

## Besluit van het Algemeen Bestuur van Zeeland Seaports houdende Havenverordening Zeeland Seaports 2018

*Het Algemeen Bestuur van Zeeland Seaports,*

Gelezen het voorstel van het Dagelijks Bestuur van Zeeland Seaports van 6 december 2017

- gelet op artikel 54 van de Wet gemeenschappelijke regelingen en artikel 3 van de gemeenschappelijke regeling Zeeland Seaports;
- overwegende dat het ter bevordering van een goed havenbeheer noodzakelijk is om regels te stellen met betrekking tot de orde, de veiligheid en het milieu van de haven en de omgeving van de haven, en de kwaliteit van de dienstverlening in de haven;

Besluit vast te stellen:

De navolgende verordening met betrekking tot het gebruik van de havens en andere bevaarbare wateren waarvan de naamloze vennootschap Zeeland Seaports (NV ZSP) het beheer uitvoert.

### Havenverordening Zeeland Seaports 2018

#### Paragraaf 1 Algemene bepalingen

#### Artikel 1.1 Begripsomschrijvingen

In deze verordening en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- ADN: Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren;
- afvalstoffen: scheepsafval, ladingresiduen, vloeibare of vaste afvalstoffen die ontstaan bij het schoonmaken van een schip;
- Algemeen Bestuur: het Algemeen Bestuur van de gemeenschappelijke regeling Zeeland Seaports;
- bedrijfsmatig vervoer:
  - vervoer in de uitoefening van een bedrijf of beroep;
  - vervoer van goederen, uitsluitend bestemd voor of afkomstig van de eigen onderneming; of
  - slepen en duwen van schepen met sleep-, duw- en sleepduwboten;
- behandelen van een gevaarlijke stof: laden, lossen, intern verpompen, verplaatsen, mengen, blenden of schoonmaken van een gevaarlijke stof, met uitzondering van onderling overpompen of terugpompen van bunkerolie of LNG-brandstof, het bunkeren of het LNG-bunkeren;
- beheersgebied: het gebied van de Gemeenschappelijke Regeling ZSP waar de NV ZSP conform de aan haar opgedragen taak het beheer voert;
- Bekendmaking met dezelfde strekking als een verkeersteken: bekendmaking met dezelfde strekking als een verkeersteken als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder h, van de Scheepvaartverkeerswet;
- binnenschip: schip, niet zijnde een zeeschip;
- binnen tankschip: binnenschip, gebouwd voor of aangepast aan het vervoer van onverpakte vloeibare lading in zijn ladingtanks;
- boeienspan: ligplaats met het kenmerk dat het schip vanaf het voor- of achterschip op een of meer boeien of palen kan afmeren, waarbij het schip gemeerd ligt zonder enig contact met overige havenafmeervoorzieningen;
- bootliedenorganisatie: een (door het Dagelijks Bestuur erkende) organisatie van bootlieden die activiteiten verricht ter waarborging van de vakbekwaamheid van bootlieden en zorg draagt voor het vereiste materieel;
- bootman: degene die in de uitoefening van zijn beroep een zeeschip vast- of losmaakt;
- brandbare vloeistoffen: vloeistoffen met een vlampunt dat lager ligt dan of gelijk is aan 100 graden Celsius en uitsluitend een brandbare eigenschap heeft;
- brandstofolie: elke olie die wordt gebruikt als brandstof voor de voortstuwings- of hulpwerktuigen van schepen;
- bunkercontrolelijst: bunkercontrolelijst waarin uitsluitend de onderdelen zijn overgenomen zoals die staan in de Bunkering Safety Checklist van de
- bunkeren: overslag van brandstofolie of smeerolie van een bunkerschip naar een zeeschip;
- bunkerolie: brandstofolie of smeerolie;
- bunkerschip: tankschip gebruikt voor het bevoorraden van schepen met bunkerolie;
- combinatietankschip: zeeschip, ingericht om afwisselend onverpakte vloeibare lading of droge lading te kunnen vervoeren;
- communicatievaren: tegen vergoeding vervoeren van personen van en naar zeeschepen;

- u. Dagelijks Bestuur: het Dagelijks Bestuur van de gemeenschappelijke regeling Zeeland Seaports;
- v. dampen: de atmosfeer die boven een vloeistof aanwezig is als gevolg van een bepaalde dampdruk van die vloeibare stof;
- w. dampretourleiding: dampdrukvereffeningsstelsel tussen de bij de directe overslag betrokken ladingtanks waardoor de overslag emissieloos plaatsvindt;
- x. dienstverlenend schip: elk schip betrokken bij dienstverlening aan een in een petroleumhaven gelegen schip, verband houdend met repareren, schoonmaken, brengen of halen van voorraden of scheepsonderdelen of ophalen van afvalstoffen, en dat voldoet aan de door het Dagelijks Bestuur te stellen voorschriften inzake de bouw, de inrichting en de uitrusting van het schip;
- y. droogmaken: openstaande ladingtanks laten drogen of ventileren nadat deze met water zijn gewassen of op een andere wijze voldoende zijn schoongemaakt;
- z. eetbare oliën: oliën of vetten die gewonnen worden uit zaden of vruchten van planten of bomen of oliën en vetten van dierlijke oorsprong;
- aa. exploitant: eigenaar, beheerder, rompbevrachter of ieder ander die zeggenschap heeft over het gebruik van het schip;
- bb. exploitant van een boeienspan of een palenligplaats: eigenaar, beheerder of ieder ander die zeggenschap heeft over het gebruik van een boeienspan of een palenligplaats;
- cc. gasdeskundige: een gasdeskundige die in het bezit is van een certificaat van vakbekwaamheid gasdeskundige als bedoeld in artikel 3.5h, vierde lid, van het Arbeidsomstandighedenbesluit;
- dd. gevaarlijke stoffen: stoffen die gevaar voor explosie, brand, corrosie, vergiftiging, bedwelmeling 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;
- ee. GR ZSP: het openbaar lichaam Zeeland Seaports, zijnde een gemeenschappelijke regeling tussen de provincie Zeeland en de gemeenten Vlissingen, Borsele en Terneuzen;
- ff. haven(s): de wateren binnen de grenzen van het havengebied die voor de scheepvaart openstaan, alsmede alle tot de haven behorende kunstwerken, de scheepshellingen, dokken, scheepsreparatiewerven, los- en laadplaatsen en alle daartoe behorende en (mede) daaronder begrepen kaden, aanlegsteigers, meerpalen, boeien en andere soortgelijke werken of inrichtingen;
- gg. havenverordening: Havenverordening Zeeland Seaports 2018;
- hh. havengebied: het beheersgebied
- ii. havenmeester: de havenmeester van de NV Zeeland Seaports (NV ZSP);
- jj. IBC Code: International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk van IMO of Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk van IMO;
- kk. IGC Code: International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk van IMO of Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk van IMO;
- ll. IMSBC Code: International Maritime Solid Bulk Cargoes Code;
- mm. IMO: Internationale Maritieme Organisatie van de Verenigde Naties;
- nn. Inerte atmosfeer: een atmosfeer in een ladingtank of slobtank waarin het zuurstofgehalte is verminderd tot ten hoogste 8 volumeprocent door het toevoegen van een inert gas onder positieve druk;
- oo. inrichting: inrichting als bedoeld in de Wet Milieubeheer
- pp. ISGINT: International Safety Guide for Inland Navigation Tank barges and Terminals;
- qq. ISGOTT: International Safety Guide for Oiltankers and Terminals;
- rr. kapitein: degene die de feitelijke leiding over een zeeschip voert;
- ss. ladingresiduen: de restanten van lading in ruimten of tanks aan boord die na het lossen en schoonmaken achterblijven, met inbegrip van ladingrestanten na lading of lossing en/of morsingen buiten de ruimten of tanks aan boord;
- tt. LNG-aangedreven schip: schip dat gebruik maakt of mede gebruik maakt van LNG-brandstof voor voortstuwing;
- uu. LNG-brandstof: LNG (Liquefied Natural Gas) dat wordt gebruikt als brandstof voor de voortstuwing of hulpbedrijf van een schip;
- vv. LNG-bunkeren: aan boord van een schip brengen van LNG-brandstof of aardgas brandstof voor eigen gebruik op het schip;
- ww. LNG-bunkerschip: tankschip gebruikt voor het LNG-bunkeren;
- xx. MARPOL: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships;
- yy. NV ZSP: de naamloze vennootschap N.V. Zeeland Seaports.
- zz. ontvangstvoorziening: voorziening geschikt voor de ontvangst van scheepsafval, overige schadelijke stoffen of restanten van schadelijke stoffen;

- aaa. open vuur: vuur, vonkvorming en elk oppervlak binnen een afstand van 25 meter van een gevaarlijke stof, dat een temperatuur heeft die gelijk is aan of hoger dan de minimum-ontstekingstemperatuur van die stof;
- bbb. overslag: laden of lossen van lading in of uit een schip;
- ccc. palenligplaats: ligplaats met het kenmerk dat het schip tegen en aan daarvoor bestemde palen kan afmeren, waarbij het schip gemeerd ligt zonder enig contact met overige havenafmeervoorzeningen;
- ddd. passagiersschip: elk schip dat is ingericht voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers en dat in het bezit is van toereikende en geldige certificaten;
- eee. personenvervoer: tegen vergoeding vervoeren van personen;
- fff. petroleumhaven: de daartoe aangewezen gedeelten van de havens ingericht voor de afhandeling van een tankschip met onverpakte gevaarlijke vloeibare lading;
- ggg. plaatsgebonden risico: plaatsgebonden risico als bedoeld in artikel 1, eerste lid, aanhef en onder o, van het Besluit externe veiligheid inrichtingen;
- hhh. RMCS: Regeling Meldingen en Communicatie Scheepvaart;
- iii. schadelijke stoffen: stoffen die als zodanig bij of krachtens de Wet voorkoming verontreiniging door schepen zijn aangewezen of worden genoemd;
- jjj. scheepsafval: afval, met inbegrip van residuen, niet zijnde ladingresiduen, en sanitair afval, dat ontstaat tijdens de bedrijfsvoering van een schip en dat valt onder de reikwijdte van bijlagen I, IV, V en VI van het MARPOL-verdrag, alsmede ladinggebonden afval, zijnde al het materiaal dat aan boord bij de stuwage en verwerking van de lading als afval overblijft, waaronder in ieder geval begrepen wordt stuw materiaal, schoorpalen, laadborden, verpakkingsmateriaal, houten platen, papier, karton, draad of stalen banden;
- kkk. schip: elk vaartuig met inbegrip van een watervliegtuig, een draagvleugelboot, een luchtkussen-voertuig, een boorinstallatie, een werkeiland of soortgelijk object, een baggermolen, een drijvende kraan, een elevator, een ponton, een drijvend werktuig, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting;
- lll. schipper: degene die de feitelijke leiding over een binnenschip voert;
- mmm. schoonmaakcertificaat: door een gasdeskundige afgegeven certificaat, waaruit blijkt dat de ruimten binnen de ladingzone van een schip die ladingresten van een onverpakte gevaarlijke stof bevatten of laatstelijk hebben bevat, voldoende zijn schoongemaakt;
- nnn. schoonmaakschip: schip dat ingericht is om ruimten, tanks of andere plaatsen aan boord van een ander schip, die schadelijke of gevaarlijke stoffen bevatten, schoon te maken;
- ooo. schoonmaken: elke handeling die gericht is op of verband houdt met het gasvrij, schoon-, of droogmaken van een tankschip;
- ppp. sjobedrijf: bedrijf dat zich beroepsmatig bezighoudt met sjobben en dat is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel;
- qqq. sjobber: degene die containers aan boord van zeeschepen sjobt;
- rrr. sjobben: zeevast zetten en losmaken van containers aan boord van een zeeschip;
- sss. sloptank: tank aan boord van een schip bestemd voor het houden van al dan niet met water vermengde ladingrestanten van schadelijke, brandbare of andere gevaarlijke vloeistoffen (slops);
- ttt. smeerolie: elke vloeistof bestemd voor smering van machines aan boord van schepen;
- uuu. spudpaal: voorziening waarmee een schip zichzelf in de onderwaterbodem kan verankeren door middel van verticale meerpalen waarmee het schip zelf is uitgerust;
- vvv. tankschip: zee- of binnenschip, gebouwd voor of aangepast aan het vervoer van onverpakte vloeibare lading in zijn laadruimten;
- www. toestemming: vergunning, aanwijzing, erkenning, ontheffing of vrijstelling;
- xxx. 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.
- yyy. veiligheidscontour: veiligheidscontour zoals vastgesteld in het Vaststellingsbesluit Veiligheidscontour industrieterrein Vlissingen-Oost gelegen in de gemeenten Borsele en Vlissingen
- zzz. vlammpunt: vlammpunt, bepaald met het toestel van Pensky-Martens;
- aaaa. werkschip: elk schip dat onderhoudswerkzaamheden uitvoert aan de haveninfrastructuur, uitgezonderd een schip dat baggerwerkzaamheden uitvoert;
- bbbb. woonconcentratie: een groep van zich bij elkaar op het land bevindende woningen;
- cccc. zeeschip: schip dat wordt gebruikt voor de vaart ter zee of dat blijkens zijn constructie voor de vaart ter zee is bestemd en elk schip dat is voorzien 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;

## Artikel 1.2 Toepassingsgebied

Deze verordening is van toepassing binnen het havengebied.

### **Artikel 1.3 Aanvulling of afwijking van de Algemene wet bestuursrecht**

Naast of in afwijking van titel 4.1 van de Algemene wet bestuursrecht gelden met betrekking tot toestemmingen bij of krachtens deze verordening de bepalingen van deze paragraaf.

### **Artikel 1.4 Verlenen van toestemmingen en beslistermijn**

1. Het Dagelijks Bestuur kan toestemmingen verlenen alsmede aanwijzingen doen en/of geven en aan deze toestemmingen beperkingen en voorschriften verbinden.
2. De aanvraag en gegevens ter verkrijging van een toestemming of ter verkrijging van een verlenging van de geldigheidsduur van de toestemming worden bij het Dagelijks Bestuur ingediend, tenzij anders staat aangegeven.
3. Het Dagelijks Bestuur beslist op een aanvraag om een toestemming binnen 8 weken na de dag waarop de aanvraag is ontvangen, tenzij bij of krachtens deze verordening een andere beslistermijn is vastgesteld.
4. Het Dagelijks Bestuur kan binnen 8 weken na ontvangst van de aanvraag de in het eerste lid bedoelde termijn eenmaal met ten hoogste vier weken verlengen. Het doet hiervan mededeling aan de aanvrager.

### **Artikel 1.5 Voorschriften en beperkingen**

1. Het Dagelijks Bestuur kan aan een toestemming voorschriften verbinden. De toestemming kan onder beperkingen worden verleend.
2. De voorschriften en beperkingen, bedoeld in het eerste lid, mogen slechts strekken tot bescherming van het belang of de belangen in verband waarmee de toestemming is vereist.
3. Degene voor wie de toestemming geldt, is verplicht de daaraan verbonden voorschriften en beperkingen na te komen.
4. Indien een toestemming wordt verleend ter vervanging van een voorgaande toestemming en indien de geldigheidsduur van een toestemming wordt verlengd, kunnen de beperkingen en voorschriften worden gewijzigd.

### **Artikel 1.6 Meldings- of kennisgevingsplicht**

Daar waar in deze verordening een meldings- of kennisgevingsplicht staat opgenomen is het uitvoeren hiervan bedoeld onverminderd verplichtingen op grond van andere wet- of regelgeving. Ter zake van de melding van bepaalde gegevens door schepen die de haven aandoen of bepaalde activiteiten in de haven willen verrichten, kan het Dagelijks Bestuur nadere regels stellen.

### **Artikel 1.7 Geldigheidsduur**

1. Tenzij bij of krachtens deze verordening anders is bepaald, wordt een vergunning of vrijstelling verleend voor de duur van maximaal 5 jaar.
2. Een erkenning kan voor maximaal 15 jaar worden verleend.
3. Een ontheffing die wordt verleend voor een eenmalige gedraging of handeling wordt verleend voor de duur van die gedraging of handeling, met dien verstande dat de ontheffing voor maximaal 6 maanden wordt verleend.
4. Een ontheffing kan in bijzondere, spoedeisende gevallen voor een eenmalige gedraging of handeling mondeling worden verleend. De ontheffing wordt zo spoedig mogelijk op schrift gesteld. De bewijslast van een verkregen mondelinge ontheffing ligt bij de houder/verkrijger.

### **Artikel 1.8 Weigeren, wijzigen of intrekken van toestemming**

Het Dagelijks Bestuur kan, onverminderd het elders bij of krachtens deze verordening bepaalde, een toestemming weigeren, wijzigen of intrekken indien:

1. één of meer van de belangen die worden beschermd door deze verordening, waaronder in ieder geval vallen de orde, de veiligheid en het milieu van het havengebied en de omgeving van het havengebied, en de kwaliteit van de dienstverlening in het havengebied, dat wenselijk maken;
2. de verbonden voorschriften of beperkingen waaronder zij is verleend, niet zijn of worden nageleefd;
3. zich na de verlening een zodanig feit of omstandigheid voordoet dat, indien het feit of de omstandigheid ten tijde van de verlening bekend was geweest, de toestemming niet of niet onder die voorschriften of beperkingen zou zijn verleend;
4. op grond van een verandering van de omstandigheden of inzichten opgetreden na het verlenen van de toestemming, moet worden aangenomen dat intrekking of wijziging wordt gevorderd door het belang of de belangen ter bescherming waarvan de toestemming is vereist;

5. ter verkrijging daarvan onjuiste of onvolledige gegevens zijn verstrekt;
6. van de toestemming geen gebruik wordt gemaakt binnen een daarin gestelde termijn of, bij gebreke van een dergelijke termijn, binnen een naar het oordeel van het Dagelijks Bestuur redelijke termijn, of;
7. degene voor wie de toestemming geldt, dit verzoekt.

### **Artikel 1.9 Grond voor verlening van een ontheffing**

Een ontheffing bij of krachtens deze verordening wordt slechts verleend, indien het belang dat door het betrokken verbod wordt beschermd, zich daartegen niet verzet.

### **Artikel 1.10 Verplichtingen van houders van toestemmingen**

De houder houdt de toestemming, die op een schip betrekking heeft, of een kopie hiervan, aan boord van het schip, tenzij het een schip zonder bemanningsverblijf betreft. In ieder geval dient de houder de schriftelijke toestemming op eerste aanvraag van of namens het Dagelijks Bestuur te kunnen tonen.

### **Artikel 1.11 Normadressaat**

1. Tenzij in deze verordening anders is bepaald, is de kapitein of de schipper verantwoordelijk voor de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening.
2. Bij afwezigheid van een kapitein of een schipper, is de exploitant verantwoordelijk voor de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening.

## **Paragraaf 2 Havenmeester**

### **Artikel 2.1 Aanwijzing havenmeester en mandatering bevoegdheden**

1. Het Dagelijks Bestuur wijst de havenmeester aan.
2. Het Dagelijks Bestuur kan door middel van een mandaatbesluit bevoegdheden uit deze verordening en het havenreglement mandateren aan de havenmeester.

## **Paragraaf 3 Orde in en gebruik van de haven**

### **Artikel 3.1 Meldplicht zeeschepen**

1. Een zeeschip dat behoort tot een door het Dagelijks Bestuur vast te stellen categorie van zeeschepen en dat op weg is van of naar een binnen het beheersgebied gelegen ligplaats, meldt aan de havenmeester de door het Dagelijks Bestuur 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 te uit te voeren reis.
2. Het Dagelijks Bestuur 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.
3. 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.

### **Artikel 3.2 Operationele melding**

Onverminderd het bepaalde in artikel 3.1 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 of namens de havenmeester, dienen te worden opgevolgd.

### **Artikel 3.3 Verkeerstekens**

1. Het Dagelijks Bestuur kan in de haven verkeerstekens plaatsen die zijn vermeld in het Binnenvaartpolitiereglement en het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen al naar

- gelang het toepassingsgebied van deze reglementen en die verkeerstekens voorzien van nadere aanduidingen.
2. Het is verboden te handelen in strijd met het verkeersteken of de daarbij behorende nadere aanduidingen.
  3. Het Dagelijks Bestuur kan van het in het tweede lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

#### **Artikel 3.4 Bekendmakingen met dezelfde strekking als een verkeersteken**

Artikel 3.3 is van overeenkomstige toepassing met betrekking tot bekendmakingen met dezelfde strekking als een verkeersteken.

#### **Artikel 3.5 Verbod tot nemen van ligplaats**

1. Het is verboden met een schip ligplaats te nemen of zich met een schip op een ligplaats te bevinden, tenzij dit geschiedt in een geval als hierna bedoeld:
  - a. in overeenstemming met ter plaatse aangebrachte verkeerstekens en nadere aanduidingen als bedoeld in artikel 3.3 of bekendmakingen met dezelfde strekking als een verkeersteken als bedoeld in artikel 3.4;
  - b. met instemming van de huurder, erfpachter of eigenaar van de afmeervoorziening direct grenzend aan de ligplaats;
  - c. met vergunning of vrijstelling van het dagelijks bestuur
2. Het Dagelijks Bestuur kan in afwijking van het eerste lid, onder b, het ligplaats nemen of houden van ligplaats verbieden indien dit naar oordeel van het Dagelijks Bestuur de bescherming van de orde, de veiligheid of het milieu in of in de omgeving van de haven in gevaar brengt.
3. Het Dagelijks Bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

#### **Artikel 3.6 Aanwijzing operationele ruimte**

1. Het Dagelijks Bestuur kan ten aanzien van een ligplaats operationele ruimte aanwijzen.
2. Het Dagelijks Bestuur kan aan deze aanwijzing voorschriften en beperkingen stellen.

#### **Artikel 3.7 verbod overschrijding operationele ruimteligplaatsen**

1. Het is verboden voor de huurder, erfpachter of eigenaar van de afmeervoorziening, waaraan de ligplaats is gelegen, schepen geheel of gedeeltelijk ligplaats te laten nemen buiten de in overeenkomstig artikel 3.6 aangewezen operationele ruimte.
2. Het is verboden voor bunkerschepen of dienstverlenende schepen om geheel of gedeeltelijk ligplaats te nemen buiten de operationele ruimte voor het uitvoeren van activiteiten, tenzij dit geschiedt na toestemming van het Dagelijks Bestuur op basis van een melding, die door de schipper van een bunkerschip of dienstverlenend schip aan de havenmeester wordt gedaan.
3. Het Dagelijks Bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

#### **Artikel 3.8 ligplaatsverbod niet bedrijfsmatig vervoer**

1. Het is verboden met een schip ligplaats te nemen of zich met een schip op een ligplaats te bevinden indien dit schip niet deelneemt aan het bedrijfsmatig vervoer.
2. Het Dagelijks Bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod vrijstelling of ontheffing verlenen.
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.

#### **Artikel 3.9 Verbod onderbemande schepen**

1. Het is verboden een schip op een ligplaats te laten liggen dat:
  - a. niet is bemand of;
  - b. onvoldoende is bemand om het te kunnen verhalen.
2. Het Dagelijks Bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.
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.

#### **Artikel 3.10 Verbod opvrijzelen boor- of werkeiland**

1. Het is verboden een boorinstallatie, een werkeiland of een soortgelijk object op te vrijzelen.

2. Het Dagelijks Bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.
3. De aanvraag om een ontheffing bevat in ieder geval:
  - a. de naam en technische gegevens van het op te vijzelen object;
  - b. de naam van de scheepsagent;
  - c. het resultaat van het bodemonderzoek, en;
  - d. de aard en tijdsduur van de uit te voeren activiteiten.

### **Artikel 3.11 Voorzieningen/voorwerpen in de haven**

1. Het is een ieder verboden voorzieningen of voorwerpen in, op, onder of boven water te hebben, te plaatsen of aan te brengen, indien daardoor –naar het oordeel van het Dagelijks bestuur, gevaar, schade of hinder kan ontstaan.
2. Het in het eerste lid gestelde verbod is niet van toepassing indien het betreft het hebben, plaatsen of aanbrengen van scheepstoebehoren en voorzieningen die dienen, en als zodanig in gebruik zijn, om een schip te laden en te lossen.
3. Het Dagelijks Bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

### **Artikel 3.12 Verhalen van schepen**

1. Het Dagelijks Bestuur kan de exploitant schriftelijk opdragen het schip te verhalen of doen verhalen naar een andere ligplaats indien dit naar het oordeel van het Dagelijks Bestuur- in het kader van de orde van de haven of ter bescherming van veiligheids- of milieubelangen noodzakelijk is.
2. Indien geen gevolg wordt gegeven aan de opdracht, bedoeld in het eerste lid, kan het Dagelijks Bestuur het schip voor rekening en risico van de exploitant verhalen of doen verhalen.
3. In spoedeisende gevallen of indien de exploitant onbekend is, kan het Dagelijks Bestuur het schip voor rekening en risico van de exploitant direct verhalen of doen verhalen.

### **Artikel 3.13 Gebruik van voortstuwars, boegschroeven of hekschroeven**

1. Het is verboden voortstuwars, boegschroeven of hekschroeven te gebruiken indien het schip:
  - a. aan de grond zit;
  - b. gemeerd, ten anker of op spudpalen ligt, of;
  - c. ter hoogte van kade of oevers wordt gaande gehouden of tegen de kade of oever wordt gedrukt, anders dan noodzakelijk voor het afmeren of ontmeren.
2. Tijdens het in werking zijn van voortstuwars, boegschroeven of hekschroeven van een schip is er een persoon in de stuurhut aanwezig, die bekend is met de bediening van het schip.
3. Het in het eerste lid gestelde verbod is niet van toepassing indien het een aan een ander schip gemeerd bunker- of bevoorradingsschip betreft, dat moet bij- of afdraaien ter voorkoming van schade.
4. Het Dagelijks Bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

### **Artikel 3.14 Deugdelijk afmeren**

1. Het is verboden met een schip ligplaats te nemen of zich met een schip op een ligplaats te bevinden, tenzij het schip deugdelijk is gemeerd.
2. Het is verboden om de Safe Working Load van aan de wal geplaatste bolders te overschrijden. De Safe Working Load van bolders geldt bij een verticale troshoek van maximaal 45 graden.
3. Het Dagelijks Bestuur kan voor ligplaatsen nadere regels stellen ten aanzien van het deugdelijk afmeren.

### **Artikel 3.15 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. ten behoeve van het gemeerd liggen uitsluitend op een meerstoel of boei;

- d. in overeenstemming met ter plaatse, onder artikel 3.3, eerste lid, bedoelde tekens en nadere aanduidingen;
- e. met toestemming van het Dagelijks Bestuur.

#### **Artikel 3.16 Gebruik van spudpalen**

1. Het is verboden een spudpaal te gebruiken, tenzij dit geschiedt in overeenstemming met ter plaatse aangebrachte verkeerstekens en nadere aanduidingen als bedoeld in artikel 3.3 of 3.4 van de Havenverordening.
2. Het Dagelijks Bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

#### **Artikel 3.17 Recreatievaart en zeilvaart in de haven**

1. Het is verboden met een schip dat voor de recreatievaart is bestemd, al dan niet bedrijfsmatig, in de haven te bevinden met uitzondering van een schip onderweg naar een jachthaven gelegen aan Zijkanaal A, E en H te Terneuzen
2. Het is verboden met een schip dat uitsluitend door middel van zeilen wordt voortbewogen te varen in de haven, voor zover deze onder invloed staat van getijdenbeweging.
3. Het Dagelijks Bestuur kan van de in het eerste en tweede lid gestelde verboden ontheffing verlenen.
4. Het Dagelijks Bestuur kan in geval van een evenement als bedoeld in de Algemene Plaatselijke Verordeningen van de betreffende gemeente van het beheersgebied vrijstelling verlenen van de in het eerste en tweede lid gestelde verboden.

#### **Artikel 3.18 Overlast aan schepen**

Het is iedere niet-rechthebbende verboden een schip vast te houden, zich daarop te begeven, zich daarop te bevinden of los te maken.

#### **Artikel 3.19 Vissen in de havens**

1. Met inachtneming van hetgeen bepaald bij of krachtens de Visserijwet 1963 is het tevens verboden te rapen of te vissen op vis, schaal- en schelpdieren met hengel(s), spieringtuig(en), peur(en) in de havens die onder invloed staan van de getijdebeweging.
2. Het Dagelijks Bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

#### **Paragraaf 4 Veiligheid en milieu**

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

1. Het is verboden om aan boord van een schip, door middel van geperst gas of stoom, het uitlaatgassysteem van verbrandingsmotoren naar de buitenlucht door te blazen, waardoor roet uit het schip ontsnapt.
2. Het is verboden stoffen uit een schip te laten ontsnappen, waardoor gevaar, schade of hinder ontstaat of kan ontstaan.
3. Het Dagelijks Bestuur kan van het in het tweede lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

##### **Artikel 4.2 Gebruik afvalverbrandingsoven**

Het is een ieder verboden in de haven aan boord van een schip een afvalverbrandingsoven in gebruik te hebben.

##### **Artikel 4.3 Ernstig gevaar, schade of hinder opleverende schepen**

1. Het Dagelijks Bestuur kan indien naar zijn oordeel een schip ernstig gevaar, schade of hinder, of ernstige verstoring van de orde met zich meebrengt of kan brengen:
  - a. een verbod opleggen om met dat schip de haven binnen te komen, in de haven te verblijven of zich met dat schip op een ligplaats te bevinden, of;
  - b. maatregelen opleggen aan de kapitein of de schipper van het schip dat in de haven verblijft of zich op een ligplaats bevindt.
2. Degene aan wie het verbod is of de maatregelen zijn opgelegd, is verplicht daaraan gevolg te geven.



#### **Artikel 4.4 Veilige toegang**

1. Een afgemeerd schip beschikt over een toegang, die geen gevaar of schade kan veroorzaken.
2. Een binnenschip hoeft niet over een toegang te beschikken indien:
  - a. de feitelijke situatie dit onmogelijk maakt ten gevolge van laad- of loshandelingen, of;
  - b. het afmeren van korte duur is.

#### **Artikel 4.5 Verbod gebruik generator**

Het is verboden om aan boord van een binnenschip een generator voor het opwekken van elektriciteit te gebruiken indien het schip direct of indirect een ligplaats heeft ingenomen in de haven waar walstroom ten behoeve van dat binnenschip met een capaciteit van 400 volt en ten minste 63 ampère beschikbaar is.

#### **Artikel 4.6 Verbod gebruik hoofdmotor**

1. Het is verboden om op een afgemeerd schip de hoofdmotor in werking te hebben, tenzij direct voor vertrek van het schip.
2. Het Dagelijks Bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod vergunning of ontheffing verlenen.

#### **Artikel 4.7 Verrichten van werkzaamheden**

1. Het is voor een ieder verboden om aan een schip of aan een voorwerp aan boord van een schip werkzaamheden te verrichten of doen verrichten, die verband houden met de bedrijfsgereedheid, de aanpassing, het herstel, de sloop of de verbetering van het schip of het voorwerp, tenzij:
  - a. het schip ligplaats heeft op of bij een scheepswerf of herstellingsinrichting waarvoor een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is verleend, of;
  - b. het schip geen ligplaats heeft op of bij een scheepswerf of herstellingsinrichting waarvoor een vergunning krachtens de geldende milieuwetgeving is verleend en per scheepsbezoek aan de havens Zeeland Seaports:
    - i. de te verrichten werkzaamheden ten hoogste drie dagen in beslag nemen;
    - ii. de te verrichten werkzaamheden geen gevaar, schade of hinder kunnen veroorzaken;
    - iii. bij de te verrichten werkzaamheden doelmatige brandblusmiddelen en personen die met het gebruik van die middelen bekend zijn beschikbaar zijn, en;
    - iv. de te verrichten werkzaamheden waarbij vuur of vonkvorming op kan treden ten minste 25 meter verwijderd is van gevaarlijke stoffen of brandbaar materiaal.
2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid, aanhef, onder b, is het een ieder verboden de werkzaamheden uit te voeren, indien:
  - a. deze plaatsvinden op een tankschip of aan of in een brandstoftank van een schip, tenzij er voor de reparatiewerkzaamheden door een gasdeskundige een veiligheids- en gezondheidsverklaring is afgegeven of door de gasdeskundige is vastgesteld dat geen veiligheids- en gezondheidsverklaring nodig is, of;
  - b. deze plaatsvinden aan een LNG-installatie van een LNG-aangedreven schip en de werkzaamheden niet worden uitgevoerd door de leverancier van de installatie of een installatiebedrijf erkend door de Stichting Erkenning Installatiebedrijven of door de Stichting Sterkin.
3. Het Dagelijks Bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

#### **Artikel 4.8 Schoonmaakschepen, alleen afvalstoffen aan boord**

Het is verboden om aan boord van het schoonmaakschip in de ladingtanks of -ruimen andere stoffen te hebben dan afvalstoffen.

#### **Artikel 4.9 Ontsmetten van schepen**

1. Het is verboden met een schip ligplaats te nemen om het schip of de lading te ontsmetten door het met gassen of stoffen die gassen afstaan te behandelen.
2. Het is verboden met een schip, geladen met losgestorte bulkloading in vaste vorm, ligplaats te nemen of zich op een ligplaats te bevinden indien de lading is behandeld met gassen of stoffen die gassen afstaan met het doel de lading te ontsmetten, tenzij voor het schip een verklaring is

- afgegeven door een deskundige, erkend of aangewezen bij of krachtens de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden, dat het schip en de lading voldoende vrij zijn van gassen of stoffen.
3. Het Dagelijks Bestuur kan van de in het eerste en tweede lid gestelde verboden ontheffing verlenen.

#### **Artikel 4.10 Verbod inzamelen scheepsafval**

Het is verboden zonder aanwijzing van het Dagelijks Bestuur scheepsafval, overige schadelijke stoffen of restanten van schadelijke stoffen in ontvangst te nemen die rechtstreeks afkomstig zijn van zeeschepen.

#### **Artikel 4.11 Verbod communicatievaren**

Het is verboden zonder een door het Dagelijks Bestuur verleende vergunning te communicatievaren tenzij het vervoer geschiedt met een sleepboot die bij aankomst of vertrek van het zeeschip assisteert.

#### **Artikel 4.12 Verbod vast- en losmaken schepen**

1. Het is ieder verboden de diensten van bootman te verrichten, voor zover het betreft een zeeschip:
  - a. met een lengte van meer dan 80 meter, of;
  - b. met een lengte van 80 meter of minder dat is gebouwd of wordt gebezigd voor het vervoer van vloeibare gevaarlijke stoffen in bulk, tenzij het schip leeg en schoon is gemaakt van die stoffen.
2. Het eerste lid is niet van toepassing indien:
  - a. wordt gehandeld door een bootman die aangesloten is bij een erkende bootliedenorganisatie;
  - b. de werkzaamheden worden verricht in het kader van de opleiding, bedoeld in artikel 4.5 eerste lid van het Havenreglement, onder verantwoordelijkheid van een bootman als bedoeld in onderdeel b;
  - c. het zeeschip wordt verhaald door de bemanning van dat zeeschip, langs een kade, zonder daarvan volledig los te komen en het een zeeschip betreft met een lengte korter dan 115 meter;
  - d. het zeeschip wordt verhaald door de bemanning van dat zeeschip langs een kade, zonder daarvan volledig los te komen en het een zeeschip betreft met een lengte meer dan 115 meter doch korter dan 180 meter en gebruikgemaakt kan worden van een goedwerkende boegschroef
  - e. het zeeschip is opgenomen in het Register loodsplicht kleine schepen;
3. In dit artikel wordt verstaan onder lengte: de lengte over alles volgens Lloyd's Register of Ships.

#### **Artikel 4.13 Verbod verhalen zonder loods aan boord**

1. Het is verboden om een zeeschip zonder loods te verhalen. voor zover het betreft een zeeschip:
  - a. met een lengte van meer dan 80 meter, of;
  - b. met een lengte van 80 meter of minder dat is gebouwd of wordt gebezigd voor het vervoer van vloeibare gevaarlijke stoffen in bulk, tenzij het schip leeg en schoon is gemaakt van die stoffen.
2. Het eerste lid is niet van toepassing indien:
  - a. het zeeschip wordt verhaald langs een kade, zonder daarvan volledig los te komen; en
  - b. het een zeeschip betreft met een lengte korter dan 180 meter dat niet is gebouwd of wordt gebezigd voor het vervoer van vloeibare gevaarlijke stoffen in bulk, tenzij het schip leeg en schoon is gemaakt van die stof;
3. In dit artikel wordt verstaan onder lengte: de lengte over alles volgens Lloyd's Register of Ships.
4. Het Dagelijks Bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

#### **Artikel 4.14 Verbod sjourren**

1. Het is verboden om aan boord van een zeeschip containers te sjourren, tenzij wordt gehandeld:
  - a. door de bemanning van het betreffende zeeschip, voor zover het een zeeschip betreft met een maximale lengte van 170 meter, of;
  - b. door een sjorder die voldoet aan de voorwaarden zoals nader omschreven in het havenreglement en die in dienst is bij een sjorderbedrijf dat in het bezit is van een erkenning van het

Dagelijks bestuur. De erkenning van het sjobedrijf geschiedt op grond van de voorwaarden zoals omschreven in artikel 4.6 van het havenreglement.

2. In dit artikel wordt verstaan onder lengte: de lengte over alles volgens Lloyd's Register of Ships.

#### **Artikel 4.15 Bunkercontrolelijst**

1. Het is verboden om een zeeschip te bunkeren tenzij aan boord van de bij het bunkeren betrokken schepen wordt zorg gedragen dat voordat met het bunkeren wordt begonnen de bunkercontrolelijst:
  - a. volledig, positief en naar waarheid is ingevuld, en;
  - b. is ondertekend door de voor het bunkeren verantwoordelijke personen van de bij het bunkeren betrokken schepen.
2. Aan boord van de bij het bunkeren betrokken schepen wordt:
  - a. tijdens het bunkeren het voor ieder bij het bunkeren betrokken schip gestelde in de bunkercontrolelijst nageleefd, en;
  - b. het bunkeren onmiddellijk gestopt als het voor ieder bij het bunkeren betrokken schip gestelde in de bunkercontrolelijst, niet wordt nageleefd.
3. De bunkercontrolelijst wordt tijdens en tot 24 uur na het einde van de bunkering aan boord van de bij het bunkeren betrokken schepen gehouden.
4. Indien meer dan één bunkerlichter betrokken is bij de aanlevering van een partij bunkerolie vult iedere bunkerlichter voor zich een afzonderlijke bunkercontrolelijst in, die wordt ondertekend door bij de bunkering betrokken partijen.

#### **Paragraaf 5 Petroleumhavens**

##### **Artikel 5.1 Aanwijzing petroleumhaven**

Het Dagelijks Bestuur kan bepaalde delen van de havens aanwijzen als petroleumhaven en voor dat gebied aanvullende regels stellen.

##### **Artikel 5.2 Verbod open vuur en vonkvorming**

1. Het is een ieder verboden om in een petroleumhaven of aan boord van een zich aldaar bevindend schip, open vuur te gebruiken of activiteiten te ondernemen ten gevolge waarvan vonkvorming naar de buitenlucht optreedt of kan optreden tenzij:
  - a. ten gevolge van reparatie op een tankschip dat is afgemeerd op de Sloeboeien of Quarlesboeien en voor de reparatiewerkzaamheden door een erkend gasdeskundige als bedoeld in de Arbeidsomstandighedenregeling een Veiligheids- en Gezondheidsverklaring is afgegeven voor de uit te voeren werkzaamheden; Een afschrift van deze verklaring dient tijdig voor aanvang van de werkzaamheden overlegd te worden aan het Dagelijks Bestuur.
  - b. voor het aansteken van een lasapparaat ten behoeve van het onderwater lassen of branden en er voorafgaande aan het aansteken door middel van een meting is aangetoond dat er geen brandbaar gas ter plaatse aanwezig is, of;
  - c. in een kombuis, waarvan de constructie, de plaats in het schip en het ventilatiesysteem het binnendringen van brandbaar gas voorkomt.
2. Het is verboden om zich met een schip in een petroleumhaven te bevinden met een vonkende uitlaatgassenleiding van een verbrandingsmotor.
3. Het Dagelijks Bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

##### **Artikel 5.3 Verbod te roken**

Het is een ieder verboden om te roken in een petroleumhaven.

Dit verbod is niet van toepassing indien op een schip gerookt wordt in een:

- a. door de schipper of kapitein aangewezen ruimte die niet rechtstreeks van buiten toegankelijk is, gesloten is, en door een duidelijk opschrift is aangeduid als rookruimte, of;
- b. woning of stuurhuis aan boord van een binnenschip dat voldoet aan het bepaalde in onderdeel 7.2.4.74 van het ADN.

##### **Artikel 5.4 Plaatsen informatiebord**

Bij de toegang van een schip dat in een petroleumhaven is afgemeerd wordt door middel van een goed te onderscheiden, in het Nederlands of Engels gesteld opschrift of afbeelding van gelijke strekking, duidelijk gemaakt dat roken, open vuur en toegang door onbevoegden verboden is.

### **Artikel 5.5 Afmeren zeetankschepen geladen met gevaarlijke stoffen**

1. Het is verboden een zeetankschip met gevaarlijke stoffen zodanig af te meren dat het niet direct vooruit varend uit de haven kan vertrekken.
2. Het in het eerste lid gestelde verbod geldt niet indien:
  - a. afmeren niet mogelijk is vanwege diepgang, nautische omstandigheden of overslag van lading, of;
  - b. ligplaats wordt genomen bij een werf, bij een herstellingsinrichting.
3. Het Dagelijks Bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

### **Artikel 5.6 Binnentankschepen met gevaarlijke stoffen buiten petroleumhavens**

1. Het is verboden om zich met een binnentankschip te bevinden op een ligplaats buiten de petroleumhavens indien zich een gevaarlijke stof als lading of ladingresidu aan boord bevindt, tenzij:
  - a. het binnentankschip beladen is of was met een brandbare vloeistof met een vlampunt van 55 graden Celsius of hoger, kaliumhydroxide, natriumhydroxide, fosforzuur, of stoffen genoemd in het ADN, klasse 9, of;
  - b. kortstondig ligplaats wordt genomen op een aangewezen autoafzetplaats om een auto onmiddellijk af te zetten of aan boord te nemen.
2. Onverminderd het bepaalde in eerste lid is het verboden om zich met een binnentankschip te bevinden op een ligplaats buiten de petroleumhavens indien zich een gevaarlijke stof als lading of ladingresidu aan boord bevindt, tenzij het een binnentankschip betreft:
  - a. waarvan zeker is gesteld dat er uitsluitend gesloten ladingtanks of 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:
    - i. voldoet aan de vereisten die het ADN stelt aan een binnenschip van het type C en dat binnenschip afvalstoffen wil inzamelen bij een zeeschip;
    - ii. waarvan de ladingtanks of de 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, en;
    - iii. waarvan alle overige tanks en ruimten van het binnentankschip gesloten zijn en deze tanks een inerte atmosfeer of maximaal 20 procent van de laagste explosiegrens brandbare dampen bevatten.
3. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid kan het Dagelijks Bestuur gebieden aanwijzen waar het nemen van ligplaats met een binnentankschip indien zich een gevaarlijke stof als lading of ladingresidu aan boord bevindt, is toegestaan.
4. Het Dagelijks Bestuur kan van de in het eerste en tweede lid gestelde verboden ontheffing verlenen.

### **Artikel 5.7 Zeetankschepen met gevaarlijke stoffen buiten petroleumhavens**

1. Het is verboden om zich met een tankschip te bevinden op een ligplaats buiten de petroleumhavens indien zich een gevaarlijke stof als lading of ladingresidu aan boord bevindt, tenzij:
  - a. het tankschip beladen is of was met een brandbare vloeistof met een vlampunt van 55 graden Celsius of hoger, kaliumhydroxide, natriumhydroxide, fosforzuur of stoffen genoemd in de IMDG Code, klasse 9, of;
  - b. kortstondig ligplaats wordt genomen op een aangewezen autoafzetplaats om een auto onmiddellijk af te zetten of aan boord te nemen.
2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid 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 ladingtank of sloptank en deze tanks een inerte atmosfeer of maximaal 20% van de laagste explosiegrens brandbare dampen bevat, en:
  - a. door een gaseskundige een verklaring 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 in het eerste lid, onder a, genoemde stoffen;

- c. ladingtanks of sloptanks gesloten blijven, tenzij het openen van de ladingtanks of de sloptanks noodzakelijk is voor de overslag van de in het eerste lid, onder a, genoemde stoffen;
  - d. er geen schoonmaakhandelingen van ruimten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden, en;
  - e. er maximaal één schip langs zij ligt.
3. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid kan het Dagelijks Bestuur gebieden aanwijzen waar het nemen van ligplaats met een zeetankschip indien zich een gevaarlijke stof als lading of ladingresidu aan boord bevindt, is toegestaan.
  4. Het Dagelijks Bestuur kan van de in het eerste en tweede lid gestelde verboden ontheffing verlenen.

#### **Artikel 5.8 Toegelaten schepen in petroleumhavens**

1. Het is verboden zich met een schip in een petroleumhaven te bevinden, tenzij:
  - a. het schip van de havenwerken gebruik maakt, heeft gemaakt of zal maken om te lossen, te laden, ladingtanks schoon te maken of te bunkeren;
  - b. het een tankschip betreft dat dient te wachten;
  - c. de aanwezigheid van dat schip in de haven in verband met de aankomst, het verblijf of het vertrek van een schip als bedoeld in onderdeel a of b, uit een oogpunt van de uitoefening van het scheepvaartbedrijf noodzakelijk is;
  - d. het schip in dienst is van een publiekrechtelijk lichaam of van de havenbeheerder;
  - 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;
  - f. het een dienstverlenend schip betreft;
  - g. het een passagiersschip betreft, dat in het bezit is van geldige certificaten op grond van de Binnenvaartwet en dat uitsluitend personen haalt of brengt op verzoek van een walbedrijf in die petroleumhaven en zijn route en verblijfsduur zo kort mogelijk houdt;
  - h. het een werkschip betreft waarvan de aanwezigheid in de haven noodzakelijk is in verband met onderhoudswerkzaamheden aan de haveninfrastructuur;
  - i. het een schip betreft betrokken bij het communicatieverkeer, of;
  - j. het een schip betreft dat baggerwerkzaamheden uitvoert;
  - k. Het een LNG-bunkerschip betreft.
2. Het is verboden zich met een schip, gebouwd of gebruikt voor de recreatievaart, in een petroleumhaven te bevinden.
3. Het Dagelijks Bestuur kan van de in het eerste en tweede lid gestelde verboden ontheffing verlenen.

#### **Paragraaf 6 LNG bunkeren**

##### **Artikel 6.1 LNG-bunkerschepen in de haven**

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

##### **Artikel 6.2 LNG-bunkeren**

1. Het is verboden om te LNG-bunkeren, tenzij het LNG-bunkeren 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 6.5.
2. Het is verboden om LNG of aardgas te laten vrijkomen bij:
  - a. het LNG-bunkeren;
  - 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-bunkeren is het verboden om LNG te laten vrijkomen bij het afkoppelen van de bunkeraansluiting.
4. Tijdens het LNG-bunkeren 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 langszij een schip te hebben.
6. Het is verboden om af te meren langszij schepen die aan het boord-boord LNG-bunkeren zijn.
7. Het Dagelijks Bestuur kan van de in het eerste, vierde, vijfde en zesde lid gestelde verboden ontheffing verlenen.

### **Artikel 6.3 Seinvoering bij LNG-bunkeren**

1. Tijdens het LNG-bunkeren 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-bunkeren 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 6.4 Vergunning LNG-bunkerschip**

1. Het is verboden zonder vergunning van het dagelijks bestuur 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-bunkerschepen 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 Dagelijks Bestuur 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 Dagelijks Bestuur gemeld.

### **Artikel 6.5 Vergunning drijvende LNG-aangedreven elektriciteitsvoorziening**

1. Het is verboden zonder vergunning van het Dagelijks Bestuur een drijvende LNG-aangedreven elektrische voorziening in werking te hebben.
2. Bij de aanvraag van een vergunning voor een LNG-aangedreven elektriciteitsvoorziening, 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 LNG-aangedreven elektriciteitsvoorziening die onder de werking van de vergunning valt;
  - c. de relevante scheepscertificaten;
  - d. de operationele documentatie over de elektriciteitslevering en het gebruik van LNG als brandstof voor de energie-opwekking;
  - e. de procedure voor aansluiten van elektriciteitsverbinding;
  - 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 Dagelijks Bestuur 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-brandstoftank.
  4. Tijdens de looptijd van de vergunning worden wijzigingen ten opzichte van de bij de aanvraag verstrekte gegevens onmiddellijk aan het Dagelijks Bestuur gemeld.

#### **Artikel 6.6 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 I, ;
  - 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 II, 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 – Bunker Station to Ship, als opgenomen in bijlage III,;

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 LNG-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 24 uur na het einde van het LNG-bunkeren aan boord van de bij het LNG-bunkeren betrokken schepen bewaard.

#### **Paragraaf 7 Exploitatie van een boeienspan of een palenligplaats**

##### **Artikel 7.1 Exploitatie van een boeienspan of een palenligplaats**

Het is de exploitant van een boeienspan of een palenligplaats verboden op deze boeienspan of deze palenligplaats gevaarlijke stoffen over te slaan, over te laten slaan, te behandelen of te laten behandelen, tenzij:

- a. als gevolg van deze overslag of die behandeling het plaatsgebonden risico op de veiligheidscontour niet komt te liggen boven 10-6;
- b. door de exploitant is vastgesteld dat door deze overslag of die behandeling het plaatsgebonden risico op de veiligheidscontour niet komt te liggen boven 10-6, en;
- c. door de exploitant aan de schipper of kapitein van het schip dat de gevaarlijke stoffen overslaat of behandelt, is aangegeven:

- i. de stof die mag worden overgeslagen of behandeld;
- ii. de hoeveelheid van die stof die maximaal mag worden overgeslagen of behandeld.

## **Paragraaf 8 Overslag van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk**

### **Artikel 8.1 Overslag van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk**

1. Het is verboden om overslag van gevaarlijke of schadelijke stoffen te laten plaatsvinden tussen een zeetankschip en een inrichting, tenzij voordat de overslag plaatsvindt in de inrichting en aan boord van het betrokken zeetankschip wordt zorggedragen dat alle onderdelen van de zeevaart/terminal veiligheidscontrolestaat, als bedoeld in de ISGOTT volledig en naar waarheid zijn ingevuld en door de verantwoordelijke personen van de bij de overslag van een gevaarlijke of schadelijke stof betrokken inrichting en het zeetankschip zijn ondertekend.
2. Het is verboden om overslag van gevaarlijke of schadelijke stoffen te laten plaatsvinden tussen zeetankschepen onderling tenzij voordat de overslag plaatsvindt aan boord van de betrokken zeetankschepen wordt zorg gedragen dat alle onderdelen van de Pre-Transfer en During Transfer Check-List van de Ship to Ship transfer Guide 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.
3. Het is verboden om overslag van gevaarlijke stoffen te laten plaatsvinden tussen een zeetankschip en een binnenvaarttankschip of tussen binnenvaarttankschepen onderling tenzij voordat de overslag plaatsvindt aan boord van de betrokken tankschepen wordt zorggedragen dat alle onderdelen van de zeevaart-binnenvaart, danwel binnenvaart-binnenvaart veiligheidscontrolestaat, bedoeld in de ISGINTT, volledig en naar waarheid zijn ingevuld en door de verantwoordelijke personen en van de bij de overslag van een gevaarlijke of schadelijke stof betrokken tankschepen zijn ondertekend
4. In de situaties, bedoeld in het eerste, tweede en derde lid, wordt:
  - a. tijdens de overslag van een gevaarlijke of schadelijke stof en zolang door het betrokken tankschip ter plekke ligplaats wordt ingenomen door de betrokken inrichting of tankschepen het gestelde in de veiligheidscontrolestaten bedoeld in het eerste, tweede en derde lid nageleefd;
  - b. de overslag van een gevaarlijke of schadelijke stof onmiddellijk gestopt als het respectievelijk voor ieder bij de overslag betrokken inrichting of het betrokken tankschip gestelde in de veiligheidscontrolestaten bedoeld in het eerste, tweede en derde lid niet wordt nageleefd.
5. Tijdens de rechtstreekse overslag tussen tankschepen van een gevaarlijke of schadelijke stof wordt gebruik gemaakt van een tussen betrokken ladingtanks aangesloten dampretourleiding indien het overslag betreft van:
  - a. een gevaarlijke of schadelijke stof die ingevolge de IBC Code of het ADN vervoerd moet worden in een tank met een aansluiting voor een dampretourleiding of gesloten vervoerd moet worden;
  - b. een stof genoemd in artikel 3.1 van het Havenreglement;
  - c. een vluchtig organische stof;
  - d. een andere vloeistof als bedoeld onder a, b of c, die geladen wordt in een ladingtank die leeg en ongereinigd is van een stof als bedoeld onder a, b of c.
6. Indien de ladingtanks, als bedoeld in het vijfde lid, van het lossende schip ingevolge nationale of internationale wetgeving inert dienen te zijn, is gebod ook van toepassing op de ladingtanks als bedoeld in het vijfde lid, van het ladende schip.
7. Overslag van een gas als bedoeld in de IGC Code of het ADN tussen twee tankschepen onderling is verboden.
8. Het is een ieder verboden om een gevaarlijke of schadelijke stof, al dan niet gelijktijdig met schoonmaken van ladingtanks, te behandelen zonder dat onmiddellijk ingrijpen in die handelingen mogelijk is.
9. De vaste aansluitpunten voor ladingslangen van bij de overslag van een gevaarlijke stof betrokken schepen worden over een zo kort mogelijke afstand op elkaar aangesloten.
10. Het is verboden om een gevaarlijke stof:
  - a. te behandelen tenzij de vaste scheepsladingleiding wordt gebruikt;
  - b. uit een schip te lossen tenzij de vaste scheepslospomp wordt gebruikt.
11. Het is verboden om een gevaarlijke of schadelijke stof als bedoeld in het vijfde lid, onder a, b, of c, niet-gesloten te behandelen.
12. Het is verboden op een boeienspan of een palenligplaats gevaarlijke stoffen over te slaan of te behandelen in afwijking van hetgeen op grond van artikel 7.1, onder c, door de exploitant van de boeienspan of palenligplaats is aangegeven.



13. Het Dagelijks Bestuur kan van de in het vijfde en zesde lid opgenomen geboden en van de in het zevende, tiende en elfde lid gestelde verboden ontheffing verlenen.

### **Artikel 8.2 Verbod afmeren langs zij tankschepen met gevaarlijke stoffen**

1. Het is verboden langs zij een zeetankschip, geladen met of leeg van gevaarlijke stoffen, af te meren, tenzij;
  - a. door een bunkerschip, mits het schip tenminste voldoet aan de eisen die het ADN stelt aan een binnenvaartschip van het type N;
  - b. door een dienstverlenend schip, zijnde een binnentankschip, mits het schip tenminste voldoet aan de eisen die het ADN stelt aan een binnentankschip van het type N;
  - c. door een bunkerschip of dienstverlenend schip, anders dan bedoeld in onderdeel a of b, mits het schip wordt afgemeerd buiten de ladingzone van het zeetankschip;
  - d. door een roei- of motorboot, die niet door een benzinemotor wordt voortbewogen en die tot de uitrusting van het betreffende tankschip behoort en waarvan geen ander gebruik wordt gemaakt dan voor het vervoer van opvarenden naar en van het betreffende schip, mits deze wordt afgemeerd buiten de ladingzone;
  - e. door een schip als bedoeld in artikel 5.8, eerste lid onder c, mits dit alleen plaats vindt tijdens en in verband met de aankomst, vertrek of verhalen van het zeetankschip;
  - f. door tankschepen, betrokken bij de rechtstreekse ladingoverslag met het zeeschip, mits er aan beide zijden van het zeetankschip maximaal 1 schip in de breedte wordt afgemeerd, of aan één enkele zijde van het zeetankschip maximaal 2 schepen in de breedte worden gemeerd of;
  - g. door een schip in dienst van een publiekrechtelijk lichaam, mits
    - i. dit noodzakelijk is in het kader van haar taakuitoefening; en
    - ii. het schip afmeert buiten de ladingzone van het zeetankschip, tenzij de bouw en uitrusting van dit schip het toelaat om binnen de ladingzone af te meren.
2. Het is verboden om met een schip ligplaats te nemen of te hebben langs zij een tankschip dat betrokken is bij de overslag van een gas als bedoeld in de IGC Code of het ADN,
3. Het is verboden om met een schip ligplaats te nemen of te hebben langs zij een zeetankschip tijdens het wassen met ruwe olie van ruimten van dat zeetankschip, tenzij het een binnenschip betreft, dat tenminste voldoet aan de eisen die het ADN stelt aan een binnentankschip van het type N;
4. Het is verboden om met een schip ligplaats te nemen of te hebben langs zij een zeetankschip, dat bezig is met het schoonmaken van stoffen als bedoeld in artikel 8.1, vijfde lid onder a, b of c, anders dan het wassen met ruwe olie, tenzij
  - a. Door een dienstverlenend schip als bedoeld in het eerste lid onder b, dat waswater als gevolg van een voorwas als bedoeld in Marpol Annex II of ladingresiduen als bedoeld in Marpol Annex I of II overneemt; of
  - b. Door ten hoogste twee tankschepen die betrokken zijn bij de ladingoverslag met het zeetankschip, indien het schoonmaken, bedoeld in artikel 4.4, vierde lid, van de Arbeidsomstandighedenregeling, gesloten plaats vindt.
5. Het Dagelijks Bestuur kan van de in het eerste lid gestelde verboden ontheffing verlenen.

### **Paragraaf 9 Schoonmaken van tankschepen en het in ontvangstnemen van scheepsafvalstoffen**

#### **Artikel 9.1 Schoon- of droogmaken van ladingtanks of sloptanks van tankschepen**

1. Het is een tankschip verboden de stoffen genoemd in artikel 3.1 van het Havenreglement schoon te maken, tenzij dit gesloten geschiedt.
2. Het is verboden om tijdens de vaart door de haven ladingtanks of sloptanks van een tankschip schoon te maken van gevaarlijke stoffen, tenzij dit gesloten geschiedt en het tankschip daartoe is ingericht.
3. Het is verboden om ladingtanks of sloptanks van een tankschip dat vloeibare gassen vervoert schoon te maken, tenzij het schip ligplaats heeft langs zij 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 Dagelijks Bestuur 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 Dagelijks Bestuur kan van het in het eerste en tweede lid gestelde verboden ontheffing verlenen.

### **Artikel 9.2 Schoon- en droogmaken van ladingtanks of sloptanks van zeetankschepen**

1. Tijdens het wassen met ruwe olie van ladingtanks of sloptanks van een zeetankschip mogen binnen de ladingzone van het tankschip ten hoogste twee binnentankschepen langszij 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 ladingtanks of sloptanks van een zeetankschip, die vloeibare gevaarlijke stoffen bevatten of laatstelijk hebben bevat, ligplaats langszij 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 betreffende ladingtanks of sloptanks van het zeetankschip te openen, indien de in het tweede lid, onderdeel b, bedoelde tankschepen langszij liggen, tenzij de betreffende ladingtanks of sloptanks restanten bevatten van gevaarlijke stoffen:
  - a. die tevens brandbaar zijn en de tankatmosfeer zich onder 20 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 ladingtanks of sloptanks van een zeetankschip schoon te maken indien die ladingtanks of sloptanks resten van stoffen bevatten, die krachtens de IBC Code op dat schip vervoerd moeten worden in een tank met een aansluiting voor een dampretourleiding.
5. Het in het vierde lid gestelde verbod geldt niet indien:
  - a. de ladingtanks of sloptanks 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 deze tanks, of;
  - b. het tankschip ligplaats heeft langszij 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 9.3 Schoon- of droogmaken van binnentankschepen**

1. Het is verboden om ladingtanks of sloptanks van een binnentankschip schoon of droog te maken tenzij dit geschiedt op een daartoe door de havenmeester toegelaten plaats.
2. Het is verboden om ladingtanks of sloptanks van een binnentankschip schoon te maken indien die ladingtanks of sloptanks 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 Dagelijks Bestuur kan van de in het eerste of tweede lid gestelde verboden ontheffing verlenen.

### **Paragraaf 10 Delegatiegrondslagen**

#### **Artikel 10.1 Delegatiegrondslagen in verband met het stellen van nadere regels door het Dagelijks Bestuur**

Het Dagelijks Bestuur kan nadere regels stellen in het kader van orde, veiligheid, milieu of kwaliteit van de dienstverlening in het havengebied of ter voorkoming van gevaar, schade of hinder, over:

- a. het aanwijzen van gebieden, te weten petroleumhavens, waar schepen alleen onder door het Dagelijks Bestuur nader te bepalen voorwaarden zich mogen bevinden, waarbij het Dagelijks Bestuur in ieder geval regels kan stellen over activiteiten die in het gebied plaatsvinden of over de eisen en/of voorwaarden waaraan schepen en bemanning moeten voldoen als zij in het gebied verblijven;
- b. de gegevens die schepen moeten melden als zij de haven aandoen of bepaalde activiteiten in de haven willen verrichten;
- c. het ligplaats nemen binnen een nader te bepalen afstand bij een woonconcentratie door een schip dat geladen is met gevaarlijke stoffen;
- d. het aanwijzen van stoffen die stank of hinder kunnen veroorzaken of aanvullende risicobeheersende maatregelen behoeven;

- e. het schoonmaken van scheepsruimtes die een gevaarlijke of schadelijke stof bevatten, al dan niet met gebruikmaking van een dienstverlenend schip, waarbij aan dat schip voorwaarden kunnen worden gesteld;
- f. het bunkeren van schepen;
- g. de afgifte en het in ontvangst nemen van, alsmede het geven van een aanwijzing om scheepsafval, overige schadelijke stoffen of restanten van schadelijke stoffen van schepen in ontvangst te mogen nemen;
- h. de bouw, de inrichting, de uitrusting, de exploitatie en het gebruik van bepaalde categorieën van schepen waarmee in de haven dienstverlenende werkzaamheden worden verricht, waarbij kan worden gedifferentieerd naar het doel waarvoor het schip gebruikt wordt;
- i. het communicatievaren, waarbij het Dagelijks Bestuur voor door het Dagelijks Bestuur nader te bepalen categorieën van personenvervoer over water een vergunning kan instellen;
- j. het vast- en losmaken van schepen, het stellen van verplichtingen waaraan bootmannen moeten voldoen; het sjoeren van containers aan boord van schepen, het stellen van verplichtingen waaraan sjorders moeten voldoen en het instellen van het erkennen van bootliedenorganisaties en sjoerbodrijven een vergunning en de voorwaarden daarvoor voor sjoerbodrijven die sjorders in dienst hebben, het erkennen van bootliedenorganisaties en sjoerbodrijven;
- k. het verrichten van werkzaamheden aan schepen;
- l. de verplichting voor schepen om gebruik te maken van walstroom in plaats van een eigen voorziening voor het opwekken van elektriciteit;
- m. alsmede het hiervoor bepaalde in paragrafen 3 tot en met 9 voor zover in dit artikel niet genoemd.

## **Paragraaf 11 Handhaving**

### **Artikel 11.1 Aanwijzingen**

1. Het Dagelijks Bestuur kan mondeling of schriftelijk aanwijzingen geven in het belang van de orde en veiligheid in het havengebied, 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.

### **Artikel 11.2 Strafbepaling**

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

### **Artikel 11.3 Toezichthoudende personen**

1. Met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening zijn belast de bij besluit van het Dagelijks Bestuur aangewezen personen of categorieën van personen werkzaam bij de NV ZSP.
2. Met het toezicht op de naleving van het bepaalde in artikel 1.10 worden aangewezen de ambtenaren van politie, bedoeld in artikel 141, onder b, van het Wetboek van Strafvordering.

## **Paragraaf 12 Afbakening**

### **Artikel 12.1 Verhouding tot Algemene Plaatselijke Verordeningen**

Voor zover deze verordening binnen het beheergebied voorziet in hetzelfde onderwerp als in de algemene plaatselijke verordening van de gemeenten Vlissingen, Borsele en Terneuzen dan houden deze verordeningen voor deze onderwerpen op te gelden althans voor dat deel dat in deze verordening is geregeld.

## **Paragraaf 13 Overgangs- en slotbepalingen**

### **Artikel 13.1 Intrekking oude verordening**

De Havenbeheersverordening Zeeland Seaports 2011, vastgesteld d.d. 8 december 2010, wordt ingetrokken.

### **Artikel 13.2 Overgangsrecht**

1. Toestemmingen die zijn verleend bij of krachtens de Havenbeheersverordening Zeeland Seaports 2011 en die van kracht zijn op het moment van inwerkingtreding van deze verordening, worden aangemerkt als toestemmingen bij of krachtens deze verordening.

2. Indien vóór het tijdstip van inwerkingtreding van deze verordening een aanvraag om toestemming op grond van de Havenbeheersverordening Zeeland Seaports 2011 is ingediend waarop nog niet is beslist wordt daarop deze verordening toegepast.
3. Op bezwaarschriften gericht tegen een beschikking op een aanvraag om toestemming krachtens de Havenbeheersverordening Zeeland Seaports 2011 wordt beslist met toepassing van deze verordening.

### **Artikel 13.3 Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking op 1 januari 2018.

### **Artikel 13.4 Citeertitel**

Deze verordening wordt aangehaald als "Havenverordening Zeeland Seaports 2018".

*Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van het Algemeen Bestuur van Zeeland Seaports op 6 december 2017.*

*Voorzitter,  
C.M.M. Schönknecht-Vermeulen,*

*Secretaris,  
Drs. T.J. Kalverboer,*

*Uitgegeven 20 december 2017  
De secretaris van de provincie Zeeland,  
A.W. Smit*

## **Toelichting Havenverordening Zeeland Seaports 2018**

### **Aanleiding**

De bestaande Havenverordening Zeeland Seaports 2011 en de daaraan gekoppelde regelgeving is tot stand gekomen op het moment van de verzelfstandiging van de Gemeenschappelijke Regeling Zeeland Seaports tot de NV Zeeland Seaports.

Sinds 2011 is er echter sprake van gewijzigde wet en regelgeving en diverse nieuwe ontwikkelingen, zoals de introductie van het LNG-bunkeren. Maar ook de externe veiligheid met betrekking tot de overslag van gevaarlijke stoffen op de boeien- en palenligplaatsen vraagt nadere regulering. Deze activiteiten vallen immers niet onder de reikwijdte het begrip inrichting van de Wet milieubeheer.

Een update uit dit oogpunt was noodzakelijk. Maar ook om nog beter de publiekrechtelijke belangen voor én namens de gemeenschappelijke regeling Zeeland Seaports te kunnen bewaken, zijn uit oogpunt van handhaving en regie in de haven, nadere regels gesteld. Een voorbeeld hiervan is het aan kunnen wijzen van zogenaamde operationele ruimtes, waarbinnen havenbeleid in nadere regels vertaald kan worden.

### **Gewijzigde verordening en indeling**

De naam van de verordening is gewijzigd in Havenverordening Zeeland Seaports 2018, verder te noemen "Havenverordening". Naast de Havenverordening is er één aan die verordening gekoppeld algemeen verbindend voorschrift, namelijk het Havenreglement Zeeland Seaports 2018, verder te noemen "Havenreglement".

De havenverordening bevat voornamelijk algemene regels voor schepen die de haven aandoen en deze regels zijn toekomstbestendig. Regels die eerder vatbaar zijn voor verandering zijn zoveel mogelijk in het havenreglement geplaatst en worden door het Algemeen Bestuur worden vastgesteld. Het overdragen van de bevoegdheid van het Algemeen Bestuur aan het Dagelijks Bestuur om deze nadere regels vast te stellen geschiedt vanzelfsprekend niet blanco. In de havenverordening is opgenomen om welke onderwerpen het precies gaat en hoe het Dagelijks Bestuur deze bevoegdheid nader kan invullen (zie artikel 10.1). Vanzelfsprekend informeert het Dagelijks Bestuur, op haar beurt geïnformeerd door de havenmeester (pro-)actief over de wijze waarop zij deze bevoegdheid uitoefent.

Waar mogelijk is de verordening vereenvoudigd en zijn voorschriften geschrapt. Dat geldt in het bijzonder voor voorschriften waarin reeds door hogere wetgeving is voorzien en voorschriften welke feitelijk thuishoorden in de Algemene Voorwaarden van de NV Zeeland Seaports. Echter om de haven vlot, schoon, veilig en beveiligd te houden was het ook noodzakelijk om diverse nieuwe artikelen toe te voegen en de paragraafindeling aan te passen. Hierbij is tevens geanticipeerd op het initiatief van de Nederlandse zeehavens voor wat betreft het ontwikkelen van een meer generieke Havenverordening. In de artikelsgewijze toelichting wordt hierop meer uitgebreid per wijziging ingegaan. Redactionele verbeteringen

Tot slot is de onderhavige verordening op een groot aantal punten in redactionele zin gewijzigd. Voor zover mogelijk is de tekst van de artikelen en de toelichting eenvoudig gehouden, ingekort en zijn onduidelijkheden verwijderd.

#### **Uitoefening bevoegdheden op grond van havenverordening.**

Met ingang van 1 januari 2011 is de NV Zeeland Seaports (hierna NV ZSP) een zelfstandig bedrijf waarvan 100% van de aandelen in handen is van de gemeenschappelijke regeling Zeeland Seaports. De gemeenschappelijke regeling (GR ZSP) heeft verordende bevoegdheid ten aanzien van de belangen ter behartiging waarvan de gemeenschappelijke regeling is getroffen.

De bevoegdheden, genoemd in de verordening, zijn door het Algemeen Bestuur toegekend aan het Dagelijks Bestuur, die deze bevoegdheden grotendeels aan de havenmeester heeft gemandateerd. De havenmeester oefent deze bevoegdheden derhalve niet op eigen gezag uit, maar namens het Dagelijks Bestuur (het bestuursorgaan). Als verzelfstandigd bedrijf is er voor gekozen de publiekrechtelijke bevoegdheden door het Dagelijks Bestuur te mandateren aan de Havenmeester van ZSP: In hoofdstuk 10 van de Awb is de verhouding tussen de mandaatgever en de gemandateerde geregeld. In de eerste plaats kan de mandaatgever de gemandateerde per geval of in het algemeen instructies geven ter zake van de uitoefening van de gemandateerde bevoegdheid. Voorts verschaft de gemandateerde de mandaatgever op diens verzoek inlichtingen ter zake van de uitoefening van de gemandateerde bevoegdheid. De mandaatgever blijft bevoegd om de bevoegdheid zelf uit te oefenen. Ook kan de mandaatgever de bevoegdheid te allen tijde intrekken.

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

#### **Artikelsgewijze toelichting**

##### **§ 1 Algemene bepalingen**

##### **Toelichting Artikel 1.1 Begripsomschrijvingen**

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

##### **e. Behandeling van een gevaarlijke stof**

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

##### **n. Brandstofolie**

Ook brandstofolie van binnenvaartschepen valt onder het toepassingsbereik.

##### **bb. Exploitant**

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

##### **ii. Havenmeester**

Onder het begrip havenmeester wordt de havenmeester van Zeeland Seaports verstaan. In artikel 2.1 is opgenomen dat het Dagelijks Bestuur de havenmeester aanwijst.

##### **rr. Kapitein en schipper**

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

##### **tt. e.v. LNG**

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

iii. Schadelijke stoffen

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

jjj. Scheepsafval

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

kkk. Schip

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

ooo. Schoonmaken

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

uuu. Spudpaal

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

cccc. Zeeschip

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

**Toelichting Artikel 1.2 Toepassingsgebied**

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

**Toelichting Artikel 1.3 Aanvulling of afwijking van de Algemene wet bestuursrecht**

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

**Toelichting Artikel 1.4 Verlenen van toestemmingen en beslistermijn**

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

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

**Toelichting Artikel 1.5 Voorschriften en beperkingen**

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

**Toelichting Artikel 1.6 Meldings- of kennisgevingsplicht**

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

**Toelichting Artikel 1.7 Geldigheidsduur**

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

Het tweede lid regelt dat een erkenning voor maximaal vijftien jaar kan worden verleend. Het derde lid bepaalt dat een ontheffing, indien deze wordt verleend voor een eenmalige gedraging of handeling,

wordt verleend voor de duur van die gedraging of handeling. Kanttekening hierbij is dat een ontheffing nooit langer dan voor zes maanden kan worden verleend.

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

#### **Toelichting Artikel 1.8 Weigeren, wijzigen of intrekken van toestemming**

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

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

#### **Toelichting Artikel 1.9 Grond voor verlening van een ontheffing**

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

#### **Toelichting Artikel 1.10 Verplichtingen van houders van toestemmingen**

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

#### **Toelichting Artikel 1.11 Normadressaat**

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

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

### **§ 2 Havenmeester**

#### **Toelichting Artikel 2.1 Aanwijzing havenmeester en mandatering bevoegdheden**

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

De hier bedoelde havenmeester is de havenmeester in dienst van de NV ZSP.

### **§ 3 Orde in en gebruik van de haven**

#### **Toelichting Artikel 3.1 Meldplicht zeeschepen**

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

#### **Toelichting Artikel 3.2 Operationele melding**

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

#### **Toelichting Artikel 3.3 Verkeerstekens**

Zowel in het Binnenvaartpolitiereglement en het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen is een voor Nederland uniform systeem van verkeerstekens geregeld.

#### **Toelichting Artikel 3.4 Bekendmakingen met dezelfde strekking als een verkeersteken**

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

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

### **Toelichting Artikel 3.5 Verbod tot nemen van ligplaats**

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

### **Toelichting Artikel 3.6 Aanwijzing operationele ruimte**

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

### **Toelichting Artikel 3.7 verbod overschrijding operationele ruimteligplaatsen**

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

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

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

### **Toelichting Artikel 3.8 ligplaatsverbod niet bedrijfsmatig vervoer**

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

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

### **Toelichting Artikel 3.9 Verbod onderbemande schepen**

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



### **Toelichting Artikel 3.10 Verbod opvijzelen boor- of werkeiland**

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

In artikel 1.8 is bepaald dat het Dagelijks Bestuur de afgifte van een ontheffing kan weigeren indien een of meer van de belangen die worden beschermd door deze verordening, waaronder redenen die de orde, de veiligheid of het milieu in de haven en de omgeving van de haven betreffen, dat wenselijk maken. De gegevens die moeten worden verstrekt bij de aanvraag tot een ontheffing bieden de mogelijkheid om tot een goede beoordeling van de nautische en andere veiligheidsaspecten van de haven te komen. De exploitant van een werkeiland, die eerstverantwoordelijke is voor de activiteiten, heeft tevens belang bij een zo effectief mogelijke informatie-uitwisseling met de havenbeheerder. In de bodem kunnen zich bijvoorbeeld leidingen, kabels of duikers bevinden die door de vrijkomende krachten beschadigd kunnen worden. Ook dient rekening te worden gehouden met de vergrote windgevoeligheid van het werkeiland tijdens en na het opvijzelen. De gegevens die moeten worden overgelegd bij de aanvraag om een ontheffing omvatten dan ook tevens een mededeling omtrent de resultaten van het door de exploitant uit te (laten) voeren bodemonderzoek.

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

### **Toelichting Artikel 3.11 Voorzieningen/voorwerpen in de haven**

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

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

### **Toelichting Artikel 3.12 Verhalen van schepen**

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

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

### **Toelichting Artikel 3.13 Gebruik van voortstuwars , boegschroeven of hekschroeven**

In, onder en langs de haven bevinden zich onder meer kunstwerken, kabels, tunnels, pijpleidingen, kades en zinkers. Het gebruik van voortstuwars (schroeven), boegschroeven of hekschroeven kan schade veroorzaken aan deze voorzieningen indien het in andere gevallen wordt gebruikt dan voor het bereiken of verlaten van een ligplaats.

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

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

### **Toelichting Artikel 3.14 Deugdelijk afmeren**

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

### **Toelichting Artikel 3.15 Gebruik van ankers**

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

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

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

Indien een drijvende kraan zijn anker wil gebruiken, dient dit gemeld te worden aan de havenmeester. Tot slot kan het Dagelijks Bestuur op grond van het vierde lid ontheffing verlenen van het verbod om een anker te gebruiken.

### **Toelichting Artikel 3.16 Gebruik van spudpalen**

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

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

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

### **Toelichting Artikel 3.17 Recreatievaart en zeilvaart in de haven**

Dit artikel regelt in het eerste lid dat het - in principe - verboden is de recreatievaart te beoefenen in de haven, voor zover deze onder invloed staat van getijdenbeweging. Het varen met pleziervaartuigen in havens die worden gebruikt door de beroepsvaart, kan zeer gevaarlijke situaties met zich meebrengen. Het gaat hierbij om havens die onder invloed staan van de eb- en vloedstroom en die derhalve in directe verbinding staan met open zee.

Het eerste lid stelt dat het verbod niet van toepassing is indien het schip zich bevindt in een de Zijkanalen A, E en H te Terneuzen. Binnen deze Zijkanalen staat de recreatievaart de beroepsvaart niet in de weg.evens is het verbod niet van toepassing indien "het schip zich rechtstreeks en zonder onderbreking begeeft van of naar een in de haven gelegen jachthaven, private ligplaats of werf".

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

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

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

### **Toelichting Artikel 3.18 Overlast aan schepen**

In de praktijk van de haven komt het regelmatig voor dat handelingen plaatsvinden, zoals het vasthouden en losmaken van schepen alsmede het zich begeven en bevinden op schepen, die worden verricht door onbevoegden en dus onrechtmatig zijn. Met de invoering van dit artikel wordt handhaving mogelijk gemaakt.

### **Toelichting Artikel 3.19 Vissen in de havens**

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

#### **§ 4 Veiligheid en milieu**

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

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

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

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

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

##### **Toelichting Artikel 4.2 Gebruik afvalverbrandingsoven**

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

##### **Toelichting Artikel 4.3 Ernstig gevaar, schade of hinder opleverende schepen**

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

##### **Toelichting Artikel 4.4 Veilige toegang**

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

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

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

##### **Toelichting Artikel 4.5 Verbod gebruik generator**

In het kader van het leveren van een bijdrage aan het verbeteren van de (lokale) luchtkwaliteit realiseert de NV ZSP in de haven bij de openbare ligplaatsen aansluitingen voor de afname van elektriciteit (ten behoeve van de binnenvaart).

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

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

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

##### **Toelichting Artikel 4.6 Verbod gebruik hoofdmotor**

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

#### **Toelichting Artikel 4.7 Verrichten van werkzaamheden**

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

Grote reparaties aan schepen vinden doorgaans plaats op of aan een werf of in een dok. Kleine reparaties worden echter vaak aan boord verricht door de eigen bemanning of door buitenstaanders. Het verrichten van reparaties kan onder bepaalde omstandigheden gevaren met zich meebrengen. Het verbod richt zich niet alleen op de kapitein of de schipper, maar tevens op alle andere personen, door de toevoeging van de zinsnede "een ieder". Zie voor een toelichting hierop tevens de toelichting op artikel 1.11 van de havenverordening.

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

Het eerste lid is ook van toepassing ten aanzien van de bedrijfsgereedheid van het schip. Werkzaamheden aan bijvoorbeeld de voortstuwingsinstallatie mogen niet leiden tot het belemmeren van de bedrijfsgereedheid voor een periode van meer dan drie dagen.

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

#### **Toelichting Artikel 4.8 Schoonmaakschepen, alleen afvalstoffen aan boord**

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

#### **Toelichting Artikel 4.9 Ontsmetten van schepen**

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

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

In het tweede lid is het begrip "zeeschip" gewijzigd in "schip", als gevolg waarvan de bepaling tevens van toepassing is op binnenschepen. Hierdoor wordt de bepaling in overeenstemming gebracht met de bestaande praktijk. De redactie van het tweede lid houdt tevens rekening met schepen die in het buitenland zijn beladen met aldaar (in de silo) aan de wal ontsmette lading, die in de haven wordt gelost. Deze lading kan vanzelfsprekend eveneens bepaalde risico's met zich meebrengen. Voorts is het tweede lid beperkt tot schepen, geladen met losgestorte bulkloading in vaste vorm. Hierdoor worden alle containerschepen van de toepassing uitgesloten. Deze schepen hebben containers als lading onder gas aan boord en zouden dus allemaal een ontheffing dienen te krijgen, hetgeen niet wenselijk is. Het onder gas staan van te vervoeren containers is in de IMDG-Code geregeld, inclusief de labeling. Het onder gas zetten van containers geschiedt binnen een inrichting en valt onder de vergunningplicht uit de Wet milieubeheer.

In het derde lid is een ontheffingsmogelijkheid opgenomen.

#### **Toelichting Artikel 4.10 Verbod inzamelen scheepsafval**

Nederland heeft op 2 juli 1983 het (gewijzigde) Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen geratificeerd. Dit zogenaamde Marpol-Verdrag heeft tot doel verontreiniging van de zee (en van de kusten) tengevolge van het lozen van schadelijke afvalstoffen van schepen te voorkomen. Het betreft afvalstoffen, afkomstig uit de normale bedrijfsvoering aan boord, zoals olierestanten en oliehoudende mengsels, schadelijke vloeibare chemicaliën, gevaarlijke en voor het milieu schadelijke stoffen in verpakte vorm, sanitair afval en vuilnis. Het Marpol-Verdrag is geïmplementeerd in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs).

Op basis van het onderhavige artikel kunnen bedrijven worden aangewezen als bedrijf met ontvangstvoorzieningen, zodat kan worden voldaan aan de wettelijke verplichting, bedoeld in de Wvvs, om zorg te dragen voor voldoende voorzieningen, geschikt voor het in ontvangst nemen van restanten van schadelijke stoffen, afkomstig van zeeschepen, zonder aan deze schepen onnodig oponthoud te veroorzaken. Daarbij kunnen 3 groepen van bedrijven worden onderscheiden: de overslagterminals en

scheepsreparatiewerven, de bedrijven met een vaste inrichting aan de wal om de aangeboden schadelijke stoffen te ontvangen en eventueel te bewerken, te verwerken of te vernietigen en ten slotte de (transport)bedrijven die de afvalstoffen uitsluitend inzamelen met mobiele voorzieningen (lichters, voertuigen).

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

#### **Toelichting Artikel 4.11 Verbod communicatievaren**

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

#### **Toelichting Artikel 4.12 Verbod vast- en losmaken schepen**

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

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

#### **Toelichting Artikel 4.13 Verbod verhalen zonder loods aan boord**

Dit artikel regelt het verbod op het verhalen van een zeeschip zonder loods. Dit verbod is niet van toepassing op schepen van 80 meter of korter tenzij het schip geladen is met , of leeg is van vloeibare gevaarlijke stoffen.

Schepen korter dan 180 meter, met uitzonder van schepen die geladen zijn met, of leeg zijn van vloeibare gevaarlijke stoffen mogen, bovendien zonder gebruik te maken van een loods, -zonder daarvan los te komen- verhalen langs de kade.

Overeenkomstig het vierde lid kan het dagelijks bestuur in bijzondere gevallen ontheffing verlenen van het verbod voor schepen, die niet geladen zijn met, of leeg zijn van vloeibare gevaarlijke stoffen en die verhaald worden langs de kade zonder daarvan volledig los te komen.

#### **Toelichting Artikel 4.14 Verbod sjourren**

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

De op het zeeschip aanwezige kernbemanning, zijnde de bemanning die op grond van internationale regelgeving aan boord verplicht aanwezig moet zijn om een zeeschip veilig te kunnen varen, navigeren en manoeuvreren, wordt in deze in ieder geval als voldoende gekwalificeerd beschouwd om containers te sjourren op zeeschepen met een lengte van maximaal 170 meter. Indien op een zeeschip gebruik gemaakt wordt van andere bemanningsleden dan de bovengenoemde kernbemanning moet ten aanzien

van deze bemanning aan de havenmeester worden aangetoond dat zij over een zodanige mate van ervaring en opleiding beschikt dat het sjoeren op veilige en verantwoorde wijze kan geschieden. Onder lengte wordt in dit artikel verstaan: de lengte over alles volgens Lloyd's Register of ships.

#### **Toelichting Artikel 4.15 Bunkercontrolelijst**

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

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

### **§ 5 Petroleumhavens**

#### **Toelichting Artikel 5.1 Aanwijzing petroleumhavens**

Dit artikel biedt het Dagelijks Bestuur de mogelijkheid om Petroleumhavengebieden aan te wijzen. In deze gebieden moeten tankschepen met gevaarlijke stoffen afmeren. In deze gebieden geldt een strenger regiem dan in de overige delen van de haven. Het begrip oliehavengebied beperkt zich tot aangewezen wateroppervlaktes aangezien het veiligheids- en milieuregim op de wal valt onder de vergunning van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

#### **Toelichting Artikel 5.2 Verbod open vuur en vonkvorming**

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

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

#### **Toelichting Artikel 5.3 Verbod te roken**

Roken in een petroleumhaven is – gelet op de risico's – voor een ieder verboden, tenzij aan boord van een schip in een door de schipper of kapitein aangewezen rookruimte. Deze rookruimte dient aan voorwaarden te voldoen. De rookruimte mag niet rechtstreeks van buiten toegankelijk zijn, moet gesloten zijn als er gerookt wordt en moet door een duidelijk opschrift aangeduid zijn als rookruimte.

#### **Toelichting Artikel 5.4 Plaatsen informatieborden**

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

#### **Toelichting Artikel 5.5 Afmeren zeetankschepen geladen met gevaarlijke stoffen**

Bij een uitlaande brand op een haventerrein kan het in verband met de veiligheid noodzakelijk zijn om de aldaar afgemeerde tankschepen met spoed te verhalen. Om die reden is het nodig dat tankschepen "met de kop naar buiten" afmeren. In geval van nood kan het tankschip op eigen kracht en zo snel mogelijk, zonder uitgebreide manoeuvres, wegvaren van het risicogebied in een petroleumhaven. Het niet opvolgen van de verplichting om vooruit varende direct uit de haven te kunnen vertrekken is in dit artikel uitgebreid met de omstandigheden dat dit niet kan in verband met de overslag van lading of indien ligplaats wordt ingenomen bij een werf, bij een herstellingsinrichting, in een boeienspan of aan boeien. Tankschepen kunnen vaak in verband met reparatie bij een werf niet met de kop naar zee liggen en kunnen aldaar wel gevaarlijke stoffen aan boord hebben. Deze situatie moet uitgesloten worden van de gestelde verplichting. Door het artikel aan te vullen met het hierboven gestelde, zijn bijna alle mogelijkheden genoemd waarbij een situatie denkbaar is dat een tankschip niet met de kop naar zee zal afmeren.

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

#### **Toelichting Artikel 5.6 Binnentankschepen met gevaarlijke stoffen buiten petroleumhavens**

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

Te weten binnentankschepen:

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

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

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

#### **Toelichting Artikel 5.7 Zeetankschepen met gevaarlijke stoffen buiten petroleumhavens**

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

Te weten zeetankschepen:

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

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

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

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

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

#### **Toelichting Artikel 5.8 Toegelaten schepen in petroleumhavens**

Artikel 5.8 regelt het toelaten van schepen in een petroleumhaven.

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

werf. Door deze aanvulling behoeft het schip geen ontheffing meer aan te vragen voor deze werkzaamheden.

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

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

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

## **§ 6 LNG bunkeren**

### **Toelichting Artikel 6.1 LNG-bunkerschepen in de haven**

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

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

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

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

### **Toelichting Artikel 6.2 LNG-bunkeren**

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

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

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

### **Toelichting Artikel 6.3 Seinvoering bij LNG-bunkeren**

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

### **Toelichting Artikel 6.4 Melding bunkeren en LNG-bunkeren**

Door de meldverplichting van LNG-bunkeractiviteiten buiten een inrichting kan nagegaan worden of de activiteit past in de regelgeving en logistieke planning, maar de informatie wordt ook gebruikt voor



het plannen van toezicht. Een bunkering moet gemeld worden aan het Haven Coördinatie Centrum. (Kapiteinskamer) Hiermee in lijn is ook de LNG bunkermelding toegevoegd. De melding kan per telefoon, per marifoon of per e-mail geschieden via telefoonnummer 0115-647444, VHF kanaal 9 of e-mail [hd@zeelandseaports.com](mailto:hd@zeelandseaports.com).

#### **Toelichting Artikel 6.5 Vergunning LNG-bunkerschip**

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.

#### **Toelichting Artikel 6.6 Vergunning drijvende LNG-aangedreven elektriciteit voorziening**

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 langs het schip. Het ponton is voorzien van geluidarme aardgas gedreven generatoren en een LNG brandstoftank. Gezien de toepassing van LNG, vaak op locaties dichtbij bewoonde gebieden, moet een risico assessment aantonen dat de toepassing verantwoord is. Dit is één van de vergunningvoorwaarden waaraan een LNG-aangedreven elektriciteit voorziening moet voldoen.

#### **Toelichting Artikel 6.7 LNG-bunkercontrolelijst**

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

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

### **§ 7 Exploitatie van een boeienspan of een palenligplaats**

#### **Toelichting Artikel 7.1 Exploitatie van een boeienspan of een palenligplaats**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ook is in dat lid het gebruik van dampretourleidingen voorgeschreven voor de overslag van stoffen die stank of hinder kunnen veroorzaken of stoffen die aanvullende risicobeheersende maatregelen behoeven. Dit zijn de stoffen die zijn opgenomen in het havenreglement Zeeland Seaports, paragraaf 3. De leidingen moeten dan gebruikt worden ter voorkoming van met name stankoverlast of risico voor de omgeving vanwege hun schadelijke aard. De laatste categorie waarvoor het gebruik van dampretourleidingen verplicht is gesteld, is de categorie van vluchtig organische stoffen. Ook in de afzonderlijke vergunningen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van de inrichtingen (aan de wal) die milieugevaarlijke stoffen behandelen, wordt gesloten behandeling van deze stoffen verplicht gesteld door de vergunningverlener, Gedeputeerde Staten van de Provincie Zeeland. Door het opnemen van de verplichting in het vijfde lid is er geen verschil tussen overslag van ladingen van en naar een inrichting en tussen tankschepen onderling, ongeacht hun ligplaats.

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

### **Toelichting Artikel 8.2 Verbod afmeren langs zij tankschepen met gevaarlijke stoffen**

Dit artikel regelt het ligplaats nemen langs zij tankschepen geladen met of leeg van gevaarlijke stoffen, teneinde een veilige situatie te waarborgen. Deze tankschepen kunnen zowel in het oliehavengebied ligplaats hebben als daarbuiten. Het normadressaat van dit artikel is de kapitein of schipper van het langs zij komende schip. Dit neemt niet weg dat de schipper/kapitein van het tankschip waarlangs langs zij wordt gegaan ook zijn verplichtingen heeft.

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

In het tweede, derde en vierde lid zijn verbijzonderingen opgenomen ten opzichte van het eerste lid, die verband houden met de activiteiten van het schip, waarlangs ligplaats genomen moet worden. Het tweede lid bepaalt dat er geen schepen ligplaats mogen nemen langs zij tankschepen die betrokken zijn bij de overslag van een gas als bedoeld in de IGC Code of het ADN. De reden hiervan is dat de gevaarseigenschappen van gassen dermate groot zijn dat het gedurende de overslag van deze ladingen verboden is om voor andere schepen langs zij ligplaats te nemen. Een uitzondering is gemaakt voor de rechtstreekse overslag van gas tussen twee gasttankschepen.

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

Het vierde lid regelt het langs zij ligplaats nemen bij zeetankschepen, als bedoeld in artikel 8.1, vijfde lid onder a, b of c, die schoonmaken, anders dan met ruwe aardolie. Onderdeel a bepaalt dat er een dienstverlenend tankschip langs zij een zeetankschip ligplaats mag nemen dat bezig is met het uitvoeren van een voorwas als bedoeld in Marpol Annex II of dat ladingresiduen als bedoeld in Marpol Annex II overneemt. Aan het langs zij komende tankschip hoeven geen nadere eisen gesteld te worden. Reden hiervan is dat het schip geschikt moet zijn om de ladingresiduen te mogen vervoeren en dus qua constructie gelijk is aan het zeetankschip.

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

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

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

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

Artikel 9.1 stelt algemene regels voor alle tankschepen. Het eerste lid bevat een algemeen verbod op het schoonmaken van ladingtanks of sloptanks van tankschepen waarin stoffen worden vervoerd die in het Havenreglement als overlast veroorzakende stof zijn aangemerkt. Het schoonmaken van deze ladingtanks of sloptanks mag alleen plaatsvinden als het schip zo is ingericht dat gesloten schoonmaken mogelijk is en vermeden wordt dat gassen of dampen ontsnappen. Slechts het onvermijdelijke laten ontsnappen van een klein restje gas bij het openen van de ladingtanks of sloptanks is toelaatbaar. Daarnaast wordt in het tweede lid expliciet aangegeven dat het schoonmaken tijdens de vaart niet is toegestaan, tenzij dit gesloten geschiedt.

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

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

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

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

Het vierde lid bevat een aanvullend verbod op het verbod op het schoonmaken van ladingtanks of sloptanks van zeetankschepen. Naast de stoffen die in het Havenreglement als overlast veroorzakende

stof zijn aangemerkt is het ook verboden om ladingtanks of sloptanks schoon te maken van zeetankschepen waarin stoffen worden vervoerd volgens de IBC Code.

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

### **Toelichting Artikel 9.3 Schoon- of droogmaken van binnentankschepen**

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

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

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

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

## **§ 10 Delegatiegrondslagen**

### **Toelichting Artikel 10.1 Delegatiegrondslagen in verband met het stellen van nadere regels door het Dagelijks Bestuur**

Aan de in dit artikel opgenomen delegatiegrondslagen is in het Havenreglement Zeeland Seaports uitvoering gegeven. De delegatiegrondslagen zijn overzichtelijk in dit artikel aangegeven. De genoemde delegatiegrondslagen vormen de basis voor het Dagelijks Bestuur om nadere regels te stellen in het havenreglement.

## **§ 11 Handhaving**

### **Toelichting Artikel 11.1 Aanwijzingen**

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

### **Toelichting Artikel 11.2 Strafbepaling**

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

### **Toelichting Artikel 11.3 Toezichthoudende personen**

In dit artikel worden de toezichthoudende ambtenaren aangewezen. In het eerste lid is sprake van een aanwijzingsbesluit van het Dagelijks Bestuur GR ZSP. In artikel 5:17 Awb is de bevoegdheid van de toezichthouder tot het vorderen van inzage van zakelijke gegevens en bescheiden geregeld. In artikel 5:18 Awb is de bevoegdheid van de toezichthouder om zaken te onderzoeken, aan opneming te onderwerpen en daarvan monsters te nemen, opgenomen.

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

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

## **§ 12 Afbakening**

### **Artikel 12.1 Verhouding tot Algemene Plaatselijke Verordeningen**

Geen nadere toelichting

## **§ 13 Overgangs- en slotbepalingen**

### **Toelichting Artikel 13.1 Intrekking oude verordening**

Geen nadere toelichting

### **Toelichting Artikel 13.2 Overgangsrecht**

Geen nadere toelichting

### **Toelichting Artikel 13.3 Inwerkingtreding**

Geen nadere toelichting

### **Toelichting Artikel 13.4 Citeertitel**

Geen nadere toelichting

**Bijlagen Havenverordening Zeeland Seaports 2018**

Bijlage I LNG Bunker Checklist – Truck to Ship

Bijlage II LNG Bunker Checklist – Ship to Ship

Bijlage III LNG Bunker Checklist – Bunker Station to Ship