

**EILANDSRAAD VAN HET
OPENBAAR LICHAAM BONAIRE**
EILANDSVERORDENING tot het vaststellen van
Regels ter bevordering van de ordening en veiligheid
van het gebruik van de haven.
(Havenreglement Bonaire 2020)

2019

Memorie van Toelichting

No. 2

Toelichting op de Eilandsverordening tot vaststelling van het Havenreglement Bonaire

Algemeen

Vanaf 1975 gold op Bonaire de Eilandsverordening van 23 december 1975 tot vaststelling van het Havenreglement Bonaire. Deze Eilandsverordening bevatte voor de havenmeester en diens organisatie relevante artikelen op basis waarvan de havenmeester kon optreden. Echter sinds 10 oktober 2010 is met de invoering van andere maritieme regelgeving BES een aantal onderwerpen, met name als het ging over varend verkeer en handelingen in de territoriale zee, opgenomen in deze andere wetgeving, waarbij ook de bevoegdheid is overgedragen. Vanuit dit perspectief was het noodzakelijk om de Eilandsverordening tot vaststelling van het Havenreglement Bonaire aan te passen, waarbij met name gelet is op de afbakening van het begrip haven ten opzichte van de territoriale zee. Daar waar de havenmeester aan zet is, dus met name zaken die de ordening, de veiligheid en het milieu aangaan ten aanzien van de ligplaatsen en de daar afgemeerde schepen en de directe omgeving van deze ligplaatsen, is deze verordening aanvullend op de andere maritieme regelgeving BES.

Daarnaast zijn de in de oude verordening opgenomen administratieve en financiële bepalingen vanuit privaatrechtelijk perspectief niet meer overgenomen, zodat een zuivere benadering van publiekrechtelijke regels op het gebied van ordening, veiligheid en milieu overgebleven is.

En als laatste was de verordening toe aan een modernisering qua begrippen en taalgebruik, aansluitend op de dagelijkse praktijk in de huidige maritieme industrie en de vigerende overige regelgeving.

In deze nieuwe Eilandverordening is net als in de oude verordening de havenmeester bevoegd tot het geven van publiekrechtelijke operationele toestemmingen en aanwijzingen in voorkomende individuele gevallen, zoals toestemming voor uitvoeren van reparaties of het verbinden van nadere voorschriften aan het innemen van een ligplaats.

Daar waar het gaat om aanvullende kader stellende regels en aanwijzing van havengebieden via nadere Eilandbesluiten, is het Bestuurscollege bevoegd, bijvoorbeeld voor nadere regels over het gebruik van de pieren in beheer bij het

Openbaar Lichaam Bonaire of de aanwijzing van het havengebied op het water, waar striktere gedragsregels gelden.

Een bijzonder nader Eilandsbesluit, dat gemaakt kan worden door het Bestuurscollege, is die over de meldingen, die schepen moeten doen aan de havenmeester voorafgaande aan de aankomst, verhalen of vertrek in de havens, ten einde de havenmeester in staat te stellen een goed havenbeheer te voeren met betrekking tot de ligplaatsplanning (ordening) en relevante veiligheids- en milieubelangen die de scheepsbezoeken met zich mee kunnen brengen. Tot op heden is de juridische grondslag voor de ontvangst van deze meldingen door de havenmeester niet elders geregeld in de maritieme regelgeving BES. Dit Eilandsbesluit dient derhalve als noodzakelijke invulling van een leemte, totdat een eventuele aanpassing van hogere regelgeving deze overbodig maakt.

Verhouding tot andere regelgeving

De bepalingen in deze Eilandsverordening zijn aanvullend ten opzichte van hogere regelgeving, zoals rijksregelgeving, in het bijzonder de Wet Maritiem Beheer BES, de Wet voorkoming verontreiniging door schepen BES, en de Loodsenwet 2001 BES.

Artikelsgewijze toelichting

HOOFDSTUK 1 - ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1.1 Begripsomschrijvingen

De begrippen die in de Eilandsverordening tot vaststelling van het Havenreglement Bonaire (hierna: de verordening) worden gebruikt, zijn ondergebracht in artikel 1.1.

Hieronder volgt een toelichting op een aantal begrippen.

Behandelen van een gevaarlijke of schadelijke vloeistof

Deze definitie is opgenomen als containerbegrip voor alle handelingen, waarbij vloeistoffen verplaatst worden op een tankschip. Bij deze handelingen treden steeds dezelfde veiligheid- en milieurisico's op. Opgemerkt wordt dat schoonmaken geen onderdeel uitmaakt van de definitie.

Exploitant

Een goede omschrijving van het begrip "exploitant" is van belang, omdat de exploitant normadressaat is in de zin van artikel 1.10 van deze verordening.

Gevaarlijke stoffen

De definitie van gevaarlijke stoffen is gebaseerd op de indeling vanuit de internationale vervoerswetgeving, waarbij het criterium veiligheid tijdens het vervoer en behandeling wordt gehanteerd. Hierbij is doorslaggevend het type vervoermiddel, de verpakkingsvorm en de eigenschappen van de bewuste stof behorend bij de wijze van vervoer: verpakt, losgestorte droge bulk, vloeibare bulk (incl. vloeibaar gemaakt gas).

Het onderscheid tussen gevaarlijke en schadelijke stoffen is voor de toepassing van diverse artikelen in deze verordening van belang. Een als lading vervoerde stof kan louter gevaarlijk zijn, louter schadelijk, in de zin van verontreinigend voor het mariene milieu, of zowel gevaarlijk als schadelijk. Vervoerde eetbare olie in bulk in een tanker is bijvoorbeeld een schadelijke, maar géén gevaarlijke stof. Vervoerde benzine in bulk in een tanker is zowel een schadelijke als gevaarlijke stof, terwijl benzine vervoerd in een tankcontainer alleen een gevaarlijke stof is.

Haven

De definitie van haven is belangrijk, omdat deze verordening van toepassing is in de haven. De definitie is zo gekozen, dat het begrip gekoppeld is aan de ligplaatsen, waar de scheepvaart in de territoriale zee rond het Openbaar Lichaam Bonaire kan afmeren. De definitie van ligplaats nemen sluit hier op aan. Om aan te sluiten op overige maritieme regelgeving, is bewust gekozen voor deze benadering, waarin de havenmeester de bevoegdheden heeft en de autoriteit is op het gebied van de scheepvaart die wil afmeren of is afgemeerd op de beschikbare ligplaatsen rondom het eiland in de territoriale zee. Ligplaatsen in de jachthavens, niet liggende in de territoriale zee, maar in de binnenwateren, vallen niet onder deze verordening. De landzijde, dus de steigers, kades, afmeerboeien en pieren zelf vallen ook onder de definitie haven.

Havenbeheerder

Een havenbeheerder voert het beheer over de haven- en kadeterreinen en zijn afmeervoorzieningen in de haven. In de meeste gevallen is dit de (privaatrechtelijke) eigenaar, zoals bijvoorbeeld de eigenaar van de olieterminal of zoutterminal, of het Openbaar Lichaam Bonaire zelf voor de pieren van Kralendijk. In sommige gevallen is het beheer via Eilandverordening of Eilandbesluit opgedragen aan een rechtspersoon, zoals bijvoorbeeld de Stichting Nationale Parken Bonaire (STINAPA Bonaire) gevestigd te Bonaire voor alle wateren van het onderwaterpark langs de kust van Bonaire. De havenbeheerder is belangrijk, omdat deze naast de door de autoriteit gestelde algemene publiekrechtelijke overwegingen vanuit deze verordening, andere afwegingen kan blijven maken ten aanzien van bijvoorbeeld het ligplaats nemen van een schip op zijn afmeervoorzieningen.

Havenmeester

Onder het begrip "havenmeester" wordt de publiekrechtelijke, door het Bestuurscollege benoemde havenmeester verstaan, dat wil zeggen de autoriteit die in de haven toeziet op de ordening, het milieu en veiligheid. In artikel 2.1 is opgenomen dat het Bestuurscollege de havenmeester benoemt.

Havengebied

Een havengebied is een gebied op het water in de haven, dat aangewezen kan worden door het Bestuurscollege bij Eilandsbesluit. In dit specifieke gebied, dat de ligplaatsen bevat waar de scheepvaart kan afmeren, gelden vanuit veiligheidsoogpunt en het voorkomen van hinder beperkingen ten aanzien van duiken, zwemmen, vissen en toegang van scheepvaart, dat geen bestemming heeft op de ligplaatsen in het havengebied.

Kapitein

De gezagvoerder 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 begripsbepalingen zijn van belang voor artikel 1.10 waarin de normadressaat is opgenomen.

Kwetsbaar object

Deze definitie is overgenomen vanuit gehanteerde externe veiligheidsbegrippen en is relevant vanwege de zonering gevaarlijke stoffen. Het gaat specifiek om de locatie ten opzichte waarvan bepaalde afstanden in acht dienen te worden genomen bij het ligplaats nemen van schepen met bepaalde gevaarlijke stoffen. De bedoelde objecten zijn bijvoorbeeld scholen of grote kantoorgebouwen, waar zich gedurende een groot deel van de dag grote aantallen personen kunnen bevinden.

Spudpaal

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

Zeilvaartuig

Ten aanzien van het begrip "zeilvaartuig" wordt opgemerkt dat niet-bedrijfsmatig gebruik inhoudt dat het zeilvaartuig voor recreatief gebruik wordt aangewend.

Artikel 1.2 Toepassingsgebied

Deze verordening is van toepassing in de haven en de aangewezen havengebieden en oliehavengebieden. Zie ook de toelichting bij het begrip "haven, havengebied en oliehavengebied".

Artikel 1.3 Bestuursrechtelijke spelregels

Dit artikel regelt de bestuursrechtelijke principes van deze verordening.

Artikel 1.4 Beslistermijn

De beslistermijn voor de besluiten op grond van deze verordening is vier weken, met een verlengingsmogelijkheid. Deze verlenging moet binnen de eerste vier weken aan de aanvrager gemeld worden.

Op grond van het eerste lid is mogelijk gemaakt dat bij of krachtens deze verordening voor bepaalde besluiten een andere, afwijkende beslistermijn kan worden vastgesteld.

Artikel 1.5 Voorschriften en beperkingen

In de strafbepaling van deze verordening wordt overtreding van het bij of krachtens deze verordening bepaalde met straf gesanctioneerd. Dat geldt dus ook voor overtreding van de aan de vergunning of ontheffing verbonden voorschriften of beperkingen. Ook bestuursrechtelijke handhaving is mogelijk.

Artikel 1.6 Geldigheidsduur

In het eerste lid is geregeld dat een erkenning wordt verleend voor de duur van maximaal vijf jaar.

Het tweede lid regelt dat een aanwijzing voor onbepaalde duur kan worden gegeven of verleend. Dit geldt voor de aanwijzing van bijvoorbeeld (olie)havengebieden.

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 de duur van zes maanden kan worden verleend. Dit houdt onder meer verband met de werking van de milieuwetgeving. Bij het afgeven van een ontheffing zal getoetst worden of de handeling niet van een zodanig karakter is, dat de handeling een mogelijk structureel karakter krijgt. In dat geval is mogelijk andere milieuwetgeving van toepassing.

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

Artikel 1.7 Weigeren, wijzigen of intrekken van een vergunning of ontheffing en wijzigen of intrekken van een aanwijzing

In het bepaalde in onderdeel d, worden ook beleidswijzigingen bedoeld. Deze kunnen tot intrekking of wijziging van de vergunning, ontheffing of aanwijzing leiden. Daarbij moet het bestuursorgaan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur in acht nemen.

Het hangt van de omstandigheden af of tot intrekking dan wel wijziging van de vergunning of ontheffing dan wel aanwijzing wordt overgegaan. Zo zal niet iedere niet-nakoming van vergunningsvoorschriften nopen tot toepassing van de administratieve sanctie van intrekking van de vergunning. De algemene beginselen van behoorlijk bestuur kunnen de bevoegdheid tot wijziging en intrekking beperken.

Artikel 1.8 Grond voor verlening van een ontheffing

Dit artikel spreekt voor zich: het 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. Concreet betekent dit dat de havenmeester bij de uitoefening van genoemde bevoegdheid het belang van ordening, milieu en veiligheid in acht dient te nemen. Het kan zijn dat niet in alle gevallen alle vermelde belangen in het geding zijn.

Artikel 1.9 Verplichtingen van houders van vergunningen of ontheffingen

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

Artikel 1.10 Normadressaat

Dit artikel bepaalt tot wie de voorschriften van de verordening zich richten. Tenzij uit de tekst anders blijkt, is de kapitein verantwoordelijk voor de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening. De kapitein 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. Overal waar in de verordening staat "het is verboden", richt de norm zich dus in de eerste plaats tot de kapitein of zijn plaatsvervanger. Voor dit systeem is in deze verordening gekozen om eenduidigheid ten aanzien van de normadressaat te verkrijgen. Bijkomend voordeel is dat niet in elk artikel afzonderlijk behoeft te worden bepaald tot wie de norm zich richt.

In het tweede lid is bepaald dat bij afwezigheid van een kapitein, de exploitant verantwoordelijk is voor de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening. Deze bepaling is opgenomen voor de gevallen waarin een ponton of een ander soort schip is afgemeerd en er geen bemanning (meer) aan boord is.

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, deze artikelen staan benoemd in het derde lid van dit artikel. De normen in die artikelen richten zich niet alleen tot de kapitein of de schipper, maar tot iedereen.

HOOFDSTUK 2 HAVENMEESTER

Artikel 2.1 Benoeming havenmeester

Artikel 2.1 verplicht het Bestuurscollege om de – publiekrechtelijke – havenmeester te benoemen.

Tevens is het nodig om een plaatsvervanger te benoemen voor belangrijke besluiten met een spoedeisend karakter indien de havenmeester afwezig is.

Artikel 2.2 Mandatering door de havenmeester

Dit artikel is noodzakelijk, omdat de havenmeester of zijn plaatsvervanger in de praktijk de dagelijkse reguliere toestemmingen laat uitvoeren door personen die werkzaam zijn onder diens verantwoordelijkheid.

HOOFDSTUK 3 ORDENING EN GEBRUIK VAN DE HAVEN

Artikel 3.1 Verkeerstekens

De verordening regelt het havengebruik vanuit bepaalde belangen (milieu, ordening en veiligheid). Middels dit artikel kunnen verkeersborden op de afmeervoorzieningen geplaatst worden om deze belangen te waarborgen.

Artikel 3.2 Het nemen of hebben van ligplaats

Ter vermindering van administratieve lasten is gekozen voor algemene regels in plaats van een vergunningstelsel voor het nemen van ligplaats.

In principe is het toegestaan ligplaats te nemen of zich met een schip op een ligplaats te bevinden, mits onder de voorwaarden zoals opgenomen onder het eerste lid.

Onderdeel a regelt het afmeren van schepen door middel van verkeerstekens. Indien uit praktische overwegingen géén verkeerstekens geplaatst kunnen worden, kan er ook een besluit gelden met een zelfde strekking als een verkeersteken. Een voorbeeld hierbij is bijvoorbeeld een aangewezen afmeerboei.

In artikel 3.2 wordt een onderscheid gemaakt tussen de publiekrechtelijke toestemming en de privaatrechtelijke instemming. In onderdeel c is geregeld dat een schip in principe kan afmeren op ligplaatsen, gelegen aan afmeervoorzieningen van een beheerder van deze afmeervoorzieningen. Dat geldt niet, als de verordening zelf dit verbiedt, zoals bijvoorbeeld in artikel 3.3 of de havenmeester dit uit het oogpunt van ordening, veiligheid en milieu ongewenst acht. In dit laatste geval biedt lid 2 van dit artikel uitkomst, waarbij de havenmeester een verbod op kan leggen of ook nog kan kiezen om een schip onder voorschriften/bepalingen toch ligplaats te laten nemen.

Los van deze verordening staat dus het privaatrecht; een havenbeheerder van een afmeervoorziening, waaraan het betreffende schip afmeert, heeft vanuit zijn private belang de mogelijkheid schepen te ontvangen of te weigeren; dat is zijn of haar eigen verantwoordelijkheid, en daar staat de havenmeester buiten. In de praktijk zullen de genoemde privaatrechtelijke beheerders van deze afmeervoorzieningen, waaraan deze ligplaatsen gelegen zijn, in de meeste gevallen slechts die schepen toelaten tot hun ligplaats, die daar moeten komen voor reguliere bedrijfsactiviteiten.

Door de opzet van dit artikel naast de hierboven beschreven dagelijkse praktijk voorziet het om de dagelijkse reguliere afhandeling van de schepen vrijwel zonder tussenkomst van de havenmeester als autoriteit plaats te laten vinden. De havenmeester kan echter indien noodzakelijk wel ingrijpen.

Artikel 3.3 Verbod ligplaatsinname schip met gevaarlijke stoffen in verpakking

In de verordening is een zoneringsregeling voor schepen geladen met gevaarlijke stoffen in verpakking opgenomen. Geregeld is dat het verboden is met een schip dat geladen is met een in bijlage II genoemde gevaarlijke stof in verpakking ligplaats te nemen binnen een in bijlage II genoemde afstand van een kwetsbaar object, tenzij gehandeld wordt in overeenstemming met de in Bijlage II opgenomen bepalingen. In Bijlage II is een overzichtelijk schema opgenomen. Uit dat schema blijkt duidelijk welke afstand tot een kwetsbaar object bij het toekennen van een ligplaats in acht moet worden genomen, indien een bepaalde hoeveelheid stoffen uit de IMDG-Code, aangegeven met unieke VN-nummers, zich in verpakte vorm aan boord van het schip bevindt. Verwezen wordt verder naar de toelichting bij Bijlage II.

Artikel 3.4 Aanwijzing en verbod overschrijding operationele ruimte ligplaatsen

De ligplaatsen, genoemd onder artikel 3.2, eerste lid onder c, zijn alle ligplaatsen die in de haven aanwezig zijn. De afmeervoorzieningen, waar zij aan liggen, kunnen onder beheer staan van verscheidene partijen. In verband met een toenemende verkeersintensiteit en aan de andere kant een schaalvergroting van de scheepvaart

en intensivering van het gebruik van het aanwezige wateroppervlak in de haven, is een maatregel noodzakelijk gebleken om in 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 de havenmeester 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.

In het derde lid van dit artikel wordt de verantwoordelijkheid voor de naleving van het afhandelen van de schepen binnen de vastgestelde operationele ruimte neergelegd bij havenbeheerder 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 vierde lid van dit artikel de mogelijkheid aan de havenmeester 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 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.

Ten slotte zij vermeld dat aan de aanwijzing van de operationele ruimte door de havenmeester nadere voorschriften en beperkingen kunnen worden verbonden van 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, het verplicht door een schip laten gebruiken van een stormbolder bij bepaalde weersomstandigheden en de minimale kielspeling van een schip op die ligplaats.

Artikel 3.5 Aanwijzing havengebied

Een havengebied is een gebied op het water in de haven, welke aangewezen kan worden door het Bestuurscollege bij Eilandsbesluit. In dit specifieke gebied, dat de ligplaatsen bevat waar de scheepvaart kan afmeren, gelden vanuit veiligheidsoogpunt en het voorkomen van hinder beperkingen ten aanzien van duiken, zwemmen, vissen en toegang van scheepvaart, welke geen bestemming heeft op de ligplaatsen in het havengebied.

Artikel 3.6 Vaarverbod

In dit artikel geldt een algemeen vaarverbod in het bewuste havengebied, met uitzondering van bestemmingsverkeer, in het geval er zeeschepen zijn afgemeerd die vallen onder het Port Security regime, zodat het beveiligingsregime op peil blijft. Er is een opsomming opgenomen van categorieën van schepen waarop het verbod niet van toepassing is en die een duidelijke bestemming hebben in het gebied.

Een ontheffing kan worden gegeven in een individueel geval door de havenmeester.

Artikel 3.7 Vissen, scubaduiken, snorkelen en zwemmen

In het aangewezen havengebied geldt een algemeen verbod om vistuig te plaatsen, te zwemmen, te snorkelen en te duiken. Deze activiteiten zijn door de aanwezige scheepvaart in het gebied en de verplaatsingen van die scheepvaart niet veilig en leveren gevaarlijke situaties op. In specifieke gevallen kan de havenmeester ontheffing verlenen, bijvoorbeeld voor een onderwaterinspectie of bij evenementen.

Artikel 3.8 Verhalen van schepen

Dit artikel regelt het verhalen van schepen.

Teneinde de havengebruiker tegen onnodig optreden te beschermen, is in het eerste lid bepaald dat 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 ordening of ter bescherming van veiligheids- of milieubelangen. Een voorbeeld van een niet-spoedeisend belang in het kader van de ordening 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. De kapitein van een schip kan op basis van dit artikel worden verzocht binnen een redelijke termijn het schip te verhalen naar een andere ligplaats. Karakteristiek voor deze toepassing is het schip geen verboden activiteit verricht of regels overtreedt. Dat hoeft niet aan de basis van de opdracht tot verhalen te liggen.

Op basis van artikel 1.10 kan bij afwezigheid van de kapitein ook de exploitant worden aangeschreven. Indien medewerking wordt geweigerd, kan het schip verhaald worden. Indien ook de exploitant onbekend is, kan de havenmeester op basis van het derde lid het schip toch (laten) verhalen.

Het derde lid regelt tevens dat schepen in verband met de veiligheid of het milieu met spoed verhaald kunnen worden, indien zich een calamiteit voordoet in de haven, ook al mogen deze schepen er conform de regelgeving ligplaats hebben. Bij een brand zouden de schepen bijvoorbeeld in de weg kunnen liggen voor incidenten bestrijdingsvaartuigen.

Artikel 3.9 Gebruik van voortstuwars, boegschroeven of hekschroeven

Dit artikel beoogt bescherming van de onderwaterinfrastructuur in de haven. 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. Onder gebruik wordt in dit geval verstaan, dat de schroeven een daadwerkelijke waterverplaatsing genereren; indien de schroeven dit niet doen, zoals bijvoorbeeld het geval is bij een verstelbare schroef in een neutrale positie, dan is dit artikel niet van toepassing.

Het verbod is eveneens van toepassing in de situatie dat 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 trossen is afgemeerd. Reden van het verbod is gelegen in het feit dat gebleken is dat door gebruikers van de haven gevaarlijke situaties kunnen worden veroorzaakt. 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 schip, dat afgemeerd is aan een ander schip, ter voorkoming van schade, levert een verwaarloosbaar risico op voor de haveninfrastructuur en is daarom, gelet op de vaak moeilijke afmeersituatie ter voorkoming van directe schade, aanvaardbaar. Ontheffingen worden slechts in beperkte gevallen verleend.

Artikel 3.10 Overlast aan vaartuigen

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. Dit is nadelig voor de schepen. Met het opnemen van dit artikel wordt handhaving mogelijk gemaakt.

Artikel 3.11 Maatregelen onttrekking economisch verkeer

Dit artikel is opgenomen in de verordening omdat het in de haven voorkomt dat schepen door de eigenaar worden onttrokken aan het economisch verkeer (worden "opgelegd"), of niet vrijwillig onttrokken worden aan het economisch verkeer, omdat schepen onder beslag worden gelegd of dat schepen een vaarverbod krijgen opgelegd.

Bij een opgelegd schip blijft vaak een minimum aan bemanningsleden aan boord. Dit, om enerzijds te zorgen voor een kostenreductie en om er anderzijds voor te zorgen dat het minimale onderhoud dat aan boord vereist is, plaatsvindt. Bij een schip waarop beslag of een vaarverbod is gelegd, kan ook, vanwege de duur van de maatregel, een deel van de bemanning van boord gehaald worden.

Bij een gevaarlijke situatie in de haven dient in beginsel elk afgemeerd schip te allen tijde in staat te zijn op eigen kracht of met behulp van sleepboten onmiddellijk van ligplaats te veranderen. Daarnaast moet onder meer toegezien worden op een blijvende deugdelijke afmeersituatie.

Dit artikel biedt de mogelijkheid om in voorkomende gevallen doeltreffende maatregelen op te kunnen leggen aan de kapitein of exploitant van het schip om de ordening, veiligheid of het milieu ten aanzien van het schip en haar omgeving blijvend te waarborgen. Te denken valt aan het voorschrijven van een minimum aan verplichte bemanningssterkte.

Artikel 3.12 Aanwijzing oliehavengebieden

Dit artikel schept de mogelijkheid om, door middel van een Eilandsbesluit, oliehavengebieden aan te wijzen. In deze gebieden moeten tankschepen met gevaarlijke stoffen afmeren. In deze gebieden geldt een strengere regiem dan in de overige delen van de haven. De gebieden sluiten aan bij de olie- en chemieterminals op de wal, waar deze tankschepen met gevaarlijke stoffen afmeren om te laden en

te lossen. Het begrip oliehavengebied beperkt zich tot aangewezen wateroppervlaktes aangezien het veiligheids- en milieuregime op de wal valt onder de milieuregelgeving.

Artikel 3.13 Vergunning bootliedenorganisaties

Dit artikel geeft de havenmeester de bevoegdheid om bootliedenorganisaties te erkennen. Dergelijke organisaties zijn van belang om zorg te dragen voor gekwalificeerde bootlieden.

Het tweede lid bevat de voorwaarden voor een erkenning van een bootliedenorganisatie. Het bedrijf moet beschikken over ten minste één continu bereikbaar meldpunt waar bootlieden kunnen worden besteld. Het bedrijf draagt verder zorg voor een goede kwaliteit en kwantiteit van het personeel en het materieel, teneinde adequate diensten te kunnen verlenen. Tot slot verstrekt het bedrijf legitimatiebewijzen aan bootlieden.

Artikel 3.14 Beroep en verplichtingen bootman

Dit artikel regelt de voorwaarden voor de uitoefening van het beroep bootman. Alle eisen die worden gesteld aan het uitoefenen van het beroep bootman zijn in dit artikel opgenomen. Tevens moet de bootman te allen tijde zijn aangesloten bij een erkende bootliedenorganisatie.

In het tweede lid is bepaald dat de bootman voorzien moet zijn van een legitimatiebewijs dat de bootman op verzoek van personen of bedrijven die van zijn diensten gebruik maken, moet kunnen tonen.

Artikel 3.15 Verbod vast- en losmaken schepen

Dit artikel bevat het algemene verbod tot het verrichten van diensten van een bootman. Schepen groter dan 60 meter moeten worden vast- en losgemaakt door een bootman. Schepen van 60 meter of kleiner die vloeibare gevaarlijke stoffen in bulk bevatten, moeten eveneens door een bootman worden vast- en losgemaakt.

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.

HOOFDSTUK 4 VEILIGHEID EN MILIEU IN DE HAVEN

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

Artikel 4.1, eerste lid, regelt dat het verboden is om roet uit een schip te laten ontsnappen door het doorblazen van het uitlaatgassensysteem.

Het tweede lid bevat een algemeen verbod voor emissies, waarbij het derde lid in uitzonderlijke situaties de mogelijkheid tot ontheffing geeft.

Artikel 4.2 Gebruik afvalverbrandingsoven

Artikel 4.2 is opgenomen in verband met het toenemende gebruik van afvalverbrandingsovens aan boord van schepen. Ter voorkoming van gevaar, schade en hinder van afvalverbrandingsovens voor de omgeving, door bijvoorbeeld ernstige rookontwikkeling en het gebruik van de afvalverbrandingsoven terwijl het schip is afgemeerd in een oliehaven, is een algemeen geldend verbod opgenomen op het gebruik van afvalverbrandingsovens aan boord van schepen.

Artikel 4.3 Bunkercontrolelijst/ bunkereren

Dit artikel heeft betrekking op het bunkereren van zeeschepen. De in het artikel genoemde bunkercontrolelijst is te vinden in zowel het ISGOTT als het ISGINTT (zie definities). Gedownloade checklists kunnen worden gebruikt door de betrokken schepen. Met het oogmerk om milieuverontreinigingen bij het bunkereren te voorkomen wordt via de checklist door de betrokken partijen een aantal praktische operationele afspraken gemaakt en onderlinge verantwoordelijkheden vastgelegd, voordat begonnen mag worden met bunkereren. Het artikel ziet erop toe dat tijdens de gehele bunkeroperatie deze afspraken worden nageleefd. Ten behoeve van de handhaving van dit artikel is een bewaarplicht van 24 uur voorgeschreven. In het zesde lid is de mogelijkheid opgenomen om van het gebruik van de bunkerchecklist ontheffing of vrijstelling te verlenen. Ten slotte moet de kapitein van het bunkerschip een melding doen aan de havenmeester, zodat deze een actueel beeld heeft van de havenactiviteiten uit het oogpunt van veiligheid en milieu.

Artikel 4.4 Verbod terugpompen brandstofolie of smeeroilie

In incidentele gevallen komt het voor, dat er een verzoek wordt gedaan om gebunkerde brandstofolie of smeeroilie vanuit het zeeschip terug te pompen in een bunkerschip. Vanwege het feit dat dit zelden voorkomt en het feit, dat er bij een dergelijke operatie andere milieurisico's kunnen optreden, is deze operatie in principe verboden. Door deze verbodsconstructie met een ontheffingsmogelijkheid kan in voorkomende gevallen getoetst worden of deze operatie onder het stellen van beperkingen en voorschriften milieuverantwoord plaats kan vinden.

Artikel 4.5 Deugdelijk afmeren

Het eerste lid van artikel 4.5 bepaalt dat het verboden is te laden of te lossen, tenzij het schip op deugdelijke wijze is afgemeerd. Dit artikel is benoemd in artikel 1.10 lid 3 waardoor de norm zich niet alleen tot de kapitein of exploitant richt maar tot "een ieder". Door deze formulering kan ook degene die het schip laadt of lost vanaf de wal gehouden worden aan de verplichting om het schip eerst deugdelijk af te (laten) meren.

In het artikel wordt bewust niet verder omschreven wat onder deugdelijk afmeren wordt verstaan. Goed zeemanschap en bestaande richtlijnen, zoals onder andere de Guidelines on Mooring van OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) die richting geven hoe een bepaald type schip dient af te meren, laten de verantwoordelijkheid voor het afmeren bij de kapitein. Indien de kapitein zich toch niet houdt aan goed zeemanschap biedt dit artikel de mogelijkheid om op te treden.

In de praktijk komt het voor dat een schip met doorhangende trossen is afgemeerd en men vervolgens overgaat tot lossen of laden. Hierdoor bestaat het gevaar dat lading in het oppervlaktewater wordt gemorst of materiële schade aan schip of haveninfrastructuur ontstaat. 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.

Ten gevolge van veranderingen in de atmosfeer worden schepen, ook in de haven, vaker geconfronteerd met zware stormen en extreme weersomstandigheden. Dit kan tot gevolg hebben dat afgemeerde schepen van de wal of van afmeerboeien losbreken en door de storm in de haven op drift raken.

In het tweede lid, onder a, wordt voor alle tankschepen die afgemeerd liggen voorgeschreven dat sleeptrossen afgevierd dienen te zijn tot op de waterlijn. Dit vereist zorgt ervoor dat een schip door een of meerdere sleepboten kan worden aangepakt en weggesleept kan worden, indien dit noodzakelijk is in verband met een calamiteit aan de wal. Hierbij is het aan de kapitein om vanuit goed zeemanschap zorg te dragen voor de meest optimale locatie/belegging van deze tros op het schip, onder andere gelet op de richting waarin het schip zal moeten worden weggesleept.

Artikel 4.6 Gebruik van ankers

Het gebruik van ankers is gelet op de bijzondere onderwaterbodem, behalve in noodgevallen, verboden. Dit artikel sluit aan bij vigerende regelgeving van het onderwaterpark Bonaire. In bijzondere gevallen, de beperkingen van de andere genoemde regelgeving in ogenschouw nemend en met inachtneming van de relevante belangen, kan de havenmeester ontheffing verlenen.

Artikel 4.7 Gebruik van spudpalen

Vanwege dezelfde overwegingen als in artikel 4.6 is het gebruik van spudpalen verboden.

Artikel 4.8 Verrichten van werkzaamheden

Artikel 4.8 geeft regels over het verrichten van werkzaamheden aan schepen. In de redactie van dit artikel is opgenomen dat hieronder ook werkzaamheden vallen die buitenboord of onderwater aan een schip plaatsvinden. Tevens vallen

werkzaamheden die worden uitgevoerd aan een voorwerp aan boord van een schip onder de werking van dit artikel.

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, door een reparatiefirma of door werknemers van de stuwadoor. Het verrichten van reparaties kan onder bepaalde omstandigheden gevaren met zich meebrengen. Dit artikel is benoemd in artikel 1.10 lid 3 waardoor de norm zich niet alleen tot de kapitein of exploitant richt maar tot "een ieder". Zie voor een toelichting hierop tevens de toelichting op artikel 1.10.

Teneinde te voorkomen dat een kleine scheepsreparatie 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 één dag mag duren. Het criterium ten aanzien van de aard van de werkzaamheden is dat hierdoor geen gevaar, schade of hinder voor de omgeving kan ontstaan, hetgeen per reparatie afhankelijk is van de omstandigheden van het geval. Voorts zijn in het eerste lid de voorwaarden opgenomen, waaronder de werkzaamheden dienen te worden verricht. 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 één dag.

Verder wordt opgemerkt dat dit artikel het werken aan tankschepen uitsluit, omdat naast dit artikel ook het verbod van open vuur en vonkvorming en het bedrijfsklaar hebben van een schip in het oliehavengebied geldt.

In het derde lid een meldingsverplichting aan de havenmeester opgenomen, met als doel een unieke toetsing van het criterium gevaar, schade of hinder ten aanzien van de omgeving.

Tenslotte kan, indien de werkzaamheden langer dan één dag in beslag nemen, ontheffing worden aangevraagd op grond van het derde lid.

Artikel 4.9 Ontsmetten van schepen

Artikel 4.9 regelt het ontsmetten van schepen in de haven. 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.

Artikel 4.10 Veilige toegang

Dit artikel is toegevoegd aangezien er zich in de havenpraktijk bij de betreding van schepen gevaarlijke en onaanvaardbare situaties kunnen voordoen. Veilige toegang tot een schip heeft als motief voor het onderhavige artikel 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.

Artikel 4.11 Geluid

Dit artikel heeft als doel, gelet op de geringe afstand van de ligplaatsen van de scheepvaart tot de woonbebouwing, om geluidsoverlast te voorkomen.

HOOFDSTUK 5 OLIEHAVENGEBIEDEN

Artikel 5.1 Toegelaten schepen in het oliehavengebied

Artikel 5.1 regelt het toelaten van schepen in een oliehavengebied en bepaalt welke schepen zich in het oliehavengebied mogen bevinden. Het oliehavengebied dient dan wel door het Bestuurscollege op grond van artikel 3.12 van de verordening als zodanig te zijn aangewezen (zie definitie 'oliehavengebied').

In verband met de risico's die gevaarlijke stoffen met zich meebrengen mogen in de oliehavengebieden alleen bepaalde schepen of activiteiten worden toegelaten. In de aanhef en onder a, is opgenomen dat gebruik gemaakt kan worden van het oliehavengebied door een schip dat van de havenwerken gebruik maakt, heeft gemaakt of zal maken om te laden, te lossen, zijn ladingtanks schoon te maken of komt bunkeren.

Gelet op de stoffen aan boord van het tankschip is het niet altijd mogelijk om buiten het oliehavengebied af te meren. In onderdeel b is daarom bepaald dat een tankschip ook in het oliehavengebied mag verblijven om te wachten. In dat geval geschiedt het innemen van de ligplaats met instemming van de havenbeheerder. In onderdeel c is bepaald dat een roei- of motorboot die behoort tot de uitrusting van een reeds in het oliehavengebied gemeerd liggend schip gebruikt mag worden indien deze niet voorzien is van een benzinemotor. Benzinemotoren brengen risico's met zich mee in verband met de kans op vonkvorming. Er zijn dieselmotoren die als buitenboordmotor zijn uitgevoerd en die voor gebruik in het oliehavengebied veilig zijn.

In onderdeel d wordt bedoeld op de schepen zoals sleepers, die noodzakelijk zijn bij aankomst en vertrek van de zeeschepen.

Onderdeel e betreft patrouillevaartuigen van diverse instanties.

In de onderdelen f en g zijn doelgroepschepen opgenomen, te weten: dienstverlenende- en werkschepen. De reden hiervan is dat deze schepen betrokken kunnen zijn bij activiteiten in het oliehavengebied. Door het opnemen van deze schepen in dit artikel behoeven deze schepen geen ontheffing aan te vragen voor de toegang in het oliehavengebied.

Verder is in onderdeel h opgenomen een schip dat baggerwerkzaamheden uitvoert.

Het tweede lid bepaalt dat de uitzondering voor het bevaren van de oliehavengebieden door plezier- en zeilvaartuigen niet geldt, indien zij vallen onder één van de categorieën uit het eerste lid. Het is absoluut onaanvaardbaar dat deze schepen in de oliehavengebieden komen. Met deze verordening is dit verboden en handhaafbaar. Ieder schip dat een oliehavengebied binnenvaart, dient er beroepshalve te zijn en dient te voldoen aan de in deze verordening gestelde gedragsregels (bijvoorbeeld het rookverbod, open vuur te hebben etc.).

In die bijzondere gevallen, waarbij het toch noodzakelijk is om andere schepen toe te laten tot het oliehavengebied, biedt het derde lid van dit artikel de mogelijkheid tot ontheffing.

Artikel 5.2 Bouw- en uitrustingsvoorschriften oliehavengebied

De in artikel 5.2 genoemde voorschriften zijn van toepassing op dienstverlenende- en werkschepen, indien deze zich in een oliehavengebied bevinden. Ook zijn zij van toepassing op bunkerschepen. Om vonken te voorkomen, wordt een vonkenvanger op de uitlaat van de motor voorgeschreven. Hieronder wordt mede verstaan technische toepassingen, die een gelijkwaardig beschermingsniveau bieden, zoals bijvoorbeeld watergekoelde uitlaten.

Artikel 5.3 Bedrijfsklaar hebben van een schip in het oliehavengebied

De verplichtingen die zijn vermeld in het eerste lid zijn opgenomen om in het geval de veiligheid dit noodzakelijk maakt er voor te zorgen dat ieder schip in het oliehavengebied onmiddellijk kan verhalen.

De havenmeester kan ontheffing geven, bijvoorbeeld in het geval dat reparatie aan de voortstuwing echt noodzakelijk is. De havenbeheerder zal in dat geval vanuit privaatrechtelijke overwegingen een afweging moeten maken of hij daar vanuit zijn privaatrechtelijke belangen mee kan instemmen.

Artikel 5.4 Verbod open vuur en vonkvorming

Er geldt een algeheel verbod voor reparaties met heet werk; het specifieke karakter van het oliehavengebied maakt dit noodzakelijk.

Indien toch een reparatie aan een schip, afgemeerd in een oliehavengebied, plaats moet vinden, waarbij zogenaamd "heet werk" noodzakelijk is, kan dat alleen op basis van een ontheffing. Deze mogelijkheid bestaat op basis van het vierde lid.

Voor de duidelijkheid wordt vermeld, dat reparaties met heet werk, die plaatsvinden aan de constructie van of op steigers gelegen in een oliehavengebied, welke steigers behoren tot een inrichting waarvoor een omgevingsvergunning geldt, niet vallen onder de werking van dit artikel, omdat daar de milieuwetgeving van kracht is.

Artikel 5.5 Verbod te roken

Roken in een oliehavengebied brengt een groot risico met zich mee. Het onderwerp roken is daarom in dit aparte artikel opgenomen. Roken in een oliehavengebied is voor een ieder verboden, tenzij aan boord van een schip in een door de kapitein aangewezen rookruimte. Deze rookruimte dient aan voorwaarden te voldoen. De rookruimte mag niet rechtstreeks van buiten toegankelijk zijn, moet gesloten zijn wanneer er gerookt wordt en moet door een duidelijk opschrift aangeduid zijn als rookruimte.

Artikel 5.6 Vissen, scubaduiken, snorkelen en zwemmen

In het aangewezen oliehavengebied geldt een algemeen verbod om vistuig te plaatsen, te zwemmen, te snorkelen en te duiken. Deze activiteiten zijn door de aanwezige scheepvaart in het gebied en de verplaatsingen van die scheepvaart en de behandeling van vloeibare gevaarlijke stoffen niet veilig en leveren gevaarlijke situaties op. In specifieke gevallen kan de havenmeester ontheffing verlenen, bijvoorbeeld voor een onderwaterinspectie.

Artikel 5.7 Plaatsen informatieborden

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

HOOFDSTUK 6 TANKSCHEPEN BUITEN EEN OLIEHAVENGEBIED

Artikel 6.1 Tankschepen met gevaarlijke stoffen buiten het oliehavengebied

Artikel 6.1 regelt dat het verboden is met tankschepen met gevaarlijke stoffen buiten het oliehavengebied te mogen liggen, indien zich een gevaarlijke stof als lading of ladingresidu aan boord bevindt. Ladingresidu omvat hierbij tevens gasvormige ladingrestanten. Een mogelijkheid tot ontheffing is opgenomen in het tweede lid.

HOOFDSTUK 7 BEHANDELING VAN GEVAARLIJKE OF SCHADELIJKE STOFFEN IN BULK

Artikel 7.1 Behandeling van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk en gas

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. Overigens geldt voor dit gehele artikel het uitgangspunt dat het schip centraal staat, waarvoor de opgenomen voorschriften gelden. Daarbij maakt het niet uit of het schip is afgemeerd op bijvoorbeeld een openbare ligplaats of aan een afmeervervoorziening, 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 tweede lid van dit artikel regelt dat, voordat overslag van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen met een zeetankschip plaatsvindt, de voor de overslag verantwoordelijke personen (op een zeetankschip de kapitein en voor de inrichting de exploitant) een veiligheidscontrolestaat nalopen en invullen. De hier bedoelde veiligheidscontrolestaat 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 (hierna: IAPH). 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.

In het derde lid is bepaald dat na invulling van de veiligheidscontrolestaten de 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 derde lid is tevens bepaald dat de overslag tussen een tankschip en een inrichting onmiddellijk gestopt dient te worden, indien het gestelde in de veiligheidscontrolestaten niet wordt nageleefd.

Het vierde lid van dit artikel bepaalt dat rechtstreekse overslag van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen tussen tankschepen onderling verboden is.

Het vijfde lid is een algemene zorgplichtbepaling, die er voor zorg moet dragen dat tijdens alle operationele handelingen met gevaarlijke of schadelijke stoffen zodanige omstandigheden aanwezig zijn, dat onmiddellijk kan worden ingegrepen bij verstoringen in dit proces.

Het zesde en zevende lid is opgenomen om er voor zorg te dragen dat bij het behandelen van gevaarlijke stoffen de vaste scheepspompen en -leidingen worden gebruikt. Het kan echter voorkomen dat een ontheffing van dit voorschrift noodzakelijk is, wanneer er bijvoorbeeld een storing optreedt in een ladingpomp van het schip. Om een noodlossing mogelijk te maken, zal in dat uitzonderlijke geval de veiligheid worden gewaarborgd door het stellen van nadere voorschriften of beperkingen in een ontheffing.

Het achtste lid bepaalt dat de behandeling van een gevaarlijke stof of schadelijke stof, die gevaar, schade of hinder kan veroorzaken op basis van de criteria onder a, b of c te allen tijde gesloten plaats dient te vinden. Hiermee wordt voorkomen dat er rechtstreekse emissies naar de buitenlucht plaatsvinden tijdens enige behandeling van een gevaarlijke of schadelijke stof.

De term "gesloten" houdt in, dat er géén emissies naar de buitenlucht plaats vinden, behoudens in die gevallen waar door middel van technische voorzieningen, zoals *pressure-vacuümvalves* ter voorkoming van gevaarlijke over- of onderdruk in de ladingtanks van het tankschip, gecontroleerde emissie plaats vindt.

HOOFDSTUK 8 SCHOONMAKEN VAN SCHEEPSRUIMTEN DIE EEN GEVAARLIJKE OF SCHADELIJKE STOF BEVATTEN

Artikel 8.1 Wassen en schoonmaken van ladingtanks

Het eerste lid bevat een algemeen verbod op het schoonmaken van ladingtanks van zeetankschepen waarin stoffen als bedoeld in artikel 7.1, achtste lid, onder a, b of c zijn vervoerd. Dit zijn die stoffen, die vanwege hun eigenschappen gevaar, schade of hinder kunnen veroorzaken uit het oogpunt van veiligheid of geuroverlast. Het tweede lid geeft aan dat het verbod niet geldt als de bewuste terminal een vergunning heeft voor deze activiteiten en de dampen kan afvangen.

Het vierde lid van dit artikel bepaalt de voorwaarden waaronder het wassen met ruwe aardolie in de haven kan plaatsvinden. Hierin wordt verwezen naar de International Code for Fire Safety Systems uitgegeven door de IMO van de Verenigde Naties. Het gebruik van deze internationaal bekende Code is bekend bij scheepsofficieren van de zeetankvaart en wijzigingen worden automatisch aangebracht.

Op grond van het vijfde lid kan de havenmeester van het gestelde verbod ontheffing verlenen, indien de omschreven activiteiten incidenteel toch noodzakelijk zijn. Hierbij valt te denken aan een situatie met defect scheepsmaterieel, zoals bijvoorbeeld een niet-werkende scheepspomp. In deze incidentele gevallen zullen via een ontheffing adequate maatregelen genomen worden om de veiligheid te waarborgen en de emissie zoveel als praktisch mogelijk te beperken.

HOOFDSTUK 9 LANGSIJ MEREN BIJ TANKSCHEPEN

Artikel 9.1 Verbod langsij meren bij tankschepen met gevaarlijke stoffen

Dit artikel regelt het ligplaats nemen langsij tankschepen geladen met of leeg van gevaarlijke stoffen, teneinde een veilige situatie te waarborgen. In het tweede 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) en de bouw- en uitrustingsisen

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

HOOFDSTUK 10 HAVENTERREINEN

Artikel 10.1 Toegang en gebruik haventerreinen

Dit artikel geeft de mogelijkheid aan het Bestuurscollege om regels te stellen over de toegang en het gebruik van de pieren onder haar beheer. Tijdens het laden en lossen van schepen is het noodzakelijk dat vanuit veiligheids- en logistiek oogpunt regels gesteld worden om dit proces goed te laten verlopen.

HOOFDSTUK 11 MELDEN

In de opzet is ervoor gekozen om alle meldingen die op basis van de verordening plaats moeten vinden, centraal op te nemen in deze paragraaf. De artikelen spitsen zich toe op het tijdstip en inhoud van de melding. Daarnaast is bepaald dat de havenmeester aangeeft op welke operationele wijze de melding plaats moet vinden. Reden hiervoor is dat gelet op eventuele inhoudelijke veranderingen van bijvoorbeeld telefoonnummers en marifoonkanalen door de havenmeester snel ingespeeld kan worden op deze gewijzigde omstandigheden, zonder dat hiervoor de verordening hoeft te worden aangepast. Via een kennisgeving aan de scheepvaart zal de betrokken doelgroep hierover worden geïnformeerd. Deze methode van werken is bekend in de scheepvaartwereld.

Artikel 11.1 Melding aankomst, verhalen en vertrek scheepvaart in en uit de haven

Een bijzonder nader Eilandsbesluit, welke gemaakt kan worden door het Bestuurscollege, is die over de meldingen, die schepen moeten doen aan de havenmeester voorafgaande aan de aankomst, verhalen of vertrek in de havens, teneinde de havenmeester in staat te stellen een goed havenbeheer te voeren met betrekking tot de ligplaatsplanning (ordening) en relevante veiligheids- en milieubelangen die de scheepsbezoeken met zich mee kunnen brengen. Tot op heden is de juridische grondslag voor de ontvangst van deze meldingen door de havenmeester niet elders geregeld in de maritieme regelgeving BES. Dit Eilandsbesluit dient derhalve als noodzakelijke invulling van een leemte, totdat een eventuele aanpassing van hogere regelgeving deze overbodig maakt.

Artikel 11.2 Melding ligplaats nemen bunkerschip en dienstverlenend schip

Deze melding dient om de havenmeester een actueel overzicht te geven van de aard en duur van de activiteiten van bunkerschepen en dienstverlenende schepen.

Artikel 11.3 Melding verrichten van werkzaamheden

Dit artikel regelt een meldplicht voor een schip dat voornemens is om scheepsreparatiewerkzaamheden uit te voeren.

Deze meldplicht geldt, voor zover de scheepsreparatie ten hoogste één dag duurt. Indien uit de melding blijkt dat de reparatie meer dan één dag duurt, kan de havenmeester op grond van artikel 4.8 van de verordening ontheffing verlenen.

Artikel 11.4 Melding laden gevaarlijke of schadelijke stoffen in verpakte vorm

In artikel 11.4 is de verplichting opgenomen om ten minste drie uur voor aanvang ook melding te maken van het voornemen tot het laden van bovengenoemde stoffen. Met deze kennis kan rekening worden gehouden met het toewijzen van ligplaatsen in de nabijheid van het zeeschip dat geladen wordt met de genoemde stoffen in verpakte vorm. Ook is de melding van belang voor de toepassing van de Zoneringsregeling verpakte gevaarlijke stoffen, die is opgenomen in bijlage II.

Artikel 11.5 Melding bedrijfsstoring, gebrek of schade

Artikel 11.5 bevat de verplichting voor schepen om alle bedrijfsstoringen, gebreken of schades aan boord van een schip, die een gevaar voor het schip of de omgeving kunnen opleveren aan de havenmeester te melden. Een voorbeeld hiervan is het niet functioneren van de inert gas-installatie op een tankschip.

Daarnaast is de verplichting opgenomen om veroorzaakte schades aan afmeervoorzieningen te melden aan de havenmeester.

Artikel 11.6 Melding en verwijdering van te water geraakte stoffen of voorwerpen

Op grond van artikel 11.6 dient aan de havenmeester onmiddellijk melding te worden gedaan van het te water raken van stoffen of voorwerpen, in verband met de veiligheid en het eventuele belemmeren van de vaarweg.

Artikel 11.7 Melding communicatievaren

Om inzicht te hebben in de actuele vaarbewegingen in de haven en het afmeren langs zij de schepen, dient het communicatievaren aan de havenmeester te worden gemeld.

HOOFDSTUK 12 HANDHAVING

Artikel 12.1 Opdrachten van de havenmeester

Op basis van dit artikel kan de havenmeester onmiddellijke opdrachten geven aan een ieder in het belang van de ordening en veiligheid in de haven, in het bijzonder ter regeling van het scheepvaartverkeer en het nemen van ligplaats en ter voorkoming van gevaar, schade of hinder.

Artikel 12.2 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.

Artikel 12.3 Toezichthoudende ambtenaren

In dit artikel worden de toezichthoudende ambtenaren van het Haven- en Loodswezen aangewezen. De bepaling gaat over de aanwijzing van personen belast met het toezicht op de naleving van deze verordening.

Artikel 12.4 Opsporing

Met de opsporing van strafbare feiten zijn naast de ambtenaren bedoeld in artikel 184 van het Wetboek van Strafvordering BES belast de bij Besluit buitengewone agenten van politie BES aangewezen ambtenaren. Sommige medewerkers van het Haven- en Loodswezen zullen als zodanig worden aangewezen.

Artikel 12.5 Betreden van woonruimten

Een toezichthouder is bevoegd is elke plaats te betreden met uitzondering van een woning zonder toestemming van een bewoner. In artikel 12.5 wordt om die reden nu slechts bepaald in welke gevallen toezichthouders of opsporingsambtenaren bevoegd zijn een woning binnen te treden, *zonder toestemming* van de bewoner, mits het gaat om het toezicht in het kader van de veiligheid. Opgemerkt wordt dat onder het begrip "woning" tevens een woning aan boord van een schip moet worden verstaan.

HOOFDSTUK 13 OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 13.1 Intrekken oude verordening

In dit artikel wordt de oude Eilandsverordening ingetrokken met ingang van de datum dat de onderhavige verordening in werking treedt. Zo ontstaat er geen vacuüm in het van toepassing zijn van regelgeving in de haven.

Artikel 13.2 Overgangsrecht

In artikel 13.2 is het overgangsrecht geregeld. In het eerste lid is bepaald dat de op basis van de oude Eilandverordening afgegeven beschikkingen hun geldigheid behouden na inwerkingtreding van de onderhavige verordening onder de destijds geldende voorschriften en beperkingen.

In het tweede lid is geregeld dat indien vóór het inwerkingtreden van deze verordening aanvragen om toestemming zijn ingediend en waarop nog niet is beslist, deze aanvragen op grond van het nieuwe recht worden behandeld.

Het derde lid bepaalt dat als een bezwaarschrift is ingediend tegen een beschikking om een toestemming die is gebaseerd op oude verordening, dit bezwaarschrift wordt afgehandeld met toepassing van het bepaalde bij of krachtens de nieuwe verordening. In dat geval wordt het nieuwe recht dus toegepast.

Bijlage I Stank of hinder veroorzakende stoffen of stoffen die aanvullende risico beheersende maatregelen behoeven

De in deze bijlage genoemde lijst van stankstoffen bevat een aantal stoffen die aanvullende risico beheersende maatregelen behoeven. Deze laatst genoemde stoffen betreffen onder andere benzeen, benzeenhoudende mengsels met meer dan 10% benzeen, terpentijn, formaldehyde en styreen. Door deze stoffen op te nemen in bijlage I kan, indien nodig verwezen worden naar deze bijlage en staat de mogelijkheid open om in de toekomst daarvoor vatbare stoffen eveneens onder deze lijst te plaatsen. De op deze lijst geplaatste stankstoffen kunnen ook in zeer kleine concentraties leiden tot stankoverlast in de omgeving.

Bijlage II Zoneringsregeling verpakte gevaarlijke stoffen

In deze bijlage is een schema opgenomen waaruit kan worden afgeleid welke afstand tot een kwetsbaar object in acht moet worden gehouden, wanneer een schip met een bepaalde hoeveelheid gevaarlijke stoffen in verpakking aan boord ligplaats wil nemen in de haven. De gevaarlijke stoffen zijn aangeduid met de internationale codes op grond van de IMDG-Code van de IMO. Bij het toekennen van ligplaatsen wordt rekening gehouden met deze zogenoemde ligplaatszoning.