

Plan van aanpak voor schepen waarvan de lading in het buitenland is ontsmet met fosfine

Behorende bij de Regionale Havenverordening
Noordzeekanaalgebied 2019

Inleidend schrijven

Dit Plan van aanpak is voorgeschreven op basis van artikel 4.7 lid c van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2019 (hierna RHN 2019). De belangen die de RHN 2019 beschermt zijn ordening, veiligheid en milieu in de haven. De directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (hierna directeur CNB NZKG) is er verantwoordelijk voor om deze belangen te waarborgen in de haven voor zover gelegen binnen de gemeentegrens. Dat doet de directeur CNB NZKG door een procedure vast te stellen voor alle betrokken partijen bij de overslag in de haven en verder vervoer van zeeschepen met lading die in het buitenland is ontsmet met ontsmettingsmiddelen. Deze procedure regelt de volgende belangen:

- Ordening: de schepen die lading in hebben die in het buitenland met ontsmettingsmiddelen is behandeld liggen te allen tijde op een veilige plaats gemeerd in de haven.
- Veiligheid in de haven en de omgeving van de haven: de behandeling (laden, lossen, muieren, ventileren) van lading in zeeschepen die in het buitenland met ontsmettingsmiddelen is behandeld en overige handelingen (o.a. bunkeren) gebeuren op en zo veilig mogelijke manier. De regels in het Plan van aanpak zijn een aanvulling op regels die al gelden op basis van de Arbeidsomstandighedenwet en de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden alsmede de internationale regelingen (IMSBC) en privaatrechtelijke verplichtingen tussen partijen.
- Milieu: de behandeling van lading in zeeschepen die in het buitenland met ontsmettingsmiddelen is behandeld, vindt plaats op een zodanige manier dat het milieu er zo min mogelijk schade van ondervindt. De regels in het Plan van aanpak zijn een aanvulling op regels die al gelden op basis van de Wet milieubeheer en onderliggende regelgeving voor zover deze van toepassing zijn.

Binnen de vastgestelde procedure, neergelegd in het Plan van aanpak, dienen inhoudelijke afwegingen gemaakt te worden over de concentratie van het ontsmettingsmiddel in de lading en veiligheid van de lading. De verantwoordelijkheid om inhoudelijk te adviseren in deze afwegingen ligt bij de desbetreffende deskundige, de gassingsleider. Het Plan van aanpak van de directeur CNB NZKG stelt de gassingsleider in staat om zijn expertise in te zetten en zo een zo veilig mogelijke situatie te scheppen en de andere belangen van de verordening te waarborgen.

In de RHN 2019 zijn regels opgenomen voor de afhandeling van zeeschepen met lading die in het buitenland is ontsmet omdat er geen andere bindende (inter)nationale regelgeving is die hierin voorziet. Dit betreft o.a. ook een meldplicht voor zeeschepen waarvan de lading in het buitenland met ontsmettingsmiddelen is behandeld die een Nederlandse haven aandoen.

De RHN 2019 is vastgesteld door de gemeenteraden en is derhalve een wettelijke regeling die enkel geldig is binnen de betreffende gemeente. Dit geldt dus ook voor het Plan van aanpak dat vastgesteld is op basis van de RHN 2019. De aspecten die samenhangen met het vervoer en opslag van deze lading buiten de gemeente en andere belangen dan bovengenoemde, zoals de constructie van het vervoerende schip, vallen niet onder de werking van de RHN 2019. Binnenschepen waarvan de lading in het buitenland is ontsmet met ontsmettingsmiddel vallen niet onder dit Plan van aanpak, omdat dit weinig voor komt.

De volgende artikelen van de RHN 2019 zijn relevant voor dit Plan van aanpak:

Artikel 4.7 Lading die in het buitenland is ontsmet

Een schip geladen met bulkclading in vaste vorm, waarbij de lading is ontsmet, mag alleen ligplaats nemen of zich op een ligplaats bevinden, als:

- a. tijdens en na het afmeren geen operationele handelingen worden uitgevoerd;*
- b. de ruimen en ventilatieopeningen van de ruimen gesloten zijn, en;*

- c. *de nautische en operationele afwikkeling van het schip plaatsvindt overeenkomstig een door het college vastgesteld plan van aanpak.*

Artikel 1.3 Op wie is deze verordening van toepassing?

1. *De kapitein of de schipper is verantwoordelijk voor de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening, tenzij in deze verordening anders is bepaald.*
2. *Als een kapitein of een schipper niet op het schip aanwezig is, is de exploitant verantwoordelijk voor de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening.*

De direct verantwoordelijke – kapitein, schipper en/of exploitant – spreekt de gassingsleider aan op zijn verantwoordelijkheden uit het Plan van Aanpak.

Als het Plan van Aanpak is vastgesteld, wordt aan de gemeenteraad een voorstel voorgelegd voor wijziging van artikel 4.7 van de RHN 2019.

Het voorstel luidt:

1. Een schip geladen met bulkclading in vaste vorm, waarbij de lading is ontsmet, mag alleen ligplaats nemen of zich op een ligplaats bevinden, als:
 - a. tijdens en na het afmeren geen operationele handelingen worden uitgevoerd;
 - b. de ruimen en ventilatieopeningen van de ruimen gesloten zijn;
 - c. de nautische en operationele afwikkeling van het schip plaatsvindt overeenkomstig een plan van aanpak.
2. Het plan van aanpak wordt vastgesteld door het college. Een ieder is verplicht zich te houden aan het vastgestelde plan van aanpak.

Nadat de gemeenteraad de wijziging van artikel 4.7 heeft vastgesteld, kan de directeur CNB NZKG eenieder die betrokken is bij het Plan van Aanpak aanspreken op nakoming van de verplichtingen die daarin zijn neergelegd, dus ook de gassingsleider. Er ontstaat dan een directe verantwoordelijkheid. Wijziging van het Plan van Aanpak is daarvoor niet nodig.

Artikel 9.1 Verplichting om regels na te leven

De bij of krachtens deze verordening opgenomen regels en de daarbij gegeven voorschriften en beperkingen moeten worden nageleefd. Het overtreden van deze regels en voorschriften levert een strafbaar feit op.

Algemene begrippen, afkortingen

Arbeidsplaats	Iedere plaats die in verband met het verrichten van arbeid wordt of pleegt te worden gebruikt.
Arbeidsveilig	De omstandigheid om veilig en gezond te kunnen werken zoals bedoeld in de Arbeidsomstandighedenwet.
Agent	Vertegenwoordiger van een rederij inzake de lading. In enkele gevallen ook de vertegenwoordiger van een particuliere schipper.
Binnenvaartschip	Schip, niet zijnde een zeeschip.
Directeur CNB Noordzeekanaalgebied	De directeur van het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (nautisch samenwerkingsverband van de gemeenten Amsterdam, Zaanstad, Beverwijk en Velsen).
ENI-nummer	Europees scheepsidentificatienummer, het <u>E</u> uropean <u>N</u> umber of <u>I</u> dentification.
Gassingsleider	Erkend deskundige krachtens de Wet Gewasbeschermingsmiddelen en Biociden met aantekening Bevoegdheid voor Fosfine op het certificaat.

Grenswaarde (zoals gehanteerd door de SER)	De grenswaarde is de maximaal toegestane concentratie van een (gevaarlijke) stof in de individuele ademhalingszone van een werknemer. De stof kan voorkomen als gas, damp, deeltje, aerosol of vezel. De grenswaarde geldt voor een gedefinieerde referentieperiode (meestal 15 minuten en 8 uur). Uitgangspunt bij de vaststelling van de waarde is, dat de gezondheid van de werknemers én hun nageslacht niet wordt benadeeld. Ook niet bij herhaalde blootstelling aan die concentratie, gedurende een langere periode tot zelfs een arbeidsleven.
Instructie	Betreft het advies van de gassingsleider aan de kapitein of schipper van het schip waar de lading uit het zeeschip die ontsmet is, in gelost is. Minimale informatiebehoefte staat beschreven in Bijlage 2 van dit Plan van aanpak.
IMO-nummer	Het IMO-nummer is een uniek scheepsidentificatienummer dat bestaat uit de drie letters "IMO" gevolgd door een zevencijferig getal, dat wordt verstrekt door Lloyd's Register bij de bouw van een zeeschip.
Meetrapport	Rapport van de gassingsleider met informatie over de gedane metingen. De onderdelen die minimaal in het meetrapport zijn opgenomen, staan vermeld in Bijlage 1 van dit Plan van aanpak.
Melden aan de directeur CNB	Per telefoon (020-5234600 optie 2), op het van toepassing zijnde marifoonkanaal of via e-mail gsm@portofamsterdam.com
Meetresultaten	De gemeten concentratie van het toegepaste ontsmettingsmiddel in PPM (Parts Per Million).
Muieren	Het husselen van de lading met een grijperkraan om het ontsmettingsmiddel uit de lading te laten ontsnappen, zodat de concentratie van het ontsmettingsmiddel sneller daalt. De lading wordt hierbij niet overgeslagen.
Omgeving	De directe en indirecte omgeving van de betrokken schepen en de plaats van verlading, binnen het havengebied, het gebied waarvoor de directeur CNB Noordzeekanaalgebied/Havenmeester verantwoordelijk is en waarbij mogelijke risico's kunnen optreden als gevolg van de opslag in het schip en de verlading.
Ontsmettingsmiddel	Het toegepaste ontsmettingsmiddel waarmee de lading is behandeld met het doel de lading te ontsmetten.
Residuen ¹	Achtergebleven omhulsels waarin het toegepaste ontsmettingsmiddel heeft gezeten (sleeves, plates en bags) of kan zitten of niet-uitgewerkte / nog niet werkzame tabletten van het toegepaste ontsmettingsmiddel.
Restgasconcentratie	Concentraties van het toegepaste ontsmettingsmiddel in PPM (Parts Per Million).
Schriftelijk verstrekken van gegevens aan de directeur CNB	Per e-mail gsm@portofamsterdam.com
Schip	Elk vaartuig met inbegrip van een vaartuig zonder waterverplaatsing en een watervliegtuig, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als een middel van vervoer te water.
Supervisie	Fysieke aanwezigheid en optreden van de gassingsleider overeenkomstig dit Plan van aanpak.
Stuwadoor	Degeene die de opdracht uitvoert voor het laden en lossen van schepen.

¹ Bij het gebruik van losse (fosfine) tabletten blijft, nadat de tabletten volledig zijn uitgewerkt, een poeder achter wat zich vermengt met de lading en in de loshaven niet wordt verwijderd. Deze uitgewerkte restanten zijn een inert product en vallen niet onder de definitie van residu als bedoeld in dit Plan van aanpak.

Uitrusting van het zeeschip	Uitrusting van het zeeschip volgens de veiligheidseisen van de MSC.1/Circulaire IMO 1264 regelgeving, of zoals nadien gewijzigd.
Waarschuwingsteken	Het internationale teken voor lading, die is behandeld met een ontsmettingsmiddel, zoals bedoeld in de <i>'Recommendations on the safe Use of Pesticides in Ships applicable to the fumigation of cargo holds, Appendix 2'</i> (MSC.1/Circ. 1264). Dit waarschuwingsteken mag zowel op een bord als sticker worden afgebeeld. Daar waar bord is vermeld in de tekst mag ook sticker worden gelezen.
Zeeschip	Zeeschip dat is geladen met los gestorte bulkloading in vaste vorm en waarvan de lading in het buitenland is ontsmet.

Algemeen: Informatie en communicatie

1. Uiterlijk 24 uur voor aankomst van het zeeschip in het Noordzeekanaalgebied wordt door de agent van het zeeschip schriftelijk aan de directeur CNB NZKG de melding gedaan als bedoeld in artikel 3.10 van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2019. Daarnaast meldt de agent binnen genoemde periode aan de directeur CNB NZKG:
 - a. de methode van ontsmetting;
 - b. de naam van firma van de gassingsleider alsmede de contactgegevens van de firma die is aangesteld om het lossen, muieren of het verrichten van ventilatiehandelingen aan boord van het zeeschip te begeleiden alsmede de opdrachtgever van de gassingsleider;
 - c. hoeveel omhulsels met ontsmettingsmiddel in de laadhaven zijn toegevoegd;
 - d. hoeveel residuen in voorgaande havens zijn verwijderd;
 - e. indien van toepassing: het verschil tussen het toegepaste en verwijderde aantal omhulsels met ontsmettingsmiddel.
2. De uitrusting van het zeeschip verkeert in goede staat.
3. De directeur CNB NZKG verstrekt:
 - a. naam van het zeeschip;
 - b. het toegepaste ontsmettingsmiddel alsmede de methode die is toegepast, en;
 - c. de naam van firma van de gassingsleider en de contactgegevens van de firma, aan de Inspectie Leefomgeving en Transport, (zeehaven)politie, Omgevingsdienst IJmond, Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied en de Douane of andere relevante partijen.

Algemeen: Verplichtingen en verantwoordelijkheden in relatie tot de ontsmette lading

4. Het veiligstellen van de omgeving door de gassingsleider prevaleert boven alle overige werkzaamheden aan en op het schip.
5. Gedurende de periode dat het Plan van aanpak van kracht is, worden zodra zich een gevaarlijke situatie naar het oordeel van de gassingsleider voordoet die niet is beschreven in het Plan van Aanpak, alle werkzaamheden aan en op het schip onmiddellijk gestopt en wordt dit onmiddellijk aan de directeur CNB Noordzeekanaalgebied gemeld.
6. Zolang het zeeschip in de haven ligplaats heeft en in de lading restgasconcentraties boven de grenswaarde heeft, wordt dit kenbaar gemaakt met het waarschuwingsteken. Dit waarschuwingsteken wordt geplaatst bij iedere entree van het zeeschip en op de ruimhoofden aan bakboordzijde en stuurboordzijde. Het waarschuwingsteken is duidelijk zichtbaar en leesbaar.
7. Gedurende de periode dat een schip en/of de lading, of delen daarvan, niet arbeidsveilig zijn verklaard vindt het lossen van (delen van) de lading welke nog niet arbeidsveilig is verklaard, te allen tijde onder supervisie van de gassingsleider plaats, tenzij anders vermeld in dit document.
8. Gedurende de periode dat de lading van het zeeschip nog niet arbeidsveilig is verklaard worden er dagelijks metingen verricht door de gassingsleider gedurende ladinghandelingen

behalve als de gassingsleider anders bepaald, bijvoorbeeld in verband met meteorologische omstandigheden.

9. Zolang de gassingsleider het dek van het zeeschip nog niet arbeidsveilig, in de zin van aanwezigheid van een concentratie van ontsmettingsmiddelen, heeft verklaard mogen zich alleen personen aan boord bevinden, of mogen schepen langs zij het zeeschip alleen afmeren met toestemming en op aanwijzing van de gassingsleider.
10. De gassingsleider geeft een bindende instructie aan de kapitein van het zeeschip inzake de arbeidsveiligheid van de aanwezigen aan boord van het zeeschip, in verband met de aanwezigheid van (rest)gasconcentraties voor, tijdens het lossen van de lading uit het zeeschip.

Aankomst – openen gesloten ruimen

11. Het zeeschip houdt de laadruimen, mangaten en andere openingen van de ruimen gesloten in de haven en tijdens het afmeren.
12. Direct na het afmeren op de ligplaats en voordat de ladingruimen worden geopend wordt door de gassingsleider de concentratie van het toegepaste ontsmettingsmiddel in het ruim(en) gemeten op een door hem te bepalen wijze, bijvoorbeeld via een *Gas Sampling Point*.
13. Na veilig afmeren mogen de ruimen alleen na toestemming of op aanwijzing van de gassingsleider geopend worden. Ruimen met lading in doorvoer voor een andere haven blijven gesloten.
14. Indien bij punt 12 is vastgesteld dat de concentraties van het toegepaste ontsmettingsmiddel hoger zijn dan de grenswaarde, dan zijn bij het openen van de laadruimen in verband met het veilig werken minimaal twee personen aanwezig, waarvan minimaal één in de functie van gassingsleider.

Voorafgaand aan lossen - verwijderen van residuen

15. Voordat gestart wordt met het verrichten van ventilatiehandelingen het lossen of muieren en nadat het dek arbeidsveilig is verklaard, worden de residuen, waar mogelijk, verwijderd.
16. De gassingsleider verwijdert zelf, of met hulp van een deskundige collega, de residuen. Het verwijderen wordt uitgevoerd met inachtneming van de zorgplicht zoals vermeld in Bijlage 3 van dit Plan van aanpak en artikel 2a van De Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden (zie Bijlage 3). De toegang bij het laadruim waar de gasdragers of residuen worden verwijderd, wordt voorzien van een duidelijk herkenbare afzetting met een lint en waarschuwingstekens.
17. De verzamelde residuen worden onder verantwoordelijkheid van de kapitein en de gassingsleider van het zeeschip door een daartoe bevoegd bedrijf zo spoedig mogelijk afgevoerd van het zeeschip.
18. Indien de verzamelde residuen niet direct kunnen worden afgevoerd, worden deze in UN-goedgekeurde vaten met de juiste gevarenetiketten op een veilige en duidelijk afgezette plek aan dek geplaatst of in een goed geventileerde ruimte. De gassingsleider verstrekt schriftelijke bindende instructies in de Engelse taal aan de kapitein hoe op het schip met de residuen en de afzetting wordt omgegaan. Deze worden door de kapitein voor kennisneming getekend.

Voorafgaand aan lossen - metingen

19. Wanneer het dek van het zeeschip, of delen daarvan, door de gassingsleider na het openen van de laadruimen arbeidsveilig is verklaard, verricht de gassingsleider op meerdere plaatsen in en boven de lading(en) die is behandeld met een ontsmettingsmiddel, metingen om de concentratie van het toegepaste ontsmettingsmiddel vast te stellen. Deze metingen geven

de representatieve concentratie van het ontsmettingsmiddel van de gehele lading in het ruim aan en worden gedaan op een door de gassingsleider te bepalen wijze, waarbij in de lading minimaal op een diepte van 1 meter gemeten wordt.

20. Na de meting voorafgaand aan het lossen verstrekt de gassingsleider zo spoedig mogelijk schriftelijk het meetrapport aan directeur CNB NZKG en de kapitein van het zeeschip. De kapitein tekent het meetrapport voor kennisneming. Hierbij geeft de gassingsleider aan wat de vervolgstap zal zijn:
1. ventileren omdat lossing niet mogelijk is;
 2. muieren gevolgd door een meting;
 3. lossing onder supervisie;
 4. lossing zonder supervisie.

Lossen - zonder supervisie van gassingsleider

21. De gassingsleider beoordeelt of
- a. de lading in één of meerdere van de te lossen laadruimen arbeidsveilig gelost kan worden; en
 - b. op de arbeidsplaatsen geen concentraties boven de grenswaarde gemeten worden of naar inschatting van de gassingsleider niet zal plaatsvinden; en
 - c. de ruimten veilig betreden kunnen worden in verband met de concentratie ontsmettingsmiddel.

Als het voorgaande het geval is kan de gassingsleider bepalen of er gelost kan worden zonder supervisie, eventueel met instructies van de gassingsleider.

Lossen - onder supervisie van gassingsleider

22. Als werkzaamheden in verband met de lading door de aanwezige concentraties ontsmettingsmiddel in de lading in één of meerdere van de te lossen laadruimen van het zeeschip naar oordeel van de gassingsleider begeleiding vragen, dan vangt het zeeschip aan met lossen of muieren onder supervisie van een gassingsleider die zorg draagt voor het lossen en muieren onder arbeidsveilige omstandigheden. De gassingsleider neemt risico-beheersende maatregelen om de arbeidsveiligheid te waarborgen.
23. Gedurende ventilatiehandelingen, muieren of het lossen:
- a. houdt de gassingsleider de directeur CNB NZKG op de hoogte van de concentratie van het toegepaste ontsmettingsmiddel aan boord van het zeeschip en in de lading, door minimaal één keer per dag schriftelijk een meetrapport te verstrekken;
 - b. worden de plaatsen aan boord van het zeeschip die niet arbeidsveilig zijn, door de gassingsleider kenbaar gemaakt door middel van het waarschuwingsteken en een duidelijk herkenbare afzetting;
 - c. is de kapitein verplicht de werkzaamheden stop te (laten) zetten als de arbeidsveiligheid voor de aanwezigen, door de aanwezige concentraties van het toegepaste ontsmettingsmiddel of door acties van derden, in gevaar komt en de arbeidsveiligheid niet langer is gewaarborgd. De kapitein wordt hierover bindend geïnstrueerd door de gassingsleider. De gassingsleider meldt deze instructie tevens zo spoedig mogelijk aan de directeur CNB NZKG via een meetrapport;
 - d. wordt bij lossing van de lading in laadruimen van andere schepen door de gassingsleider een meting als genoemd in punt 19 aan boord van het ontvangende schip uitgevoerd. De gassingsleider verstrekt een meetrapport aan de kapitein of schipper van het ontvangende schip en stuurt een kopie van het meetrapport zo spoedig mogelijk naar de directeur CNB NZKG.

- e. wordt, zolang de concentratie van het ontsmettingsmiddel in de ontvangende laadruimen in de lading naar de inschatting van de gassingsleider na de overslag risico's voor het aan boord werkzame personeel of de omgeving oplevert, dit kenbaar gemaakt met het waarschuwingsteken. Dit waarschuwingsteken wordt geplaatst bij iedere entree van het schip en op de ruimhoofden aan bakboordzijde en stuurboordzijde en zijn duidelijk zichtbaar en leesbaar.
- f. controleert de gassingsleider tijdens een lossing onder supervisie de arbeidsveiligheid aan boord van de betrokken schepen op (rest)gasconcentraties en de omgeving. De gassingsleider geeft zo nodig bindende instructies aan eenieder die bij de werkzaamheden is betrokken.

Lossen – naar een onbemand schip / duwbak

- 24. Indien, na beoordeling van de gassingsleider, besloten wordt om een deel van de lading in het ruim van het zeeschip met een te hoge concentratie ontsmettingsmiddel te lossen naar een onbemand schip (duwbak) dat in de haven blijft, wordt na overslag een meting uitgevoerd in de lading van het onbemande schip (duwbak);
 - a. voorafgaand aan de overslag in laadruimen van andere schepen die hun eindbestemming in de havens van het Noordzeekanaalgebied hebben wordt door het overslagbedrijf nagevraagd bij de havenmeester of er voldoende ligplaatsen beschikbaar zijn;
 - b. na meting dienen de luiken van het onbemande schip (duwbak) gesloten te blijven tot de gassingsleider aangeeft dat de lading in het onbemande schip (duwbak) arbeidsveilig gelost kan worden.
- 25. De gassingsleider meet vervolgens de lading in het ruim van het zeeschip. Wanneer de gassingsleider constateert dat de lading arbeidsveilig gelost kan worden en er tevens op geen van de arbeidsplaatsen concentraties boven de grenswaarden gemeten worden, kan er verder zonder supervisie gelost worden, zoals beschreven in punt 21.
- 26. De gassingsleider bepaalt wanneer verdere handelingen met de lading (lossen, muieren, ventileren) van het onbemande schip (duwbak) arbeidsveilig mogelijk zijn. Zolang de gassingsleider dat niet heeft bepaald, houdt het onbemande schip (duwbak) dat een deel van de lading als bedoeld in punt 24 heeft ontvangen, een ligplaats in de haven.
 - a. Hierbij worden de namen van de onbemande schepen en IMO/ENI nummer, en hun eindbestemming of ligplaats in de haven van het Noordzeekanaalgebied opgegeven aan de directeur CNB NZKG indien de concentraties van het toegepaste ontsmettingsmiddel na de meting als bedoeld in 23d in de lading meer dan 1 ppm bedragen.
 - b. De concentratie van het ontsmettingsmiddel boven de lading wordt zo spoedig mogelijk aan de directeur CNB NZKG doorgegeven middels een meetrapport.
 - c. De gassingsleider bepaalt tevens of de lading in het onbemande schip:
 - i. Geventileerd moet worden omdat lossing niet mogelijk is.
 - ii. Gemuierd moet worden, gevolgd door een meting.
 - iii. Gelost kan worden.
- 27. Zolang de concentratie van het ontsmettingsmiddel in de lading van de ontvangende laadruimen naar inschatting van de gassingsleider na de overslag risico's voor de aan boord werkzame personeel of de omgeving oplevert, wordt dit kenbaar gemaakt met het waarschuwingsteken. Dit waarschuwingsteken wordt geplaatst bij iedere entree van het schip en op de ruimhoofden aan bakboordzijde en stuurboordzijde en zijn duidelijk zichtbaar en leesbaar.

28. De gassingsleider monitort de concentratie van het ontsmettingsmiddel in de lading van het onbemande schip (duwbak) en zodra de lading arbeidsveilig gelost kan worden, geeft hij het onbemande schip (duwbak) vrij voor lossing.
29. De gassingsleider stuurt vervolgens zo spoedig mogelijk een kopie van het meetrapport naar de directeur CNB NZKG.

Werkwijze bij (mogelijk) achterblijven ontsmettingsmiddel in de lading

30. Indien zoals beschreven in punt 15 niet alle residuen verwijderd konden worden, of onduidelijkheid bestaat over de aanwezigheid van de omhulsels van het ontsmettingsmiddel die beschadigd zijn, wordt gewerkt via de volgende werkwijze:
 - a. de gassingsleider bepaalt welk deel van de lading van het zeeschip wordt overgeslagen in onbemande vaartuigen (duwbakken). Dit deel is het deel van de lading waar de gassingsleider (mogelijk) achtergebleven ontsmettingsmiddel verwacht aan te treffen;
 - b. dit gedeelte van de lading van het zeeschip wordt overgeslagen in duwbakken;
 - c. de betreffende onbemande vaartuigen (duwbakken) blijven in de haven aanwezig;
 - d. de gassingsleider monitort de concentratie ontsmettingsmiddel aan boord van de onbemande vaartuigen (duwbakken) met de overgeslagen lading;
 - e. als de gassingsleider bepaalt dat de situatie veilig is voor overslag en verder vervoer, wordt onder supervisie van gassingsleider de lading van het onbemande vaartuig (duwbak) overgeslagen in het ontvangende schip of vrijgegeven voor verder vervoer in het desbetreffende onbemande vaartuig (duwbak).
31. De gassingsleider informeert vóór aanvang van de overslag naar het ontvangende schip (punt 30e) de kapitein of schipper van het ontvangende schip dat na laden de vervolgreis direct wil aanvangen, over het feit dat de lading losse tabletten of beschadigde omhulsels met ontsmettingsmiddel heeft bevat en geeft de kapitein of schipper een schriftelijke instructie over het arbeidsveilig omgaan met het restrisico en met de gevaren van het toegepaste ontsmettingsmiddel. De kapitein of schipper ondertekent de instructie ter kennisname.

Einde van handelingen gassingsleider

32. Zodra de werkzaamheden van de gassingsleider zijn afgerond wordt dit zo spoedig mogelijk gemeld bij de directeur CNB NZKG, gecombineerd met het laatste meetrapport van het zeeschip en/of van ontvangende schip.
33. Indien blijkt dat na einde van de handelingen van de gassingsleider op het zeeschip of in de ontvangende ruimten restgasconcentraties boven de grenswaarde aanwezig zijn op de arbeidsplaatsen van het betreffende schip of de situatie niet arbeidsveilig is dan worden de overslagwerkzaamheden in het betreffende laadruim van het schip gestaakt. De kapitein, schipper of stuwadoor neemt direct contact op met de gassingsleider die zo spoedig mogelijk metingen verricht aan boord van het betreffende schip, zoals beschreven in punt 19. De gassingsleider meldt de situatie onmiddellijk bij de directeur CNB NZKG en verstrekt daarnaast schriftelijk het meetrapport.
34. Zolang er nog (rest)gasconcentraties boven de grenswaarde op de arbeidsplaatsen worden gemeten blijft de gassingsleider verantwoordelijk voor een veilig verloop van de lossing en geeft een bindende instructie over de arbeidsveiligheid van de bemanning van het schip aan de kapitein of schipper, inclusief de te nemen maatregelen om de arbeidsveiligheid te garanderen. De resultaten van deze metingen worden schriftelijk verstrekt aan de directeur CNB NZKG aan de stuwadoor en de kapitein of schipper van het lossende zeeschip en ontvangende schip. Zowel de bindende instructie over de arbeidsveiligheid als de meetresultaten worden door de stuwadoor, kapitein of schipper voor kennisneming ondertekend.

Bijlage 1: Informatie in het meetrapport

Het meetrapport bevat minimaal en indien van toepassing, de volgende informatie:

- Het verantwoordelijke gasmeetbedrijf met contactgegevens
- Naam bedrijf opdrachtgever van gasmeetbedrijf
- Naam, IMO nummer/ENI nummer en ligplaats schip
- Naam gemeten ruimten en meetresultaten
- Toegepaste ontsmettingsmiddel / en bij fosfine sleeves, plates en bags of tabletten
- Concentratie ontsmettingsmiddel dek zeeschip (arbeidsveilig / onder de grenswaarde)
- Concentratie ontsmettingsmiddel in ruimten boven de lading indien boven de grenswaarde
- Concentratie ontsmettingsmiddel in ruimten in de lading
- Geschiktheid ruimten voor lossing (niet, wel/niet onder supervisie)
- Ventilatie/muieren instructies aan boord gegeven
- Veiligheidsinstructie aan boord gegeven / eventueel afgegeven middelen
- Handelingen welke uitgevoerd mogen worden
- Aanvang lossing indien bekend
- Datum/tijd meting
- Datum/tijd volgende geplande meting
- Locatie op schip (ruimten) metingen
- Afgifte residuen (sleeves), ontvanger en waar het naartoe gaat
 - Indien aan boord blijft: waar en hoe wordt het opgeslagen
 - Alle residuen (sleeves) teruggevonden (aantal sleeves aan gebracht / verwijderd)
- Handtekening gassingsleider en kapitein

Aanvullend bij metingen in duwbak/lichter:

- ENI nummer of IMO nummer vermelden
- Naam/telefoon nummer kapitein/schipper of exploitant (24/7)
- Bestemming duwbakken/lichters indien waarschuwingstekens aangebracht zijn

Bijlage 2: De instructie aan de kapitein / schipper

De instructie is het advies van de gassingsleider aan de kapitein/schipper van het ontvangende schip en bevat minimaal de volgende informatie:

- Hoe de risico's op onveilige omstandigheden voor schip en omgeving voor de komende periode te minimaliseren.
- Daarbij wordt rekening gehouden met historie, aspecten en omstandigheden waaronder de lading behandeld is geweest.
- Ook wordt vermeld welke omstandigheden / handelingen invloed kunnen hebben op het risico zoals het ventileren van de ruimten en de weersomstandigheden.

Bijlage 3: Inventarisatie van wettelijke bepalingen

Hieronder worden enkele wettelijke bepalingen beschreven die betrekking hebben op het vervoer van lading die met ontsmettingsmiddelen is behandeld (niet limitatief)

Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Artikel 2a):

Eenieder is verplicht op zorgvuldige wijze om te gaan met gewasbeschermingsmiddelen, biociden, de daarbij behorende werkzame stoffen of daarbij gebruikte toevoegingsstoffen, alsmede restanten daarvan of de aangebroken verpakkingen. Die zorgvuldigheid houdt in ieder geval in, dat eenieder, die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten gevaar ontstaat of kan ontstaan voor een mens, voor een dier of voor planten waarvan de instandhouding gewenst is, voor planten die aan anderen toebehoren, voor de bodem of voor het water, verplicht is dergelijk handelen achterwege te laten, tenzij zulks in redelijkheid niet van hem kan worden gevergd, dan wel onverwijld alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevergd teneinde voornoemd gevaar te voorkomen of de nadelige gevolgen daarvan te beperken en zoveel mogelijk ongedaan te maken.

IMSBC Code van de International Maritime Organisation

Deze bevat richtlijnen voor het ontsmetten van ladingen en het vervoer hiervan met zeeschepen. Het is *geen* (internationale) wetgeving. In de Code zijn opgenomen zogeheten provisions (regeling) en recommendations (aanbevelingen, richtlijnen). Van belang zijn MSC.1/Circ.1264, MSC.1/Circ.1358 en MSC.1/Circ.1396. Deze circulaire gaan allemaal over het ontsmetten van *zeeschepen* of hun lading. In MSC.1/Circ.1264 staan richtlijnen die voor aankomst dienen te worden uitgevoerd (melding aan de autoriteiten) (3.3.2.16), de verplichting zichzelf op de hoogte te stellen van lokale regelgeving, dragen van beschermende kleding bij het betreden van een ruim en het vaststellen van de concentratie van het toegepaste ontsmettingsmiddel (3.3.2.17). Bij ruimbetreding dient het ruim voldoende vrij van ontsmettingsmiddel te zijn (3.3.2.19).

De General Provisions uit de IMSBC-code bepalen in Regulation 4 dat gepaste voorzorgsmaatregelen genomen moeten worden bij het gebruik van pesticiden in schepen, in het bijzonder wanneer het doel ontsmetting is, onder meer wat betreft metingen aan boord van schepen.

Verder bevat de Code richtlijnen voor het werken met '*fumigants*' en voor het ventileren in havens. Er staat – in 3.1.4.8 – dat *gasvrij-certificaten* alleen afgegeven mogen worden als testen laten zien dat al het resterende ontsmettingsmiddel is verwijderd uit lege ladingruimen en aangelegen werkplekken, en al het overgebleven ontsmettingsmiddel is verwijderd. Van belang is verder dat de annex aangeeft dat instructies van de fabrikant strikt worden opgevolgd.

Verdrag van Boedapest inzake de Overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI), Boedapest, 22-06-2001

Deze is van toepassing op iedere vervoerovereenkomst waarbij de laadhaven of plaats van inontvangstneming en loshaven of plaats van aflevering zijn gelegen in twee verschillende Staten waarvan er ten minste één Partij is bij dit Verdrag.

Artikel 7, eerste lid, van dit verdrag bepaalt dat Indien gevaarlijke of milieuschadelijke goederen moeten worden vervoerd de afzender verplicht is, alvorens de goederen te overhandigen [...], de vervoerder schriftelijk en uitdrukkelijk in te lichten over het gevaar en de milieurisico's inherent aan de goederen, alsmede over de te nemen voorzorgsmaatregelen.

Artikel 3, derde lid, van het verdrag bepaalt dat de vervoerder (volgende de definitiebepaling uit het verdrag eenieder door wie of namens wie een vervoerovereenkomst is gesloten met een afzender) bepaalt welk schip moet worden gebruikt. Verder dat hij verplicht is, voorafgaand aan en bij aanvang van de reis, er naar behoren op toe te zien dat het schip, rekening houdend met de te vervoeren goederen, geschikt is om de lading in te nemen, geschikt is om te varen en voorzien is van de ingevolge de geldende regelgeving vereiste uitrusting en bemanning en dat de voor het vervoer van de betrokken goederen vereiste nationale en internationale vergunningen aanwezig zijn.