
TOELICHTING BIJ DE **BUNKERVERGUNNING TRANSPORTEUR**



TOELICHTING BIJ DE BUNKERVERGUNNING TRANSPORTEUR

ALGEMEEN

De haven van Rotterdam is een van de grootste bunkerhavens ter wereld. De gunstige ligging, de infrastructuur (veel raffinage capaciteit) en de opname van Rotterdam in vaarschema's van zeeschepen als eerste of laatste haven dragen er aan bij dat schepen hier gebunkerd¹ worden.

In het ARA gebied (Antwerpen-Rotterdam-Amsterdam) vindt een enorme hoeveelheid en aantal bunkerleveranties plaats (In Rotterdam in 2019: 8,9 miljoen m³ en ca. 20.000 bunkeringen). De haven van Rotterdam is daarmee de tweede bunkerhaven in de wereld, na de haven van Singapore.

Het bunkeren van zeeschepen in de haven is aan relatief weinig operationele regels gebonden. Wanneer een bunkerschip een zeeschip gaat bunkeren, dient alleen een melding aan de Havenmeester plaats te vinden.

De wens om een bunkervergunning te introduceren, is niet nieuw. In 1994 deed de gemeente Rotterdam (toen nog via het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam) onderzoek naar de mogelijkheden om een bunkervergunning verplicht te stellen². Naar aanleiding van dit onderzoek is toentertijd wel de eerder genoemde bunkermelding verplicht gesteld, maar de bunkervergunning kwam er door verschillende oorzaken niet. De gedachte was toen dat de Rijksoverheid of internationale gremia met een vergunning zouden komen, of dat de branche zelf met regulering aan de slag zou gaan.

De aanleiding om nu een bunkervergunning verplicht te stellen is om een transparante bunkermarkt te realiseren. Al jaren is er een gevoel van onduidelijkheid in en over de bunkermarkt, zowel in de media als in de politiek, en bestaat er bezorgdheid op het gebied van de kwantiteit en kwaliteit van de geleverde bunkers. Ook wordt een toenemend aantal geschillen gezien en worden steeds vaker klachten van met name rederijen ontvangen over de geleverde bunkers. De bunkervergunning transporteur levert een positieve bijdrage om de gesignaleerde misstanden te verminderen. De bunkervergunning transporteur bevordert tevens de transparantie en de traceerbaarheid van het bunkerproces en

helpt de kwantiteit van bunkers die in Rotterdam worden geleverd beter te borgen. De bunkervergunning transporteur is daarmee van toegevoegde waarde voor het milieu, de samenleving en de reputatie van de haven van Rotterdam als bunkerhaven.

Rotterdam is niet de enige haven in de wereld die tegen dit soort onduidelijkheid aanloopt. Ook andere havens kampen hiermee of hebben hiermee gekampt. In Singapore en Gibraltar is naar aanleiding van vanwege deze onduidelijkheid in de bunkermarkt een vergunningsstelsel ingevoerd én met succes. De vermeende onduidelijkheid is daarbij aanzienlijk verminderd. De Nederlandse zeehavens hebben op dit moment nog geen dergelijk stelsel (of een vorm hiervan) van een bunkerlicenties of -vergunningen.

De wens om een bunkervergunning in te voeren, wordt breed gedragen. De bunkerbranche (vertegenwoordigd binnen het sectorbreed bunkeroverleg), bunkerleveranciers, -transporteurs, en -producenten, (internationale) vertegenwoordiging (NOVE en IBIA³) als KVNR, rederijen en agentschappen (VRC), vragen al jaren om een vergunningsstelsel ten einde de bunkerbranche transparanter en controleerbaar te maken.

Ook de lokale politiek en de Rijksoverheid kijken met belangstelling naar deze ontwikkeling. Dit komt mede door de (inter)nationale onderzoeken (Rapporten "Vuile olie" (Ministerie van Veiligheid en Justitie 2013) en "dirty diesel" Public Eye 2016) waar naar aanleiding van vragen door de Tweede Kamer de Minister toezeggingen heeft gedaan aan de Kamer dat de gemeente Rotterdam met een voorstel zal komen. Tot slot volgt zowel de IMO als de Europese Commissie de ontwikkelingen van de Rotterdamse bunkervergunning op de voet.

Gelet op het bovenstaande is ervoor gekozen om de bunkervergunning transporteur met ingang van 1 februari 2021 in te voeren met als doel het bunkeren van zeeschepen veilig, correct en milieuverantwoord te laten plaatsvinden. De bunkervergunning transporteur wordt afgegeven tot 1 februari 2023. Vóór die

¹ Bunkeren is het normale spraakgebruik het innemen van brandstof door zeeschepen.

² <https://www.nrc.nl/nieuws/1994/12/13/rotterdam-schept-orde-in-chaotische-wereld-van-bunkerolie-7249305-a335869>

³ NOVE: Nederlandse Organisatie Voor de Energiebranche. IBIA: International Bunker Industry Association.

datum wordt de bunkervergunning transporteur geëvalueerd en wordt er bekeken in hoeverre de vergunning en de voorschriften naar aanleiding van de opgedane ervaringen aanpassing behoeven.

WETTELIJK KADER

Op 1 januari 2020 is de Havenverordening in werking getreden. De Havenverordening is tot stand gekomen in nauw overleg met verschillende gemeenten en een nagenoeg gelijklopende Havenverordening geldt sinds 1 januari 2020 in de gemeenten Rotterdam, Vlaardingen, Schiedam Dordrecht, Zwiindrecht, Papendrecht, Amsterdam, Velsen, Beverwijk en Zaanstad. Voor het gemak wordt in dit stuk telkenmale over Rotterdam of de haven van Rotterdam gesproken, maar deze bunkervergunning zal ook gelden in andere havens rondom Rotterdam, te weten in de gemeenten Schiedam, Vlaardingen, Dordrecht, Zwiindrecht en Papendrecht.

In artikel 8.1 van de Havenverordening⁴ is opgenomen dat door het college aangewezen brandstoffen of energiebronnen alleen met een vergunning van het college gebunkerd of gedebunkerd mogen worden.

In artikel 1.1 wordt gedefinieerd wat onder bunkeren en debunkeren wordt verstaan:

- *bunkeren*: het leveren van vaste, vloeibare of gasvormige brandstoffen of van elke andere energiebron die wordt gebruikt voor de aandrijving van schepen of voor de algemene of specifieke energievoorziening aan boord van schepen;
- *debunkeren*: het terugleveren van vaste, vloeibare of gasvormig brandstoffen van welke energiebron die wordt gebruikt voor de aandrijving van schepen en voor de algemene en specifieke energievoorziening aan boord van schepen;

In het Aanwijzingsbesluit brandstoffen en energiebronnen die enkel met een vergunning gebunkerd mogen worden (zie <https://www.portofrotterdam.com/nl/scheepvaart/wet-en-regelgeving>) is een limitatieve lijst opgenomen van brandstoffen of energiebronnen die niet zonder een vergunning van het college van burgemeester en wethouders vanuit een schip naar een ander schip of vanuit een voertuig naar een ander schip gebunkerd of gedebunkerd mogen worden. Vanaf 1 februari 2021 zal ook voor stookolie, diesel en biodiesel gelden dat deze brandstoffen alleen met een vergunning

gebunkerd mogen worden.

In artikel 8.2 van de Havenverordening is opgenomen welke minimumeisen aan de bunkervergunning mogen worden gesteld. Deze eisen vloeien voor de gemeenten Rotterdam, Vlaardingen en Dordrecht voort uit de Europese Zeehavenverordening⁵, voor de andere gemeenten geldt dat de basis te vinden is in de Gemeentewet (zie hieronder). De Zeehavenverordening geeft sinds 24 maart 2019 onder meer een juridisch raamwerk voor de toegang tot de markt voor in de Zeehavenverordening met name genoemde havendiensten. De Zeehavenverordening is van toepassing op alle zeehavens die deel uitmaken van het trans-Europees vervoersnetwerk. Dat betekent voor deze bunkervergunning dat deze van toepassing is indien wordt gebunkerd in de havens van Rotterdam, Dordrecht en Vlaardingen.

In artikel 4, eerste en tweede lid, van de Zeehavenverordening is opgenomen welke minimumeisen er mogen worden gesteld aan de in de Zeehavenverordening genoemde havendiensten, waaronder het bunkeren. Deze artikelliden luiden:

1. *De havenbeheerder of de bevoegde instantie kan eisen dat aanbieders van havendiensten, met inbegrip van onderaannemers, voldoen aan minimumeisen voor de verrichting van de desbetreffende havendienst.*
2. *De in lid 1 bedoelde minimumeisen mogen alleen betrekking hebben op:*
 - a) *de beroepskwalificaties van de aanbieder van havendiensten, diens personeel of de natuurlijke personen die de activiteiten van de aanbieder van havendiensten daadwerkelijk en permanent beheren;*
 - b) *de financiële draagkracht van de aanbieder van havendiensten;*
 - c) *de uitrusting die nodig is om de desbetreffende havendienst te verrichten in normale en veilige omstandigheden en het vermogen om deze uitrusting op het vereiste niveau te houden;*
 - d) *de beschikbaarheid van de betrokken havendienst voor alle gebruikers, aan alle aanlegplaatsen en zonder onderbrekingen, dag en nacht, het hele jaar door;*

⁴ Waar in dit document "Havenverordening" staat, wordt de Havenverordening Rotterdam 2020, Havenverordening Vlaardingen 2019, Havenverordening Schiedam 2020, Havenverordening Dordrecht, Havenverordening Papendrecht 2020 en Havenverordening gemeente Zwiindrecht bedoeld.

⁵ Verordening (EU) 2017/352 van het Europees Parlement en de Raad van 15 februari 2017 tot vaststelling van een kader voor het verrichten van havendiensten en gemeenschappelijke regels inzake de financiële transparantie van havens.

- e) *naleving van eisen ten aanzien van maritieme veiligheid of de veiligheid en beveiliging van de haven of de toegang tot de haven, de installaties, uitrusting en werknemers en andere personen;*
- f) *naleving van lokale, nationale, uniale en internationale milieueisen;*
- g) *naleving van verplichtingen op het gebied van sociale en arbeidswetgeving die in de lidstaat van de betrokken haven van toepassing zijn, met inbegrip van de voorwaarden van geldende collectieve overeenkomsten, bemanningsvoorschriften en voorschriften met betrekking tot werk- en rusttijden voor zeevarenden, en de van toepassing zijnde regels inzake arbeidsinspecties;*
- h) *de betrouwbaarheid van de aanbieder van de havendienst, als bepaald overeenkomstig eventueel toepasselijk nationaal recht inzake betrouwbaarheid, rekening houdend met dwingende redenen om te twifelen aan de betrouwbaarheid van de aanbieder van havendiensten.*

In de Havenverordening zijn deze minimeisen, met uitzondering van het tweede lid, onder g, overgenomen in artikel 8.2, tweede lid. De Zeehavenverordening geeft in artikel 4 de reikwijdte aan die minimeisen mogen hebben, waarbij deze transparant, objectief, niet-discriminerend en relevant voor de betreffende havendienst moeten zijn. In de artikelsgewijze toelichting wordt nader toegelicht dat de eisen die in de bunkervergunning zijn genomen aan deze voorwaarden voldoen.

De wettelijke basis voor de bunkervergunning transporteur in de gemeenten Schiedam, Zijndrecht en Papendrecht is de algemene verordende bevoegdheid die de gemeenteraden hebben op grond van artikel 147 van de Gemeentewet. De bepalingen met betrekking tot de bunkervergunning transporteur zijn vervolgens verder uitgewerkt in het bepaalde bij of krachtens de Havenverordening in die gemeenten.

BUNKERVERGUNNING TRANSPORTEUR

De bunkervergunning transporteur ziet op het bunkeren of debunkeren van residuale brandstoffen en destillaten (stookolie en diesel) en biodiesel. Dat het bunkeren van deze brandstoffen vergunningplichtig is, is opgenomen in het Aanwijzingsbesluit brandstoffen en energie-

bronnen die enkel met een vergunning gebunkerd mogen worden.

De bunkervergunning transporteur is van toepassing op het transporteren en afleveren aan zeeschepen van residuale brandstoffen en destillaten (stookolie en diesel) en biodiesel. Voor het leveren van andere brandstoffen, zoals bijv. LNG, is een andere bunkervergunning noodzakelijk, aangezien daar andere technieken worden gebruikt en andere (veiligheids)voorwaarden van toepassing zijn.

ADMINISTRATIEVE LASTEN

Aan iedere vergunning zijn administratieve lasten verbonden ten opzichte van een situatie dat een activiteit niet vergund is. In de toelichting op de voorschriften en beperkingen wordt bij ieder voorschrift (voor zover van toepassing) aangegeven wat de (administratieve)lasten voor de vergunninghouder zijn en wordt aangegeven dat de eisen die worden gesteld noodzakelijk zijn voor het te dienen doel van de bunkervergunning transporteur.

CONSULTATIE

Ter voorbereiding van de bunkervergunning transporteur zijn interviews gehouden door de gehele keten heen met handhavers, leveranciers, branche vertegenwoordiging energie leveranciers, verzekeringsmaatschappijen, bunker inspecteurs, rederijen, havens en transporteurs.

Alle stakeholders zijn aan de hand van een standaard vragenlijst geïnterviewd en de gegeven antwoorden zijn teruggekoppeld ter verificatie. Sommige (vooral buitenlandse) stakeholders hebben zelf de vragenlijst ingevuld. De uitkomsten van de vragen en de antwoorden zijn gebundeld zodat een 'rode draad' ontstond in de opzet van de bunkervergunning transporteur. In deze rode draad kwamen de belangrijkste zaken naar voren die alle stakeholders geregeld wilden zien en op welke wijze.

Tussen de wensen van de stakeholders was een grote consensus, maar op sommige punten was men het niet met elkaar eens. Te denken hierbij valt aan het verplicht gebruiken van de Mass Flow Meter, blenden van soorten brandstof en de kwaliteitseisen van bunkers (welke ISO norm).

Waar alle stakeholders het unaniem over eens waren en zijn, is dat er een bunkervergunning transporteur moest komen.

De stakeholders:

- Bureau Veritas/Verifuel: bunker inspectie en controles;
- CMA/CGM: container rederij;
- International Bunker Industry Association: vertegenwoordigt bunker partijen (leveranciers en transporteurs);
- Inspectie Leefomgeving en Transport: handhavende instantie;
- Mediteranean Shipping Company (MSC): container rederij;
- Port of Gibraltar: haven (beschikt al over een vergunningensysteem);
- Stolt Nielsen: chemicaliën rederij;
- Total: brandstof producent;
- Trefoil: bunker leverancier en transporteur;
- ONE: container rederij;
- Maersk: containerrederij;
- North of England P&I Association Ltd: verzekeringsmaatschappij;
- NOVE (Nederlandse Organisatie Voor de Energiebranche);
- Unibarge: bunker transporteur;
- Vereniging Nederlandse Petroleum Industrie: vertegenwoordigt bunker leveranciers en producenten;
- KNVR: Koninklijke Nederlandse vereniging van rederijen.
- Verenigde Rotterdamse Cargadoors: vertegenwoordigt Rotterdamse agentschappen;
- Verenigde Tankrederij: bunker transporteur;
- Wilson: rederij;
- Zeehavenpolitie: handhavende instantie.

TOELICHTING OP DE VOORSCHRIFTEN EN BEPERKINGEN**1. Begrippen**

In dit voorschrift wordt een aantal begrippen gedefinieerd. Ook zijn ten behoeve van de leesbaarheid van de vergunning enkele begrippen uit de Havenverordening in dit voorschrift herhaald opgenomen.

2. Vergunde activiteiten

De activiteiten die vergund zijn, betreffen het afleveren van residuale brandstoffen en destillaten (stookolie en diesel) en biodiesel voor de aandrijving van zeeschepen en voor de algemene en specifieke energievoorziening aan boord van zeeschepen.

De wettelijke basis hiervoor is te vinden in de Havenverordening en het Aanwijzingsbesluit brandstoffen en energiebronnen die enkel met een vergunning gebunkerd mogen worden (zie <https://www.portofrotterdam.com/nl/scheepvaart/wet-en-regelgeving>).

De vergunning is van toepassing in de havens van de gemeenten Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Dordrecht, Zwiindrecht en Papendrecht. De exacte reikwijdte is bepaald in artikel 1.2 van de Havenverordening.

(administratieve) lasten

Aan het aanvragen van deze Bunkervergunning transporteur zijn geen kosten of leges verbonden. Dat wil zeggen dat de aanvrager geen factuur of beschikking krijgt van de Havenmeester bij wie de aanvraag voor de bunkervergunning transporteur moet worden ingediend.

3. Voorbehoud

De voorschriften die aan de bunkervergunning transporteur zijn verbonden kunnen door de Havenmeester ambtshalve worden gewijzigd. Hiervoor dient vanzelfsprekend wel een noodzaak te zijn en zal een eventuele wijziging gemotiveerd moeten worden.

4. Voorschriften voor de vergunninghouder

In dit artikel worden voorwaarden gesteld aan de vergunninghouder. Zo dient de vergunninghouder over een Verklaring Omtrent Gedrag Rechtspersoon (VOG/RP) te beschikken. De VOG/RP is een schriftelijke verklaring waarmee een bunkerbedrijf kan aantonen dat ze geen strafbare feiten heeft gepleegd die een risico vormen voor het werk of de taak die ze willen uitvoeren.

Bij een VOG RP-aanvraag onderzoekt Justis of een bunkerbedrijf en alle bestuurders met een Nederlandse nationaliteit op belangrijke posities binnen deze onderneming, niet in aanraking zijn geweest met justitie. Als dat zo is, geeft Justis de VOG RP af. Zijn er wel strafbare feiten, dan kijkt Justis of deze relevant zijn voor het doel waarvoor de VOG RP is aangevraagd. De VOG/RP mag op het moment van aanvragen van de vergunning maximaal 3 maanden oud zijn. De Nederlandse VOG/RP kan alleen door een Nederlandse onderneming bij Justis worden aangevraagd. Indien de aanvrager een buitenlandse onderneming betreft, die een rechtspersoon in Nederland heeft die bunkeractiviteiten verricht, dan dient zij een VOG/RP van de Nederlandse rechtspersoon bij de aanvraag over te leggen. Wanneer de buitenlandse onderneming geen rechtspersoon in Nederland heeft die bunkeractiviteiten verricht, dan dient zij een met een VOG/RP vergelijkbaar document over te leggen, afgegeven door een daartoe bevoegde





autoriteit van het land waar haar bedrijf is gevestigd. Ook dit document mag op het moment van aanvragen van de vergunning maximaal 3 maanden oud zijn.

Er zal in het geval van een buitenlandse aanvrager wel een toets plaatsvinden of zij inderdaad in Nederland geen rechtspersoon heeft die bunkeractiviteiten verricht. Als dit wel het geval blijkt te zijn, zal alsnog die Nederlandse rechtspersoon een VOG/RP moeten aanvragen bij Justis.

Wanneer een bedrijf geen rechtspersoonlijkheid heeft, denk hierbij aan een eenmanszaak of een vennootschap onder firma, dan dient dit bedrijf in plaats van een VOG/RP een Verklaring Omtrent Gedrag Natuurlijk Persoon (VOG/NP) met screeningsprofiel 'Goederen' over te leggen voor alle in de KVK opgenomen personen met handelingsbevoegdheid.

De VOG NP is een voorschrift met een grote waarde om de integriteit van het bunkerproces naar een nog hoger niveau te tillen. Naar aanleiding van nader overleg met de bunkerbranche is echter besloten om de eis voor bunkergezagvoerders en – vervangers om te beschikken over een VOG NP niet per 1 februari 2021 in te laten gaan. De verplichting wordt nu uitgesteld tot 1 februari 2023 zodat de bunkertransporteurs er zorg voor kunnen dragen dat vóór die tijd het proces van het aanvragen van VOG's voor zowel intern als extern personeel is ingeregeld. Daarbij wordt ook in gezamenlijkheid gekeken wat de mogelijkheden zijn om de eerder genoemde termijn dat een VOG niet ouder mag zijn dan 3 maanden bij indiensttreding te verlengen.

Om de toezichthouders inzicht te geven in de activiteiten van de voorziening is het gebruik van een reis- en lading journaal voorgeschreven. Hierbij worden de gegevens genoteerd zoals voorgeschreven vanuit het ADN, zoals dat in de tankvaart al wordt gebruikt voor het vervoer van benzine.

Bij een betrouwbare bunkermarkt hoort ook een transparant kwaliteitsmanagement systeem. Middels zo'n systeem is het voor de vergunning-verlener eenvoudiger te controleren of de boekhouding en de wijze van werken van de vergunninghouder in orde is.

Tevens wordt deze door een derde partij, het klasse bureau, geauditeerd. Vrijwel alle bunkertransporteurs beschikken al over een kwaliteitsmanagement systeem, meestal een bedrijfseigen systeem, wat aan een toetsingskader zal moeten voldoen.

Om in een goede monsternamen te waarborgen is het gebruik van juiste monsternamen flessen en containers essentieel.

De toezichthouder op de vergunning kan de activiteiten van de vergunninghouder controleren via de registratie formulieren van de bunkering zoals, de bunker request forms, de controlelijsten en Bunker Delivery Notes. Deze kunnen bij de vergunninghouder ingezien worden.

(administratieve) lasten

De kosten voor een VOG RP-aanvraag zijn €207,- (prijspeil 2020). Dit zijn extra kosten die gemaakt moeten worden ten opzichte van de huidige situatie waar geen vergunning vereist is. Gelet op de achtergronden om deze vergunning in te voeren, is het wenselijk om bedrijven een VOG/RP te laten aanvragen.

De kosten voor een digitale VOG/NP aanvraag via Justis bedragen €33,85. De verwachting is dat dit niet tot extra kosten leidt, aangezien het van een bunkerbedrijf verwacht mag worden dat men ook nu al vóór indiensttreding van deze personen op sleutelfuncties nagaat of zij betrouwbaar zijn via het zelf (laten) aanvragen van een VOG/NP.

De prijs voor het aanschaffen van een ladingjournaal is ca. € 250 en kunnen ca. 150 transacties bevatten. Een ladingjournaal is van groot belang om te kunnen nagaan welke bunkerhandelingen er hebben plaatsgevonden en op welke wijze. Het ladingjournaal is dan ook van groot belang om de gewenste transparantie en veiligheid (achteraf) te kunnen controleren. Gelet daarop is een extra kostenpost van ongeveer €1,70 per bunkering gerechtvaardigd.

Een kwaliteitsmanagementsysteem is een randvoorwaarde om het bunkeren van brandstoffen veilig en transparant te kunnen laten plaatsvinden. Dit mag een ISO-9001 of gelijkwaardig (bedrijfseigen) systeem zijn. Nagenoeg alle vergunninghouders beschikken over zo'n kwaliteitsmanagementsysteem. Indien een kwaliteitsmanagementsysteem niet aanwezig is, zal dan ontwikkeld moeten worden. Deze kosten variëren afhankelijk van de grootte van het bedrijf, beginnend bij rond de € 1.000 per jaar voor een klein bedrijf.

Normaal gesproken zijn reeds volledig afsluitbare en sealbare monsterflessen aan

boord die voldoen aan ISO 13379. De kosten per monsterfles zijn te verwaarlozen. Er zijn zo goed als geen klanten van een bunker-transporteur die een niet afsluitbare of sealbare monsterfles accepteren. Het volgen van ISO 13379 gebeurt op dit moment niet of nauwelijks.

Om het werken conform ISO 13379 tot stand te laten komen is, er extra kennis nodig binnen de bedrijven en aan boord. Ook is er dan extra monster gereedschap nodig zoals dripringen, werkende drip samplers en meer tijd te besteden door de bemanningen om dit goed op te volgen. Een inschatting van de kosten om volgens ISO 13379 te werken is ongeveer € 3.000. Dit gezegd hebbende, een standaard bunkerschip is uitgerust met deze zaken en hoeft het alleen maar schoongemaakt en in gebruik genomen te worden.

5. Aan- en afmelding bunkervoorziening

Een bunkervoorziening kan gebruikt worden voor het bunkeren van zeeschepen, maar kan ook worden ingezet in de 'reguliere' tankvaart (bijv. het vervoer van brandstoffen tussen twee terminals).

Het is daarom van belang te weten wanneer een schip voor bunkeractiviteiten wordt ingezet, aangezien de bunkervoorziening die gebruikt wordt als bunkervaartuig onder de vergunningsvoorschriften valt. Daarom moet een bunkervoorziening voordat die ingezet wordt als bunkervoorziening bekend zijn bij de Havenmeester.

Dit bekend maken geschiedt door het schriftelijk / digitaal overleggen van –voor zover van toepassing– het volgende:

- kopie van de eigendomspapieren van de bunkervoorziening;
- kopie van het Certificaat van Onderzoek;
- kopie van het Certificaat van Goedkeuring;
- de datum met ingang waarvan de bunkervoorziening gebruikt zal worden.

Het overleggen van de stukken en de informatie kan per post aan:

**Havenbedrijf Rotterdam, Divisie Havenmeester
Afdeling Havenmeester beleid en ondersteuning
o.v.v. aan- of afmelden aanvraag bunkervoorziening
Postbus 6622
3002 AP Rotterdam**

of per email aan:

vergunningenloketDHMR@portofrotterdam.com

(administratieve) lasten

De gevraagde documenten zijn bij vergunninghouder aanwezig en het maken van een kopie van deze documenten zal zeer weinig tijd kosten. Daarnaast kan de informatie ook digitaal verstuurd worden.

6. Voorschriften voor de bunkervoorzieningen

Artikel 6 geeft voorschriften voor de bunker-voorziening zelf. Aan boord van de voorziening dient de in dit voorschrift voorgeschreven monsterapparatuur voorhanden te zijn en gebruikt te worden. De apparatuur is beschreven in de ISO standaard 13379 in Annex K.

Om ervoor zorg te dragen dat de juiste hoeveelheid brandstof aan zeeschepen wordt geleverd, is het van belang dat voorschriften worden gesteld. De aanwezige meetapparatuur en tanks dienen daarom gekalibreerd te zijn ten einde een juiste meting van de aan te leveren en afgeleverde hoeveelheid te kunnen berekenen. Ook zijn er voorwaarden gesteld aan de geldigheid van de kalibratie certificaten van de verschillende meetmethoden

Om een goede aansluiting met andere leidingssystemen te kunnen waarborgen, is het noodzakelijk om een gangbare normering aan te houden en de benodigde verloopstukken (koppelstukken) aan boord te hebben om een deugdelijke aansluiting te maken.

Om toezicht te houden op het leidingstelsel is een overzichtelijk leidingenplan noodzakelijk, zodat eenvoudig te controleren is of bunkers vanuit de juiste tank naar het zeeschip gaan.

De schaalvergroting van schepen vindt ook bij bunkervoorzieningen plaats. Om de toegankelijkheid van de havenbekkens te waarborgen is een maximale breedte van 24 meter gesteld. Dit is ook de maximale maat van de Volkeraksluizen.

(administratieve) lasten

Het kalibreren van meetapparatuur is van eminent belang om ervoor zorg te dragen dat de bunkeringen transparant plaatsvinden. Het periodiek kalibreren is dan ook noodzakelijk. Het kalibreren van de huidige aan boord zijnde meetapparatuur brengt kosten met zich mee. Het kalibreren van de meetklokken met een certificaat kost ongeveer € 1.250 en dient minimaal eens in de 5 jaar te geschieden. Het kalibreren van meetstukken en linten met certificaat kost ongeveer € 350 en moet

minimaal een keer per 12 maanden plaatsvinden.

Mede om de administratieve lasten laag te houden, biedt het voorschrift de mogelijkheid om alle documenten en certificaten elektronisch aan boord beschikbaar te hebben.

7. Documentatie aan boord van de bunkervoorzieningen

Dit voorschrift geeft regels met betrekking tot de bunkering. Voor het laden bij een terminal dient het certificaat van kwaliteit van de bunkers aan boord te zijn, zodat de gezagvoerder zich ervan kan vergewissen dat deze de juiste lading aan boord krijgt. Indien tijdens het laden verschillende partijen tegelijkertijd worden geladen (blenden) kan het certificaat naderhand worden vastgesteld. Het certificaat moet dan wel voordat de aflevering aan de klant (zeeschip) plaatsvindt, worden vastgesteld.

Op grond van voorschrift 7.3 wordt voorafgaand aan de bunkering en direct na het bunkeren een meetrapport opgemaakt dat uit een aantal vaste gegevens bestaat. Het opmaken van deze twee meetrappen heeft als doel om het verschil te berekenen en daarmee de geleverde hoeveelheid vast te stellen.

(administratieve) lasten

Er wordt nu reeds al gewerkt met een certificaat van kwaliteit, waardoor deze bepaling niet leidt tot extra financiële administratieve lasten.

8. Voorschriften voor de bunkergezagvoerder

Aan de bunkergezagvoerder wordt een aantal verantwoordelijkheden en administratieve taken neergelegd.

Voorschrift 8.1 schrijft voor dat de bunkergezagvoerder in het reis- en ladingjournaal extra gegevens invoert die betrekking hebben op de bunkers en de aflevering daarvan.

Voorschrift 8.2 ziet op het proces van bunkeren dat moet worden gevolgd om het bunkeren veilig en transparant te laten plaatsvinden.

(administratieve) lasten

Het invullen van het reis- en ladingjournaal kost tijd, ca. een half uur per bunkering of (bij een uurloon van € 60) ongeveer € 30 per bunkering. Zie hierboven voor de toelichting waarom het noodzakelijk is dat deze gegevens worden ingevuld.

9. Voorschriften voor monsternames

De wijze waarop monsters moeten worden genomen, is een apart voorschrift opgenomen,

omdat dit uitermate belangrijk is om de kwaliteit van de bunkers te borgen tijdens de verschillende overdrachtpunten: van terminal naar voorziening en van voorziening naar ontvanger (zeeschip). Daarnaast is het van belang dat het nemen van de monsters degelijk wordt vastgelegd in het journaal, zodat de monstername traceerbaar is in de keten.

(administratieve) lasten

Nagenoeg alle bunkerschepen zijn standaard uitgerust met een dripsampler volgens ISO 13739. Als deze onverhoopt defect is of niet juist werkt en deze vervangen moeten worden, bedragen de kosten hiervoor ca. € 3.000.

10. Operationele melding en registratie

Om effectief en efficiënt toezicht te kunnen houden meldt de bunkergezagvoerder voor aanvang van de bunkering aan zeeschepen een aantal gegevens aan de Havenmeester. De melding aan de havenmeester vindt via een speciale applicatie plaats om de administratieve lasten zo beperkt mogelijk te houden. Met het gebruik van de applicatie komt de bestaande mogelijkheid om ook via de telefoon en de marifoon de gegevens door te geven, te vervallen.

(administratieve) lasten

Door het gebruik van de Time2Bunker applicatie zijn de administratieve lasten voor het doen van deze melding laag.

11. Blenden

In voorschrift 7 is bepaald dat een Certificaat van Kwaliteit moet worden opgesteld. Op basis van dat Certificaat worden de bunkers aan het zeeschip geleverd. Op het moment dat tijdens de aflevering bunkers worden geblend, verandert de samenstelling van de bunkers en wijkt daarmee af van de gegevens van het Certificaat. In dit voorschrift is opgenomen dat blenden tijdens aflevering van de bunkers niet is toegestaan, conform het bepaalde in het ADN, tenzij dit gebeurt met de nadrukkelijke/schriftelijke toestemming van de bevoegde autoriteit (Inspectie leefomgeving en transport).

12. Bunker surveyor

Het inzetten van een bunker surveyor gebeurt op vrijwillige basis. De bunker surveyor kan een cursus te volgen zoals deze is opgezet door het Scheepvaart en Transport College (STC). Met de cursus wordt de kwaliteit van de bunker surveyor verhoogt en de bunkermetingen en -rapporten beter geborgd. Het is de verwachting dat door het inzetten van een bunker surveyor leveringen van

bunkers veiliger en transparanter zullen plaatsvinden. Het is tevens aan te bevelen dat ook de bunker gezagvoerder ook deze cursus volgt.

(administratieve) lasten

De bunker inspecteur cursus (2 dagen) kost ca. € 800 voor de eerste keer, na het behalen van het certificaat dient na twee jaar opnieuw een dag cursus gevolgd worden, afgesloten met een examen. Dit kost ca. € 400.

13. Debunkering

Debunkeringen komen sporadisch voor in de haven, maar het is van groot belang deze onder strikte voorwaarden plaatsvinden, om te voorkomen dat er onduidelijkheid ontstaat over de stof die wordt afgegeven. Door het debunkeren op te nemen in de bunkervergunning komt aan de vrijwillige invulling van het aanvraagformulier een eind en is de vergunninghouder verantwoordelijk voor de juiste procedure van het debunkeren inclusief het gebruik van het aanvraagformulier en de debunkercontrolelijst. De debunkermelding wordt doorgegeven aan het Haven Coördinatie Centrum via de mail aan hcc@portofrotterdam.com.

14. Meldpunt geschillen en klachten

Eén van de doelen van de bunkervergunning transporteur is om de bunkerketen transparanter en controleerbaarder te maken. Via het kunnen melden van klachten en geschillen kan het effect van de vergunning worden gemeten en kan het toezicht en de handhaving op de vergunning mede informatie-gestuurd plaatsvinden.

De melding kan via een klachtenformulier en per email worden doorgegeven op de volgende mail-adressen:

dhmr_bunkerklachten@portofrotterdam.com of
dhmr_bunkercomplaints@portofrotterdam.com.

15. Slotbepalingen

In dit voorschrift is opgenomen onder welke omstandigheden de vergunning kan worden gewijzigd of ingetrokken.

Toezicht en handhaving

De toezichthouders en buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's) van de Divisie Havenmeester van Havenbedrijf Rotterdam N.V. zijn primair verantwoordelijk voor het toezicht en de handhaving van de bunkervergunning transporteur. Handhaving kan zowel bestuursrechtelijk (last onder dwangsom) of strafrechtelijk plaatsvinden. De wijze van handhaven zal verder worden uitgewerkt in het handhaving-sarrangement bunkervergunning transporteur.

Evaluatie

De werking van de bunkervergunning transporteur wordt voor het eerst na 1 jaar geëvalueerd. De resultaten van de evaluatie zullen in Q1 2022 bekend zijn.

Al naar gelang de resultaten van deze evaluatie zal nader onderzocht worden of in de bunkervergunning transporteur het gebruik van een Mass Flow Meter verplicht moet worden gesteld. Al naar gelang de resultaten van deze evaluatie zal nader onderzocht worden of in de bunkervergunning transporteur het gebruik van een Mass Flow Meter verplicht moet worden gesteld. De meest betrouwbare manier om te meten hoeveel brandstof er wordt gebunkerd, is een meting volgens het Coriolis principe met een Mass Flow Meter.

Aangezien de Mass Flow meter prijzig is: tussen de € 50.000 euro en € 250.000 (hangt af van de capaciteit) en de impact op de bedrijfsvoering aanzienlijk kan zijn, wordt eerst geëvalueerd wat de effecten zijn van de bunkervergunning transporteur.



