



RWS ONGECLASSIFICEERD

## Veelgestelde Vragen SAV deel B - Afval van de lading

### **1. Wat zijn de overgangsbepalingen? Tot wanneer gelden deze? Wat verandert er per 1 november 2014?**

Tot 1 november 2014 waren voor een aantal stoffen overgangsbepalingen van toepassing. Het was toegestaan om een lichtere vorm van reiniging van het schip toe te passen. Met ingang van 1 november 2014 zijn alle verplichtingen die worden beschreven in Aanhangsel III van het Verdrag onverkort van toepassing. Men moet nu altijd voldoen aan de reinigingseisen zoals die in de stoffenlijst staan vermeld. Er is geen sprake van een nieuwe stoffenlijst.

#### **Gevolgen voor het vervoer van droge lading**

De overgangsregeling die krachtens artikel 6.02 van Bijlage 2 van het Verdrag tijdens de laatste vijf jaar van toepassing was op de omgang met bepaalde soorten droge lading ("bezemschoon" in plaats van "vacuümschoon" en lozing van het waswater in de vaarweg in plaats van in de riolering indien voldaan is aan de losstandaard "bezemschoon") komt te vervallen.

De verantwoordelijkheden van de betrokken partijen wijzigen overigens niet.

#### **Gevolgen voor het vervoer van vloeibare lading**

De bepalingen van artikel 7.04 van Bijlage 2 (nagelensde ladingtank) zijn onverkort van toepassing op de schepen die vloeibare lading vervoeren. De leiding voor de inname van restlading dient van een aansluiting overeenkomstig model 1 van Aanhangsel II te zijn voorzien.

De verantwoordelijkheden van de betrokken partijen wijzigen overigens niet.

Eventuele vragen over deze nieuwe eisen of problemen die men ondervindt, kunnen gemeld worden bij het Meld- en Informatiepunt, tel 010 252 1000.

### **2. Wat is het verschil tussen het Scheepsafvalstoffenbesluit en het Scheepsafvalstoffenverdrag?**

In feite is er geen verschil. In Nederland is het (internationale) Verdrag omgezet in een (nationaal) Besluit dat hangt onder een aantal wetten, namelijk: Wet milieubeheer (Wm), Waterwet, Binnenvaartwet en het Burgerlijk Wetboek.

### **3. Hebben alle landen een Meld- en Informatiepunt voor deel B?**

Alleen België en Nederland hebben een Meld- en Informatiepunt voor deel B ingericht.

Ze zijn te bereiken, voor vragen in het desbetreffende gebied, via:

België: [ccr@haven.antwerpen.be](mailto:ccr@haven.antwerpen.be)

Nederland: 0031-10-2521000

### **4. Welke documenten heb ik nodig voor de toepassing van deel B?**

Bij het lossen van een schip is men verplicht de losverklaring in te vullen. In de stoffenlijst is te vinden welke losstandaard geldt voor welke lading. Het informatieblad Omgang met afval van de lading beschrijft het proces van laden en lossen, en wie daarbij welke verantwoordelijkheden heeft.

### **5. Hoe wordt deel B van het SAV gehandhaafd?**

Rijkswaterstaat en de havenbedrijven houden toezicht op de naleving door schippers. De Milieudiensten houden toezicht op de naleving door laad-, los- en overslagbedrijven.

Ook de politie kan controleren op basis van een zicht-overtreding.

## **LOSVERKLARING**

### **6. De losverklaring dient te worden opgemaakt conform een vastgesteld model. Waar kan ik de losverklaring vinden?**

De model-losverklaringen voor droge en vloeibare lading zijn te vinden in de rechterkolom op [deze pagina](#) en op de website [www.sabni.nl](http://www.sabni.nl).

### **7. Is de losverklaring ook in andere talen te verkrijgen?**

Ja. Op de [website van het CDNI](http://www.cdni-iwt.org/nl/) (<http://www.cdni-iwt.org/nl/>) kunt u de losverklaring downloaden in het Nederlands, Duits en Frans. De losverklaringen zijn ook te vinden op de website [www.sabni.nl](http://www.sabni.nl).

### **8. Wie is er verantwoordelijk voor het bij zich hebben van de (nog lege) in te vullen losverklaring?**

Dat is niet geregeld in het Verdrag, en kan zowel de schipper als de losinrichting zijn.

### **9. Is het model van de losverklaring verplicht of mogen we hiervan afwijken?**

Het is verplicht om de model-losverklaring te gebruiken. [Op de website van het CDNI](http://www.cdni-iwt.org/nl/) (<http://www.cdni-iwt.org/nl/>) kunt u de losverklaring downloaden in het Nederlands, Duits en Frans.

Sinds januari 2014 zijn er twee nieuwe –aparte - losverklaringen voor de droge lading en de tankvaart. Deze verklaringen houden rekening met de specifieke voorschriften voor deze twee typen lading.

### **10. Tot wanneer is het oude model losverklaring (model 2010) nog geldig?**

De losverklaringen model 2010 kunnen tot en met 31 december 2014 worden gebruikt en tot en met 30 juni 2015 worden overgelegd als bewijs.

### **11. Zijn er uitzonderingen op het hebben van een losverklaring?**

Ja. Sinds 1 januari 2013 zijn bepaalde typen schepen uitgezonderd van het hebben van een losverklaring.

Het betreft schepen die, gezien hun type en bouwwijze, geschikt zijn en gebruikt worden voor:



**RWS ONGECLASSIFICEERD**

- 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;

Ook zijn uitgezonderd vaartuigen voor zover die een lading lossen in een zeeschip, als dat door de schipper kan worden gestaafd met desbetreffende vervoersdocumenten. Maar wanneer de lading door een losinrichting in het zeeschip wordt gelost, dan gelden gewoon de regels uit het CDNI voor de losinrichting.

Let op: het gaat dus niet om wat een schip bij een bepaald transport vervoert, maar om het *type schip*.

**12. Moet er een losverklaring ingevuld worden als er sprake is van een eenheidstransport?**

Ja. Als sprake is van eenheidstransport dan hoeven bepaalde reinigingen niet plaats te vinden. In de losverklaring moet aangevinkt staan dat het gaat om een eenheidstransport. Indien er om een of andere redenen toch een reiniging plaatsvindt dan moet wel de gehele losverklaring worden ingevuld aangaande de reiniging.

**13. Waar is de NSTR/Stoffenlijst/Goederenlijst lijst te vinden?**

De stoffenlijst staat in de rechterkolom op deze pagina.

De meest actuele lijst kunt u ook altijd vinden op de website van het CDNI (<http://www.cdni-iwt.org/nl/>).

**14. Ik heb een Euralcode voor mijn lading. Hoe bepaal ik de juiste NTSR-code?**

U kunt de NTSR-code vinden in de stoffenlijst, deze is te vinden op de website van het CDNI (<http://www.cdni-iwt.org/nl/>).

Euralcodes zijn niet altijd een-op-een te vertalen naar NTSR-codes. Als u problemen ondervindt met het bepalen van het juiste NSTR-goederennummer, kunt u dit melden bij het Meld- en Informatiepunt op nummer 010-2521000.

**15. Hoe bepaal ik de Euralcode die ik moet invullen als sprake is van waswater?**

Wanneer waswater moet worden vervoerd van de losinrichting naar een ontvangstinstallatie, moet de Euralcode worden ingevuld in het derde deel van de losverklaring. Het waswater krijgt de Euralcode van de lading die in het ruim of de tank heeft gezeten.

Meer informatie vindt u op <http://www.euralcode.nl/>.

**16. Volgens de Veevoeder en hygiëncodes zijn er allerlei verplichtingen om schip schoon te maken. Moet ik nu nog een formulier (losverklaring) hebben als bewijs dat ik schoon ben?**

Ja. Het gaat hier om een andere regelgeving waarbij de uitzonderingsbepalingen (nog) niet aan elkaar gerelateerd zijn. Beide moeten apart worden ingevuld.

**17. Hoe dient er omgegaan te worden met deellading? De lading gaat niet in zijn geheel naar één klant/ontvanger maar wordt afgegeven bij verschillende partijen. Wie is dan verantwoordelijk voor het schoonmaken van het ruim en afgeven van de losverklaring?**

Vaak wordt de deellading in een apart ruim of ladingtank vervoerd. De losverklaring wordt gegeven op het moment dat een ladingruim/ladingtank volledig leeg is (en dus niet pas als het hele schip leeg is). Voor één transport met verschillende lospunten, kan er dus in feite sprake zijn van verschillende losverklaringen.

De verantwoordelijkheid voor het schoonmaken van het ruim ligt bij de laatste ontvanger. Hij moet met anderen overeenkomen hoe de kosten worden gedekt. Dit wordt geregeld in de overeenkomst met de vervoerder en is dus privaatrechtelijk geregeld.

**18. Is er ook een elektronische losverklaring beschikbaar, die elektronisch ondertekend kan worden. Waar kan ik deze vinden?**

Nee, er is nog geen elektronische losverklaring beschikbaar. Internationaal is hierover nog geen overeenstemming bereikt.

**19. Wie tekent de losverklaring wanneer afvalwater volgens de stoffenlijst in de vaarweg geloosd mag worden?**

De ontvangstinrichting geeft op de losverklaring aan op welke wijze er is gereinigd en, bij het ontstaan van het afvalwater, wat daarmee moet gebeuren. De schipper bevestigt vervolgens dat het schip conform de stoffenlijst is gereinigd en tekent voor de juiste toewijzing van eventueel waswater. Beiden tekenen dus, ongeacht wat er met het afvalwater gebeurt.



RWS ONGECLASSIFICEERD

## **20. Wat te doen als er geen losverklaring wordt afgegeven in een van de landen waar het verdrag geldig is?**

De schipper is verplicht een losverklaring te hebben en deze 6 maanden aan boord te bewaren. De schipper moet te allen tijde voorkomen dat hij onzorgvuldig met het afval omgaat.

In Nederland kunt u, als een ladingontvanger niet mee werkt aan de reiniging van het schip en het afgeven van een losverklaring, een melding doen bij het Meld- en Informatiepunt (010-2521000). Ook als u in een van de andere verdragslanden geen losverklaring krijgt, moet u dit melden bij het M&I. U ontvangt dan een MARS-nummer dat u bij eventuele controle kunt overleggen. Het M&I zet de melding door naar de betreffende milieudienst voor opvolging bij het bedrijf.

De verdragslanden hebben hun eigen verantwoordelijkheid voor het juist invoeren van het Verdrag. Voor het buitenland heeft Nederland daarom alleen een signaalfunctie.

## **21. Mag de losverklaring worden opgenomen in een andere checklist (zoals de bunkerchecklist)?**

Nee. De losverklaring mag niet worden opgenomen in de bunkerchecklist. Het is verplicht om de model-losverklaring te gebruiken. Op de website van het CDNI (<http://www.cdni-iwt.org/nl/>) kunt u de losverklaring downloaden in het Nederlands, Duits en Frans.

## **STOFFENLIJST EN LOSSTANDAARDEN**

### **22. Hoe moet ik de stoffenlijst gebruiken en/of lezen?**

De stoffenlijst geeft per stof aan wat de losstandaard is, ofwel hoe het schip gereinigd moet worden. U dient de lijst van rechts naar links te lezen.

De werkwijze is als volgt

- zoek het goed dat u vervoert in de lijst en bepaal het bijbehorende NSTR-nummer
- kijk in kolom 5 of er een speciale behandeling is vereist
- als kolom 5 niet van toepassing is, ga dan verder naar links tot u het juiste reinigingsvoorschrift tegen komt
- bepaal of het schip/ruim gewassen moet worden. Er moet gewassen worden als
  - het schip voor de laatste belading deze reinigingstoestand had en dit, indien de ladingontvanger tot wassen verplicht is, in de losverklaring van de voorgaande lossing wordt aangetoond, en
  - het schip goederen heeft vervoerd waarvan de ladingrestanten overeenkomstig de losstandaarden en afgifte- en innamevoorschriften van Aanhangel III niet met het waswater in het water geloosd mogen worden.

Het informatieblad Omgang met afval van de lading beschrijft het proces van laden en lossen, en wie daarbij welke verantwoordelijkheden heeft.

**23. Wat moet er gebeuren met de ladingrestanten?**

Dat is afhankelijk van de losstandaard die in de stoffenlijst wordt voorgeschreven. Hierin wordt per stof aangegeven wat er met de ladingsrestanten en het waswater moet gebeuren. De losinrichting is eigenaar van de ladingrestanten en dus verantwoordelijk voor de juiste verwerking.

**24. Wordt de stoffenlijst aangepast?**

Ja, van tijd tot tijd wordt de stoffenlijst bijgewerkt. De meest actuele versie kunt u vinden op <http://www.cdni-iwt.org/>.

**25. Wat moet ik doen als een stof niet op de stoffenlijst genoemd is?**

Als u problemen ondervindt met het bepalen van de losstandaard, kunt u contact opnemen met het Meld- en Informatiepunt op nummer 010-2521000.

**EENHEIDSTRANSPORTEN**

**26. Wanneer is er sprake van eenheidstransport?**

Eenheidstransporten zijn transporten waarbij tijdens twee of meer opeenvolgende reizen in het laadruim of de ladingtank van het schip dezelfde lading of andere lading, waarvan het transport geen reiniging van het laadruim of de ladingtank vereist, wordt vervoerd. De opdracht van het transport ligt bij één opdrachtgever.

**27. Heeft een eenheidstransport betrekking op de relatie "voorgaande lading-huidige lading" of "hudige lading-volgende lading" ?**

Dat kan beide het geval zijn. Belangrijk hierbij is dat het gaat om een reeks van transporten die verenigbaar zijn. De opdrachtgever bepaalt of de lading verenigbaar is met de voorgaande lading.

**28. Heb ik een verklaring van eenheidstransport nodig?**

Nee, deze verklaring heeft u sinds 2013 niet meer nodig. In de nieuwe model-losverklaringen (model 2014) moet wel aangevinkt worden of sprake is van eenheidstransport.

**29. De schipper moet op zijn volgende reis een soortgelijk product laden maar heeft geen verklaring van eenheidstransport. De stof zou volgens de stoffenlijst een bijzondere behandeling moeten krijgen (S). Moet het schip gewassen worden of mag de schipper wachten totdat hij weet wat zijn volgende lading is?**

Als de schipper vertrekt dan moet het schip gewassen worden. Anders moet hij blijven liggen totdat hij weet wat de volgende lading is.



**RWS ONGECLASSIFICEERD**

In feite zegt het Verdrag dat een eenheidstransport een transport is waarbij dezelfde lading vervoerd wordt of een andere lading waarvan het transport geen reiniging wordt vereist (de zogenaamde compatibele stoffen). De schipper en de opdrachtgever moeten dit verklaren in de losverklaring. Dit voorkomt dat er een onnodige reiniging wordt uitgevoerd.

**30. Bij een eenheidstransport kan het voorkomen dat door bepaalde oorzaken vuil en sediment met de lading aan boord is gekomen. Dient dan toch gereinigd te worden ook als het een eenheidstransport is?**

In dit geval gaat het om slops (een mengsel bestaande uit ladingsrestanten met waswaterrestanten, roest of slip). Voor slops is geen losverklaring nodig. Of er gereinigd moet worden, wordt bepaald door de Opdrachtgever (privaatrechtelijk). Vaak is het lastig te achterhalen wat de oorzaak is en dus wie die kosten moet dragen.

**31. De planning voor de volgende reis wijzigt en de vooraf opgemaakte losverklaring blijkt nu onjuist te zijn. Wat moet ik doen? Hoe moet ik handelen als bij het lossen is aangegeven dat er niet gewassen hoeft te worden, maar door wijziging van de vervoersopdracht moet er toch gewassen worden voor de volgende lading?**

Dit zal privaatrechtelijk moeten worden opgelost en is een samenspel tussen de huidige opdrachtgever en de volgende opdrachtgever. Indien dit niet gebeurt, zal het schip schoon opgeleverd moeten worden, conform de losstandaard van de stoffenlijst.

**32. Wanneer - na nalenzen – het schip ontgast of uitgeventileerd kan worden en het kan daarna worden geladen, dan is dat m.i. een "Eenheidstransport". Kan men dit zo aanmerken?**

Nee. Er is alleen sprake van eenheidstransport als het volgende van toepassing is:

- het betreft transporten waarbij tijdens twee of meer opeenvolgende reizen in het laadruim of de ladingtank van het schip dezelfde lading of andere lading wordt vervoerd, waarvan het transport geen reiniging van het laadruim of de ladingtank vereist
- de opdracht van het transport ligt bij één opdrachtgever.

**TAAKVERDELING VERLADER, ONTVANGER EN VERVOERDER**

**33. Mag een verlader vragen om een voorgaande losverklaring in te zien, om te controleren op welke wijze het schip is gereinigd?**

Ja. Hoewel de verlader geen expliciete bevoegdheid heeft om ernaar te vragen, biedt artikel 33 van het Scheepsafvalstoffenbesluit hiervoor toch een basis, namelijk; "degene die laadt moet de artikelen die betrekking hebben op de losverklaring in acht nemen". De losverklaring is hiervoor het geëigende middel.

**34. Wie draagt de kosten voor de reiniging van het schip?**

De ladingontvanger is verantwoordelijk voor wassen en innemen van de afvalstoffen. Voor droge lading zijn de kosten dan ook voor de ontvanger.

Bij vloeibare lading gaat het om nalenzen. De kosten zijn dan voor de afzender van de lading (degene die de vervoersopdracht heeft verleend).

**35. Op grond waarvan is de ladingontvanger verplicht tot het afgeven van een losverklaring?**

Dat is bepaald in het Scheepsafvalstoffenbesluit (SB). Conform Artikel 33 daarvan moet degene die de overslaginrichting drijft een aantal artikelen in acht nemen met betrekking tot het laden of het lossen van een schip, te weten de artikelen 40 tot en met 43, 45, 47, 53, 57, 60 en 61.

**36. Kan bij een overslaginrichting een externe controleur de losverklaring afgeven?**

Wie de losverklaring opstelt doet niet ter zake, dat kan ook een controleursbureau doen, maar de verantwoordelijkheid blijft liggen bij de drijver van de inrichting. Dat geldt ook als de externe controleur ondertekent, mits hij daarvoor mandaat heeft van het overslagbedrijf.

**37. Bij droge lading is de ladingontvanger verantwoordelijk voor het schoonmaken van het ruim, bij vloeibare lading is dit de verlader. Geeft de verlader dan ook de losverklaring af (met daarin het adres waar schoongemaakt kan worden) ?**

De ladingontvanger moet in alle gevallen de losverklaring afgeven. De losverklaring wordt afgegeven op het moment van lossen en eventueel reinigen van het schip.

In geval van vloeibare lading draagt de verlader de kosten; bij droge lading draagt de ladingontvanger de kosten.

**38. Tijdens het afkoppelen is er product in de lekbak terecht gekomen. Wie is er verantwoordelijk voor het afvoeren hiervan?**

De ladingontvanger dient zorg te dragen voor de verwijdering van deze overslagresten.

**DIVERSEN**

**39. Valt boord-boordoverslag van binnenvaart naar zeevaart ook onder de verplichtingen uit het SAV?**

Nee. Er hoeft dus geen losstandaard te worden aangehouden, en er hoeft geen losverklaring te worden ingevuld. De kosten komen voor vloeibare lading ten laste van de afzender en voor droge lading van de ontvanger. NB: Wanneer de lading door een losinrichting in het zeeschip wordt gelost dan gelden gewoon de regels uit het CDNI voor de losinrichting.

**40. Het bedrijf waar ik heb gelost wil niet meewerken aan het op de juiste wijze uitvoeren van het CDNI. Als ik dit meld bij het M&I hoe weet ik dat er daadwerkelijk iets met mijn melding wordt gedaan?**





**RWS ONGECLASSIFICEERD**

Uw melding wordt altijd doorgegeven aan de bevoegde gezagen die het toezicht hebben op de walbedrijven. Deze nemen vervolgens contact op met het betreffende bedrijf. Nog niet alle bevoegde gezagen voor walbedrijven hebben capaciteit beschikbaar om dit direct af te handelen. Hier wordt aan gewerkt.

