



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Onderzoeksrapport ladingresiduen

Een onderzoek naar het lozen van ladingresiduen van schepen
afkomstig van Tata Steel



Onderzoeksrapport ladingresiduen

Een onderzoek naar het lozen van ladingresiduen van schepen afkomstig van Tata Steel

Datum 25 mei 2022

Colofon

Uitgegeven door

Inspectie Leefomgeving en Transport
Directie Toezicht en opsporing
Afdeling Toezicht milieu

Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

088 489 00 00
www.ilent.nl

Inhoud

Colofon—5

Inhoud—7

Samenvatting—9

1 Inleiding—11

- 1.1 Aanleiding—11
- 1.2 Doelstelling van het onderzoek—11
- 1.3 Onderzoeksaanpak—12
- 1.4 Tweede deelonderzoek—12

2 Wettelijk kader en inrichting toezicht—13

- 2.1 Internationale wet- en regelgeving—13
- 2.2 Nationale wet- en regelgeving—14
- 2.3 Inrichting toezicht—15

3 Bevindingen inspecties ILT en ketenpartners—17

- 3.1 Inleiding—17
- 3.2 Aantal uitgevoerde inspecties—17
- 3.3 Aantal niet-nalevingen algemeen—19
- 3.4 Aantal niet-nalevingen ladingresiduen—20
- 3.5 Intensivering toezicht—21

Bijlage A Wet- en regelgeving artikelsgewijs—23

Samenvatting

Dit onderzoeksrapport is het eerste van een tweedelig onderzoek naar mogelijke lozingen van ladingresiduen vanaf zeeschepen die Tata Steel als bestemming hadden. Dit eerste deelonderzoek richt zich op de relevante wet- en regelgeving, het toezicht daarop en een overzicht van de inspectieresultaten uit de afgelopen 5 jaar bij deze zeeschepen.

De aanleiding van dit onderzoek betrof berichtgeving in het Noordhollands Dagblad over mogelijk illegale lozingen van ladingresiduen van schepen afkomstig van Tata Steel en een bijna gelijktijdige bevinding van de Inspectie Leefomgeving en Transport over een schip met een vervuild dek aan de kade van Tata Steel. Met dit onderzoek is nagegaan of er - op basis van de inspectieresultaten van de Inspectie Leefomgeving en Transport en de andere toezichthouders - aanwijzingen zijn dat er illegale lozingen plaatsvinden van ladingresiduen bij schepen die bij Tata Steel hebben gelost.

Het toezicht op mogelijke illegale lozing van ladingresiduen vindt plaats binnen de kaders van de (internationale) scheepvaartregelgeving. De kapitein van een schip is verantwoordelijk voor de naleving van die (internationale) wet- en regelgeving. Het uitgangspunt daarbij is te zorgen dat ladingresiduen niet illegaal worden geloosd. In havens en in kwetsbare zeegebieden, zoals de Noordzee, mogen ladingresiduen niet worden geloosd. Het meenemen van ladingresiduen is echter niet verboden als die in een andere haven kunnen worden afgegeven. Doel van de regelgeving is het voorkomen van vervuiling op zee. Om die reden treden toezichthouders preventief op bij constatering van afvaarten met vervuilde dekken of niet opgeruimde ladingresiduen. Het vuil of het residu kan namelijk door wind, regenval of de zeegang van boord spoelen, waardoor een illegale lozing ontstaat.

Van 2017 t/m 2021 hebben de Inspectie Leefomgeving en Transport en de Port of Amsterdam op grond van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen 309 inspecties uitgevoerd bij schepen die bij Tata Steel aan de kade lagen. Hierbij zijn geen illegale lozingen van ladingresiduen geconstateerd. Wel zijn enkele onvolkomenheden in de afgifte van scheepsafvalstoffen geconstateerd. Een schip moet, voordat het uit de haven vertrekt, afvalstoffen die aan boord zijn aan de havenontvangstvoorzieningen afgeven; anders mag het schip niet vertrekken. Met ingang van 2019 is de Port of Amsterdam actief gaan registreren op dekken die vervuild raken bij het lossen van ladingen. In de periode 2019 t/m 2021 zijn 21 bevindingen geweest.

Rijkswaterstaat heeft over een periode van 5 jaar één constatering van ladingresiduen aan boord van een boot van bootslieden gedaan. De bootslieden waren ingehuurd door Tata Steel. Het onderzoek naar dit incident loopt nog. Naast deze constatering heeft Rijkswaterstaat in de periode 2017 t/m 2021 180 inspecties uitgevoerd, waarbij de ladingresiduen zijn meegenomen. Hierbij zijn geen overtredingen geconstateerd met het lozen van ladingresiduen.

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied heeft in de periode 2017 t/m 2021 71 inspecties op de kade bij Tata Steel uitgevoerd. De nadruk ligt hierbij op het vrijkomen van stof. Hierbij zijn geen overtredingen geconstateerd voor het lozen van ladingresiduen.

De Kustwacht heeft in de periode 2017 t/m 2021 8 keer een constatering gedaan op zee van een schip met een vervuild dek afkomstig van Tata Steel. Hierbij is één keer een waarschuwing gegeven vanwege het schoonspuiten van het dek. Bij de andere constateringen heeft de Kustwacht contact gezocht met de kapitein en verzocht het dek schoon te maken. De Kustwacht heeft op een later tijdstip gecontroleerd of de dekken schoon zijn gemaakt.

In totaal hebben in de afgelopen vijf jaar 560 inspecties plaatsgevonden bij de schepen aan de kade van Tata Steel. Dat komt neer op gemiddeld minimaal 2 inspecties per week. Hierbij geldt dat in 2020 en 2021 minder inspecties zijn uitgevoerd vanwege corona. Er zijn geen overtredingen met betrekking tot het lozen van ladingresiduen geconstateerd.

Uit de bevindingen van 2019 tot 2022 van de Port of Amsterdam en de Kustwacht wordt een toename geconstateerd van schepen die met een vervuild dek willen vertrekken of dat schepen met een vervuild dek op de Noordzee wordt aangetroffen. Het vertrek met onopgeruimde ladingresiduen op het dek geeft als risico's dat ladingresiduen in zee kunnen komen door bijvoorbeeld de krachten van wind en water.

Om deze ontwikkeling nader te onderzoeken, wordt de komende periode het preventief toezicht met drones in samenwerking met de andere toezichthouders voortgezet. Op basis van de bevindingen aan het eind van het jaar zal gewogen worden op welke wijze de naleving het beste bevorderd kan worden. Zodat het risico op illegale lozingen kan worden verkleind in het belang van een schone zee.

1 Inleiding

Dit onderzoeksrapport is het eerste van een tweedelig onderzoek naar mogelijke lozingen van ladingresiduen vanaf zeeschepen die Tata Steel als bestemming hadden. Dit eerste deelonderzoek richt zich op de relevante wet- en regelgeving, het toezicht daarop en een overzicht van de inspectieresultaten uit de afgelopen 5 jaar bij deze zeeschepen.

Het tweede deelonderzoek gaat over de resultaten van de intensivering van het preventief toezicht op schone scheepsdekken van zeeschepen die hebben gelost of geladen bij Tata Steel. Dit toezicht loopt tot eind 2022, waardoor publicatie van de resultaten van het tweede deelonderzoek begin 2023 verwacht wordt.

1.1 Aanleiding

In het vragenuur van dinsdag 15 februari 2022 heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat de leden van de Tweede Kamer een onderzoek van de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna ILT) toegezegd. Doel van het onderzoek is om geconstateerde overtredingen van de afgelopen jaren van het verbod op het lozen van ladingresiduen in de omgeving van Tata Steel in kaart te brengen.

De aanleiding voor deze toezegging waren berichtgeving in het Noordhollands Dagblad (hierna NHD) over mogelijke lozing van ladingresiduen¹ en een waarneming² van een vervuild dek door de ILT een dag daarvoor.

De strekking van de berichtgeving van het NHD was dat grote hoeveelheden steenkool en ijzererts bij het schoonmaken van de (dekken van) vertrekkende schepen overboord worden geveegd en terechtkomen tussen de pieren in de haven en in de Noordzee.

De waarneming van de ILT betrof een schip aan de kade met een grote hoeveelheid ladingresiduen aan dek. De ILT heeft daarop via de scheepsagent de kapitein verzocht om voor vertrek de ladingresiduen af te geven. Hierbij was geen sprake van een overtreding. Aangezien het schip pas vertrok toen het reeds donker was, was geen dronetoezicht meer mogelijk om te controleren of de ladingresiduen bij vertrek van het schip waren opgeruimd.

1.2 Doelstelling van het onderzoek

Dit deelonderzoek naar lozingen van ladingresiduen moet twee zaken in beeld brengen:

1. de mate waarin deze lozingen plaatsvinden, op basis van de inspectieresultaten van de verschillende toezichthouders die bij dit onderwerp betrokken zijn, en
2. welke wet- en regelgeving van toepassing zijn en welke instanties daarbij een rol in het toezicht hebben.

¹ 'Tata-troep geloosd in Noordzee', Noordhollands Dagblad d.d. 11 februari 2022

² De waarneming werd gedaan tijdens een proefvlucht die tot doel had te onderzoeken of drones behulpzaam kunnen zijn bij het uitvoeren van inspecties op scheepsafvalstoffen.

1.3 Onderzoeksaanpak

Voor deze rapportage is onderzoek gedaan naar het aantal overtredingen van het lozen van ladingresiduen bij zeeschepen van en naar Tata Steel tussen 2017 en 2022. Deze periode is vastgesteld omdat de recente jaren, 2020 en 2021, niet representatief zijn vanwege de coronamaatregelen.

Ter voorbereiding hierop is eerst inzichtelijk gemaakt welke regels van toepassing zijn op het toezicht en de handhaving op de afgifte van scheepsafvalstoffen in het algemeen en het lozen van ladingresiduen in het bijzonder. Daarbij is tevens in beeld gebracht bij welke instanties het toezicht en de handhaving op deze wet- en regelgeving zijn belegd.

Voor het onderzoek heeft de ILT gebruik gemaakt van de gegevens van eigen inspecties en van de andere betrokken toezichthouders over het aantal uitgevoerde inspecties en overtredingen. Deze gegevens zijn bij elkaar gebracht en geanalyseerd.

Het NHD is gevraagd om zijn dronebeelden voor dit onderzoek aan de ILT te geven. De beelden zijn op 12 mei 2022 ontvangen. De ILT heeft na bestudering van de beelden geen overtredingen van het lozen van ladingresiduen waargenomen.

Het onderzoek heeft zich uitsluitend gericht op de inspecties op de zeeschepen die Tata Steel hebben aangedaan en op basis van de bevindingen van de ILT en de andere betrokken toezichthouders. Er is geen onderzoek gedaan naar betalingen³ door Tata Steel aan de kapitein voor het schoon maken van het dek of het meenemen van ladingresiduen. De kern van de regelgeving is dat de kapitein ladingresiduen niet illegaal mag lozen.

1.4 Tweede deelonderzoek

Met de betrokken toezichthoudende instanties zijn afspraken gemaakt over een intensivering van het preventief toezicht op zeeschepen in de haven van IJmuiden. Dit in het kader de bevindingen van de Port of Amsterdam en de Kustwacht dat er een toename is van schepen die met een vervuild dek willen vertrekken of dat schepen met een vervuild dek op de Noordzee wordt aangetroffen. Het toezicht wordt in de rest van het jaar 2022 uitgevoerd. Over de bevindingen wordt begin 2023 gerapporteerd in het tweede deelonderzoek.

³ In de berichtgeving in het Noordhollands Dagblad werd melding gedaan dat Tata Steel de bemanning van schepen contant betaalt voor het dumpen van ladingresiduen.

2 Wettelijk kader en inrichting toezicht

De internationale voorschriften voor het lozen van ladingresiduen van vaste stoffen die zeeschepen in bulk vervoeren, zijn opgenomen in het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen⁴ (hierna MARPOL-verdrag) en de Europese richtlijn betreffende haven-ontvangst-voorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen⁵. De nationale voorschriften zijn opgenomen in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (hierna Wvvs) en de Waterwet. Hieronder volgt per regelgeving een korte uiteenzetting.

2.1 Internationale wet- en regelgeving

MARPOL-verdrag

Het MARPOL-verdrag staat aan de basis van de wet en regelgeving over ladingresiduen en scheepsafvalstoffen. De doelstelling van het MARPOL-verdrag is het voorkomen van verontreiniging van de zee door van lozingen van schadelijke stoffen vanaf zeeschepen. Daartoe heeft de International Maritime Organisation (IMO) voorschriften opgesteld die lozingen in bepaalde gebieden verbieden en grenzen stellen aan de lozingen in de gebieden waar deze wel zijn toegestaan.

In het [MARPOL-verdrag](#) worden hierbij twee situaties beschreven. De eerste situatie is dat het schip tijdens zijn reis naar de volgende haven buiten een aangewezen kwetsbaar zeegebied terechtkomt. De tweede situatie is dat het schip tijdens haar reis naar de volgende haven binnen één of meerdere aaneengesloten kwetsbare zeegebieden blijft. De Noordzee is één van de in het MARPOL-verdrag aangewezen kwetsbare zeegebieden.

In de eerste situatie is bepaald dat de ladingresiduen aan boord mogen blijven totdat het schip het aangewezen kwetsbare zeegebied heeft verlaten. Hierna mogen zij onder voorwaarden in zee worden geloosd.

In de tweede situatie is bepaald dat de ladingresiduen door de kapitein vóór het vertrek moeten worden afgegeven bij de haven-ontvangst-voorziening of uiterlijk in de eerstvolgende aanloophaven binnen een kwetsbaar zeegebied. In deze situatie mogen ladingresiduen onderweg niet in aangewezen kwetsbare zeegebieden worden geloosd. Alleen als in de tweede situatie in beide havens binnen een aangewezen kwetsbaar zeegebied geen toereikende haven-ontvangst-voorziening is, mogen lozingen van ladingresiduen onder strikte voorwaarden volgens het MARPOL-verdrag in zee plaatsvinden. Deze voorwaarden zijn verder uitgewerkt in de bijlage A onder het op zee lozen van ladingresiduen binnen en buiten een kwetsbaar zeegebied. De landen die dit MARPOL-verdrag ondertekend hebben, moeten zorgen voor haven-ontvangst-voorzieningen voor deze stoffen.

Op basis van de twee situaties kan worden geconcludeerd dat het lozen van ladingresiduen in havens of in kwetsbare zeegebieden, zoals de Noordzee verboden is.

⁴ 1973, zoals gewijzigd door het Protocol van 1978

⁵ Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen

Ladingresiduen vallen in het MARPOL-verdrag⁶, onder de term schadelijke stoffen en worden in die bijlage gedefinieerd als: "de overblijfselen van enige lading die niet onder andere bijlagen bij dit Verdrag vallen en die op het dek of in de ruimen achterblijven na het laden of lossen, met inbegrip van overtollige lading of gemorste lading, hetzij in natte of droge toestand of meegevoerd in waswater, maar omvat geen ladingstof die op het dek achterblijft na het vegen of stof op de buitenoppervlakken van het schip".

Europese richtlijn betreffende haven-ontvangst-voorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen

Met het oog op het tegengaan van - met name illegale - lozingen van schadelijke stoffen op zee, heeft de Europese Commissie een aanvullende richtlijn vastgesteld. Deze richtlijn schrijft in de eerste plaats voor dat alle schepen die een Europese haven aandoen in principe al het aan boord aanwezige scheepsafval in die haven moeten afgeven. Onder dit scheepsafval valt het grootste deel van de schadelijke stoffen die aan boord ontstaan bij de normale bedrijfsvoering. Dit zijn bijvoorbeeld afval uit de keuken en de machinekamer.

Zo geldt voor de scheepvaart in beginsel een afgifteplicht. Onderscheid moet worden gemaakt tussen de afgifte van scheepsafval en de afgifte van ladingresiduen. Afgifte van scheepsafval is onder de richtlijn in beginsel steeds verplicht bij aanloop van een haven in de Europese Unie. Afgifte van ladingresiduen is alleen verplicht als dit uit het MARPOL-verdrag voortvloeit.

Op grond van recente aanpassing van deze Europese richtlijn vallen ladingresiduen onder de definitie van scheepsafval. Dit betekent voor ladingresiduen dat deze in beginsel voor vertrek moeten worden afgegeven bij een haven-ontvangst-voorziening, tenzij het schip voor dit afval voldoende aangewezen opslagcapaciteit heeft. Echter de Nederlandse wet- en regelgeving waarin die aanpassing van de Europese richtlijn is geïmplementeerd, is nog niet van kracht⁷.

De kapitein van het schip is naast een goede bedrijfsvoering ook de eerstverantwoordelijke voor de naleving van de regels rondom scheepsafvalstoffen en ladingresiduen.

2.2 Nationale wet- en regelgeving

Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs)

De verplichtingen uit het MARPOL-verdrag en de Europese Richtlijn voor haven-ontvangst-voorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen staan in de Wvvs. In bijlage A staat een artikelsgewijze weergave van de wet en regelgeving.

Op dit moment kan alleen het lozen van ladingresiduen in zee een overtreding zijn, niet het meenemen ervan. De Kustwacht controleert hier, op verzoek van de ILT, op. Dit kan wel het geval zijn zodra de genoemde nieuwe Europese richtlijn in de Nederlandse wet- en regelgeving is geïmplementeerd. In die nieuwe Europese richtlijn zijn de regels met betrekking tot de afgifte van ladingresiduen namelijk aangescherpt.

Waterwet

Bij eventuele lozingen van ladingresiduen op binnenwateren (o.a. de haven) is de Waterwet van toepassing. In het algemeen geldt volgens de Waterwet dat dit soort lozingen verboden zijn.

⁶ Bijlage V

⁷ Het voorstel is in procedure en wacht op besluitvorming door de Eerste Kamer

2.3 Inrichting toezicht

Bij het toezicht op het lozen van ladingresiduen wordt onderscheid gemaakt tussen lozen op zee en lozen op binnenwateren.

De ILT is in de Wvvs, artikel 14 lid 1, aangewezen als toezichthouder op het voorkomen van lozingen van scheepsafvalstoffen en ladingresiduen door zeeschepen.

Medewerkers van de divisie Havenmeester van Havenbedrijf Amsterdam N.V. (Port of Amsterdam) zijn in de Wvvs, artikel 14, lid 2, aangewezen als medetoezichthouder op het voorkomen van lozingen van scheepsafvalstoffen en ladingresiduen door zeeschepen in het ambtsgebied van het Havenbedrijf Amsterdam. Bovendien zijn de medewerkers van Port of Amsterdam, op grond van de Waterwet, aangewezen als toezichthouder op lozingen in oppervlaktewater binnen hun ambtsgebied.

Rijkswaterstaat is in de Waterwet, artikel 8.3 lid 1, in de zeehavens de toezichthouder voor lozingen op de binnenwateren die onder het beheer van het Rijk vallen (de zogenoemde rijkswateren). Zonder vergunning zijn lozingen op de rijkswateren niet toegestaan. De haven van IJmuiden is een rijkswater.

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied ziet toe op het laden en lossen en de omgang met restanten die achterblijven op de kade. Zodra een schip in de haven van IJmuiden aan de kade van Tata Steel ligt, maakt het namelijk onderdeel uit van de inrichting (Tata Steel). Dit om hinder naar de leefomgeving te beperken

Op zee houdt de Kustwacht toezicht met schepen en een vliegtuig. Als de Kustwacht een lozing ziet, meldt zij dit bij de ILT. Op basis van die melding voert de ILT een nader onderzoek uit.

3 Bevindingen inspecties ILT en ketenpartners

3.1 Inleiding

Om inzicht te krijgen in inspecties naar illegale lozingen van ladingresiduen zijn verschillende informatiebronnen geraadpleegd en gegevens opgevraagd. De ILT legt zijn inspecties vast in de zaaksystemen Navis en Thetis-Eu⁸.

De andere instanties die toezien op lozing van ladingresiduen, zijn;

- Port of Amsterdam,
- Rijkswaterstaat,
- De Kustwacht en,
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG).

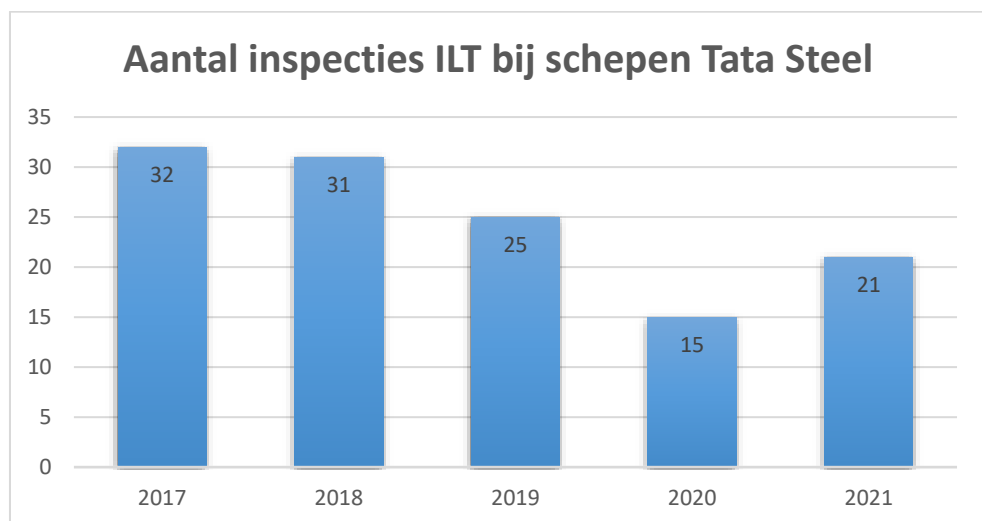
Deze partijen zijn door de ILT gevraagd om informatie aan te leveren over de periode 2017 t/m 2021 over het aantal uitgevoerde inspecties en de bevindingen met betrekking tot het lozen van ladingresiduen.

3.2 Aantal uitgevoerde inspecties

Bij de schepen die Tata Steel bezoeken, worden inspecties uitgevoerd door de ILT, Port of Amsterdam, Rijkswaterstaat en de ODNZKG. Jaarlijks doen 100 tot 120 schepen Tata Steel aan. De schepen verblijven daar meestal enkele dagen voor het laden en lossen. Op basis van de ontvangen gegevens van Rijkswaterstaat, Port of Amsterdam, Kustwacht en ILT is er sprake van minimaal 2 inspecties per week. De resultaten worden per toezichthouder nader toegelicht.

ILT

In de periode van 2017 t/m 2021 heeft de ILT bij 124 schepen die bij Tata Steel afmeerden inspecties uitgevoerd. In figuur 1 is de verdeling per jaar opgenomen.



Figuur 1: Aantal door de ILT uitgevoerde inspecties gericht op bezoekende schepen Tata Steel

⁸ Navis is het zaakstelsel wat de ILT in gebruik had tot 2018. Thetis-EU is het zaakstelsel wat binnen Europa wordt gebruikt en vanaf 2018 door de ILT wordt gebruikt.

In 2020 en 2021 zijn minder inspecties uitgevoerd vanwege de coronamaatregelen.

Port of Amsterdam

De Port of Amsterdam heeft in de periode 2017 t/m 2021 in totaal 185 inspecties uitgevoerd bij schepen die Tata Steel hebben aangedaan. De verdeling per jaar is in figuur 2 opgenomen. In 2019 waren er minder inspecties vanwege krapte in de bezetting en in 2020 en 2021 als gevolg van de coronamaatregelen.



Figuur 2: Aantal door Port of Amsterdam uitgevoerde inspecties gericht op bezoekende schepen Tata Steel

Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat voert regelmatig bij Tata Steel inspecties uit voor de naleving van de regelgeving voor lozingen op het rijkswater en kadewerkzaamheden. Daarnaast vindt één keer per maand een milieuvlucht met helikopter plaats, ook voor visuele inspectie van de scheepsdekken. Twee keer per maand maakt Rijkswaterstaat een fysieke toezichtronde met een inspectie van de schepen vanaf de kade. In de periode 2017 t/m 2021 heeft Rijkswaterstaat 180 inspecties (milieuvlucht en fysieke toezichtronde) uitgevoerd, waarbij de ladingresiduen zijn meegenomen. Hier zijn geen overtredingen geconstateerd met het lozen van ladingresiduen.

In het zaakstelsel van Rijkswaterstaat zijn daarnaast 135 zaken geregistreerd over controles van lozingen en andere werkzaamheden. Een onderdeel van deze inspecties kunnen scheepsladingen zijn. Het is onduidelijk bij hoeveel inspecties dit het geval is. De aantallen zijn derhalve niet meegenomen bij de totalen van de uitgevoerde inspecties naar ladingresiduen.

ODNZKG

De ODNZKG ziet toe op het laden en lossen. ODNZKG registreert op verschillende wijzen de inspecties die een relatie kunnen hebben met het lossen van schepen bij Tata Steel. Dit zijn inspecties die vanuit het onderdeel grondstoffenlogistiek zijn uitgevoerd of maandelijkse stofcontroles.

Van alle inspecties die tussen 2017 en 2022 bij Tata Steel zijn uitgevoerd, zijn er 71 waarbij specifiek is gekeken naar scheepsverlading.

De Kustwacht

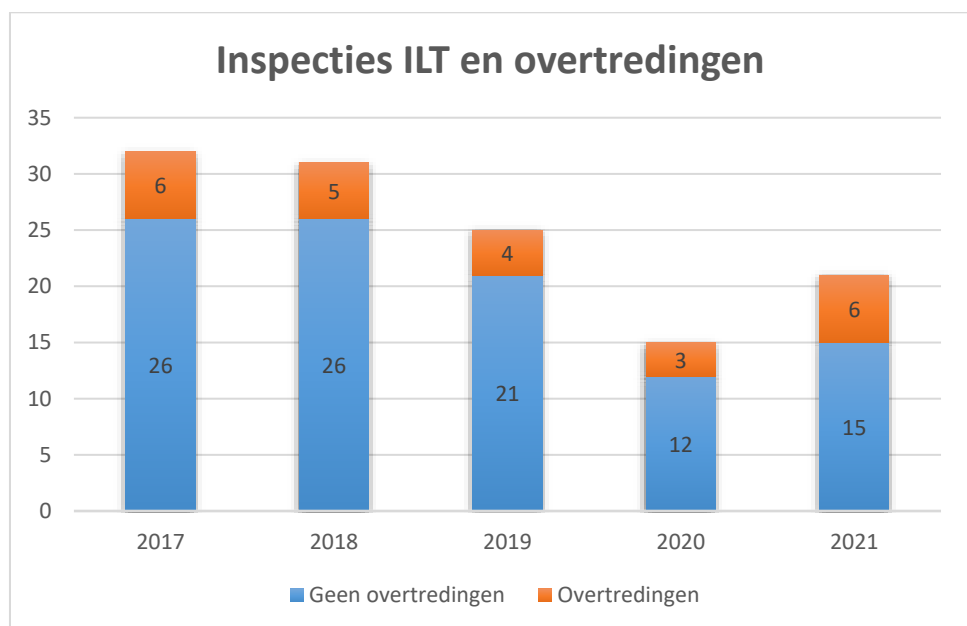
De Kustwacht controleert op verzoek van de ILT of er lozingen op zee plaatsvinden. De Kustwacht voert jaarlijkse 1.500 tot 2.000 patrouilles uit op zee. Controle op lozingen is één van de onderdelen tijdens deze patrouilles. Bij constatering van lozingen informeert de Kustwacht de ILT.

De Landelijke Eenheid

Vanwege de omvang van de data zijn alleen de jaren 2020 en 2021 geanalyseerd. De Landelijke Eenheid heeft geen meldingen in 2020 en 2021 ontvangen over het lozen van ladingresiduen van schepen afkomstig van Tata Steel.

3.3 Aantal niet-nalevingen algemeen

In de periode 2017 t/m 2021 heeft de ILT bij 24 schepen die bij Tata Steel aanmerden onvolkomenheden geconstateerd op het gebied van de afgifte van scheepsafvalstoffen, dit zijn dus geen ladingresiduen. In figuur 3 is de verhouding tussen inspecties met en zonder onvolkomenheden weergegeven.



Figuur 3: aantal inspecties ILT zonder overtredingen en met overtredingen

De ILT constateerde vooral dat er te veel scheepsafval aan boord was en dat dit voor vertrek moest worden afgegeven aan de wal.

Als onvoldoende opslagcapaciteit resteert op het schip voor de vervolgreis is de kapitein namelijk verplicht om de scheepsafvalstoffen af te geven. De kapitein moet voor vertrek administratief aantonen dat de scheepsafvalstoffen zijn afgegeven aan de haven-ontvangst-voorziening. De ILT controleert aan de hand van de afgiftebonnen of de scheepsafvalstoffen zijn afgegeven.

Bij de ketenpartners zijn alleen overtredingen opgevraagd specifiek op de lozing van ladingresiduen. Deze zijn weergegeven in 3.4.

Geconstateerde niet-nalevingen door ketenpartners:

1. De ODNZKG heeft in 2021 een dwangsom opgelegd voor het stof dat vrij kwam bij het lossen van de zeeschepen. De ILT heeft verder geen data ontvangen van andere overtredingen.
2. overtredingen dan lozingen van ladingresiduen.

3.4 Aantal niet-nalevingen ladingresiduen

ILT

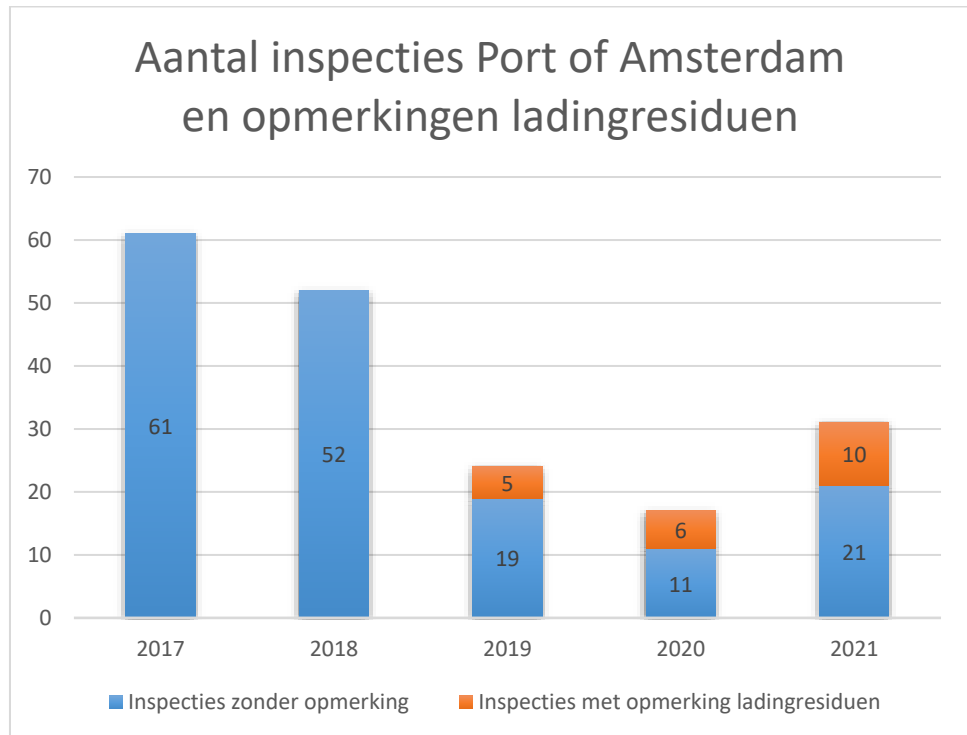
De ILT heeft in de periode 2017 t/m 2021 geen constatering gedaan over het illegaal lozen van ladingresiduen op zee door schepen die bij Tata Steel hebben aangemeerd. De ILT kan hier alleen op handhaven als er sprake is van heterdaad. De ILT kan de kapitein van een schip niet verplichten om de ladingresiduen af te geven aan de havenontvangstvoorziening van de haven waar het schip ligt. In de concepttekst van de wijziging van de Wvvs is die verplichting, vanuit de Europese regelgeving (EU richtlijn 2019/833), wel opgenomen. Aangezien de gewijzigde Wvvs nog niet van kracht is, is handhaving op dit moment nog niet mogelijk.

De naast gelegen foto laat een voorbeeld zien van een zeeschip dat wegvaart met ladingresiduen. Op de luiken die de ladingruimen afsluiten zijn duidelijk sporen te zien van de lading die bij het lossen op het dek zijn achtergebleven. Het wegvaren met ladingsresiduen is op zichzelf geen overtreding.



Port of Amsterdam

Bij Port of Amsterdam is sinds 2019 het item "schone dekken" toegevoegd aan het toezicht registratiesysteem waardoor deze specifieke data is te ontsluiten. Bij een constatering van een vervuild dek verzoekt de Port of Amsterdam aan de kapitein om een foto van een schoon dek te sturen voordat het schip vertrekt. Dit is preventief om te voorkomen dat het vuil of het residu door wind, regenval of zeegang overboord gaan. Als de kapitein geen foto aanlevert van een schoon dek mag het schip niet vertrekken. In 2019 kwam het 5 keer voor dat een dek van een schip dat bij Tata Steel zou vertrekken, onvoldoende schoon was, in 2020 6 keer en in 2021 10 keer. In totaal gaat het om 21 bevindingen.



Figuur 4: Aantal door Port of Amsterdam uitgevoerde inspecties gericht op bezoekende schepen Tata Steel en opmerkingen ladingresiduen

Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat heeft in oktober 2021 bij een bootje van de bootlieden veel kolen op het dek aangetroffen. Dit bootje is niet van Tata Steel maar van de bootliedenorganisatie. Het bootje was wel in dienst van Tata Steel bezig met werkzaamheden voor Tata Steel. Onderzoek van dit incident loopt nog.

Kustwacht

In de periode 2017 t/m 2021 heeft de kustwacht 8 keer ladingresiduen op het dek geregistreerd in het zaaksysteem bij schepen afkomstig van Tata Steel. In 2017 was dit er 1, in 2020 2 en in 2021 zijn dit 5 constateringingen geweest. Hierbij is 1 waarschuwing gegeven vanwege het schoonspuiten van het dek. Bij de andere constateringingen heeft de Kustwacht contact gezocht met de kapitein van het schip en verzocht om het dek schoon te maken. Op een later tijdstip is geconstateerd dat het dek is schoongemaakt.

3.5 Intensivering toezicht

De ILT heeft vanaf 7 maart 2022 het preventief toezicht op de vertrekkende schepen bij Tata Steel, met de inzet van drones, tijdelijk geïntensiveerd naar tweemaal per week. Daarnaast heeft de ILT afspraken gemaakt met Rijkswaterstaat, Port of Amsterdam en de ODNZKG over de intensiteit van het toezicht en het uitwisselen van bevindingen. Door het uitwisselen van bevindingen en signalen wordt het toezicht versterkt. Zo kan ODNZKG de dronebeelden van de ILT gebruiken voor de handhaving van de stofcontroles.

Bijlage A Wet- en regelgeving artikelsgewijs

Grens zee <> binnenwater

Artikel 2, lid 1 Wet grenzen Nederlandse territoriale zee:

De laagwaterlijn langs de kust vormt, met de in het tweede en vierde lid genoemde basislijnen, voor zover deze zeewaarts daarvan zijn gelegen, de grens tussen de binnenwateren en de territoriale zee van Nederland.

Artikel 2, lid 4:

In de Maasmond en in de havenmonden van Scheveningen en IJmuiden geldt als basislijn de verbindingslijn van de lichten op de koppen der havenhoofden.

Op zee - algemeen

Artikel 1 Wvvs:

- h. schadelijke stof: stof die valt onder het toepassingsbereik van Bijlage I, II, III, IV of V van het Verdrag (=MARPOL-verdrag);

Artikel 5, lid 1 Wvvs:

Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden ter bescherming en behoud van het milieu regels gesteld met betrekking tot:

- a. verboden lozingen van schadelijke stoffen in zee vanaf schepen;

Artikel 5, lid 3 Wvvs:

De krachtens het eerste lid gestelde regels zijn ook van toepassing op buitenlandse schepen:

- a. in de Nederlandse territoriale zee of, voorzover het in dat lid bedoelde verbod betrekking heeft op de voorschriften van het Verdrag of voorzover met dat verbod toepassing wordt gegeven aan artikel 220 van het VN-Zeerechtverdrag, in de Nederlandse exclusieve economische zone;

Artikel 12c, lid 1 Wvvs:

De kapitein van een schip dat een haven aandoet die is aangewezen krachtens artikel 6, eerste lid, geeft de bij of krachtens algemene maatregel van bestuur aan te wijzen schadelijke stoffen dan wel restanten van schadelijke stoffen af bij een havenontvangstvoorziening.

Artikel 2 Besluit voorkoming verontreiniging door schepen:

Als schadelijke stoffen als bedoeld in artikel 1, onderdeel h, van de wet worden aangewezen:

- f. vuilnis als bedoeld in voorschrift 1 van Bijlage V van het Verdrag (=MARPOL-verdrag);

Artikel 29, lid 5 Besluit voorkoming verontreiniging door schepen:

Het is verboden vanaf een schip vuilnis als bedoeld in voorschrift 1 van Bijlage V van het Verdrag in zee te lozen, anders dan met inachtneming van de in die Bijlage gegeven voorschriften, met dien verstande dat:

- a. in het gebied van de Middellandse Zee, het gebied van de Oostzee, het Golfgebied, het gebied van de Noordzee en het Caribisch gebied, bedoeld in voorschrift 1 van die Bijlage, en in het Antarctisch gebied voorschrift 6 van die Bijlage van toepassing is;

- b. in de overige bijzondere gebieden, bedoeld in voorschrift 1 van die Bijlage, voorschrift 4 van die Bijlage van toepassing is, en in deze gebieden voorschrift 6 van die Bijlage van toepassing wordt op een nader bij besluit van Onze Minister vast te stellen tijdstip, dat wordt bekendgemaakt in de Staatscourant;

Voorschrift 1 Bijlage V MARPOL-verdrag:

9. Garbage (vuilnis) means all kinds of food wastes, domestic wastes and operational wastes, all plastics, cargo residues (=ladingresiduen), incinerator ashes, cooking oil, fishing gear, and animal carcasses generated during the normal operation of the ship and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other Annexes to the present Convention. Garbage does not include fresh fish and parts thereof generated as a result of fishing activities undertaken during the voyage, or as a result of aquaculture activities which involve the transport of fish including shellfish for placement in the aquaculture facility and the transport of harvested fish including shellfish from such facilities to shore for processing.

2. Cargo residues (=ladingresiduen) means the remnants of any cargo which are not covered by other Annexes to the present Convention and which remain on the deck or in holds following loading or unloading, including loading and unloading excess or spillage, whether in wet or dry condition or entrained in wash water but does not include cargo dust remaining on the deck after sweeping or dust on the external surfaces of the ship.

De haven Velsen/IJmuiden is een aangewezen haven krachtens artikel 6, eerste lid Wvvs, alwaar voor vuilnis als bedoeld in voorschrift 1 van Bijlage V MARPOL een toereikende havenontvangstvoorziening dient te zijn.

Op zee – lozen ladingresiduen buiten een “Special area”

Voorschrift 4 Bijlage V MARPOL-verdrag

Discharge of garbage outside special areas

1 Discharge of the following garbage into the sea outside special areas shall only be permitted while the ship is en route and as far as practicable from the nearest land, but in any case not less than:

(...)

.3 12 nautical miles from the nearest land for cargo residues that cannot be recovered using commonly available methods for unloading. These cargo residues shall not contain any substances classified as harmful to the marine environment, in accordance with the criteria set out in appendix I of this Annex.

2 Cleaning agents or additives contained in cargo hold, deck and external surfaces wash water may be discharged into the sea, but these substances must not be harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization.

3 Solid bulk cargoes as defined in regulation VI/1-1.2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended, other than grain, shall be classified in accordance with appendix I of this Annex, and declared by the shipper as to whether or not they are harmful to the marine environment.

4 When garbage is mixed with or contaminated by other substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.

Op zee – lozen binnen een “Special area”

Voorschrift 6 Bijlage V MARPOL-verdrag

Discharge of garbage within special areas

1 Discharge of the following garbage into the sea within special areas shall only be permitted while the ship is en route and as follows:

(...)

.2 Discharge of cargo residues that cannot be recovered using commonly available methods for unloading, where all the following conditions are satisfied:

- .1 Cargo residues contained in hold washing water do not include any substances classified as harmful to the marine environment according to the criteria set out in appendix I of this Annex;
- .2 Solid bulk cargoes as defined in regulation VI/1-1.2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 , as amended, other than grain, shall be classified in accordance with appendix I of this Annex, and declared by the shipper as to whether or not they are harmful to the marine environment;
- .3 Cleaning agents or additives contained in hold washing water do not include any substances classified as harmful to the marine environment taking into account guidelines developed by the Organization;
- .4 Both the port of departure and the next port of destination are within the special area and the ship will not transit outside the special area between those ports;
- .5 No adequate reception facilities are available at those ports taking into account guidelines developed by the Organization; and
- .6 Where the conditions of subparagraphs .2.1 to .2.5 of this paragraph have been fulfilled, discharge of cargo hold washing water containing residues shall be made as far as practicable from the nearest land or the nearest ice shelf and not less than 12 nautical miles from the nearest land or the nearest ice shelf.

2 Cleaning agents or additives contained in deck and external surfaces wash water may be discharged into the sea, but only if these substances are not harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization.

(...)

4 When garbage is mixed with or contaminated by other substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.

Op binnenwater – algemeen

Artikel 6.1 Waterwet:

In dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen wordt, tenzij anders bepaald, verstaan onder:

stoffen: afvalstoffen, verontreinigende of schadelijke stoffen;

Artikel 6.2, lid 1 Waterwet:

Het is verboden om stoffen te brengen in een oppervlaktewaterlichaam, tenzij:

- a. een daartoe strekkende vergunning is verleend door Onze Minister of, ten aanzien van regionale wateren, het bestuur van het betrokken waterschap;
- b. daarvoor vrijstelling is verleend bij of krachtens algemene maatregel van bestuur;
- c. artikel 6.3, eerste tot en met derde lid, van toepassing is.

Artikel 6.8 Waterwet:

Ieder die handelingen verricht of nalaat en die weet of redelijkerwijs had kunnen vermoeden dat door die handelingen of het nalaten daarvan de bodem of oever van een oppervlaktewaterlichaam kan worden verontreinigd of aangetast, is verplicht alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevegd om die verontreiniging of aantasting te voorkomen, dan wel indien die verontreiniging of aantasting zich voordoet, de verontreiniging of de aantasting en de directe gevolgen daarvan te beperken en zoveel mogelijk ongedaan te maken. Indien de verontreiniging of aantasting het gevolg is van een ongewoon voorval, worden de maatregelen onverwijld genomen.

Artikel 6.12 Waterwet:

Dit hoofdstuk is niet van toepassing op:

- a. handelingen waaromtrent regels zijn gesteld bij of krachtens de Kernenergiewet of de Wet voorkoming verontreiniging door schepen;

Op binnenwater – schip binnen een inrichting (gemeerd)

Artikel 1.1, lid 1 Activiteitenbesluit milieubeheer:

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder: lozen: het brengen van:

- a. stoffen als bedoeld in artikel 6.1 van de Waterwet in een oppervlaktewaterlichaam;

Artikel 2.1, lid 1 Activiteitenbesluit milieubeheer:

Degene die een inrichting drijft en weet of redelijkerwijs had kunnen weten dat door het in werking zijn dan wel het al dan niet tijdelijk buiten werking stellen van de inrichting nadelige gevolgen voor het milieu ontstaan of kunnen ontstaan, die niet of onvoldoende worden voorkomen of beperkt door naleving van de bij of krachtens dit besluit gestelde regels, voorkomt die gevolgen of beperkt die voor zover voorkomen niet mogelijk is en voor zover dit redelijkerwijs van hem kan worden gevegd.

Artikel 2.1, lid 2 Activiteitenbesluit milieubeheer:

Onder het voorkomen of beperken van het ontstaan van nadelige gevolgen voor het milieu als bedoeld in het eerste lid wordt verstaan:

- d. het voorkomen dan wel voor zover dat niet mogelijk is het zoveel mogelijk beperken van de verontreiniging van een oppervlaktewaterlichaam;

Op binnenwater – schip buiten een inrichting (varend naar zee)

Artikel 1.1 Besluit lozen buiten inrichtingen:

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder: lozen: brengen van:

- b. stoffen als bedoeld in artikel 6.1 van de Waterwet in een oppervlaktewaterlichaam;

Artikel 2.1, lid 1 Besluit lozen buiten inrichtingen:

Degene die loost en weet of redelijkerwijs had kunnen weten dat door het lozen nadelige gevolgen voor het milieu ontstaan of kunnen ontstaan, die niet of onvoldoende worden voorkomen of beperkt door naleving van de bij of krachtens dit besluit gestelde voorschriften, voorkomt die gevolgen of beperkt die voor zover voorkomen niet mogelijk is en voor zover dit redelijkerwijs van hem kan worden gevegd.

Artikel 2.1, lid 2 Besluit lozen buiten inrichtingen:

Onder het voorkomen of beperken van het ontstaan van nadelige gevolgen voor het milieu, bedoeld in het eerste lid, wordt verstaan:

- c. het voorkomen dan wel voor zover dat niet mogelijk is het zoveel mogelijk beperken van de verontreiniging van een oppervlaktewaterlichaam;

Toezicht en handhaving op zee

Toezicht:

Artikel 14 lid 1 Wvvs:

Met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze wet zijn belast de ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Zij oefenen ten aanzien van Nederlandse schepen en schepen als bedoeld in artikel 2 van de Vaartuigenwet 1930 BES hun taak overal ter wereld uit.

Aanhouding:

Artikel 20 lid 1 Wvvs:

Een ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat is bevoegd een schip aan te houden:

- e. indien hij gegronde redenen heeft om aan te nemen dat de kapitein in strijd met artikel 12b, 12c, 12d, dan wel 12e handelt dan wel zal handelen;

Artikel 20 lid 2 Wvvs:

Het eerste lid, onderdelen e, f, g en i, is van overeenkomstige toepassing op een buitenlands schip, dat zich in een Nederlandse haven bevindt.

Toezicht en handhaving op binnenwater binnen een inrichting (gemeerd)

Artikel 1.1, lid 1 Activiteitenbesluit milieubeheer:

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder: beheerder: beheerder als bedoeld in artikel 1.1 van de Waterwet;

Artikel 1.2 Activiteitenbesluit milieubeheer:

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

bevoegd gezag: bevoegd gezag als bedoeld in artikel 1.1 van de Wet milieubeheer, alsmede:

- b. de beheerder, indien het lozen betreft als bedoeld in artikel 6.2 van de Waterwet.

Toezicht en handhaving op binnenwater buiten een inrichting (varend naar zee)

Artikel 1.4, lid 4 Besluit lozen buiten inrichtingen:

Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat is bevoegd gezag voor zover het betreft lozen als bedoeld in artikel 6.2, eerste lid, van de Waterwet in een oppervlaktewaterlichaam in beheer bij het Rijk.

Strafrechtelijke handhaving

Daarnaast kan een strafrechtelijk proces-verbaal worden opgemaakt bij overtreding van de Wvvs (bijvoorbeeld indien een lozing plaatsvindt waar/terwijl dat niet is toegestaan).

De overtreding is strafbaar gesteld in artikel 1a van de Wet op de economische delicten.

Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
088 489 00 00

www.ilent.nl

@inspectieLenT

Mei 2022