-bunkereren**

1. Tijdens het LNG-bunkereren voert een LNG-aangedreven zeeschip als bijkomend teken tussen zonsopgang en zonsondergang de internationale seinvlag 'B' en tussen zonsondergang en zonsopgang een rood helder rondom schijnend licht.
2. Tijdens het LNG-bunkereren voert een LNG-aangedreven binnenschip op het dek in de lengte-as een vierkant bord aan de onderzijde waarvan zich een driehoek bevindt. Het bord moet aan beide zijden wit zijn met een rode rand en een rode diagonale balk en met, in zwart, de letter P en de driehoek aan beide zijden wit met, in zwart, de cijfers 25, die de afstand in meters aangeven waarbinnen geen ligplaats mag worden genomen. Tussen zonsondergang en zonsopgang is het bord, zodanig verlicht dat het aan beide zijden van het schip duidelijk zichtbaar is.
3. Het is met een schip verboden binnen een afstand van 50 meter:
  - a. rondom een LNG-aangedreven zeeschip dat het licht of de seinvlag bedoeld in het eerste lid voert, ligplaats te nemen of te hebben;
  - b. een LNG-aangedreven zeeschip te passeren indien dat schip het licht of de seinvlag bedoeld in het eerste lid voert.
4. Het is met een schip verboden binnen een afstand van 25 meter:
  - a. rondom een LNG-aangedreven binnenschip dat het bord als bedoeld in het tweede lid voert, ligplaats te nemen of te hebben;

- b. een LNG-aangedreven binnenschip te passeren indien dat schip het bord als bedoeld in het tweede lid voert.

#### **Artikel 6.12 Vergunning LNG-bunkerschip**

1. Het is verboden zonder vergunning van het college met een LNG-bunkerschip te LNG-bunkeren.
2. Bij de aanvraag voor een vergunning, als bedoeld in het eerste lid, wordt in ieder geval het volgende verstrekt:
  - a. de gegevens van het bedrijf van de aanvrager, naam en functie van aanvrager;
  - b. de gegevens van de in te zetten LNG-bunkerscheperen die onder de werking van de vergunning vallen;
  - c. de documentatie genoemd in de ISO standaard 118683, hoofdstuk 11;
  - d. de toegepaste voorziening voor het aankoppelen van de LNG bunkerleiding;
  - e. de toegepaste afmeervoorzieningen van het LNG-bunkerschip.
3. Onverminderd het bepaalde in artikel 1.5, eerste lid, kan het college voorschriften en beperkingen verbinden aan de vergunning, bedoeld in het eerste lid, die onder meer betrekking kunnen hebben op:
  - a. de veiligheid tijdens het LNG-bunkeren;
  - b. de procedures voor het tegengaan en controleren van risicovolle situaties;
  - c. de functionele eisen voor risico mitigatie;
  - d. de opleiding van het personeel;
  - e. het afmeren van het LNG-bunkerschip;
  - f. locaties waar LNG-bunkeren is toegestaan.
4. Tijdens de looptijd van de vergunning worden wijzigingen ten opzichte van de bij de aanvraag verstrekte gegevens onmiddellijk aan het college gemeld.

#### **Artikel 6.13 Vergunning drijvende LNG-aangedreven elektriciteit voorziening**

1. Het is verboden zonder vergunning van het college een drijvende LNG-aangedreven elektrische energie voorziening in werking te hebben.
2. Bij de aanvraag van een vergunning voor een LNG-gedreven drijvende elektriciteit voorziening, bedoeld in het eerste lid, worden in ieder geval de volgende gegevens verstrekt:
  - a. de gegevens van het bedrijf van de aanvrager, naam en functie van aanvrager;
  - b. de gegevens van de in te zetten drijvende LNG gedreven elektriciteit voorziening die onder de werking van de vergunning valt;
  - c. de relevante scheepscertificaten;
  - d. de operationele documentatie over de elektriciteit levering en het gebruik van LNG als brandstof voor de energie opwekking;
  - e. de procedure voor aansluiten van elektriciteit verbinding;
  - f. het geluidsniveau tijdens het in werking hebben van de voorziening;
  - g. de toegepaste afmeervoorzieningen;
  - h. de opleiding van het personeel;
  - i. de uitkomsten van de risico assessment, hazard identification study en hazard and operability study die voor deze voorziening zijn uitgevoerd.
3. Onverminderd het bepaalde in artikel 1.5, eerste lid, kan het college voorschriften en beperkingen verbinden aan de vergunning bedoeld in het eerste lid, die onder meer betrekking kunnen hebben op:
  - a. de veiligheid tijdens het inwerking hebben van de voorziening;
  - b. de procedures voor het tegengaan en controleren van risicovolle situaties;
  - c. de functionele eisen voor risico mitigatie;
  - d. de opleiding van het personeel;
  - e. het afmeren;
  - f. de locaties waar het is toegestaan om de voorziening in werking te hebben;
  - g. het vullen van de LNG brandstof tank.
4. Tijdens de looptijd van de vergunning worden wijzigingen ten opzichte van de bij de aanvraag verstrekte gegevens onmiddellijk aan het college gemeld.

Q.

Artikel 7.1, eerste lid, komt te luiden:

1. Het is verboden met een schip dat geladen is met een in bijlage I genoemde gevaarlijke stof in verpakking ligplaats te nemen binnen een in bijlage I genoemde afstand van de stuwpositie van de gevaarlijke stof tot een woonconcentratie, tenzij wordt gehandeld in overeenstemming met de in bijlage I opgenomen bepalingen.

R.

De aanhef van paragraaf 8 komt te luiden: § 8 Overslag van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk

S.

Artikel 8.1 wordt als volgt gewijzigd:

- a. het tweede lid komt te luiden:
  2. Het is verboden om overslag van gevaarlijke of schadelijke stoffen te laten plaatsvinden tussen:
    - a. zeetankschepen onderling tenzij de onderdelen als opgenomen in de Pre-Transfer en During Transfer Check-List van de Ship to Ship transfer Guide;
    - b. een zeetankschip en binnentankschip tenzij de onderdelen als opgenomen in de Zeevaart - Binnenvaart / Binnenvaarttanker veiligheidschecklijst van de ISGINTT, of;
    - c. binnentankschepen onderling tenzij de onderdelen als opgenomen in de Zeevaart - Binnenvaart / Binnenvaarttanker veiligheidschecklijst van de ISGINTT;

, voordat de overslag plaatsvindt, volledig en naar waarheid zijn ingevuld en door de verantwoordelijke personen van de bij de overslag van een gevaarlijke of schadelijke stof betrokken tankschepen zijn ondertekend.

T.

In artikel 9.1, eerste lid, wordt 'voordat met het bunkeren wordt begonnen' vervangen door: direct voorafgaand aan het bunkeren.

U.

Artikel 9.2 komt te luiden:

**Artikel 9.2 LNG-bunkercontrolelijst**

1. Onverminderd het bepaalde in paragraaf 6 is het verboden om een LNG-aangedreven schip te LNG-bunkeren:
  - a. vanuit een LNG-tankwagen, tenzij door de LNG-tankwagen en aan boord van het betrokken LNG-aangedreven schip wordt zorggedragen dat voordat met het LNG-bunkeren wordt begonnen de LNG Bunker Checklist – Truck to Ship, als opgenomen in bijlage IV, ;
  - b. vanuit een LNG-bunkerschip, tenzij door het LNG-bunkerschip en aan boord van het betrokken LNG-aangedreven schip wordt zorggedragen dat voordat met het LNG-bunkeren wordt begonnen de LNG Bunker Checklist – Ship to Ship, als opgenomen in bijlage V, of;
  - c. vanuit een inrichting, tenzij door de verantwoordelijke persoon van de inrichting en aan boord van het betrokken LNG-aangedreven schip wordt zorggedragen dat voordat met het LNG-bunkeren wordt begonnen de LNG Bunker Checklist – Shore to Ship, als opgenomen in bijlage VI,;

volledig, positief en naar waarheid is ingevuld en is ondertekend door de voor het LNG-bunkeren verantwoordelijke personen van de bij het LNG-bunkeren betrokken partijen.

2. Door de bij het LNG-bunkeren betrokken partijen, bedoeld in het eerste lid, wordt:
  - a. het gestelde in de LNG-bunkercontrolelijst nageleefd, en;
  - b. het LNG-bunkeren onmiddellijk gestopt als het voor ieder bij het bunkeren betrokken partijen gestelde in de LNG-bunkercontrolelijst niet wordt nageleefd.
3. Een LNG Bunker Checklist, bedoeld in het eerste lid, wordt tijdens en tot vierentwintig uur na het einde van het LNG-bunkeren aan boord van de bij het LNG-bunkeren betrokken schepen bewaard.

V.

Artikel 9.3, tweede lid, komt te luiden:

2. Ten minste dertig minuten en ten hoogste zes uur voorafgaand aan het terugpompen van bunkerolie van een schip wordt, door de schipper van het bunkerolie ontvangende schip, aan de havenmeester gemeld:

- a. de ligplaats waar het terugpompen zal plaatsvinden;
- b. de soort en hoeveelheid bunkerolie die teruggepompt gaat worden;
- c. het tijdstip van aanvang van het terugpompen, en;
- d. de reden van het terugpompen.

W.

Het opschrift van paragraaf 10, alsmede de artikelen 10.1 tot en met 10.2 worden vervangen door een nieuwe tekst:

§ 10 Schoonmaken van tankschepen en het in ontvangst nemen van scheepsafvalstoffen

#### **Artikel 10.1 Schoon- of droogmaken van tanks van tankschepen**

1. Het is een tankschip verboden de stoffen genoemd in bijlage III schoon te maken, tenzij dit gesloten geschiedt.
2. Het is verboden om tijdens de vaart door de haven tanks van een tankschip schoon te maken van gevaarlijke stoffen, tenzij dit gesloten geschiedt en het tankschip daartoe is ingericht.
3. Het is verboden om tanks van een tankschip dat vloeibare gassen vervoert schoon te maken, tenzij het schip ligplaats heeft langzij een inrichting die beschikt over een door het bevoegd gezag krachtens de Wet milieubeheer verleende vergunning voor het uitvoeren van het schoonmaken en deze inrichting de restanten van de vloeibare gassen in ontvangst neemt.
4. Het college kan regels stellen omtrent het beperken of verbieden van schoonmaken als bedoeld in deze paragraaf indien de atmosferische omstandigheden zodanig zijn dat door het vrijkomen van de betrokken stoffen in die omstandigheden gevaar, schade, stankhinder of hinder ontstaat of kan ontstaan.
5. Het college kan van het in het eerste en tweede lid gestelde verboden ontheffing verlenen.

#### **Artikel 10.2 Schoon- en droogmaken van tanks van zeetankschepen**

1. Tijdens het wassen met ruwe olie van tanks van een zeetankschip mogen binnen de ladingzone van het tankschip ten hoogste twee binnentankschepen langzij afmeren die ten minste voldoen aan de eisen die het ADN stelt aan een binnenschip van het type N.
2. Het is verboden om tijdens het schoonmaken, anders dan wassen met ruwe olie, van tanks van een zeetankschip, die vloeibare gevaarlijke stoffen bevatten of laatstelijk hebben bevat, ligplaats langzij het zeetankschip in te nemen, tenzij dit geschiedt:
  - a. door een schip dat waswater als gevolg van een voorwas of ladingresiduen als bedoeld in Marpol Annex II overneemt, of;
  - b. door ten hoogste twee tankschepen indien het schoonmaken, bedoeld in artikel 4.4, vierde lid, van de Arbeidsomstandighedenregeling, gesloten plaatsvindt.
3. Het is verboden om na afloop van het gesloten schoonmaken de tanks van het zeetankschip te openen, indien de in het tweede lid, onderdeel b, bedoelde tankschepen langzij liggen, tenzij de tanks restanten bevatten van gevaarlijke stoffen:
  - a. die tevens brandbaar zijn en de tankatmosfeer zich onder twintig procent van de onderste explosiegrens bevindt, of;
  - b. die tevens giftig zijn en de tankatmosfeer zich onder de grenswaarde, bedoeld in artikel 4.3, eerste lid, van het Arbeidsomstandighedenbesluit bevindt.
4. Het is verboden de tanks van een zeetankschip schoon te maken indien die tanks resten van stoffen bevatten, die krachtens de IBC Code op dat schip vervoerd moeten worden in een tank met een aansluiting voor een dampbalansleiding.
5. Het in het vierde lid gestelde verbod geldt niet indien:
  - a. de tanks van het tankschip gesloten worden schoongemaakt en tijdens het schoonmaken geen gas of damp naar de buitenlucht uittreedt anders dan kortstondig bij aanvang van het droogmaken van de ruimten, of;
  - b. het tankschip ligplaats heeft langzij een inrichting die beschikt over een door het bevoegd gezag verleende vergunning krachtens de Wet milieubeheer voor het uitvoeren van het schoonmaken en die de van de schoonmaakwerkzaamheden afkomstige dampen in ontvangst neemt.

#### **Artikel 10.2a Melding schoon- en droogmaken van tanks van zeetankschepen**

1. Voor aanvang van het in artikel 10.2, eerste en derde lid, bedoelde schoonmaken worden de volgende gegevens aan de havenmeester gemeld:



- a. de naam van het schip;
  - b. de nationaliteit en thuishaven van het schip;
  - c. de agent, reder of bevrachter van het schip;
  - d. de datum en het tijdstip van aanvang van wassen of schoonmaken;
  - e. de ligplaats gedurende wassen of schoonmaken;
  - f. de ruimten van het schip die worden gewassen of schoongemaakt;
  - g. de chemische of technische benaming van de stoffen die de schoon te maken ruimten bevatten of laatstelijk hebben bevat, en;
  - h. de methode van wassen of schoonmaken die wordt toegepast.
2. De melding bedoeld in het eerste lid vindt plaats op elektronische wijze, op een door de havenmeester vast te stellen elektronisch adres en met gebruikmaking van een door de havenmeester vast te stellen berichtdefinitie en berichtprotocol.
  3. Het tijdstip van aanvang van een volgens Marpol Annex II verplichte voorwas wordt ten minste 30 minuten en ten hoogste 2 uur voor aanvang van het voorwassen aan de havenmeester gemeld.

#### **Artikel 10.2b Schoon- of droogmaken van binnentankschepen**

1. Het is verboden om tanks van een binnentankschip schoon of droog te maken tenzij dit geschiedt op een daartoe door de havenmeester toegelaten plaats.
2. Het is verboden om ruimten van een binnentankschip schoon te maken indien die ruimten resten van stoffen, zoals genoemd in het ADN, voorschrift 7.2.3.7.1, bevatten.
3. Het in het eerste en tweede lid genoemde verbod is niet van toepassing indien dit gesloten geschiedt.
4. Het college kan van de in het eerste of tweede lid gestelde verboden ontheffing verlenen.

#### **Artikel 10.2c Melding schoon- en droogmaken van tanks van binnentankschepen**

1. Voor aanvang van het in artikel 10.2b, eerste lid, bedoelde schoon- of droogmaken worden de volgende gegevens aan de havenmeester gemeld:
  - a. de naam van het schip;
  - b. de ligplaats gedurende schoon- of droogmaken;
  - c. de ruimten van het schip die worden schoon- of drooggemaakt;
  - d. de chemische of technische benaming van de stoffen die de schoon te maken ruimten bevatten of laatstelijk hebben bevat, en;
  - e. de methode die wordt toegepast.
2. De melding bedoeld in het eerste lid vindt plaats per telefoon, per marifoon op het daarvoor bestemde kanaal, per fax of per e-mail.

X.

Artikel 11.1.3, vierde lid, komt te luiden:

4. Voor zover het het personenvervoer van 12 personen of minder buiten de bemanning betreft, kan het college van het in het eerste lid, onderdeel a, en onderdeel b, voor zover het betreft het in bezit zijn van een groot vaarbewijs als bedoeld in artikel 14 van het Binnenvaartbesluit, bepaalde ontheffing verlenen.

Y.

In bijlage I wordt na de zin 'Gewichten in deze bijlage gelden voor de stoffen en de verpakking, containergewicht wordt buiten beschouwing gelaten' de volgende zin toegevoegd: De totale hoeveelheden van klasse 1 mogen de hoeveelheden zoals genoemd in de Regeling vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen niet worden overschreden.

Z.

Bijlage II vervalt.

AA.

De tekst van bijlage IV wordt vervangen door een nieuwe tekst, luidende:

#### **Bijlage IV LNG Bunker Checklist – Truck to Ship**

##### **I. PART A: Pre Operations Checklist**

(This part should be completed before actual bunker operations start)

Date and time: \_\_\_\_\_

Designated LNG bunker location: \_\_\_\_\_

LNG receiving ship: \_\_\_\_\_

LNG supplying tank truck: \_\_\_\_\_

Check	Ship	LNG Truck	Terminal	Code	Remarks
1				P	
2				P	
3					Time notified: _____ hrs
4					Time notified: _____ hrs
5					e.g. Port Bye Law.
6					e.g. Terminal regulations
7					
8				A	
9				A	
10				A	
11				A	Exclusion zone: _____ mtr / ft <i>IAPH recommended minimum distance: 25 mtr / 82 ft</i>
12				A	
13					
14					
15					

### I. PART B: Pre Transfer Checklist

(This part should be completed before actual transfer operations start)

Check	Ship	LNG Truck	Terminal	Code	Remarks
16				A R	
17				R	
18				R	
19				R	
20					
21				A R	VHF / UHF Channel: _____ Language: _____ Primary System: _____

		Backup System:	
22	Emergency signal and the shutdown procedures have been agreed upon, tested, and explained to personnel involved.	A	Emergency Stop Signal:
23	The predetermined LNG transfer exclusion zone has been established. Appropriate signs mark this area.	A	
24	The LNG transfer exclusion zone is free of unauthorized persons, objects and ignition sources	R	
25	External doors, portholes and accommodation ventilation inlets are closed as per operation manual.	R	At no time they should be locked
26	The gas detection equipment has been operational tested and found to be in good working order.		
27	Material Safety Data Sheets (MSDS) for the LNG product are available.	A	
28	Regulations with regards to ignition sources are observed. These include but are not limited to smoking restrictions and regulations with regards to naked light, mobile phones, pagers, VHF and UHF equipment, radar and AIS equipment.	R	
29	Appropriate and sufficient suitable protective clothing and equipment is ready for immediate use.		
30	Personnel involved in the connection and disconnection of the bunker hoses and personnel in the direct vicinity of these operations make use of sufficient and appropriate protective clothing and equipment.		
31	Hand torches (flashlights) are of an approved explosion proof type.		
32	The water spray system has been tested and is ready for immediate use.		If applicable.
33	Spill containment arrangements are of an appropriate volume, in position, and empty.		
34	protection system is in place		If applicable.
35	Bunker pumps and compressors are in good working order.	A	If applicable.
36	All remote control valves are well maintained and in good working order.		
37	Bunker system gauges, high level alarms and high pressure alarms are operational, correctly set and in good working order.		
38	The ship's bunker tanks are protected against inadvertent overfilling at all times, tank content is constantly monitored and alarms are correctly set.	R	Intervals not exceeding _____ minutes
39	All safety and control devices on the LNG installations are checked, tested and found to be in good working order.		
40	Boil off and pressure control equipment is operational and in good working order.		
41	Both on the ship and at the tank truck the ESD's, automatic valves or similar devices have been tested, have found to be in good working order, and are ready for use. The closing rates of the ESD's have been exchanged.	A	ESD Ship: _____ seconds
42	Initial LNG bunker line up has been checked. Unused connections are closed, blanked and fully bolted		
43	LNG bunker hoses, fixed pipelines and manifolds are in good condition, properly rigged, supported, properly connected, leak tested and certified for the LNG transfer.		
44	Dry break away couplings in the LNG bunker connections are in place, visual inspected for functioning and found to be in a good working order.	A	
45	The LNG bunker connection between the ship and the LNG bunker truck has adequate electrical insulating means in place.		

- 46 The tank truck is electrically grounded and the wheels are chocked.
- 47 The tank truck engine is off during the connection, purging and disconnection of the LNG bunker hoses.
- 48 The tank truck engine is switched off during transfer. Unless the truck engine is required for transfer of LNG.
- 49 The ship's emergency fire control plans are located externally. Location: \_\_\_\_\_
- 50 An International Shore Connection has been provided.
- 51 The LNG specifications have been agreed upon by ship and truck. A e.g. quality, temperature and density of the LNG.
- 52 Port authorities have been informed that bunker transfer operations are commencing and have been requested to inform other vessels in the vicinity

**I. PART C: LNG Transfer Data**

(This part should be completed before actual transfer operations start)

**Agreed starting temperatures and pressures**

	LNG receiving ship	LNG supplying truck	
LNG tank start temperature:			C / F
LNG tank start pressure:			bar / psi (abs)

**Agreed bunker operations**

Note the agreed Physical Quantity Unit (PQU): 0 m<sup>3</sup> 0 Tonnes 0 \_\_\_\_\_

	Tank 1	Tank 2	
Agreed quantity to be transferred:			PQU
Starting pressure:			bar / psi (abs)
Starting rate:			PQU per hour
Max transfer rate:			PQU per hour
Topping of rate:			PQU per hour
Max pressure at manifold:			bar / psi (abs)

**Agreed maximums and minimums**

	Maximum	Minimum	
Maximum working pressure:			bar / psi (abs)
Maximum and minimum pressures in the LNG bunker tanks:			bar / psi (abs)
Maximum and minimum temperatures of the LNG:			C / F
Maximum filling limit of the LNG bunker tanks:			%

**Declaration**

We, the undersigned, have checked the above items in chapter I parts A, B and C in accordance with the instructions and have satisfied ourselves that the entries we have made are correct. We have also made arrangements to carry out repetitive checks as necessary and agreed that those items coded 'R' in the Checklist should be re-checked at intervals not exceeding \_\_\_\_\_ hours.

If, to our knowledge, the status of any item changes, we will immediately inform the other party.

Ship	Truck	Terminal
Name	Name	Name
Rank	Position	Position
Signature	Signature	Signature
Date	Date	Date
Time	Time	Time

**Record of repetitive checks**

Date  
 Time  
 Initials for ship  
 Initials for truck  
 Initials for terminal

**Guidelines for completing the LNG Bunker Checklist - Truck to Ship**

The presence of the letters 'A' or 'R' in the column entitled 'Code' indicates the following:

- A ('Agreement').  
 This indicates an agreement or procedure that should be identified in the 'Remarks' column of the checklist or communicated in some other mutually acceptable form.
- R ('Re-check').  
 This indicates items to be re-checked at appropriate intervals, as agreed between both parties, at periods stated in the declaration.
- P ('Permission')  
 This indicates that permission is to be granted by authorities.

The joint declaration should not be signed until both parties have checked and accepted their assigned responsibilities and accountabilities. When duly signed, this document is to be kept at least one year on board of the LNG receiving vessel.

**II After LNG Transfer Checklist**

(This part should be completed after transfer operations have been completed)

Check	Ship	LNG Truck	Terminal	Code	Remarks
53 LNG bunker hoses, fixed pipelines and manifolds have been purged and are ready for disconnection.				A	
54 Remote and manual controlled valves are closed and ready for disconnection.				A	
55 After disconnection the LNG transfer safety zone has been deactivated. Appropriate signs have been removed.				A	
56 Local authorities have been notified that LNG bunker operations are completed.					Time notified: _____ hrs
57 The terminal has been notified that LNG bunker operations have been completed.					Time notified: _____ hrs
58 Port authorities have been informed that bunker transfer operations have ceased and have been requested to inform other vessels in the vicinity.					
59 Near misses and incidents have been reported to local authorities.					Report nr: _____

**Declaration**

We, the undersigned, have checked the above items in chapter II in accordance with the instructions and have satisfied ourselves that the entries we have made are correct.

Ship	Truck	Terminal
------	-------	----------

Name	Name	Name
Rank	Position	Position
Signature	Signature	Signature
Date	Date	Date
Time	Time	Time

**Guidelines for completing the LNG Bunker Checklist - Truck to Ship**

The presence of the letters 'A' or 'R' in the column entitled 'Code' indicates the following:

- A ('Agreement').  
This indicates an agreement or procedure that should be identified in the 'Remarks' column of the checklist or communicated in some other mutually acceptable form.
- R ('Re-check').  
This indicates items to be re-checked at appropriate intervals, as agreed between both parties, at periods stated in the declaration.
- P ('Permission')  
This indicates that permission is to be granted by authorities.

The joint declaration should not be signed until both parties have checked and accepted their assigned responsibilities and accountabilities. When duly signed, this document is to be kept at least one year on board of the LNG receiving vessel.

BB.

Na bijlage IV worden twee nieuwe bijlagen ingevoegd, luidende:

**Bijlage V LNG Bunker Checklist – Ship to Ship als bedoeld in artikel 9.2, eerste lid**

**I. PART A: Pre Bunker Operations Checklist**

Ship's name: \_\_\_\_\_ Bunker vessel name: \_\_\_\_\_  
 Berth: \_\_\_\_\_ Port: \_\_\_\_\_  
 Date of arrival: \_\_\_\_\_ Time of arrival: \_\_\_\_\_

	Check	Ship	Bunker ves- sel	Termi- nal	Code	Remarks
1	Local authorities have granted permission for LNG transfer operations for the specific location and time.				P	
2	The terminal has granted permission for LNG transfer operations for the specific location and time.				P	
3	Local authorities have been notified 4 hours before the start of LNG bunker operations.					Time notified: _____ hrs
4	The terminal has been notified 1 hour before the start of LNG bunker operations.					Time notified: _____ hrs
5	Local authorities requirements are being observed.					e.g. Port Bye Law.
6	Local terminal requirements are being observed.					e.g. Terminal regulations
7	The ship's class-approved bunker plan and operations manual are available.					
8	All LNG bunker hoses are certified, in good condition and appropriate for the service intended.				A	
9	The ship and LNG bunker vessel have agreed upon the mooring and fendering arrangement.				A	
10	The LNG bunker vessel has obtained the necessary permissions to go alongside the LNG receiving ship.				P	
11	The procedures for bunker, cooling down and purging operations have been agreed upon by ship and LNG bunker vessel.				A	
12	The system and method of electrical insulation has been agreed upon by ship and LNG bunker vessel.				A	

13	The LNG transfer exclusion zone has been designated.	A	Exclusion zone: _____ mtr / ft <i>IAPH recommended minimum distance: 25 mtr / 82 ft</i>
14	Regulations with regards to ignition sources are observed both on the ships and on the shore. These include but are not limited to smoking restrictions and regulations with regards to naked light, mobile phones, pagers, VHF and UHF equipment, radar and AIS equipment.	A R	Radars are switched off. Fixed radio (VHF / UHF / AIS) transceivers are on the correct power mode or are switched off.
15	Fire-fighting equipment on board of the ship is ready for immediate use.		
16	Fire-fighting equipment on board of the LNG bunker vessel is ready for immediate use.		
17	Vessels in the direct vicinity of the transfer location have been informed that LNG transfer operations are commencing.		

**I. PART B: Planned simultaneous activities**

Check	Ship	Bunker vessel	Terminal	Code	Remarks
18					If applicable.
19					If applicable.
20				P	If applicable.
21				A R	If applicable.

**I. PART C: Pre LNG Transfer Checklist**

Check	Ship	Bunker vessel	Terminal	Code	Remarks
22				A R	
23				R	
24				A	Metal to metal contact is to be avoided at all times.
25				A	
26					
27				A	VHF / UHF Channel: _____ Language: _____ Primary System: _____ Backup System: _____
28					Emergency Stop Signal: _____
29				A	
30				R	
31				A R	

32	The LNG transfer exclusion zone is free of ignition sources.	R	
33	An effective deck watch on board of the ship is established.		The deck watch pays particular attention to moorings, fenders and simultaneous activities.
34	On both the ship and bunker vessel an effective LNG bunker watch is established.		The LNG bunker watch pays particular attention to hoses, manifold, and bunker controls.
35	External doors, portholes and accommodation ventilation inlets are closed as per operation manual.		
36	The gas detection equipment has been properly calibrated for natural gas. It has been tested and found to be in good working order.		
37	Material Safety Data Sheets (MSDS) for the LNG product are available.		
38	Smoking rooms have been nominated and smoking restrictions are being observed.		Nominated smoking room on receiving ship: <hr/> Nominated smoking room on bunker vessel: <hr/>
39	Naked light regulations as defined in the operations manual are being observed in the bunker area.		
40	The main radio transmitter aerials are earthed and radars are switched off or are configured as per operations manual.		
41	Fixed VHF/UHF transceivers and AIS are switched off or are configured to the correct power mode as per operations manual.		
42	Sufficient suitable protective clothing and equipment is ready for immediate use.		Including a self-contained breathing apparatus
43	The water spray system has been tested and is ready for immediate use.		
44	All scuppers in the LNG bunker area are open. Spill containment arrangements are of an appropriate volume, in position, and empty.	R	
45	Initial LNG bunker tank arrangement has been checked. Unused connections are closed, blanked and fully bolted.		
46	LNG bunker hoses, fixed pipelines and manifolds are in good condition, properly rigged, supported, properly connected, and certified for the LNG transfer.		
47	Re-liquefaction or boil off control equipment is found to be in good working order.		
48	The vapour connections are properly connected and supported.		If applicable.
49	The LNG bunker connection between the ship and the LNG bunker vessel has adequate electrical insulating means in place.	A	
50	All remote control valves are well maintained and in good working order.		
51	All bunker system gauges are found to be in good working order.		
52	The ship's bunker tanks are protected against inadvertent overfilling at all times, tank content is monitored at regular intervals and alarms are correctly set.	R	Intervals not exceeding _____ minutes
53	A communication line for emergency shutdown devices (ESD's) has been established between the ship and the LNG bunker vessel. Both on the ship and the LNG bunker vessel the ESD's, automatic valves or similar devices have been tested, have been found to be in good working order, and are ready for use. The closing rates of the ESD's have been exchanged.	A	ESD Ship: _____ seconds ESD LNG Bunker vessel: _____ seconds



54	The LNG specifications have been agreed upon by ship and LNG bunker vessel.	A	e.g. quality, temperature and density of the LNG.
55	Maximum working pressure has been agreed upon by ship and LNG bunker vessel.	A	Max: _____ bar / psi (abs)
56	Maximum and minimum pressures in the LNG bunker tanks have been agreed upon by ship and LNG bunker vessel.	A	Max: _____ bar / psi (abs) Min: _____ bar / psi (abs)
57	Maximum and minimum LNG temperatures have been agreed upon by ship and LNG bunker vessel.	A	Max: _____ C / F Min: _____ C / F
58	Maximum filling limit of the LNG bunker tanks have been agreed upon by ship and LNG bunker vessel.	A	Max fill: _____ %

**I. PART D: LNG Transfer Data**

**Starting temperatures and pressures**

LNG receiving ship	LNG bunker vessel
LNG tank temperature:	C / F
LNG tank pressure:	bar / psi

**(Simultaneous) Bunker Operations**

	LNG	MDO	MGO	
Volume to be transferred:				m <sup>3</sup> / ft <sup>3</sup>
Starting rate:				m <sup>3</sup> / ft <sup>3</sup> per hour
Max transfer rate:				m <sup>3</sup> / ft <sup>3</sup> per hour
Topping of rate:				m <sup>3</sup> / ft <sup>3</sup> per hour
Max pressure at manifold:				bar / psi

**Agreed Simultaneous Bunker and Cargo Operations**

Activity	Ship	Bunker vessel	Terminal
----------	------	---------------	----------

**Declaration**

We, the undersigned, have checked the above items in Parts A, B, C and D in accordance with the instructions and have satisfied ourselves that the entries we have made are correct.

We have also made arrangements to carry out repetitive checks as necessary and agreed that those items coded 'R' in the Checklist should be re-checked at intervals not exceeding \_\_\_\_\_ hours.

If, to our knowledge, the status of any item changes, we will immediately inform the other party.

Ship	LNG bunker vessel	Terminal
Name	Name	Name
Rank	Position	Position
Signature	Signature	Signature
Date	Date	Date
Time	Time	Time

**Record of repetitive checks**

Date

Time

Initials for ship

Initials for bunker vessel

**Guidelines for completing the LNG Bunker Checklist Ship to Ship**

The presence of the letters 'A' or 'R' in the column entitled 'Code' indicates the following:

- A ('Agreement').  
This indicates an agreement or procedure that should be identified in the 'Remarks' column of the Check-List or communicated in some other mutually acceptable form.
- R ('Re-check').  
This indicates items to be re-checked at appropriate intervals, as agreed between both parties, at periods stated in the declaration.
- P ('Permission')

This indicates that permission is to be granted by authorities.

The joint declaration should not be signed until both parties have checked and accepted their assigned responsibilities and accountabilities. When duly signed, this document is to be kept at least one year on board of the LNG receiving vessel.

**II After LNG Transfer Checklist**

Check	Ship	Bunker ves- sel	Termi- nal	Code	Remarks
59 LNG bunker hoses, fixed pipelines and manifolds have been purged and are ready for disconnection.				A	
60 Remote and manual controlled valves are closed and ready for disconnection.				A	
61 After disconnection the LNG transfer safety zone has been deactivated. Appropriate signs have been removed.					
62 Local authorities have been notified that LNG bunker operations have been completed.					Time notified: _____ hrs
63 The terminal has been notified that LNG bunker operations have been completed.					Time notified: _____ hrs
64 Vessels in the direct vicinity have been informed that LNG bunker operations have ceased.					
65 Near misses and incidents have been reported to local authorities.					Report nr: _____

**Declaration**

We, the undersigned, have checked the above items in accordance with the instructions and have satisfied ourselves that the entries we have made are correct.

Ship	LNG bunker vessel	Terminal
Name	Name	Name
Rank	Position	Position
Signature	Signature	Signature
Date	Date	Date
Time	Time	Time

**Guidelines for completing the LNG Bunker Checklist Ship to Ship**

The presence of the letters 'A' or 'R' in the column entitled 'Code' indicates the following:

- A ('Agreement').  
This indicates an agreement or procedure that should be identified in the 'Remarks' column of the Check-List or communicated in some other mutually acceptable form.
- R ('Re-check').

This indicates items to be re-checked at appropriate intervals, as agreed between both parties, at periods stated in the declaration.

- P ('Permission')

This indicates that permission is to be granted by authorities.

The joint declaration should not be signed until both parties have checked and accepted their assigned responsibilities and accountabilities. When duly signed, this document is to be kept at least one year on board of the LNG receiving vessel.

**Bijlage VI LNG Bunker Checklist – Shore to Ship als bedoeld in artikel 9.2, eerste lid**

**I. PART A: Pre Bunker Operations Checklist**

Ship's name: \_\_\_\_\_ Bunker facility name: \_\_\_\_\_  
 Berth: \_\_\_\_\_ Port: \_\_\_\_\_  
 Date of arrival: \_\_\_\_\_ Time of arrival: \_\_\_\_\_

Note: In this checklist the 'Terminal column' is to be used if the bunker facility is located on a cargo terminal where bunker and cargo operations are managed by different parties.

Check	Ship	Bunker facility	Terminal	Code	Remarks
1 The terminal has granted permission for LNG transfer operations for the specific location and time.				P	
2 Local authorities have been notified 4 hours before the start of LNG bunker operations.					Time notified: _____ hrs
3 The terminal has been notified 1 hour before the start of LNG bunker operations.					Time notified: _____ hrs
4 Local authorities requirements are being observed.					e.g. Port Bye Law.
5 Local terminal requirements are being observed.					e.g. Terminal regulations
6 The ship's class-approved bunker plan and operations manual are available.					
7 All LNG bunker hoses are certified, in good condition and appropriate for the service intended.				A	
8 The procedures for bunker, cooling down and purging operations have been agreed upon by ship and LNG bunker facility.				A	
9 The system and method of electrical insulation has been agreed upon by ship and LNG bunker facility.				A	
10 The LNG transfer exclusion zone has been designated.				A	Exclusion zone: _____ mtr / ft <i>IAPH recommended minimum distance: 25 mtr / 82 ft</i>
11 Regulations with regards to ignition sources are observed both on the ship and on the shore. These include but are not limited to smoking restrictions and regulations with regards to naked light, mobile phones, pagers, VHF and UHF equipment, radar and AIS equipment.				A R	Radars are switched off. Fixed radio (VHF / UHF / AIS) transceivers are on the correct power mode or are switched off.
12 Fire-fighting equipment on board of the ship is ready for immediate use.					
13 Fire-fighting equipment at the bunker facility is ready for immediate use.					
14 Vessels in the direct vicinity of the transfer location have been informed that LNG transfer operations are commencing.					

**I. PART B: Planned simultaneous activities**

Check	Ship	Bunker facility	Terminal	Code	Remarks
-------	------	-----------------	----------	------	---------

- |    |  |     |                |
|----|--|-----|----------------|
| 15 | Planned simultaneous bunker operations are approved by the ship's LNG bunker manual.   |     | If applicable. |
| 16 | Planned simultaneous bunker and cargo operations are approved by the ship's LNG bunker manual.   |     | If applicable. |
| 17 | Local authorities have granted permission for simultaneous bunker and cargo operations during the LNG bunkering.   | P   | If applicable. |
| 18 | Safety procedures and mitigation measures as mentioned in the ship's LNG bunker manual for simultaneous activities are agreed upon and are being observed by all parties involved. | A R | If applicable. |

### I. PART C: Pre LNG Transfer Checklist

Check	Ship	Bunker facility	Terminal	Code	Remarks
19	Present weather and wave conditions are within the agreed limits.			A R	
20	The LNG receiving ship is securely moored and sufficient fendering is in place.			R	Metal to metal contact is to be avoided at all times.
21	There is a safe means of access between the ship and the shore.			R	
22	Adequate supervision of the bunker operation by responsible officers is in place, both on the ship and at the LNG bunker facility.				
23	An effective means of communication between the officers / supervisors at the ship and LNG bunker facility has been established and tested. The communication language has been agreed upon.			A	VHF / UHF Channel: ____ Language: _____ Primary System: _____ Backup System: _____
24	The emergency signals and shutdown procedures are agreed upon, tested, and explained to personnel involved.				Emergency Stop Signal: _____
25	The predetermined LNG transfer exclusion zone has been established. Appropriate signs mark this area.			A	
26	No other ships are within LNG transfer exclusion zone.			R	
27	Only authorised personnel is admitted to the LNG transfer exclusion zone.			A R	
28	The LNG transfer exclusion zone is free of ignition sources.			R	
29	An effective deck watch on board of the ship is established.				The deck watch pays particular attention to moorings, fenders and simultaneous activities.
30	An effective LNG bunker watch on board of the ship is established.				The LNG bunker watch pays particular attention to hoses, manifold, and bunker controls.
31	External doors, portholes and accommodation ventilation inlets are closed as per operation manual.				
32	The gas detection equipment has been properly calibrated for natural gas. It has been tested and found to be in good working order.				
33	Material Safety Data Sheets (MSDS) for the LNG product are available.				
34	Smoking rooms have been nominated and smoking restrictions are being observed.				Nominated smoking room on receiving ship: _____
35	Naked light regulations as defined in the operations manual are being observed in the bunker area.				
36	The main radio transmitter aerials are earthed and radars are switched off or are configured as per operations manual.				

37	Fixed VHF/UHF transceivers and AIS are switched off or are configured to the correct power mode as per operations manual.		
38	Sufficient suitable protective clothing and equipment is ready for immediate use.		Including a self-contained breathing apparatus
39	The water spray system has been tested and is ready for immediate use.		
40	All scuppers in the LNG bunker area are open. Spill containment arrangements are of an appropriate volume, in position, and empty.	R	
41	Spill containment arrangements and sumps are constantly monitored.	R	
42	Initial LNG bunker tank arrangement has been checked. Unused connections are closed, blanked and fully bolted.		
43	LNG bunker hoses, fixed pipelines and manifolds are in good condition, properly rigged, supported, properly connected, and certified for the LNG transfer.		
44	Re-liquefaction or boil off control equipment is found to be in good working order.		
45	The vapour connections are properly connected and supported.		If applicable.
46	The LNG bunker connection between the ship and the LNG bunker facility has adequate electrical insulating means in place.	A	
47	All remote control valves are well maintained and in good working order.		
48	All bunker system gauges are found to be in good working order.		
49	The ship's bunker tanks are protected against inadvertent overfilling at all times, tank content is monitored at regular intervals and alarms are correctly set.	R	Intervals not exceeding _____ minutes
50	A communication line for emergency shutdown devices (ESD's) has been established between the ship and the LNG bunker facility. Both on the ship and at the LNG bunker facility the ESD's, automatic valves or similar devices have been tested, have been found to be in good working order, and are ready for use. The closing rates of the ESD's have been exchanged.	A	ESD Ship: _____ seconds ESD LNG Bunker facility: _____ seconds
51	The LNG specifications have been agreed upon by ship and LNG bunker facility.	A	e.g. quality, temperature and density of the LNG.
52	Maximum working pressure has been agreed upon by ship and LNG bunker facility.	A	Max: _____ bar / psi (abs)
53	Maximum and minimum pressures in the LNG bunker tanks have been agreed upon by ship and LNG bunker facility.	A	Max: _____ bar / psi (abs) Min: _____ bar / psi (abs)
54	Maximum and minimum LNG temperatures have been agreed upon by ship and LNG bunker facility.	A	Max: _____ C / F Min: _____ C / F
55	Maximum filling limit of the LNG bunker tanks have been agreed upon by ship and LNG bunker facility.	A	Max fill: _____ %

**I. PART D: LNG Transfer Data**

**Starting temperatures and pressures**

	LNG receiving ship	LNG bunker facility	
LNG tank temperature:			C / F
LNG tank pressure:			bar / psi

**(Simultaneous) Bunker Operations**

	LNG	MDO	MGO	
Volume to be transferred:				m <sup>3</sup> / ft <sup>3</sup>
Starting rate:				m <sup>3</sup> / ft <sup>3</sup> per hour
Max transfer rate:				m <sup>3</sup> / ft <sup>3</sup> per hour
Topping of rate:				m <sup>3</sup> / ft <sup>3</sup> per hour
Max pressure at manifold:				bar / psi

**Agreed Simultaneous Bunker and Cargo Operations**

Activity	Ship	Bunker facility	Terminal
----------	------	-----------------	----------

**Declaration**

We, the undersigned, have checked the above items in Parts A, B, C and D in accordance with the instructions and have satisfied ourselves that the entries we have made are correct.

We have also made arrangements to carry out repetitive checks as necessary and agreed that those items coded 'R' in the Checklist should be re-checked at intervals not exceeding \_\_\_\_\_ hours.

If, to our knowledge, the status of any item changes, we will immediately inform the other party.

Ship	LNG bunker facility	Terminal
Name	Name	Name
Rank	Position	Position
Signature	Signature	Signature
Date	Date	Date
Time	Time	Time

**Record of repetitive checks**

Date  
 Time  
 Initials for ship  
 Initials for bunker facility

**Guidelines for completing the LNG Bunker Checklist SBFP to Ship**

The presence of the letters 'A' or 'R' in the column entitled 'Code' indicates the following:

- A ('Agreement').  
This indicates an agreement or procedure that should be identified in the 'Remarks' column of the Check-List or communicated in some other mutually acceptable form.
- R ('Re-check').  
This indicates items to be re-checked at appropriate intervals, as agreed between both parties, at periods stated in the declaration.
- P ('Permission').

This indicates that permission is to be granted by authorities.

The joint declaration should not be signed until both parties have checked and accepted their assigned responsibilities and accountabilities. When duly signed, this document is to be kept at least one year on board of the LNG receiving vessel.

## II After LNG Transfer Checklist

Check	Ship	Bunker facility	Terminal	Code	Remarks
56				A	
57				A	
58				A	
59					Time notified: _____ hrs
60					Time notified: _____ hrs
61					
62					Report nr: _____

### Declaration

We, the undersigned, have checked the above items in accordance with the instructions and have satisfied ourselves that the entries we have made are correct.

Ship	LNG bunker facility	Terminal
Name	Name	Name
Rank	Position	Position
Signature	Signature	Signature
Date	Date	Date
Time	Time	Time

### Guidelines for completing the to Ship

The presence of the letters 'A' or 'R' in the column entitled 'Code' indicates the following:

- A ('Agreement').  
This indicates an agreement or procedure that should be identified in the 'Remarks' column of the Check-List or communicated in some other mutually acceptable form.
- R ('Re-check').  
This indicates items to be re-checked at appropriate intervals, as agreed between both parties, at periods stated in the declaration.
- P ('Permission').

This indicates that permission is to be granted by authorities.

The joint declaration should not be signed until both parties have checked and accepted their assigned responsibilities and accountabilities. When duly signed, this document is to be kept at least one year on board of the LNG receiving vessel.

### Artikel II

De toelichting van de Havenbeheersverordening Rotterdam 2010 wordt gewijzigd als volgt.

A.

In de toelichting van artikel 3.9 vervalt de zin: Het gebruik van spudpalen wordt bijvoorbeeld op enkele plaatsen in de Amazonehaven, de Seinehaven, het Calandkanaal en het Hartelkanaal toegestaan.

B.

In de toelichting van artikel 3.10 wordt na de eerste volzin een nieuwe tekst ingevoegd, luidende: Tevens is pleziervaart toegestaan in de Parkhaven voor zover het vaartuig van de Parksluizen gebruik maakt of heeft gebruikt.

C.

De toelichting van artikel 3.13 komt te luiden als volgt:

### **Artikel 3.13 meldplicht zeeschepen**

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

D.

In de tweede alinea van de toelichting van artikel 4.9 wordt 'het tweede lid' vervangen door: het derde lid.

E.

In de toelichting van artikel 5.1 vervalt de zin: Bij de vaststelling van deze verordening zijn ook enkele inhoudelijke wijzigingen aangebracht.

F.

In de toelichting van artikel 5.5 wordt 'die voorzien van een schoonmaakcertificaat' vervangen door: die beschikken over een formulier 'verklaring gasdeskundige'.

G.

De toelichting van artikel 5.5a wordt als volgt gewijzigd:

- a. na 'in deze ruimten' wordt een nieuwe tekst ingevoegd luidende: inert is en;
- b. de tekst 'gassen' wordt vervangen door: dampen;
- c. na 'ligplaats mag nemen.' wordt een nieuwe zin toegevoegd: Voor een ontvangstvoorziening is het echter wel toegestaan om met beladen tanks een petroleumhaven in te gaan, mits aan de voorwaarden van een inerte atmosfeer wordt voldaan;
- d. telkenmale wordt 'ruimten' vervangen door: tanks.

H.

De toelichting van artikel 5.5b wordt als volgt gewijzigd:

- a. na 'dat deze tanks' wordt een nieuwe tekst ingevoegd luidende: een inerte atmosfeer hebben van;
- b. de tekst 'gassen' wordt vervangen door: dampen.

I.

De toelichting van artikel 5.5d komt te luiden:

In de praktijk neemt de gasdeskundige veelal direct vanaf het schip telefonisch contact op met het Haven Coördinatie Centrum van de divisie Havenmeester waarna hij de verklaring bij de eerst mogelijke gelegenheid per email verzendt.

J.

De toelichting van artikel 5.6 wordt als volgt gewijzigd:

- a. de tekst 'is nieuw en' vervalt;
- b. de tekst 'lid, onder b' wordt vervangen door: lid, onder a;
- c. de tekst '(welke valt onder artikel 5.5a, eerste lid, onderdeel a)' vervalt.

K.

De toelichting van artikel 5.8 wordt als volgt gewijzigd:

- a. aan het einde van de tweede alinea wordt een nieuwe zin toegevoegd, luidende: In onderdeel c is limitatief opgenomen waarvoor de roei- of motorboot gebruikt mag worden.
- b. na 'moet worden aangevraagd.' een nieuwe tekst ingevoegd, luidende: Onderdeel m maakt het mogelijk dat een LNG-bunkerschip in een petroleumhaven kan verblijven.

L.

De laatste volzin van de toelichting van artikel 6.6 wordt vervangen door een nieuwe tekst, luidende: Ook mag een dienstverlenend schip zich in een LNG-haven bevinden indien dit schip aan een LNG-tankschip diensten verleent en er geen laad- of loshandelingen in de LNG-haven plaatsvinden. Tot slot regelt onderdeel e dat een LNG-bunkerschip toegang tot een LNG-haven heeft.

M.

Na de toelichting van artikel 6.9 wordt een nieuwe tekst ingevoegd, luidende:

### **Artikel 6.9a LNG-bunkerschepen in de haven**



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

Artikel 6.9a regelt waar een LNG-bunkerschip mag komen. Op basis van de artikelen 5.8 en 6.6 mag een LNG bunkerschip zich in ieder geval in een LNG-haven of petroleumhaven bevinden. Het tweede lid van dit artikel geeft de mogelijkheid dat het college ontheffing van het verbod kan verlenen, dan wel gebieden kan aanwijzen waar het verbod niet van toepassing is.

Om het gewenste hoge veiligheidsniveau te behouden, wordt het werkgebied van het LNG-bunkerschip buiten een LNG-haven of petroleumhaven gereguleerd door middel van een ontheffingsaanvraag. Daarnaast worden door middel van een vergunning extra kwaliteitseisen gesteld aan het LNG bunkerbedrijf en de daaronder vallende LNG-bunkerschepen. Dit volgt de richtlijn vanuit de IAPH/WPCI/LNG werkgroep. (zie tevens de toelichting bij artikel 6.12)

N.

De toelichting van artikel 6.10 komt te luiden:

#### **Artikel 6.10 LNG-bunkeren**

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

Het bunkeren van LNG moet zonder het vrijkomen van LNG of aardgas plaatsvinden. Alleen tijdens het afkoppelen kan er vanuit de ruimte tussen de flens een zeer geringe hoeveelheid aardgas vrijkomen. Activiteiten die gelijktijdig uitgevoerd worden met een LNG bunkering, zoals ladinghandelingen, bunkeren van andere brandstoffen of smeerolie, schoonmaken en repareren, kunnen risico's opleveren. Binnen de ISO TC67 guidelines for systems and installations for supply of LNG as fuel to ships en diverse best practice guidelines wordt gesteld dat gelijktijdige handelingen alleen verantwoord zijn als er een risico assessment is uitgevoerd waaruit is gebleken of er en onder welke condities, gelijktijdig andere activiteiten verantwoord plaats kunnen vinden.

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

O.

Na de toelichting artikel 6.10 wordt de volgende tekst toegevoegd, luidende:

#### **Artikel 6.11 Seinvoering bij LNG-bunkeren**

Dit artikel regelt de seinvoering van LNG-aangedreven schepen die met LNG gebunkerd worden. De sein- en tekenvoering zorgt er voor dat passerende vaart een veiligheidsafstand aanhoudt.

Er geldt een afstand van 25 meter bij een LNG-bunkering van een LNG-aangedreven binnenvaartschip en een afstand van 50 meter bij een LNG-bunkering van een LNG-aangedreven zeeschip. Deze afstanden sluiten aan bij in de nautische sector toegepaste veiligheidsafstanden.

#### **Artikel 6.12 Vergunning voor LNG-bunkerschepen**

Door de aard van de werkzaamheden van een LNG-bunkerschip, opereert het schip buiten de beschermende regime van een LNG- of petroleumhaven.

Om het gewenste hoge veiligheidsniveau te behouden, worden daarom door middel van een vergunning extra kwaliteitseisen gesteld aan het LNG bunkerbedrijf en de daaronder vallende LNG-bunkerschepen.

#### **Artikel 6.13 Vergunning voor LNG-aangedreven elektriciteitsvoorzieningen**

Door het gebruik van een externe elektriciteit aansluiting hoeft een afgemeerd schip haar eigen hulpbedrijf niet te gebruiken voor opwekking van elektriciteit. In veel gevallen is het gebruik van een externe aansluiting milieuvriendelijker op het gebied van emissie en geluid.

Vaak gebeurt dit zogenaamde 'Cold Ironing' door middel van een walstroom aansluiting. Een alternatief is echter 'Floating Cold Ironing'. Elektriciteit wordt dan opgewekt op een ponton dat afgemeerd wordt langszij het schip. Het ponton is voorzien van geluidarme aardgas gedreven generatoren en een LNG brandstoftank. Gezien de toepassing van LNG, vaak op locaties dichtbij bewoonde gebieden, moet een risico assessment aantonen dat de toepassing verantwoord is. Dit is één van de vergunningvoorwaarden waaraan een LNG-aangedreven elektriciteitsvoorziening moet voldoen.

P.

De tekst 'Behandeling van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk' in de kop van paragraaf 8 wordt vervangen door: Overslag van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk.

Q.

De eerste vier alinea's van de toelichting van artikel 8.1 worden vervangen door een nieuwe tekst, luidende:

Voordat overslag van vloeibare gevaarlijke en schadelijke stoffen met een tankschip plaatsvindt, moeten de voor de overslag verantwoordelijke personen (op een tankschip de kapitein of schipper en voor de inrichting de exploitant) een voorgeschreven veiligheidscontrolestaat nalopen en invullen door op de daartoe bestemde plaatsen hokjes af te vinken of aan te kruisen. Na invulling moeten de verschillende onderdelen tijdens de overslag en zolang het schip ter plekke ligplaats inneemt worden nageleefd.

Voor de veiligheidscontrolestaten is zoveel als mogelijk aangesloten op internationale erkende controlestaten uit de diverse guidelines. Zo wordt voor de zeevaart verwezen naar de OCIMF en SOLAS, en wordt bij de overslag met binnentankschepen verwezen naar de ISGINTT.

De veiligheidsvoorschriften voor overslag tussen een binnentankschip en een inrichting zijn neergelegd in het ADN. Aanvullende regulering in deze verordening is voor dat type overslag niet nodig.

R.

In de toelichting van artikel 9.1 worden na de eerste alinea twee nieuwe alinea's toegevoegd, luidende: In het vierde lid is opgenomen dat ieder bunkerschip dat bij de bunkeractiviteit is betrokken een bunkerchecklijst dient in te vullen, ongeacht welke rol het bunkerschip heeft. Hiermee wordt geregeld dat op iedere schip voorzieningen worden getroffen om het bunkeren conform de regels te laten verlopen. Tot slot wordt opgemerkt dat wanneer meerdere bunkerschepen zijn betrokken bij het bunkeren van een zeeschip en de brandstof wordt via de ladingtanks van het tweede bunkerschip in het zeeschip gebunkerd, er geen sprake is van bunkeren. Deze activiteit – de overslag tussen de bunkerschepen – valt onder artikel 8.1 'overslag van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk'.

S.

De toelichting van artikel 9.2 komt te luiden: De in dit artikel verplicht gestelde LNG bunkerchecklijsten zijn ontwikkeld door de 'International Association of Ports and Harbors', een samenwerkingsverband tussen internationale havens met inbreng van het bedrijfsleven. De checklijsten zijn gebaseerd op de wereldwijd toegepaste best practice guidelines en de kennis vanuit het bedrijfsleven.

T.

De toelichting van de artikelen 10.1, 10.2 en 10.3 wordt vervangen door een nieuwe tekst, luidende:

#### **Toelichting paragraaf 10**

De herziene paragraaf 10 is nu opgedeeld in een algemeen artikel dat geldt voor alle tankschepen, een artikel met regels voor alleen zeetankschepen en een artikel specifiek voor binnentankvaartuigen.

#### **Toelichting artikel 10.1**

Artikel 10.1 stelt algemene regels voor alle tankschepen. Het eerste lid bevat een algemeen verbod op het schoonmaken van ladingtanks van tankschepen waarin stoffen worden vervoerd die volgens de IBC-Code (voor zeeschepen) of in bijlage III van de verordening als overlast veroorzakende stof zijn aangemerkt. Het schoonmaken van deze ruimten mag alleen plaatsvinden als het schip zo is ingericht dat gesloten schoonmaken mogelijk is en vermeden wordt dat gassen of dampen ontsnappen. Slechts het onvermijdelijke laten ontsnappen van een klein restje gas bij het openen van de ruimten is toelaatbaar. Een andere mogelijkheid is dat de betreffende ruimten worden schoongemaakt bij een inrichting die is ingericht voor het schoonmaken van dergelijke ruimten en die de dampen in ontvangst neemt (negende lid).

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

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

#### **Toelichting artikel 10.2**

Artikel 10.2 regelt dat twee schepen mogen afmeren langsij de ladingruimte van een tankschip dat bezig is met wassen met ruwe olie. De af te meren schepen moeten wel voldoen aan het ADN, waardoor een adequaat veiligheidsniveau aanwezig is. Tevens wordt vermeld dat het afmeren buiten de ladingzone ook is toegestaan voor schepen die niet aan het ADN voldoen. Hierbij moet gedacht worden aan bevoorradingsschepen.

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

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

#### **Toelichting artikel 10.2a**

De verplichting om de in dit artikel genoemde gegevens te melden is ten opzichte van het Havenreglement gevaarlijke stoffen 2007 ongewijzigd. Aan de havenmeester worden gemeld:

- naam van het schip;
- nationaliteit en thuishaven van het schip;
- agent, reder of bevrachter van het schip;
- datum en tijdstip van aanvang van wassen of schoonmaken;
- ligplaats;
- ruimten die worden gewassen of schoongemaakt;
- welke stoffen die in de ruimten zitten;
- methode van wassen of schoonmaken.

De melding is een elektronische melding via een Electronic Data Interchange (EDI). De meldingen worden verricht via Portbase.

In het vierde lid is een uitzondering opgenomen op de meldplicht. Wanneer sprake is van droogmaken kan een melding achterwege blijven. Dit vanwege het ongevaarlijke karakter van deze activiteit. De verplichting in het derde lid om de verplichte voorwas binnen een bepaald tijdsbestek te melden vloeit voort uit de verplichting uit het MARPOL-Verdrag om toezicht te houden op de voorwas.

Op grond van het vijfde lid moet het tijdstip van aanvang van een verplichte voorwas ten minste 30 minuten en ten hoogste 2 uur voor aanvang van het voorwassen aan de havenmeester worden gemeld. De melding kan per telefoon, per marifoon, per fax of per e-mail geschieden via telefoonnummer 010-252 1000, faxnummer 010-252 1600, VHF kanaal 14 of e-mail [hcc@portofrotterdam.com](mailto:hcc@portofrotterdam.com).

#### **Toelichting artikel 10.2b**

In het eerste lid is aangegeven dat binnenschepen alleen op bepaalde plaatsen mogen schoonmaken in de haven.

In het tweede lid wordt invulling gegeven aan het schoonmaken van de zogenaamde T-stoffen zoals genoemd in het ADN.

#### **Toelichting artikel 10.2c**

Artikel 10.2c regelt welke gegevens een binnentankschip moet melden als het zijn tanks gaat schoon- en droogmaken. Tevens bepaalt dit artikel op welke wijze de melding dient te geschieden.

U.

In de toelichting van artikel 11.4.1 vervalt de tekst: in het eerste lid.

V.

In de toelichting bij de bijlagen komt de tekst 'in verpakking' te vervallen.

W.

In de toelichting wordt telkenmale 'Port Infolink' vervangen door: Portbase

**Artikel III**

Deze verordening wordt geplaatst in het gemeenteblad en treedt in werking de dag na publicatie, doch niet eerder dan 1 juli 2014.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 5 juni 2014.

*De griffier,  
J.G.A. Paans*

*De voorzitter,  
R. Buijt, plv.*

Dit Gemeenteblad 2014, nummer 91, ligt op werkdagen van 8.30 tot 16.00 uur ter inzage bij het Kenniscentrum Bestuursdienst Rotterdam (KBR), locatie Stadswinkel Centrum, Coolingsingel 40 (zijde Doelwater, tegenover hoofdbureau politie)  
(Zie ook: [www.bis.rotterdam.nl](http://www.bis.rotterdam.nl) – Regelgeving of Gemeentebladen chronologisch)