



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 30 november 2012, nr. IENM/BSK-2012/202439, houdende wijziging van de Scheepsafvalstoffenregeling Rijn- en binnenvaart (uitzonderingen losverklaring)

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 3 van het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart en artikel 21.6, zesde lid, van de Wet milieubeheer in samenhang met de artikelen 8.40 en 9.5.2 van die wet;

Besluit:

ARTIKEL I

De Scheepsafvalstoffenregeling Rijn- en binnenvaart wordt gewijzigd als volgt:

A

In artikel 2, aanhef, wordt 'in artikel 3 van het besluit' vervangen door: ingevolge artikel 3 van het besluit.

B

Na artikel 2 wordt een artikel ingevoegd, luidend:

Artikel 2a

1. Voor wat betreft de toepassing van artikel 53 van het besluit zijn ingevolge artikel 3 van het besluit uitgezonderd vaartuigen die, gezien hun type en bouwwijze, geschikt zijn en gebruikt worden voor:
 - a. het vervoer van containers;
 - b. het vervoer van lading die op en van het schip kan worden gereden, stukgoed, bijzonder of zwaar transport, dan wel grote apparaten;
 - c. de levering van brandstoffen, drinkwater en boordvoorraden aan zee- en binnenschepen door bevoorradingsschepen;
 - d. de verzameling van olie- en vethoudende scheepsafvalstoffen;
 - e. het vervoer van vloeibare gassen (ADN, type G);
 - f. het vervoer van zwavel in vloeibare toestand, bij 180°C of meer, cementpoeder, vliegias, en daarmee vergelijkbare goederen die als stortgoed of als verpompbare lading worden vervoerd en waarbij gebruik wordt gemaakt van een systeem voor het laden, lossen en opslaan aan boord dat uitsluitend voor de betreffende goederensoort geëigend is en
 - g. het vervoer van zand, grind of baggerspecie vanaf de baggerput of winlocatie naar een loslocatie, voor zover het betreffende schip uitsluitend gebouwd en ingericht is voor dit vervoer;een en ander indien het schip de genoemde goederen of ladingen ook daadwerkelijk vervoert of als laatste lading heeft vervoerd en niet meerdere soorten lading tegelijkertijd vervoert of als laatste lading heeft vervoerd.
2. Voor wat betreft de toepassing van artikel 53 van het besluit zijn ingevolge artikel 3 van het besluit voorts uitgezonderd vaartuigen voor zover die een lading lossen in een zeeschip, indien dat door de schipper kan worden gestaafd met desbetreffende vervoersdocumenten.

C

Na het opschrift van paragraaf 6 wordt een artikel ingevoegd, luidend:

Artikel 20a

1. De bevoegde autoriteit kan voor een schip in vergelijkbare omstandigheden als genoemd in



artikel 2a in het kader van het uitvoeren van specifiek vervoer ontheffing verlenen van de toepassing van artikel 53 van het besluit.

2. Degene die lost of degene de overslaginrichting drijft geeft geen toepassing aan artikel 53 van het besluit indien de schipper hem bewijs van de ontheffing toont.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2013.

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

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*



TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Deze wijzigingsregeling strekt tot uitvoering van een besluit van de Conferentie van Verdragspartijen (CVP) van het op 9 september 1996 te Straatsburg tot stand gekomen Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (Trb. 1996, 293), hierna ook wel aan te duiden met de gangbaar geworden Franse afkorting CDNI. De CVP heeft bij besluit nr. CDNI 2012-I-2 van 28 juni 2012 een aantal uitzonderingen van de verplichtingen over de zogenaamde losverklaring vastgesteld. Met name zullen die verplichtingen niet meer van toepassing zijn voor diverse categorieën van schepen. Deze beperking van het toepassingsbereik wordt nu verwerkt in de Scheepsafvalstoffenregeling Rijn- en binnenvaart.

2. Achtergrond

Het CDNI strekt tot het beperken van het ontstaan van scheepsafval en het zorgvuldig omgaan met zodanig afval. Het deel van het verdrag dat betrekking heeft op afval van de lading bevat primair een aantal verplichtingen aangaande het laden en lossen van schepen. Zo moet restlading die na het lossen in het laadruim of de ladingtank is achtergebleven, alsnog bij de lading worden gevoegd en moeten veelal na het lossen reinigingshandelingen worden verricht opdat een bepaalde losstandaard wordt bereikt (bijvoorbeeld 'bezemschoon') voordat het schip weer mag worden geladen.

In het verlengde van deze inhoudelijke voorschriften zijn ook voorschriften met betrekking tot de losverklaring van kracht. In een losverklaring wordt, ten behoeve van de handhaafbaarheid, na afloop van het lossen vastgelegd op welke wijze aan de inhoudelijke verplichtingen is voldaan.

De primaire verdragsverplichting met betrekking tot de losverklaring lijkt te rusten op de exploitant/schipper van het schip, die steeds een zodanige verklaring aan boord moet hebben (art. 6.03). Uit artikel 7.01 en vooral uit het model van de losverklaring (aanhangsel IV) blijkt echter dat per lossing de primaire verplichtingen liggen bij de walpartij, dat wil zeggen de ladingontvanger of de overslaginstallatie. Deze moet de losverklaring opmaken. Vervolgens moet de schipper op de losverklaring een bevestiging van de informatie geven en moet een afvalbeheerder, indien afval van de lading aan hem wordt afgegeven, dat laatste bevestigen in de verklaring.

De primaire verplichtingen van het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart (SB) met betrekking tot de losverklaring rusten in het verlengde hiervan, in de Nederlandse wettelijke terminologie, op degene die de overslaginrichting drijft of degene die buiten een zodanige inrichting een schip lost. Dit vloeit voort uit artikel 53 van het SB, dat moet worden gelezen in samenhang met de artikelen 32, tweede en derde lid, en 33 van dat besluit. Ingevolge artikel 54, 56 en 66 alsmede artikel 68 van het SB zijn met betrekking tot de losverklaring de genoemde aanvullende verplichtingen van kracht voor de schipper onderscheidenlijk de afvalbeheerder.

3. De te implementeren regeling

In een aantal gevallen is de kans op het ontstaan van afval bij laad- en losprocessen zeer beperkt. De voorschriften over reiniging van ladingtanks en laadruimten na het lossen van de lading zijn dan in feite niet aan de orde en er bestaat geen behoefte aan een losverklaring waarin de reiniging wordt bevestigd. Het besluit nr. CDNI 2012-I-2 biedt nu een uitdrukkelijke opsomming van een aantal categorieën schepen met betrekking waartoe de voorschriften over de losverklaring niet van toepassing zijn. Het gaat om schepen die geschikt zijn en worden gebruikt voor:

- a. het vervoer van containers;
- b. het vervoer van lading die op en van het schip kan worden gereden, stukgoed, bijzonder of zwaar transport, dan wel grote apparaten;
- c. de levering van brandstoffen, drinkwater en boordvoorraden aan zee- en binnenschepen door bevoorradingsschepen (waterboten, bunkerschepen, bunkerboten);
- d. de verzameling van olie- en vethoudende scheepsafvalstoffen (bilgeboden);
- e. het vervoer van vloeibare gassen (ADN, type G);
- f. het vervoer van zwavel in vloeibare toestand, bij 180°C of meer, cementpoeder, vliegias, en daarmee vergelijkbare goederen die als stortgoed of als verpompbare lading worden vervoerd en waarbij gebruik wordt gemaakt van een systeem voor het laden, lossen en opslaan aan boord dat uitsluitend voor de betreffende goederensoort geëigend is en
- g. het vervoer van zand, grind of baggerspecie vanaf de baggerput of winlocatie naar een loslocatie,



voor zover het betreffende schip uitsluitend gebouwd en ingericht is voor dit vervoer (beunschepen en splijtbakken).

Voorwaarde is telkens dat het schip de genoemde goederen of ladingen ook daadwerkelijk vervoert of als laatste lading heeft vervoerd en niet meerdere soorten lading tegelijkertijd vervoert of als laatste lading heeft vervoerd.

Genoemd CDNI-besluit bevat aanvullend een ontheffingsmogelijkheid voor vergelijkbare individuele gevallen. Ook is er een uitzondering voor schepen voor zover die lading lossen in zeeschepen, die in lijn is met de in het CDNI reeds van meet af aan bestaande uitzondering voor het laden en lossen van zeeschepen.

Het met eenparigheid van stemmen vastgestelde CVP-besluit strekt tot wijziging van de uitvoeringsregeling die is opgenomen als bijlage 2 bij het CDNI. Deze bijlage vormt een integrerend deel van het verdrag en de inhoud van de bijlage is van uitvoerende aard ten opzichte van het verdrag waarvan deze deel uitmaakt. Het CVP-besluit bevat dus een verdragswijziging, maar op grond van artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen is hiervoor geen parlementaire goedkeuring nodig. Het CVP-besluit zal binnen afzienbare tijd in het Tractatenblad verschijnen; het treedt in werking met ingang van 1 januari 2013.

4. Implementatie

Het CVP-besluit als zodanig wordt grotendeels geïmplementeerd via uitzonderingen op artikel 53 van het SB die zijn opgenomen in een nieuw artikel 2a van de Scheepsafvalstoffenregeling Rijn- en binnenvaart. Dit is gebaseerd op basis artikel 3 van het SB, dat het mogelijk maakt bij ministeriële regeling categorieën van vaartuigen aan te wijzen waarop het SB geheel of gedeeltelijk niet van toepassing is. Voorts wordt voor de implementatie een aanvullende ontheffingsbevoegdheid (nieuw artikel 20a) in de regeling opgenomen. Dit is gebaseerd op artikel 21.6, zesde lid, van de Wet milieubeheer, dat het mogelijk maakt om in het kader van implementatie van verdragen voorschriften die krachtens de Wet milieubeheer in beginsel worden vastgesteld bij algemene maatregel van bestuur, op te nemen in een ministeriële regeling.

Uitzonderingen op artikel 53 werken door in de toepassing van de artikelen 54, 56, 66 en 68 van het besluit: ingeval geen losverklaring behoeft te worden opgesteld, komen de voorschriften over de losverklaring jegens de schipper of de afvalbeheerder ook niet aan de orde.

5. Uitvoering en handhaving

De regeling biedt duidelijkheid voor de handhavers van het SB wat betreft de schepen die in de regeling of via een ontheffing uitdrukkelijk worden uitgezonderd van de toepassing van artikel 53 SB. Voor de uitvoering van de nieuwe bevoegdheid om ontheffingen te verlenen zal Rijkswaterstaat het initiatief nemen opdat de bevoegde nautische autoriteiten (veelal tevens vaarwegbeheerders) een gemeenschappelijke beleidslijn ontwikkelen over de toepassing van die bevoegdheid.

6. Gevolgen van de regeling

De wijzigingen hebben geen gevolgen voor het milieu. Het gaat om gevallen waarin de reinigingsverplichtingen in feite niet aan de orde zijn en er dus ook geen inhoudelijke nalevingskosten optreden. De uitzonderingen met betrekking tot het opmaken van een losverklaring leveren wel een beperking van administratieve lasten op voor overslagbedrijven en schippers, dus voor - al dan niet kleine - binnenscheepvaartondernemingen. Het gaat voor de overslagbedrijven, op basis van een kwartier werk per losverklaring door medewerkers waarvoor gerekend kan worden met een uurtarief van € 37 bruto, 50 maal per jaar per schip, voor 565 schepen, om een totaal van € 260.000 en voor de schippers aanvullend om een derde van dat bedrag, dus € 86.000 per jaar. Hierbij moet worden aangetekend dat deze structurele vermindering in de praktijk niet in volle omvang merkbaar is, omdat de mate van naleving van de verplichtingen tot nog toe, voor zover bekend, beperkt was.

7. Verandermomenten

De systematiek van de vaste verandermomenten wordt als zodanig gevolgd, nu de wijzigingsregeling in werking treedt per 1 januari 2013. Dit laatste vloeit voort uit het te implementeren CVP-besluit, dat eveneens op die datum in werking treedt. Het bleek niet haalbaar om de regeling reeds twee maanden voor het vereiste tijdstip van inwerkingtreding vast te stellen en bekend te maken. In zoverre wordt de binnen het stelsel van vaste verandermomenten bestaande uitzondering voor de implementatie van internationale verplichtingen toegepast.



Artikelsgewijs

Artikel I, onderdeel A

De vervanging van 'in artikel 3 van het besluit' door 'ingevolge artikel 3 van het besluit' doet artikel 2 van de Scheepsafvalstoffenregeling Rijn- en binnenvaart beter aansluiten bij de tekst van artikel 3 van het SB, waarop het is gebaseerd. De term 'ingevolge' wordt ook gebruikt in het nieuwe artikel 2a.

Artikel I, onderdeel C

Formeel wordt ontheffing ex artikel 20a, overeenkomstig de nieuwe bepalingen van het CDNI, verleend aan de exploitant van het schip of de schipper. Artikel 20a brengt tot uiting dat de ontheffing in het kader van het SB materieel primair van toepassing is voor de walpartij.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*