



Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat houdende wijziging van de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen en intrekking van de regelingen: 'Regeling vrijstelling oliepijpdoorboringsapparaten' en 'Herziene beleidsregel ontheffingen vervoer van vuurwerk met zeeschepen'

24 november 2008

Nr. CEND/HDJZ-2008/983 sector SCH

Hoofddirectie Juridische Zaken

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

Gelet op artikel 9, eerste lid, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, en artikel 2 van het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen;

Besluit:

ARTIKEL I

De Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen wordt als volgt gewijzigd:

Bijlage 2 'Regeling vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen'¹ bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel b, wordt vervangen door de bij deze regeling behorende bijlage.

ARTIKEL II

De Regelingen 'Regeling vrijstelling oliepijpdoorboringsapparaten'² en 'Herziene beleidsregel ontheffingen vervoer van vuurwerk met zeeschepen'³ worden ingetrokken.

ARTIKEL III

Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C.M.P.S. Eurlings.*

¹ Stcrt. 1998, 247; laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 12 december 2006 (Stcrt. 247).

² Stcrt. 2004, 94.

³ Stcrt. 2002, 144; laatstelijk gewijzigd bij ministerieel besluit van 24 november 2004 (Stcrt. 233).



BIJLAGE 2 REGELING VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN MET ZEESCHEPEN

Paragraaf 1. Algemene bepalingen

Artikel 1. Begripsbepaling

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. *bevoegde plaatselijke autoriteit*: de autoriteit aangeduid in de bij deze regeling behorende bijlage 1;
- b. *IMO*: de Internationale Maritieme Organisatie van de Verenigde Naties;
- c. *SOLAS*: het op 1 november 1974 te Londen totstandgekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157), en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen (SOLAS-verdrag);
- d. *MARPOL*: het op 2 november 1973 te Londen totstandgekomen Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met protocollen en bijlagen (Trb. 1975, 147 en 1978, 187) (MARPOL-verdrag);
- e. *IMDG-Code*: de IMO Code voor het vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen over zee (International Maritime Dangerous Goods Code), bedoeld in hoofdstuk VII, deel A, van het SOLAS-verdrag;
- f. *GC-Code*: de bij resolutie A.328(IX) van de Algemene vergadering van de IMO aangenomen Code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren (Gas Carrier Code);
- g. *BC-Code*: de bij resolutie A.434(XI) van de Algemene Vergadering van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie van de Verenigde Naties aangenomen Code voor het veilig vervoer van vaste bulkclading (Bulk Cargoes Code);
- h. *IGC-Code*: de bij resolutie MSC.5(48) van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO aangenomen Internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren (International Gas Carrier Code) (van toepassing op tankers gebouwd op of na 1 juli 1986);
- i. *BCH-Code*: de bij resolutie MEPC.20(22) van de Mariene Milieucommissie van de IMO aangenomen Code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren (Bulk Chemical Code);
- j. *IBC-Code*: de bij resolutie MSC.4(48) van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO aangenomen Code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren (International Bulk Chemical Code) (van toepassing op chemicaliën tankers gebouwd op of na 1 juli 1986);
- k. *gevaarlijke stoffen*: stoffen vallende onder de voorschriften van:
 - de GC-Code;
 - de IGC-Code;
 - de BCH-Code;
 - de IBC-Code;
 - de IMDG-Code;
 - Groep B van de BC-Code;
 - Annex I van MARPOL;
 - Annex II van MARPOL; of
 - Annex III van MARPOL.
- l. *VN-nummer*: identificatienummer door de Verenigde Naties toegekend aan een stof of voorwerp of aan een groep van stoffen of voorwerpen en dat is opgenomen in de VN-aanbevelingen, met de daarbij behorende bijlage inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- m. *subklasse*: een nadere onderverdeling van een bepaalde gevarenklasse in de IMDG-Code;
- n. *zeeschip*: een schip bestemd tot of daadwerkelijk gebruikt voor de vaart op zee;
- o. *tankschip*: een zeeschip dat is gebouwd of geschikt is gemaakt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in vloeibare vorm in bulk en dat een dergelijke lading daadwerkelijk vervoert, of dat met gevaarlijke stoffen in vloeibare vorm in bulk die brandbaar, giftig of bijtend zijn, beladen is geweest en waarvoor door een gasdeskundige, zijnde een persoon die in het bezit is van een certificaat van bekwaamheid gasdeskundige dat is afgegeven door de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid of door een certificerende instelling, of door of vanwege de bevoegde Belgische autoriteit, geen verklaring is verstrekt, waaruit blijkt dat het schip vrij is van ladingresten of dat in het schip aanwezige ladingresten geen gevaar opleveren;
- p. *Belgiëvaarder*: een zeeschip en een tankschip die, tenzij nautische omstandigheden daartoe noodzaken, zonder een haven, overlaadplaats, ankerplaats of wachtplaats in Nederland aan te doen, zonder dat er laad-, los- of bunkerhandelingen worden verricht en zonder dat er sprake is van het schoonmaken, gasvrijmaken of spoelen van tanks, varen:
 - van zee, over de Westerschelde of door het Kanaal van Gent naar Terneuzen, naar België, of
 - van België, over de Westerschelde of door het Kanaal van Gent naar Terneuzen, naar zee, of
 - van België, over de Westerschelde en door het Kanaal van Gent naar Terneuzen, naar België.



Artikel 2. Reikwijdte

Deze regeling is van toepassing op de scheepvaartwegen gelegen tussen de zee en:

- a. de haven van Amsterdam, over het Noordzeekanaal, alsmede in de haven zelf en de aan het Noordzeekanaal gelegen havens, overlaadplaatsen en ankerplaatsen;
- b. de haven van Rotterdam en de havens van Dordrecht en Moerdijk, over de Nieuwe Waterweg, het Beerkanaal, het Hartelkanaal, het Calandkanaal, de Nieuwe Maas, de Oude Maas, de Noord, de Dordsche Kil en het Hollandsch Diep, alsmede in die havens zelf en in de aan genoemde scheepvaartwegen gelegen havens, overlaadplaatsen en ankerplaatsen;
- c. de grens met België, over de Westerschelde en haar mondingen of over het Kanaal van Gent naar Terneuzen, alsmede in de aan genoemde scheepvaartwegen gelegen havens, overlaadplaatsen, anker- en wachtplaatsen;
- d. de havens van Delfzijl-Eemshaven, over de Eems, de havens van Den Helder, Harlingen en Scheveningen, alsmede in die havens zelf en in de bij die havens behorende overlaadplaatsen en ankerplaatsen.

Artikel 3

De in artikel 2, eerste lid, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen genoemde handelingen zijn, tenzij in deze regeling anders wordt bepaald, op de in artikel 2 genoemde scheepvaartwegen toegestaan met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen door een zeeschip of een tankschip, voor zover daarbij het bepaalde in deze regeling in acht wordt genomen.

Artikel 4

Deze regeling is niet van toepassing op:

- a. de voorraad, waaronder begrepen de bunkers, en de uitrusting die ten behoeve van een zeeschip of een tankschip aan boord daarvan aanwezig is;
- b. een Belgiëvaarder, tenzij anders is bepaald.

Artikel 5 Verantwoordelijkheid voor de naleving

De kapitein van een zeeschip of een tankschip is verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen van deze regeling, tenzij anders is bepaald.

Paragraaf 2. Vervoer van gevaarlijke stoffen in verpakte vorm of vaste vorm in bulk met een zeeschip niet zijnde een tankschip

Artikel 6. In acht nemen IMDG-Code, BC-Code, Schepenbesluit 2004 en Wet voorkoming verontreiniging door schepen

De in artikel 3 bedoelde handelingen worden, voor wat het vervoer van gevaarlijke stoffen in verpakte vorm of vaste vorm in bulk met een zeeschip betreft, door de kapitein, de agent, de rompbefrachter, de afzender of diens agent, ieder voor dat deel van de vervoersketen waarvoor hij in het maatschappelijk verkeer verantwoordelijk is, of door degene die verantwoordelijk is voor de belading van een container of een vrachtwagen die met een zeeschip wordt vervoerd, verricht met inachtneming van de bepalingen van de IMDG-Code, dan wel de bepalingen van de BC-Code, en voor een zeeschip onder Nederlandse vlag met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens het Schepenbesluit 2004 of bij of krachtens de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

Artikel 7. Verpakking die niet aan de eisen voldoet

Het lossen uit een zeeschip van gevaarlijke stoffen waarvan de verpakking niet voldoet aan de eisen die daaraan in de IMDG-Code zijn gesteld, vindt slechts plaats met toestemming van de bevoegde plaatselijke autoriteit, nadat de Minister voor het verlenen van die toestemming een verklaring van geen bezwaar heeft verstrekt.

Artikel 8. Veiligheidsmaatregelen

Aan boord van een zeeschip dat beladen is, of beladen is geweest met gevaarlijke stoffen in verpakte vorm of vaste vorm in bulk, worden alle maatregelen genomen ter voorkoming en bestrijding van brand. In elk geval worden daartoe alle maatregelen genomen die bij of krachtens SOLAS, en voor een zeeschip onder Nederlandse vlag, die bij of krachtens het Schepenbesluit 2004 zijn voorgeschreven.



Artikel 9. Aanwezigheid certificaten

Aan boord van een zeeschip zijn, overeenkomstig de in artikel 8 genoemde regelgeving, geldige bescheiden aanwezig, afgegeven door of vanwege de bevoegde autoriteit van de Staat waarvan het schip de vlag voert, waaruit kan worden afgeleid dat de in artikel 8 bedoelde maatregelen zijn genomen.

Artikel 10. Voorkomen brandgevaar, verhalen, betreden en verlaten

Aan boord van een zeeschip dat beladen is met:

- a. stoffen van klasse 1, als bedoeld in de IMDG-Code;
- b. stoffen van klasse 5.2, als bedoeld in de IMDG-Code, waarvan de verpakking overeenkomstig die code moet zijn voorzien van een gevaarsetiket 'ontploffbaar'; of
- c. andere dan de onder a en b genoemde stoffen als bedoeld in de IMDG-Code, voor zover deze bruto gezamenlijk meer wegen dan 1000 kilogram;

wordt er voor zorggedragen dat:

1. voldoende geëigende blusmiddelen voor onmiddellijk gebruik gereed worden gehouden;
2. voorkomen wordt dat vonken een schoorsteen kunnen verlaten;
3. warmtebronnen waarin open vuur aanwezig is onder voortdurende en directe bewaking staan;
4. werkzaamheden waarvan brandgevaar is te vrezen niet dan met toestemming van de bevoegde plaatselijke autoriteit worden verricht;
5. steeds voldoende bekwaam personeel, materieel en eigen voortstuwingsvermogen beschikbaar is om het schip onmiddellijk te kunnen doen verhalen, behoudens wanneer met toestemming van de bevoegde plaatselijke autoriteit reparatiewerkzaamheden aan de motor worden uitgevoerd;
6. geen werkzaamheden worden verricht door personen die verkeren onder zodanige invloed van een stof, waarvan bekend is dat het gebruik daarvan, al dan niet in combinatie met het gebruik van een andere stof, de vaardigheid tot het verrichten van die werkzaamheden nadelig kan beïnvloeden;
7. indien ligplaats is genomen het schip te allen tijde snel en veilig kan worden betreden en verlaten;
8. er alleen in speciaal daartoe aangewezen, gesloten ruimten wordt gerookt.

Artikel 11. Explosieve stoffen in verpakte vorm

1. De maximale explosieve massa van gevaarlijke stoffen in verpakte vorm van klasse 1, als bedoeld in de IMDG-Code, aan boord van een zeeschip bedraagt:
 - a. voor de subklassen 1.1 en 1.5: 15.000 kilogram netto;
 - b. voor de subklasse 1.2: 50.000 kilogram netto;
 - c. voor de subklassen 1.3 en 1.6: 300.000 kilogram netto;
 - d. voor de subklasse 1.4 een onbeperkte hoeveelheid.
2. In afwijking van het eerste lid, onderdelen a, b en c, is voor een zeeschip dat zich bevindt in, op weg is naar, of is vertrokken uit de Eemshaven te Eemshaven, de Amazonehaven, de Europahaven of de Yangtze-haven te Rotterdam Europoort een hogere maximale explosieve massa van de in die onderdelen bedoelde stoffen toegestaan.
3. In afwijking van het eerste lid, onderdelen a en b, bedraagt voor een zeeschip dat zich bevindt in een hoofdvaargeul als bedoeld in artikel 2, tweede lid, onderdeel e, van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 of in het Kanaal van Gent naar Terneuzen, de maximale explosieve massa van gevaarlijke stoffen in verpakte vorm van klasse 1, als bedoeld in de IMDG-Code:
 - a. voor de subklassen 1.1 en 1.5: 30.000 kilogram bruto;
 - b. voor de subklasse 1.2: 120.000 kilogram bruto.
4. Indien het vervoer, het laden en het lossen plaatsvinden onder beheer en toezicht van het Ministerie van Defensie is, in afwijking van het eerste lid, onderdelen a, b en c, voor een zeeschip dat zich bevindt in, op weg is naar, of is vertrokken uit een andere haven dan in het tweede lid genoemd, een hogere maximale netto explosieve massa van de in die onderdelen genoemde stoffen toegestaan, zoals op voordracht van onze Minister van Defensie wordt aangegeven door de bevoegde plaatselijke autoriteit, nadat deze daartoe een verklaring van geen bezwaar van de Minister van Defensie heeft ontvangen.
5. De explosieve massa van een combinatie van in het eerste lid bedoelde stoffen, bedraagt niet meer dan de in dat lid maximaal toegestane explosieve massa van de meest explosieve stof van die combinatie.



Artikel 12. Toestemming ankeren en ligplaats nemen, melden verhalen en verrichten van werkzaamheden

1. Een zeeschip dat gevaarlijke stoffen in verpakte vorm of vaste vorm in bulk vervoert, vraagt minimaal 24 uur tevoren, of wanneer de reisduur vanaf de vorige haven korter is dan 24 uur, uiterlijk bij het vertrek uit die haven, mondeling of elektronisch toestemming aan de bevoegde plaatselijke autoriteit ten behoeve van:
 - a. ten anker komen;
 - b. het nemen van ligplaats.
2. Een zeeschip als bedoeld in het eerste lid, meldt minimaal 24 uur tevoren aan de bevoegde plaatselijke autoriteit:
 - a. het verhalen van de ene naar de andere ligplaats of ankerplaats, of van de ene naar de andere haven;
 - b. het verrichten van werkzaamheden, zoals laden, lossen en bunkeren.
3. In afwijking van het tweede lid, vraagt een zeeschip aan de bevoegde plaatselijke autoriteit toestemming voor de in dat lid genoemde activiteiten, als dat door middel van de plaatselijke voorschriften wordt bepaald.

Artikel 13. Melden bedrijfsstoringen

Een zeeschip dat gevaarlijke stoffen in verpakte vorm of vaste vorm in bulk aan boord heeft, meldt bedrijfsstoringen die de veiligheid van het zeeschip of de lading ervan in gevaar brengen of zouden kunnen brengen, onverwijld aan de bevoegde plaatselijke autoriteit.

Paragraaf 3. Vervoer van gevaarlijke stoffen in vloeibare vorm in bulk met een tankschip

Artikel 14. Overeenkomstige bepalingen voor tankschepen

De artikelen 8, 9, 10, onderdelen 1 tot en met 8, 12 en 13 zijn van overeenkomstige toepassing op een tankschip.

Artikel 15. In acht nemen GC-Code, IGC-Code, BCH-Code en IBC-Code, Schepenbesluit 2004 en Wet voorkoming verontreiniging door schepen

1. De in artikel 3 bedoelde handelingen worden, voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen in vloeibare vorm in bulk met een tankschip, door de kapitein, de agent, de rompbevrachter, de afzender of diens agent, ieder voor dat deel van de vervoersketen waarvoor hij in het maatschappelijk verkeer verantwoordelijk is, verricht met inachtneming van de bepalingen van de GC-Code, de IGC-Code, de BCH-Code en de IBC-Code, en voor een tankschip onder Nederlandse vlag tevens met inachtneming van het bij of krachtens het Schepenbesluit 2004 of de Wet voorkoming verontreiniging door schepen daarenboven bepaalde.
2. In afwijking van het eerste lid, is het vervoer van vloeibaar gemaakte gassen die vallen binnen de criteria genoemd in de bij deze regeling behorende bijlage 2, daaronder begrepen de in die bijlage met name genoemde vloeibaar gemaakte gassen, verboden.
3. In afwijking van het tweede lid, is het toegestaan na overleg met de bevoegde plaatselijke autoriteit de stoffen uit de IGC-Code met de VN-nummers 1017, 1032 en 1079 te vervoeren. De bevoegde plaatselijke autoriteit kan aan een dergelijk vervoer operationele voorschriften verbinden en er operationele beperkingen aan opleggen.

Artikel 16. Aanwezigheid certificaten

Aan boord van een tankschip als bedoeld in artikel 15, eerste lid, zijn, overeenkomstig de in artikel 15, eerste lid, genoemde regelgeving, geldige bescheiden aanwezig afgegeven door of vanwege de bevoegde autoriteit van de Staat waarvan het schip de vlag voert, waaruit kan worden afgeleid dat aan de in dat artikellid gestelde eisen wordt voldaan.

Artikel 17. Schoonmaken, gasvrij maken en spoelen van tanks

1. Tanks van een tankschip worden niet schoongemaakt, gasvrij gemaakt of gespoeld dan na vooraf verkregen toestemming van de bevoegde plaatselijke autoriteit, tenzij door middel van de plaatselijke voorschriften anders wordt bepaald.



2. Het eerste lid is niet van toepassing op een daar bedoelde activiteit, waarvoor reeds op grond van een krachtens de Scheepvaartverkeerswet vastgesteld scheepvaartreglement toestemming dient te worden verkregen.

Paragraaf 4. Belgiëvaarders

Artikel 18

De artikelen 4, onderdeel a, 5, 6, 8, 9, 10, 11, eerste, derde en vijfde lid, 13, 14, 15 en 16 zijn van overeenkomstige toepassing op een Belgiëvaarder.

Paragraaf 5. Slotbepalingen

Artikel 19. Wijzigingen van verdragen en Codes

1. Een wijziging van de op grond van deze regeling toepasselijke verdragen en Codes gaat, tenzij bij besluit van de Minister anders is bepaald, voor de toepassing van deze regeling gelden met ingang van de dag waarop die wijziging internationaal in werking treedt.
2. Voorzover een wijziging als bedoeld in het eerste lid slechts geldt ten aanzien van schepen gebouwd op of na een bepaalde datum, blijft, tenzij bij besluit van de Minister anders is bepaald, op schepen gebouwd voor die datum, het verdrag of de Code zoals dat, onderscheidenlijk die, voor de desbetreffende wijziging luidde, van toepassing, met inachtneming van hetgeen bij die wijziging, in het gewijzigde verdrag of in de gewijzigde Code is bepaald omtrent de bij herstellingen, verbouwingen en andere veranderingen in de toestand of uitrusting van een schip toe te passen voorschriften.
3. Het eerste en tweede lid zijn van overeenkomstige toepassing op de reeds voor de inwerkingtreding van deze regeling in werking getreden wijzigingen van de in het eerste en tweede lid bedoelde verdragen en Codes.
4. Een besluit van de Minister als bedoeld in het eerste of tweede lid wordt bekendgemaakt in de Staatscourant.

Artikel 20. Verbinden voorschriften of beperkingen aan toestemming

Aan een in deze regeling bedoelde toestemming kunnen door de bevoegde plaatselijke autoriteit voorschriften of beperkingen worden verbonden.



BIJLAGE 1, BIJ ARTIKEL 1, ONDERDEEL A, VAN DE REGELING VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN MET ZEESCHEPEN

De bevoegde plaatselijke autoriteit, bedoeld in artikel 1, onderdeel a, is:

1. De havenmeester van de gemeente of het havenschap, binnen welks beheersgebied de desbetreffende haven, overlaadplaats of ankerplaats is gelegen;
2. Voor schepen die zich niet in een haven, op een overlaadplaats of ankerplaats bevinden: de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat binnen wiens beheersgebied het riviergedeelte ligt waarop het schip zich bevindt;
3. Voor schepen op de Westerschelde en voor de op de Westerschelde en in het Kanaal van Gent naar Terneuzen bij het rijk in beheer zijnde anker-, overlaad-, los-, en wachtplaatsen, alsmede de sluizen te Terneuzen: de Rijkshavenmeester Westerschelde als bedoeld in artikel 2, tweede lid, onderdeel a, van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990;
4. Voor de bij de gemeente Rotterdam in beheer zijnde riviergedeelten, havens, overlaadplaatsen en ankerplaatsen: de havenmeester van Rotterdam, werkzaam bij Havenbedrijf Rotterdam N.V.;
5. Voor ten anker komende en liggende schepen in de Waddenzee en op de Eems: de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Noord-Nederland;
6. Voor de bij het Havenschap Moerdijk in beheer zijnde havens, overlaadplaatsen en ankerplaatsen: de havenmeester van het Havenschap Moerdijk;
7. Voor de Noordzeesluizen: de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Noord-Holland;
8. Voor IJmuiden: voor de hoogovenhavens, de 1^e, 2^e en 3^e Rijksbinnenhaven, de kade van de papierfabriek van Gelder, de Vissershaven en de Haringhaven: de burgemeester van de gemeente Velsen.



BIJLAGE 2, BIJ ARTIKEL 15, TWEEDE LID, VAN DE REGELING VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN MET ZEESCHEPEN

Criteria voor vloeibaar gemaakte gassen die niet mogen worden vervoerd.

In deze bijlage wordt verstaan onder:

T_{krit}: kritische temperatuur bij atmosferische druk, uitgedrukt in graden Kelvin;

T_{kook}: kookpunt bij atmosferische druk, uitgedrukt in graden Kelvin;

LC₅₀: LC₅₀ inhalatie rat bij 1 uur blootstelling, uitgedrukt in deeltjes per miljoen (ppm).

Vloeibaar gemaakte gassen waarvoor de volgende criteria van toepassing zijn, worden niet vervoerd:

- a. $T_{krit} < 440$,
 $T_{kook} < 273$, en
 $LC_{50} < 10^3$ ppm;
- b. $400 < T_{krit} < 440$,
 $253 < T_{kook} < 273$ en
 $LC_{50} < 10^4$ ppm;
- c. $293 < T_{krit} < 400$,
 $182 < T_{kook} < 253$, en
 $LC_{50} < 5 \cdot 10^5$ ppm.

Dit zijn in ieder geval de volgende vloeibaar gemaakte gassen:

VN nr.	Stofnaam
1017	Chloor
1026	Dicyaan
1032	Dimethylamine, watervrij
1048	Waterstofbromide, watervrij
1050	Waterstofchloride, watervrij
1053	Waterstofsulphide (zwavelwaterstof)
1061	Methylamine, watervrij
1067	Distikstoftetroxide
1069	Nitrosylchloride
1076	Fosgeen
1079	Zwaveldioxide
1082	Chloortrifluorethyleen
1083	Trimethylamine, watervrij
1589	Cyaanchloride
2188	Arseenwaterstof
2189	Dichloorsilaan
2192	Germaanwaterstof
2196	Wolframhexafluoride
2197	Waterstofjodide
2199	Fosforwaterstof (fosfine)
2202	Waterstofselenide, watervrij
2204	Carbonylsulfide
2418	Zwaveltetrafluoride
2534	Methylchloorsilaan
2676	Antimoonwaterstof (stibine)



TOELICHTING

Algemeen

De huidige Regeling vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen (RVGZ), bijlage 2 van de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen, was verouderd en diende te worden gemoderniseerd teneinde de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen met zeeschepen tussen de zee en de zeehavens en ook in die zeehavens zelf op het gewenste niveau te houden. De noodzakelijke wijzigingen waren zo ingrijpend dat de RVGZ in zijn geheel is vervangen.

De verwijzingen naar de Internationale Codes aangaande het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn nu weer met de huidige benamingen van die Codes en de onderdelen daarvan in overeenstemming gebracht.

De hogere internationale veiligheidseisen die aan de uitrusting van zeeschepen worden gesteld, hebben ertoe geleid dat de toegestane hoeveelheden voor vervoer per zeeschip van gevaarlijke stoffen van klasse 1, als bedoeld in de IMDG-Code (de IMO-Code voor het vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen over zee (International Maritime Dangerous Goods Code), bedoeld in hoofdstuk VII, deel A, van het SOLAS-verdrag) aanmerkelijk konden worden verhoogd, waardoor een einde komt aan de grote stroom van ontheffingen die dienden te worden aangevraagd om grotere hoeveelheden dan toegestaan van deze stoffen te mogen vervoeren. Het is ook nu nog mogelijk ontheffing of vrijstelling te vragen van de in artikel 11 bedoelde, maximaal toegestane hoeveelheden te vervoeren stoffen. De minister van Verkeer en Waterstaat kan die op grond van artikel 9, eerste lid, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen in bijzondere gevallen verlenen.

De verplichte meldingen met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen aan de havenautoriteiten die de reguliere vaart betreffen zijn vervallen, omdat deze meldingen reeds krachtens de op de Scheepvaartverkeerswet gebaseerde scheepvaartreglementen moeten worden gedaan. Hierin zal ook nog een meldplicht aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat worden opgenomen, waaraan door middel van de melding bij de havenautoriteiten kan worden voldaan.

Bij de implementatie van Richtlijn nr. 93/75/EEG van de Raad van de Europese Unie betreffende de minimumeisen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren en die naar of uit de zeehavens van de Gemeenschap varen (PbEG L 247) was hier reeds in zijn algemeenheid voor gekozen. Hierdoor waren de desbetreffende meldingen uit de RVGZ reeds buiten toepassing. Het niet voldoen aan een meldplicht met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen zal in de toekomst strafbaar worden gesteld krachtens de Wet op de economische delicten, hetgeen het opleggen van hogere straffen mogelijk maakt dan op grond van de scheepvaartverkeerswetgeving mogelijk is. Het strafbaar stellen van het niet voldoen aan een meldplicht onder de Wet op de economische delicten wordt uit generaal preventieve overwegingen noodzakelijk geacht.

Ook de verplichting voor zeeschepen die bepaalde hoeveelheden van bepaalde ontploffingsgevaarlijke stoffen vervoeren, om overdag seinvlag B van het Internationale seinboek te voeren en bij nacht een rondom zichtbaar rood helder licht, is niet meer opgenomen, omdat deze verplichting reeds op grond van de scheepvaartverkeerswetgeving bestaat.

Handhaving

Vanuit het oogpunt van handhaving zijn de wijzigingen geen verzwarende.

Administratieve lasten

Door de wijzigingen zijn er niet veel administratieve lasten voor de Nederlandse scheepvaart bijgekomen. Van de bepalingen die administratieve lasten in het leven roepen is artikel 12, eerste lid, onderdeel a (vragen van toestemming voor ten anker komen) nieuw ten opzichte van de oude RVGZ. Daar staat tegenover dat de meldingen aan bevoegde autoriteiten met betrekking tot gevaarlijke stoffen uit het reglement zijn verdwenen, omdat die reeds op grond van de scheepvaartreglementen krachtens de Scheepvaartverkeerswet zijn voorgeschreven en uitgewerkt in de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart. Bovendien mogen op grond van artikel 11, vergeleken met de oude RVGZ, aanzienlijk grotere hoeveelheden explosieve stoffen in verpakte vorm van klasse 1 worden vervoerd, waardoor door de Nederlandse scheepvaart voor dergelijk vervoer jaarlijks ongeveer 1000 ontheffingen minder hoeven te worden aangevraagd. Dit levert voor deze beroepsgroep jaarlijks een besparing op van ongeveer € 20.333,-. Vorengenoemde nieuwe verplichting roept voor de zeeschepen onder Nederlandse vlag een jaarlijkse administratieve lastendruk van € 12821,- in het leven. De totale administratieve lastendruk van de RVGZ voor de Nederlandse scheepvaart komt uit op ongeveer € 82539,-.

De RVGZ richt zich niet tot burgers en brengt derhalve geen kosten voor hen mee.

Het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) heeft medegedeeld dat het onderhavige dossier niet zal worden geselecteerd voor een z.g. Actaltoets.



Notificatie

De artikelen 6 en 15 van de RVGZ bevatten technische voorschriften. In deze artikelen wordt de verplichting in het leven geroepen bij de in artikel 2, eerste lid, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen genoemde handelingen, voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen in verpakte vorm of vaste vorm in bulk met een zeeschip niet zijnde een tankschip, en voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen in vloeibare vorm in bulk met een tankschip bepaalde Codes van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in acht te nemen. Het vervoer van vloeibaar gemaakte gassen, behalve die onder de VN-nummers 1017, 1032 en 1079 zijn opgenomen in de Gas Carrier Code (IGC-Code), is verboden.

De meeste EU lidstaten hebben de in deze Codes vervatte normering in hun nationale wet- en regelgeving overgenomen, zoals Nederland in het Schepenbesluit 2004 en in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen. Inachtneming van deze normering is in verband met het garanderen van de openbare veiligheid noodzakelijk.

De ontwerp-regeling RVGZ is op 22 januari 2008 ingevolge richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEG L 204), zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 98/48/EG van 20 juli 1998 (PbEG L 217), voorgelegd aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen, notificatienummer 2008/0025/NL. De standstill periode is geëindigd op 22 april 2008. Er zijn van geen enkele lidstaat opmerkingen over de ontwerp-regeling RVGZ ontvangen.

Artikelsgewijs

Artikel I

In dit artikel wordt bepaald dat bijlage 2 bij het VBG wordt vervangen door een nieuwe bijlage, zijnde de gewijzigde RVGZ.

Artikel II

Na de inwerkingtreding van de nieuwe Bijlage 2 'Regeling vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen' van de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen, zal er een grotere hoeveelheid aan explosieve massa van gevaarlijke stoffen in verpakte vorm van klasse 1, bedoeld in de IMDG-Code (de IMO Code voor het vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen over zee (International Maritime Dangerous Goods Code)), met een zeeschip mogen worden vervoerd dan nu het geval is. Dit komt door de gelijkstelling met de hoeveelheden die internationaal voor binnenschepen zijn vastgesteld. Hierdoor is het in de meeste gevallen niet meer nodig voor het vervoer van oliepijpdoorboringsapparaten over een ontheffing te beschikken. De Regeling vrijstelling oliepijpdoorboringsapparaten kan dan ook worden ingetrokken.

Door de inwerkingtreding van vorenbedoelde bijlage is het ook in veel gevallen niet meer nodig voor het vervoer van vuurwerk over een ontheffing te beschikken. Bovendien is besloten om na de inwerkingtreding van deze bijlage aan het verlenen van ontheffingen voor het vervoer van ontploffingsgevaarlijke stoffen geen voorwaarden meer te verbinden voor het nemen van ligplaats. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt bij de gemeente waarbinnen ligplaats wordt genomen. Bovendien wordt daar, gezien de verbeterde situatie met betrekking tot de classificatie van vuurwerk geen aanleiding meer toe gezien, zoals geconcludeerd kan worden uit de 'Evaluatie Vuurwerkbesluit en transportregelgeving', het AGS rapport 'Ontploffbare Stoffen' en het Kabinetsstandpunt daarover. De Herziene beleidsregel ontheffingen vervoer van vuurwerk met zeeschepen kan dan ook worden ingetrokken.

Wordt de maximaal toegestane hoeveelheid explosieve massa van gevaarlijke stoffen in verpakte vorm bij het vervoer toch nog overschreden, dan kan voor het vervoer een verzoek tot ontheffing worden ingediend bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat (tel. 088-4890000 en www.ivw.nl).

Artikel III

In dit artikel wordt het tijdstip van inwerkingtreding van de RVGZ en de intrekking van de Regeling vrijstelling oliepijpdoorboringsapparaten en de regeling Herziene beleidsregel ontheffingen vervoer van vuurwerk met zeeschepen geregeld. Deze vindt plaats met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin de onderhavige wijzigingsregeling wordt geplaatst.



Toelichting op de artikelen van Bijlage 2: Regeling vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen

Artikel 1

In artikel 1 worden de begrippen verklaard die in de RVGZ worden gebruikt. Deze zijn ten opzichte van de oude tekst uitgebreid en gemoderniseerd.

Naast de IMO code voor het vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen over zee (e: IMDG-Code), spelen nu ook de IMO codes voor tankschepen (f: GC-Code, h: IGC-Code, i: BCH-Code en j: IBC-Code) en vaste bulkstoffen (g: BC-Code) een rol.

De definitie voor gevaarlijke stoffen (k) is uitgebreid. Ook de stoffen die vallen onder de voorschriften van de Annexen I, II en III van het MARPOL-verdrag worden daartoe gerekend. Voor een zeeschip op weg van zee naar België of van België naar zee werd het begrip 'Belgiëvaarder' (p) geïntroduceerd.

Artikel 2

In artikel 2 wordt het toepassingsgebied van de RVGZ omschreven. De RVGZ is van toepassing op de scheepvaartwegen gelegen tussen de zee en de zeehavens, in die zeehavens zelf, in de havens die zijn gelegen aan de vaarweg tussen de zee en de zeehavens en de aan die vaarweg gelegen overlaadplaatsen, anker- en wachtplaatsen.

Artikel 3

In artikel 3 wordt aangegeven dat de in artikel 2, eerste lid, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen genoemde handelingen zijn toegestaan op de in artikel 2 genoemde scheepvaartwegen, met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen door een zeeschip of een tankschip, voor zover daarbij het bepaalde in deze regeling in acht wordt genomen. De in artikel 2, eerste lid, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen genoemde handelingen zijn:

- a. het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- b. het ten behoeve van het vervoer aanbieden en aannemen van gevaarlijke stoffen;
- c. het laten liggen van een zeeschip of een tankschip waarin of waarop zich gevaarlijke stoffen of resten daarvan bevinden;
- d. het ten behoeve van het vervoer met een zeeschip of een tankschip beladen van een container of vervoermiddel met gevaarlijke stoffen en het lossen van die stoffen daaruit;
- e. het nederleggen van gevaarlijke stoffen tijdens het vervoer;
- f. het verpakken van gevaarlijke stoffen ten behoeve van het vervoer daarvan;
- g. het ten behoeve van het vervoer vullen van een daarvoor bestemde container, tank, verpakking of vervoermiddel met gevaarlijke stoffen en het lossen van die stoffen daaruit;
- h. het exploiteren van een container, tank, verpakking of vervoermiddel ten behoeve van het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- i. het ontvangen van gevaarlijke stoffen tijdens of aansluitend op het vervoer. De RVGZ is ook van toepassing op dat gedeelte van de kade waar deze handelingen in verband met het vervoer per zeeschip of per tankschip plaatsvinden.

Artikel 4

In artikel 4 wordt duidelijk gemaakt dat de RVGZ niet van toepassing is op de voorraad en de uitrusting die ten behoeve van een zeeschip of een tankschip aan boord daarvan aanwezig is, en ook niet op een Belgiëvaarder, tenzij anders is bepaald. In artikel 18 wordt bepaald welke artikelen ook op een Belgiëvaarder van toepassing zijn.

De artikelen 5 en 6

In artikel 5 wordt geregeld dat de kapitein van een zeeschip verantwoordelijk is voor de naleving van de bepalingen van de RVGZ, tenzij anders is bepaald. Dit laatste is het geval met betrekking tot de naleving van artikel 6 dat betrekking heeft op gevaarlijke stoffen in verpakte vorm of vaste vorm in bulk. Voor de handelingen bedoeld in artikel 3 zijn met betrekking tot het vervoer van deze stoffen met een zeeschip zowel de kapitein, de agent, de rompbevrachter, de afzender of diens agent, of degene die verantwoordelijk is voor de belading van een container of vrachtwagen die met een zeeschip wordt vervoerd, verantwoordelijk voor de naleving van hetgeen in de RVGZ is bepaald. De verantwoordelijkheid is hier beperkt tot dat deel van de vervoersketen waarvoor genoemden in het maatschappelijk verkeer verantwoordelijk zijn. Een indicatie omtrent die mate van verantwoordelijkheid is te vinden in Bijlage 1 bij de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen (VBG), deel 1 (Algemene voorschriften), onderdeel 1.4 (Veiligheidsplichten van de betrokkenen).



Artikel 7

In artikel 7 wordt bepaald dat het lossen van gevaarlijke stoffen uit een zeeschip waarvan de verpakking niet voldoet aan de eisen die daaraan in de IMDG-Code zijn gesteld, slechts plaatsvindt met toestemming van de bevoegde plaatselijke autoriteit, nadat deze daarvoor een verklaring van geen bezwaar van de Minister van Verkeer en Waterstaat (in casu de Inspectie Verkeer en Waterstaat) heeft gekregen.

Het vragen van toestemming geeft de bevoegde plaatselijke autoriteit onder andere de gelegenheid zelf ter controle bij het lossen van dergelijke gevaarlijke stoffen aanwezig te zijn en daar zondig aanvullende voorwaarden aan te stellen.

De artikelen 8 en 9

In het SOLAS-verdrag en bij of krachtens het Schepenbesluit 2004 worden brandveiligheidseisen gesteld waaraan schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren minimaal dienen te voldoen. In dit artikel is daar bij aangeknoopt. Dat aan de brandveiligheidseisen wordt voldaan, moet door middel van daartoe door de bevoegde autoriteit van de Staat waarvan het schip de vlag voert, overeenkomstig de in artikel 8 genoemde regelgeving, afgegeven, geldige certificaten kunnen worden aangetoond.

Artikel 10

In artikel 10 worden maatregelen voorgeschreven om te voorkomen dat brand of andere calamiteiten ontstaan en in het voorkomende geval de gevolgen ervan te beperken.

Artikel 11

Eerste lid

Van de voor het transport met een zeeschip maximaal toegestane hoeveelheid explosieve massa van gevaarlijke stoffen van klasse 1, als bedoeld in de IMDG-Code, wordt hier de netto explosieve massa aangegeven, waardoor het gevaarzettend karakter nauwkeuriger kan worden bepaald dan voorheen, toen de bruto explosieve massa werd vermeld.

Alleen voor de hoofdvaargeulen in de Westerschelde en voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen wordt voor de subklassen 1.1, 1.2 en 1.5 de bruto explosieve massa nog aangegeven. Zie de toelichting in het derde lid.

Tweede lid

Voor een aantal havens waar dit vanuit het oogpunt van veilig vervoer verantwoord is: de Eemshaven te Eemshoofd, de Amazonehaven, de Europahaven en de Yangtze-haven te Rotterdam Europort en de vaarwegen tussen die havens en de zee, zijn er thans voor de hoeveelheid te vervoeren gevaarlijke stoffen van klasse 1 van de IMDG-Code geen beperkingen meer. Als het om andere redenen dan de transportveiligheid wenselijk is wel beperkingen aan een dergelijk vervoer op te leggen zal dit door middel van plaatselijke regelgeving, bijvoorbeeld de Gemeentelijke verordening of de Havenverordening, moeten worden afgedwongen. Een aangrijpingspunt hiervoor ligt eveneens in artikel 12, eerste lid, van de RVGZ. Op grond hiervan dient door een schip dat explosieve stoffen vervoert aan de bevoegde plaatselijke autoriteit meestal minimaal 24 uur tevoren toestemming voor het ankeren of het nemen van ligplaats te worden gevraagd. Die toestemming zal natuurlijk alleen kunnen worden verleend als aan de van toepassing zijnde voorschriften, waaronder de milieuvoorschriften, is voldaan. Zie eveneens de toelichting bij artikel 12.

Derde lid

In de Belgische havens Antwerpen en Gent is het toegestaan een grotere hoeveelheid explosieve massa van gevaarlijke stoffen van de subklassen 1.1, 1.2 en 1.5 van klasse 1 van de IMDG-Code te laden en te lossen dan in de Nederlandse havens. In het derde lid worden daarom voor deze subklassen voor de route naar en van deze havens over de Westerschelde, respectievelijk het Kanaal van Gent naar Terneuzen, de Belgische hoeveelheden, zoals vermeld in het Belgische Politie-reglement van de Beneden Zeeschelde (Koninklijk besluit van 23 september 1992) aangehouden. Het verschil tussen de in netto explosieve massa aangegeven Nederlandse hoeveelheden en de in bruto explosieve massa aangegeven Belgische hoeveelheden is dermate klein, dat de veiligheid hierdoor, mede gezien de door de zeeschepen gevolgde route en de veiligheidsafstanden tot bebouwing, niet in het geding komt.



Vierde lid

Voor de overige havens, en de vaarwegen tussen die havens en de zee is het vervoer van gevaarlijke stoffen van klasse 1 van de IMDG-Code in grotere hoeveelheden als genoemd in artikel 11, eerste lid, slechts toegestaan indien het vervoer en het laden en lossen van het desbetreffende schip plaatsvinden onder beheer en toezicht van het Ministerie van Defensie, op de wijze die is aangegeven door de bevoegde plaatselijke autoriteit, op voordracht van en na het ontvangen van een verklaring van geen bezwaar van de minister van Defensie. Het Ministerie van Defensie is dan reeds betrokken bij het desbetreffende vervoer, en deze heeft grote deskundigheid en ervaring met betrekking tot het vervoer van ontploffingsgevaarlijke stoffen. Met het Ministerie van Defensie is hieromtrent overeenstemming bereikt.

Vijfde lid

Worden tegelijkertijd explosieve stoffen van verschillende subklassen als bedoeld in de IMDG-Code vervoerd, dan mag de totaal explosieve massa in kilogram van die stoffen niet meer bedragen dan de maximaal toegestane explosieve massa in kilogram van de meest explosieve stof. Gezien artikel 9, eerste lid, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen kan de minister van Verkeer en Waterstaat hier in bijzondere gevallen ontheffing of vrijstelling van verlenen.

Artikel 12

Artikel 12 handelt over het mondeling of elektronisch vragen van toestemming aan de bevoegde plaatselijke autoriteit voor het ankeren en ligplaats nemen en het melden van verhalen en verrichten van werkzaamheden met betrekking tot een zeeschip dat gevaarlijke stoffen in verpakte vorm of vaste vorm in bulk vervoert. Voor ankeren en ligplaats nemen dient om logistieke redenen minimaal 24 uur tevoren mondeling of elektronisch toestemming te worden gevraagd. Alleen wanneer de reisduur tussen de haven van vertrek en de bestemmingshaven korter is dan 24 uur mag hiervan worden afgeweken. Toestemming dient dan bij vertrek te worden gevraagd. Bij het vragen van toestemming dient natuurlijk rekening te worden gehouden met de openingstijden van de desbetreffende havenkantoren, die bij de kleinere havens niet continu zijn bezet. Het verlenen van toestemming, het verlenen van toestemming onder voorschriften, of het onthouden van toestemming hoeft door de desbetreffende haven niet schriftelijk te geschieden, volstaan kan worden met een mondelinge of elektronische mededeling hieromtrent.

Bij het toewijzen door de bevoegde plaatselijke autoriteit van een ligplaats om te laden of te lossen moet vermeden worden dat strijd ontstaat met andere regelgeving. Een van die regels is dat het bedrijf waarbij een schip afmeert, over een milieuvergunning moet beschikken die toestaat dat de gevaarlijke stoffen die gelost zullen gaan worden, daadwerkelijk binnen dat bedrijf (een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer) zijn toegestaan. Een goed ingericht ligplaatstoewijzingsbeleid zal voorkomen dat een schip ligplaats krijgt toegewezen bij een bedrijf dat de te lossen gevaarlijke stoffen niet veilig kan en mag ontvangen.

Een dergelijk ligplaatstoewijzingsbeleid kan steunen op een Havenverordening, welke op grond van de Gemeentewet kan worden opgesteld. In zo'n Havenverordening kan een ligplaatszoneringsbeleid worden uitgewerkt waarbij onder meer de milieuvergunningen zijn betrokken die zijn afgegeven voor de bedrijven die schepen kunnen en mogen ontvangen. Deze informatie zal door het bevoegd gezag op grond van de Wet milieubeheer kunnen worden verstrekt. Om het ligplaatstoewijzingsbeleid actueel te houden, verdient het aanbeveling regelmatig in overleg te treden met het bevoegd gezag voor de Wet milieubeheer. Wijzigingen in de diverse milieuvergunningen kunnen dan worden verwerkt in het ligplaatstoewijzingsbeleid.

Aan de bevoegde plaatselijke autoriteit dient minimaal 24 uur tevoren te worden gemeld dat een schip wordt verhaald naar een andere lig- of ankerplaats, of van de ene naar de andere haven. Zo weet deze, in verband met uit te voeren controle's en het houden van toezicht, steeds waar het desbetreffende zeeschip zich bevindt en wanneer er risicovolle momenten kunnen ontstaan.

In sommige havens wordt het wenselijk gevonden dat er in plaats van een melding van de voren- genoemde activiteiten aan de bevoegde plaatselijke autoriteit, aan deze toestemming voor die activiteiten wordt gevraagd. Daarom is in het derde lid van artikel 12 bepaald dat als de plaatselijke voorschriften zulks voorschrijven, voor het verrichten van de bedoelde activiteiten aan de bevoegde plaatselijke autoriteit om toestemming moet worden gevraagd en dus niet kan worden volstaan met het alleen melden van die activiteiten. In artikel 20 is bepaald dat aan een dergelijke toestemming door de bevoegde plaatselijke autoriteit voorschriften of beperkingen worden verbonden. Zo kan bijvoorbeeld het door sommige havenbeheerders gewenste gebruik van de ISGOTT (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals) -checklist worden voorgeschreven.



Artikel 13

In artikel 13 wordt bepaald dat een zeeschip dat gevaarlijke stoffen in verpakte vorm of vaste vorm in bulk aan boord heeft, bedrijfsstoringen die de veiligheid van het zeeschip of de lading in gevaar brengen of zouden kunnen brengen onverwijld meldt aan de bevoegde plaatselijke autoriteit. Dit is vanzelfsprekend niet alleen van toepassing in een haven, maar ook op de scheepvaartweg tussen een haven en de zee. De bevoegde plaatselijke autoriteit krijgt op deze wijze zo snel mogelijk de gelegenheid om adequate maatregelen te nemen.

Artikel 14

In artikel 14 worden de artikelen 8, 9, 10, de onderdelen 1 tot en met 8, en de artikelen 12 en 13 van overeenkomstige toepassing verklaard op een tankschip. Deze artikelen zijn niet specifiek voor zeeschepen die gevaarlijke stoffen in verpakte vorm of vaste vorm in bulk vervoeren.

Artikel 15

In artikel 15, eerste lid, wordt bepaald dat de in artikel 3 bedoelde handelingen met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen in vloeibare vorm in bulk met een tankschip door de kapitein, de agent, de rompbefrachter, de afzender of diens agent is toegestaan met inachtneming van de bepalingen van de IMO code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakt gas in bulk vervoeren (GC-Code), de IMO code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakt gas in bulk vervoeren (van toepassing op tankers gebouwd op of na 1 juli 1986) (IGC-Code), de IMO code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren (BCH-Code) en de IMO code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren (van toepassing op chemicaliën tankers gebouwd op of na 1 juli 1986) (IBC-Code), en voor een tankschip onder Nederlandse vlag met inachtneming van het bij of krachtens het Schepenbesluit 2004 of de Wet voorkoming verontreiniging door schepen daarenboven bepaalde.

De verantwoordelijkheid is hier beperkt tot dat deel van de vervoersketen waarvoor genoemd in het maatschappelijk verkeer verantwoordelijk zijn. Een indicatie omtrent die mate van verantwoordelijkheid is te vinden in Bijlage 1 bij de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen (VBG), deel 1 (Algemene voorschriften), onderdeel 1.4 (Veiligheidsplichten van de betrokkenen).

In het tweede lid wordt bepaald van welke vloeibaar gemaakte gassen het vervoer met een tankschip niet is toegestaan. Dit zijn de vloeibaar gemaakte gassen die voldoen aan de criteria omschreven in de onderdelen a, b of c van bijlage 2. Daar zijn ook een aantal veel voorkomende vloeibaar gemaakte gassen, die binnen de vorenbedoelde criteria vallen, en waarvan het vervoer derhalve verboden is, met name genoemd.

In het derde lid wordt bepaald dat het is toegestaan de stoffen uit de IGC-Code met de VN-nummers 1017, 1032 en 1079 wel te vervoeren. De IGC-Code staat het vervoer van deze stoffen toe als aan de voorschriften van die Code wordt voldaan. Het vervoer van deze stoffen is echter zo gevaarzettend dat vervoer alleen kan plaatsvinden na overleg met de bevoegde plaatselijke autoriteit. Deze kan aan een dergelijk vervoer operationele voorschriften verbinden en er in operationele zin beperkingen aan opleggen. Hierbij kan worden gedacht aan bepaalde weersomstandigheden, zoals mist, waaronder, bij bepaalde zichtbeperkingen, het vervoer van deze stoffen niet wordt toegestaan.

Voor wat betreft het toewijzen door de bevoegde plaatselijke autoriteit van een ligplaats om te laden of te lossen, is met betrekking tot tankschepen die gevaarlijke stoffen in vloeibare vorm vervoeren, hetgeen in de toelichting bij artikel 12 is beschreven omtrent het nemen van ligplaats voor schepen die gevaarlijke stoffen in verpakte vorm of vaste vorm in bulk vervoeren, eveneens van toepassing.

Artikel 16

In dit artikel wordt bepaald dat aan boord van een tankschip als bedoeld in artikel 15, eerste lid, de op grond van de in artikel 15, eerste lid, genoemde regelingen, geldige bescheiden aanwezig moeten zijn, afgegeven door of vanwege de bevoegde autoriteit van de Staat waarvan het schip de vlag voert, waaruit kan worden afgeleid dat aan de in dat artikellid gestelde eisen wordt voldaan.

Artikel 17

In dit artikel wordt bepaald dat tanks van een tankschip niet worden schoongemaakt, gasvrij gemaakt of gespoeld, dan nadat daarvoor toestemming van de bevoegde plaatselijke autoriteit is verkregen, tenzij door middel van plaatselijke voorschriften anders wordt bepaald. Deze activiteiten geven een dermate grote overlast dat regulering noodzakelijk is. De RVGZ treedt hier terug wanneer door middel van plaatselijke voorschriften anders wordt bepaald. Zo kan het zijn dat het plaatselijk is vereist dat voor de genoemde activiteiten een vergunning of een ontheffing dient te worden verkregen. De RVGZ treedt eveneens terug wanneer op grond van een krachtens de Scheepvaartverkeerswet vastgesteld



scheepvaartreglement (Binnenvaartpolitiereglement, Scheepvaartreglement Eemsmonding, Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, Scheepvaartreglement voor het kanaal van Gent naar Terneuzen) voor de bedoelde activiteiten toestemming dient te worden verkregen.

Artikel 18

In dit artikel worden de bepalingen aangegeven die ondanks het recht op vrije doorvaart toch op Belgiëvaarders van toepassing zijn. Dit is gerechtvaardigd omdat ze allemaal betrekking hebben op de veiligheid.

Artikel 19

Naar de op grond van de RVGZ toepasselijke verdragen en Codes wordt dynamisch verwezen. In verband hiermee regelt artikel 19, eerste lid, het tijdstip waarop wijzigingen in die verdragen en Codes voor de toepassing van de RVGZ doorwerken. Het tweede lid ziet op de zogeheten 'grandfather clauses' (bepalingen inzake eerbiedigende werking) die bij wijzigingen van de verdragen en Codes gebruikelijk zijn. Het derde lid strekt ertoe om ook de reeds voor de inwerkingtreding van de RVGZ van kracht geworden wijzigingen van de verdragen en Codes en de daarbij behorende overgangsbepalingen in de RVGZ te laten doorwerken.

Artikel 20

In dit artikel wordt bepaald dat aan in de RVGZ geregelde toestemmingen door de bevoegde plaatselijke autoriteit voorschriften of beperkingen kunnen worden verbonden.

Bijlage 1

In bijlage 1 worden de bevoegde plaatselijke autoriteiten aangewezen die de door middel van de RVGZ aan hen gegeven bevoegdheden kunnen uitoefenen.

Bijlage 2

In bijlage 2 zijn criteria aangegeven voor vloeibaar gemaakte gassen die niet mogen worden vervoerd. Van een aantal, veel voorkomende vloeibaar gemaakte gassen zijn de VN nummers en stofnamen gegeven.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C.M.P.S. Eurlings.*