



Start ontgasverbod in Nederland

*Aandachtspunten voor bevrachter en
schipper/scheepseigenaar vanaf 1 juli 2024*

Versie 24 juni 2024

SAMEN VOORTVAREND

www.binnenvaart.nl



Disclaimer

De informatie in dit document is met de hoogst mogelijke nauwkeurigheid opgesteld. Echter, de Koninklijke Binnenvaart Nederland (KBN) geeft op geen enkele wijze garantie over de juistheid of volledigheid van de informatie die in dit document wordt geraadpleegd. KBN kan niet aansprakelijk worden gesteld welke schade dan ook gelden door het gebruik van de informatie uit dit document.

Over Koninklijke Binnenvaart Nederland en ontgassen

Het naar de buitenlucht ventileren van gevaarlijke stoffen brengt (potentiële) schade toe aan de bemanning, omwonenden en het milieu. Op jaarbasis is er sprake van zo'n 10.000 ontgassing, waarvan zo'n 80% op Nederlandse bodem plaatsvindt.

In het huidige tijdperk is varend ontgassen een onhoudbare praktijk geworden. De milieuschade is onacceptabel groot, bemanningsleden van schepen en burgers lopen ongewenste veiligheids- en gezondheidsrisico's.

De binnentankvaart is kwetsbaar. De sector lost, met het ontgassen naar de buitenlucht, immers een probleem op van de verladers, maar de feitelijke handeling vindt aan boord plaats. Daarnaast is er in Nederland sprake van hoge maatschappelijke en politieke druk rondom dit onderwerp. Ook hebben steeds meer bemanningsleden moeite met het uitvoeren van het ontgassen.

De Koninklijke Binnenvaart Nederland (KBN), dat zich al jaren sterk maakt voor het uitbannen van het varend ontgassen, was dan ook verheugd toen minister Harbers besloot tot het versnellen van de invoering van het ontgasverbod in Nederland. Helaas hebben de andere CDNI verdragsluitende landen hier nog niet bij aangehaakt.

Het ontgasdossier heeft de hoogste prioriteit binnen KBN, juist ook nu bij het de invoer van het verbod is het belangrijk om 'bovenop' dit onderwerp te zitten. Hierbij spelen signalen uit de markt, de ogen en oren van KBN, een cruciale rol.

Inhoudsopgave

| | | |
|-------|---|----|
| 1. | Inleiding | 5 |
| 1.1 | Tijdschema implementatie ontgasverbod per tabel..... | 5 |
| 1.2 | Start ontgasverbod Tabel 1..... | 5 |
| 1.3 | Infrastructuur ontgasinstallaties..... | 5 |
| 1.4 | Vervoersinfarct of zal wel loslopen? | 6 |
| 1.5 | Zorgen over werfbeurten en noodreparaties | 6 |
| 1.6 | De losverklaring in 4 talen..... | 6 |
| 2. | Aandachtspunten voor de bevrachter..... | 7 |
| 2.1 | Nieuw proces | 7 |
| 2.2 | Belangrijke informatie..... | 7 |
| 2.3 | Complexe logistiek: vergeet de volgende laadlocatie niet! | 7 |
| 2.4 | Een nieuw regime start per 1 juli 2024 | 7 |
| 2.5 | Onbekende of onduidelijke risico's..... | 8 |
| 2.5.1 | Boord-boord overslag | 8 |
| 2.5.2 | Onbekende dampen | 8 |
| 2.5.3 | Verschil in implementatiesnelheid tussen de CDNI-landen..... | 8 |
| 3. | Aandachtspunten voor de schipper / scheepseigenaar | 9 |
| 3.1 | Algemene aandachtspunten | 9 |
| 3.2 | Aandachtspunten - Deel 1 van de losverklaring | 10 |
| 3.3 | Aandachtspunten – Deel 2a van de losverklaring..... | 10 |
| 3.4 | Aandachtspunten – deel 2b van de losverklaring | 11 |
| 3.5 | Aandachtspunten – deel 3 en 4 van de losverklaring | 11 |

1. Inleiding

Het ontgasverbod zal in gaan per 1 juli 2024 in Nederland, de andere CDNI landen zullen op 1 oktober 2024 volgen. KBN wil met dit document de bevrachter, schipper en scheepseigenaar bewust maken van enkele aandachtspunten bij het inwerking treden van het verbod.

1.1 Tijdschema implementatie ontgasverbod per tabel

Het tijdschema voor de implementatie van alle tabellen uit het CDNI-verdrag wordt in onderstaande tabel weergegeven.

| Tabel | UN-nummers | Invoeringsdatum |
|-------|--|---|
| 1 | UN 1114, UN 1203, UN 1268, UN 3475 | Nederland: 1 juli 2024 Overige CDNI-landen: 1 oktober 2024 |
| 2 | UN1267 (> 10% benzeen), UN 1993 (> 10% benzeen), UN 3295 (>10% benzeen) | Nederland: <u>waarschijnlijk</u> 1 september of 1 oktober 2024 Overige CDNI-landen: 1 oktober 2026 |
| 3 | UN 1090, UN 1145, UN 1170 (> 70% alcohol), UN 1179, UN 1216, UN 1230, UN 1267 (< 10% benzeen), UN 1993 (< 10% benzeen), UN 2398, UN 3257, UN 3295 (< 10% benzeen), ID 9001, ID 9003 | Alle CDNI-landen: 1 oktober 2027 op basis van evaluatie. |

De verantwoordelijke minister heeft er in Nederland voor gekozen om niet alleen tabel 1 versneld in te voeren, maar dit ook te doen voor tabel 2. Deze keuze is ingegeven door de maatschappelijke en politieke druk in Nederland, deze is druk is hoger gebleken dan in andere landen. In Nederland vindt dan ook het merendeel van de ontgassing plaats en is er zelfs sprake van ontgastoerisme.

1.2 Start ontgasverbod Tabel 1

Zoals hierboven beschreven start het ontgasverbod op 1 juli 2024 met de tabel 1 stoffen. De stoffen in onderstaande tabel genoemd, vallen hieronder.

| UN-nummer | Goederennaam |
|-----------|---|
| UN 1114 | Benzeen |
| UN 1203 | Benzine of motorbrandstof |
| UN 1268 | Aardoliedestillaten, aardolieproducten (niet elders genoemd) |
| UN 3475 | Ethanol en benzine, mengsel van ethanol en motorbrandstof, mengsel met meer dan 10% ethanol |

Benzeenhoudende (>10%) producten mochten in lijn met zes Nederlandse provinciale verboden al niet ontgast worden. Hetzelfde geldt voor benzine, waarvoor de Benzinerichtlijn geldt.

Echter, UN 1268 is een product dat veel vervoerd wordt over de binnenwateren. Een verbod op het ontgassen van dit product, zal wel degelijk effect hebben. Infrastructuur ontgasinstallaties Voor een goede implementatie van de ontgasverboden is het noodzakelijk dat er een goede infrastructuur aanwezig is. KBN becijferde eerder dat er 8 tot 10 installaties in Nederland aanwezig dienen te zijn voor de stoffen genoemd in tabel 1 t/m 3.

Op dit moment zijn deze installaties er nog niet helaas, maar er lopen al diverse aanvragen en er zijn kansrijke locaties geïdentificeerd.

1.3 Vervoersinfarct of zal wel loslopen?

Het is lastig om in te schatten over wat er gaat gebeuren per 1 juli 2024. De meningen hierover zijn zeer verdeeld. Sommigen spreken over het ontstaan van een vervoersinfarct, anderen geven aan dat ‘het wel los zal lopen’ en verwachten geen problemen.

De verwachting is dat voor UN 1268 er meer eenheids- en/of verenigbaar transport zal plaatsvinden, waardoor er minder ontgassing nodig zijn.

Voor de tabellen 2 en, met name, 3 en verder zal dit anders zijn, omdat er onvoldoende capaciteit/behoefte is aan eenheidstransport of dat verenigbaar transport niet mogelijk is vanwege de eigenschappen van het product (kwaliteit-/veiligheidsvereisten).

1.4 Zorgen over werfkeurten en noodreparaties

KBN en haar leden maken zich zorgen over het tekort aan ontgasinstallaties voor het geval schepen regulier (Klasse) naar de werf moeten en/of er een noodreparatie moet plaatsvinden. In deze gevallen dient het schip ontgast te worden. Het tekort aan ontgascapaciteit kan zorgen voor lange wachttijden.

KBN heeft op diverse momenten hier aandacht voor gevraagd bij de minister en zijn ministerie. De letterlijke woorden van de minister: *‘de scheepseigenaren mogen niet de wrange vruchten plukken van eventuele problemen bij de invoering van het verbod’*. We zullen derhalve de situatie goed moeten monitoren.

1.5 De losverklaring in 4 talen

De losverklaring is in 4 talen beschikbare, hieronder vindt u de links naar de verschillende versies.

| Taal | Link |
|----------------------------|---|
| Nederlands | https://www.cdni-iwt.org/wp-content/uploads/2024/05/Formulaire_losverklaring_CDNI_nl-1.pdf |
| Duits | https://www.cdni-iwt.org/wp-content/uploads/2024/05/Formulaire_Entladebescheinigung_CDNI_de.pdf |
| Frans | https://www.cdni-iwt.org/wp-content/uploads/2024/05/Formulaire_attestation_dechargement_CDNI_fr.pdf |
| Engels (niet officieel) | https://www.cdni-iwt.org/wp-content/uploads/2024/05/Formulaire_attestation_unloading_CDNI_en.pdf |

2. Aandachtspunten voor de bevrachter

2.1 Nieuw proces

Het ontgasverbod is 1 van de grootste, zo niet de grootste, ontwikkeling van de afgelopen decennia. Alle betrokken partijen zullen aan de nieuwe werkwijze moeten wennen. Veel zal aankomen op de interactie tussen de operators van loslocatie en het scheepspersoneel. Het is daarom belangrijk dat deze partijen over de juiste informatie beschikken. De verlader en de bevrachter spelen hier een belangrijke rol.

2.2 Belangrijke informatie

Belangrijke informatie is nodig om de losverklaring, vragen 1 t/m 10, in te kunnen vullen. De loslocatie vult de gegevens weliswaar in, maar is afhankelijk van de informatie die de schipper / bevrachter aanlevert. De volgende zaken dienen duidelijk te zijn, waarin u als bevrachter een rol speelt:

- De loslocatie gebruikt het vervoersdocument om onder vraag 2 de CDNI goederensoort, NSTR-nummer en (indien een ontgasverbod voor betreffende product geldt) het UN-nummer in te vullen.
- Speciale aandacht voor de AVFL-waarde; deze wordt ingevuld voor mengsels (zoals UN 1268) en de verlader / eigenaar / afzender moet deze AVFL-waarde geven en de bevrachter moet deze kunnen doorgeven aan de losplaats om deze vraag te kunnen invullen.
- Bewijs dat aantoonbaar dat de volgende lading om producten gaat die een eenheidstransport of een verenigbare vervolglading rechtvaardigen, dit bewijs hoeft niet te voldoen aan een bepaalde vorm. Het kan bijvoorbeeld ook een e-mail zijn, waarin dit wordt bevestigd door de volgende verlader. Het bewijs gebruikt de loslocatie om de vragen 6a of 6b aan te kruisen. Indien dit niet bekend is, zal door de loslocatie vraag 6c worden aangekruist en zal de dichtstbijzijnde ontvangstinstallatie worden aangegeven onder 10c, echter, als de verlader in de vervoersovereenkomst of reisopdracht al een ontvangstvoorziening heeft genoemd, zal 10b worden aangevinkt

2.3 Complexe logistiek: vergeet de volgende laadlocatie niet!

Eenheidstransport (vraag 6a op de losverklaring) of verenigbare lading (vraag 6b op de losverklaring) heeft niet alleen te maken met de eigenschappen van de stof van het opeenvolgende transport, maar ook of de laadlocatie van de vervolglading de dampen kunnen ontvangen. Deze dampen mogen bij de laadlocatie vanzelfsprekend niet alsnog geëmitteerd worden naar de atmosfeer. In de praktijk kan dit tot complexe situaties leiden, omdat de volgende laadlocatie niet altijd bekend is of gedurende de dagen voorafgaand aan het laden van de vervolglading nog kan veranderen.

2.4 Een nieuw regime start per 1 juli 2024

Houd er rekening mee dat in geval er geladen wordt vóór 1 juli 2024 en gelost wordt op of ná 1 juli 2024, het regime van 1 juli 2024 geldt. Het ontgasverbod gaat immers in op die datum.

2.5 Onbekende of onduidelijke risico's

2.5.1 Boord-boord overslag

De losverklaring is niet van toepassing voor boord-boord overslag. Echter, het ontgasverbod geldt wel voor de in CDNI-tabel 1 vermelde stoffen. Er dienen, bij gebruik van de dampretourslang, afspraken gemaakt te worden met de opdrachtgever over hoe om te gaan met het "vervuilde schip". Daarnaast kan er ook sprake zijn van onbekende dampen die in het binnenvaartschip terugkomen.

2.5.2 Onbekende dampen

Tijdens het lossen kan het zijn dat het schip dampen terugkrijgt van de terminal. Het is niet altijd bekend welke dampen dat zijn. Het kan effect hebben op het mogen aansluiten op het dampretoursysteem bij de volgende laadterminal. Hier dient rekening mee gehouden te worden.

Dampen uit dezelfde landtank als waarin gelost wordt zullen normaal gesproken geen probleem zijn.

Voor veel producten wordt gelost onder N₂-atmosfeer en dit levert ook geen problemen op. Lossen onder toevoeging van omgevingslucht geeft een risico in de ladingtanks, omdat men dan binnen of door de explosiegrenzen komt / gaat.

2.5.3 Verschil in implementatiesnelheid tussen de CDNI-landen

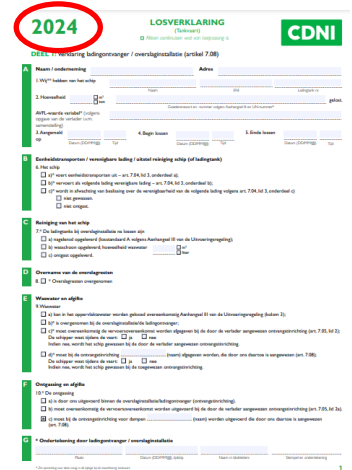
Doordat Nederland voorop loopt met het ontgasverbod, ten opzichte van de andere verdragsluitende landen, kunnen er onduidelijke situaties ontstaan. Bijvoorbeeld: een loslocatie in Duitsland is op 1 juli 2024 niet verplicht om vraag 10 aan te kruisen of in te vullen.

Pas per 1 oktober 2024 is er sprake van verplichtingen van loslocaties in alle verdragsluitende landen. Vanzelfsprekend geldt in de tussenliggende periode het ontgasverbod in Nederland al.

3. Aandachtspunten voor de schipper / scheepseigenaar

3.1 Algemene aandachtspunten

- Houd er rekening mee dat dit niet alleen voor de schippers een **nieuwe ontwikkeling** is, maar ook voor andere partijen, zoals de laad-/loslocatie en de ontvangstinstallaties (dampen/waswater). Probeer samen tot een oplossing te komen en neem altijd contact op met uw bevrachter bij onduidelijkheden of conflicten.
- Controleer of de **juiste versie** (2024) van de losverklaring is gebruikt. Zie afbeelding 1. De oude losverklaring mag **niet** meer gebruikt worden in de CDNI-landen (Nederland, Duitsland, België, Frankrijk, Luxemburg en Zwitserland).
- De losverklaring is een **zeer belangrijk document** in relatie tot het reinigen van het schip. Bij vertrek bij de loslocatie staan nog enkele velden open, die nader ingevuld dienen te worden. De losverklaring dient ook als bewijsstuk naar de overheden.
- Bij de losverklaring zit op het einde een **toelichting** per vraag. In geval van onduidelijkheden kan deze gebruikt worden.
- Voor het gehele document geldt: **alleen aanvinken wat van toepassing is!**
- Gebruik de gegevens van de bevrachter als het gaat om de bepaling van eenheidstransport of een verenigbare vervolglading. Bepaal dit **nooit** zelf onder aantoonbaar bewijs!
- Wanneer een stof nog altijd varend ontgast mag worden naar de buitenlucht, voordat er opnieuw geladen wordt, dan dient er **niets ingevuld** te worden bij vraag 10 en deel 2B. Ter overweging kan van de ontgassing een opmerking gemaakt worden bij vraag 14 (deel 2B), dit is echter niet verplicht.
- Vertrek **niet** bij de loslocatie voordat de losverklaring in tweevoud is opgemaakt.
- Zie onder staande tabel als extra hulp voor het invullen van de losverklaring:



Afbeelding 1 Juiste versie losverklaring

| Vraag | Opmerking |
|-------------------------|--|
| 6a aangekruist? | Dan alleen nog vraag 8 (door loslocatie) |
| 6b aangekruist? | Dan alleen vraag 7a en vraag 8 (door loslocatie) |
| 6c aangekruist? | Dan vraag 7a, vraag 8 en ook vraag 9d of 10c invullen door loslocatie. Behalve als er een overeenkomst is, 10b aanvinken en 13 (door schipper) invullen. |
| 7a aankruisen! | Altijd verplicht <u>behalve</u> bij eenheidstransport. |
| 7c aangekruist? | Dan ook 10a aankruisen. |
| 8 aankruisen | Altijd verplicht! |
| 10a, aangekruist | Dan dient ook Deel 4 ingevuld te worden door de loslocatie. |
| 10b en 10c aangekruist? | Dan dient ook Deel 4 door de ontvangstinstallatie ingevuld te worden. |

3.2 Aandachtspunten - Deel 1 van de losverklaring

(vragen 1 t/m 10)

- De schipper **controleert** of hetgeen is ingevuld bij vraag 1 t/m 10 door de loslocatie klopt. Zie ook 2.3 voor de ondertekening.
- De overslagresten, vraag 8, die in de lekbakken aan boord zijn ontstaan dienen **altijd** ingenomen te worden door de loslocatie.
- De loslocatie vult de losverklaring in, maar heeft wel informatie nodig om enkele vragen te kunnen invullen, zie tabel hieronder:

| Vraag | Informatie | Bron / uitgever |
|---|---|--|
| 2 | CDNI goederensoort, NSTR-nummer en UN-nummer/ID-nummer en AFVL-waarde van een mengsel | Vervoersdocument en/of vervoersovereenkomst (verplichting verlader) |
| 6a | Verklaring eenheidstransport | Aantonen middels schriftelijke verklaring afkomstig van de bevrachter bijvoorbeeld: e-mail, notitie, vervoersovereenkomst, reisopdracht, etc. (de verklaring via de bevrachter kan alleen van de volgende verlader komen of van de oorspronkelijke verlader als alleen voor deze verlader wordt gevaren.) De verklaring/het bewijs dient aan boord aanwezig te zijn. |
| 6b | Verklaring verenigbaar transport | Aantonen middels schriftelijke verklaring afkomstig van de bevrachter bijvoorbeeld: e-mail, notitie, vervoersovereenkomst, reisopdracht, etc. (de verklaring via de bevrachter kan alleen van de volgende verlader komen) De verklaring/het bewijs dient aan boord aanwezig te zijn. |
| 9c en 10b | Bewijs ontvanginstallatie dampen | Bevrachter middels bijvoorbeeld vervoersovereenkomst of reisopdracht. |
| Let op: het is aannemelijk dat de loslocatie van bovengenoemde documenten een kopie/afschrift toevoegt aan de losverklaring ten behoeve van de eigen administratie en als bewijs dat de losverklaring naar waarheid is ingevuld. | | |

3.3 Aandachtspunten – Deel 2a van de losverklaring

- Wanneer de informatie in de vragen 1 t/m 10 klopt, kan de schipper overgaan tot ondertekening onder deel 2a.
- De schipper ontvangt een kopie/versie van de ingevulde losverklaring. Deze is niet allen nodig voor de eigen administratie (6 maanden bewaarplicht), maar ook om de volgende delen op de verklaring in te vullen.

3.4 Aandachtspunten – deel 2b van de losverklaring

(vragen 11 t/m 14)

- Zoals ook aangegeven onder 2.1 – Algemene aandachtspunten, kan het vak bij 14 gebruikt worden om een notitie te maken dat ontgast is naar de buitenlucht, dit is niet verplicht.

3.5 Aandachtspunten – deel 3 en 4 van de losverklaring

(vragen 15 t/m 20)

- Delen 3 en 4 dienen door de ontvangstinrichting ingevuld te worden.
- In geval van het afgeven van dampen, voorziet vraag 18 niet in het vermelden door de ontvangstinrichting van de dampconcentratie, hoewel wel aangegeven bij de toelichting van deze vraag. Mogelijk dat hier in volgende versies wel in wordt voorzien.

Ook de criteria van meten (hoelang en hoe vaak na eerste meting < AVFL) zijn (nog) niet vastgelegd in aanhangsel IIIa.