



Juridisch onderzoek waterstofschepen

Adviesrapport

T.A. Marchand

m.m.v.:
prof. mr. dr. H.H.B. Vedder
mr. dr. A.M. Klingenberg

15 juli 2020

1 Managementsamenvatting

De aanleiding van dit rapport ligt in vragen die NG Shipyards en Haven Lauwersoog gesteld hebben met betrekking tot bepaalde juridische aspecten omtrent het (om)bouwen en exploiteren van schepen die door middel van een brandstofcel, welke gevoed wordt door gasvormige waterstof en zuurstof, worden voortbewogen. Deze vragen gingen hoofdzakelijk over certificering en aansprakelijkheid voor dergelijke waterstofscheperen.

Uit gesprekken met NG Shipyards en Haven Lauwersoog zijn de volgende twee hoofdvragen voortgekomen:

- 1 *Welke informatie moet een partij aanleveren aan de bevoegde certificeringsinstanties ter verkrijging van een vergunning of een ontheffing voor een schip en daarbij behorende tankvoorzieningen dat zowel de Nederlandse kust- en binnenwateren als de internationale wateren zal betreden dat als aandrijving een brandstofcelsysteem gebruikt met als brandstof waterstof, waar moet deze informatie aan voldoen, en wat zijn de toekennings- en weigeringsgronden voor de betreffende vergunningen en ontheffingen?*
- 2 *Is, en zo ja in hoeverre, de eigenaar van een schip dat waterstof aan boord heeft ter voeding van een brandstofcel aansprakelijk voor schade veroorzaakt door dat schip, in het kader van het besluit van een havenmeester om het schip tot een bepaalde haven toe te laten, en welke invloed heeft de al dan niet bestaande certificering van het schip op deze aansprakelijkheid?*

Deze vragen zijn beantwoord door middel van onderzoek naar de wetgeving op het gebied van certificering van en aansprakelijkheid voor (waterstof)scheperen. De conclusies van het onderzoek worden hieronder per (deel)onderwerp weergegeven:

Certificering van zeescheperen

- De wettelijke eisen en voorschriften aan zeescheperen lijken certificering van waterstofscheperen niet moeilijker te maken dan certificering van 'reguliere' zeescheperen.
- Men moet erop bedachtzaam zijn dat bepaalde SOLAS hoofdstukken ook van toepassing zijn op scheperen van minder dan 500 ton.
- De wet biedt op eerste oogpunt voldoende mogelijkheden voor scheepsbouwers en – eigenaren om ontheffing te verkrijgen van bepaalde wettelijke vereisten, mocht daartoe noodzaak of wens bestaan, al is de praktische werking daarvan niet geheel duidelijk.
- De wet geeft veelal functionele eisen, maar hoe daaraan moet worden voldaan is veelal niet voorgeschreven. Als uitzondering hierop geldt SOLAS- Voorschrift II-2/55.
- Het van toepassing zijn van de IMDG-Code op waterstofscheperen is gesteld, maar onzekerheid blijft bestaan. Evenwel verdedigt dit rapport de conclusie dat voor zeescheperen die waterstof aan boord hebben een conformiteitsdocument voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vereist is.

Certificering van vissersvaartuigen

- De primaire bepalingen inzake vrijstelling en ontheffing zijn bij monde van de Schepenwet ook van toepassing op vissersvaartuigen. De vissersvaartuigenbesluiten bevatten echter minder mogelijkheden daartoe.
- De discretionaire bevoegdheid van de Inspecteur-generaal van de ILT inzake het goedkeuren van ontwerpen en constructies maakt het verloop van het certificeringstraject voor vissersvaartuigen minder voorspelbaar dan dat voor zeescheperen.
- Zeker het feit dat gelijkwaardige voorzieningen alleen bij ministeriële regeling kunnen worden goedgekeurd vormt een mogelijk obstakel voor het toepassen van waterstofinrichtingen op vissersvaartuigen.
- Hoewel voor vissersvaartuigen minder strenge eisen inzake gevaarlijke stoffen gelden, is het ontbreken van bepalingen betreffende gelijkwaardige voorzieningen of alternatieve ontwerp-procedures een risico voor de bouwer van een dergelijk vaartuig met waterstofaandrijving.

Certificering van binnenscheperen

- Hoewel de vrijstellings- en ontheffingsmogelijkheden voor de binnenvaart minder uitgebreid en gedetailleerd zijn opgenomen in de wet, zullen dergelijke middelen voor binnenscheperen op waterstof minder snel nodig zijn.
- Dit komt omdat de technische eisen voor de binnenvaart specifieke bepalingen bevatten die richtlijnen en eisen geven voor binnenscheperen die een voortstuwingsinrichting hebben welke gebruik maakt van waterstof en een brandstofcel.
- Een verder voordeel voor de binnenvaart betreft de simpele buitentoepassingsverklaring van de strenge regels inzake vervoer van gevaarlijke stoffen; deze gelden niet voor scheperen die een brandstofcel gebruiken ten behoeve van hun voortstuwing, en die waterstof gebruiken om deze brandstofcel te voeden.
- Desalniettemin moet men erop bedacht zijn dat al deze voordelen alleen gelden indien men zich met het schip op de Nederlandse binnenwateren begeeft, welke al snel zijn verlaten.

Certificering van tankvoorzieningen

- Qua technische eisen geeft de wet voor tankvoorziening voor waterstof vrijwel geen voorschriften.
- Het verdient aanbeveling om met partijen die waterstof leveren over de weg in overleg te treden over de mogelijkheden van een (mobiele) tankvoorziening voor waterstof die gebaseerd is op het wegtransport.
- Verder verdient het aanbeveling om inzake de milieuwetgeving in gesprek te treden met de betreffende veiligheidsregio, de provincie, en de gemeente.

Aansprakelijkheid

- Voor zover relevant voor dit onderzoek, bestaat er tussen het aansprakelijkheidsregime voor zeescheperen en dat voor binnenscheperen geen noemenswaardig verschil.
- Het is zeer wel mogelijk dat, gezien de jurisprudentie van de Hoge Raad inzake de schuld van het schip, een defect aan een waterstofinstallatie aan boord van een zeeschip een verborgen gebrek kan vormen, waardoor op de eigenaar van dat schip voor de door een derde geleden schade ten aanzien van aanvaring of schadevaring geen schuld vereist is, maar risicoaansprakelijkheid geldt. Dit is voor de eigenaar van een dergelijk schip ongunstig, maar de schadelijdende partij zal wel het verborgen gebrek moeten bewijzen.
- Het aansprakelijkheidsregime voor gevaarlijke stoffen heeft tot gevolg dat de eigenaar van een waterstofschip geen schuld hoeft te hebben aan een gebeurtenis die, wegens het aan boord zijn van waterstof, schade veroorzaakt aan een ander schip, persoon, of goed, wil hij aansprakelijk gesteld kunnen worden voor de geleden schade. Hierop gelden zeer beperkte overmachtsgronden en uitzonderingen.
- Het (mede) aansprakelijk houden van een havenmeester voor schade veroorzaakt door een waterstofschip in het kader van het door die havenmeester al dan niet onterecht toelaten van het schip tot de betreffende haven is op zijn minst zeer moeilijk en zeer waarschijnlijk niet mogelijk.
- Het (mede) aansprakelijk houden van een overheidsorgaan of een classificatiebureau welke het certificaat niet had behoren af te geven indien het onderzoek behoorlijk was uitgevoerd is niet mogelijk; het relativiteitsvereiste van art. 6:163 BW staat hieraan in de weg. Recente rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie vormt vooralsnog geen aanleiding voor een andere conclusie.

Advies en aanbevelingen

- De (Nederlandse) wetgeving op het gebied van (technische) eisen aan scheperen en bunkerstations laat voldoende ruimte over voor discussie en interpretatie voor wat betreft de toepasselijkheid op het waterstofaspect van scheperen. In sommige gevallen is duidelijk dat bepaalde wetgeving of eisen op dergelijke scheperen niet van toepassing is. Desalniettemin is het, in het kader van risico's en veiligheid, maar ook vertrouwen en openheid, aan te raden om ook aan regels die wellicht niet specifiek of direct op waterstofscheperen van toepassing zijn vrijwillig te voldoen.

-
- Het is aangeraden met de verschillende classificatiebureaus in gesprek te gaan over de regels die zij erop nahouden met betrekking tot de certificering van schepen, en in het bijzonder waterstofscheperen. Deze werkzaamheden vallen niet onder dit onderzoek.
 - Vrijstelling verkrijgen voor bepaalde categorieën schepen is waarschijnlijk erg moeilijk. Er zijn evenwel een aantal zeer interessante bepalingen hieromtrent, bijvoorbeeld SOLAS-Voorschrift I/4(b). Desalniettemin doet men er, mocht dat nodig zijn, goed aan met de ILT in gesprek te treden over de mogelijkheden voor ontheffing van bepaalde wettelijke eisen. Mogelijkheden hiertoe die specifiek betrekking hebben op waterstofscheperen worden in dit rapport uiteengezet.
 - Hoewel dit rapport de conclusie verdedigt dat de IMDG-Code van toepassing is op waterstofscheperen die waterstof alleen in hun brandstoftanks vervoeren, kan dit niet met volledige zekerheid gesteld worden, en verdient het aanbeveling om met de bevoegde instanties voor een interpretatie hierover in contact te treden.
 - Voor vissersvaartuigen lijken bepaalde regels inzake gelijkwaardige voorzieningen alleen mogelijk te zijn bij ministeriële regeling, hetgeen een obstakel kan vormen voor het certificeren van waterstofscheperen. Het is raadzaam hiertoe contact te zoeken met de ILT en/of het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Inhoudsopgave

1	Managementsamenvatting	2
2	Inleiding	7
2.1	Aanleiding van het rapport	7
2.2	Probleemstelling	8
2.3	Opzet en gebruik van het rapport	9
2.4	Bepaalde onderscheiden en definities	9
2.5	Indeling van de zee	10
3	Bevindingen: Certificering	14
3.1	Zeevaart	15
3.1.1	Zeeschepen	15
3.1.1.1	<i>Toepassingskader van de relevante wetgeving</i>	15
3.1.1.2	<i>Benodigde certificaten</i>	16
3.1.1.3	<i>Onderzoek, aanvraag en afgifte van certificaten – bevoegde instanties</i>	16
3.1.1.4	<i>Beslissing en beroep</i>	17
3.1.1.5	<i>Eisen aan het schip</i>	18
3.1.1.6	<i>Vrijstellingen en ontheffingen</i>	22
3.1.1.7	<i>De positie van waterstofscheperen</i>	24
3.1.2	Vissersscheperen	26
3.1.2.1	<i>Toepassingskader van de relevante wetgeving</i>	26
3.1.2.2	<i>Onderzoek, aanvraag en afgifte van certificaten – bevoegde instanties</i>	27
3.1.2.3	<i>Beslissing en beroep</i>	28
3.1.2.4	<i>Eisen aan het schip</i>	28
3.1.2.5	<i>Vrijstellingen en ontheffingen</i>	30
3.1.2.6	<i>De positie van waterstofscheperen</i>	30
3.2	Binnenvaart	32
3.2.1	Toepassingskader van de relevante wetgeving	32
3.2.2	Onderzoek, aanvraag en afgifte van certificaten – bevoegde instanties	33
3.2.3	Beslissing en beroep	34
3.2.4	Eisen aan het schip	34
3.2.5	Vrijstellingen en ontheffingen	36
3.2.6	De positie van waterstofscheperen	36
3.3	Tankvoorzieningen	38
3.3.1	Bunkerstations	38
3.3.2	Tankvoorziening op de wal	39
3.3.3	Conclusie waterstoftankvoorzieningen	40
4	Bevindingen: Aansprakelijkheid	41
4.1	EEZ en volle zee	41
4.1.1	Toepasselijk recht	41
4.1.2	Aansprakelijkheid voor aanvaring	42
4.1.3	Aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen	42
4.2	Binnenwateren en territoriale zee	42
4.2.1	Aansprakelijkheid voor aanvaring	42
4.2.1.1	Zeeschepen	42
4.2.1.2	Binnenschepen	44
4.2.2	Aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen	44
4.2.2.1	Zeeschepen	44
4.2.2.2	Binnenschepen	45

4.2.3	De rol van de havenmeester	45
4.2.4	De rol van het certificaat	46
5	Conclusie en aanbevelingen	49

2 Inleiding

2.1 Aanleiding van het rapport

Het onderzoek dat tot dit rapport heeft geleid maakt deel uit van het project SMiLES (Shared connectivity in Mobility and Logistics Enable Sustainability). SMiLES is een breed, multidisciplinair onderzoeksproject op het gebied van logistieke- en mobiliteitsnetwerken, waarin kennis wordt ontwikkeld en concepten worden getoetst en gevalideerd in een publiek-private samenwerking.

De directe aanleiding van het rapport wordt gevormd door vragen die begin 2020 zijn gesteld door twee SMiLES-projectpartners, te weten Next Generation Shipyards B.V. (hierna: 'NG Shipyards') en Haven Lauwersoog B.V. (hierna: 'Haven Lauwersoog'). NG Shipyards is een MKB dat schepen van uiteenlopende grootte bouwt en onderhoudt, en bevindt zich op pachtgrond van Haven Lauwersoog. NG Shipyards neemt deel aan een collectief van scheepswerven dat als doel heeft het verduurzamen van de totale life-cycle van door hen geleverde en onderhouden schepen. Hierbinnen zijn er andere havens met bedrijven die bijvoorbeeld aan walstroom of waterstof voor de bruine vloot (professionele passagiersdiensten) werken. NG Shipyards neemt binnen dit collectief het (om)bouwen van schepen naar waterstof op zich.

Waterstof is een van de brandstoffen die nodig zijn om de op handen zijnde energietransitie te verwezenlijken. Waterstof is een flexibele, schone, en veelzijdige energiedrager die bij uitstek geschikt is om de manier waarop de EU energie genereert, distribueert, opslaat, en consumeert op radicale wijze te transformeren.¹ Binnen de strategie om de EU in 2050 volledig klimaatneutraal te maken speelt waterstof volgens de Europese Commissie een belangrijke rol.

Waterstof kan voor transporttoepassingen globaal op twee manieren ingezet worden: als brandstof voor een speciaal voor waterstof gebouwde of aangepaste verbrandingsmotor, of als brandstof voor een brandstofcel. Bij de brandstofcel wordt de waterstof gebruikt om, samen met zuurstof, chemische energie om te zetten in elektrische energie, waarmee vervolgens een elektromotor kan worden aangedreven. Het voordeel van deze techniek is dat de omzetting van waterstof naar elektrische energie stil geschiedt, dat er nauwelijks bewegende delen voor nodig zijn, en dat de aandrijflijn relatief weinig ruimte in beslag neemt. Verder geeft, door ontbreken van excentrisch bewegende delen, een brandstofcelaandrijving beduidend minder vibratie dan een verbrandingsmotor.

Voor de kleinere scheepvaart is een brandstofcel met waterstof als brandstof bij uitstek een geschikte methode om de voortstuwing van het schip schoon en stil te maken. NG Shipyards wil met een bestaand waterstofschip, de Ecolution van wijlen Wubbo Ockels, op korte termijn een aantal Nederlandse havens bezoeken om het publiek en de industrie te informeren over de voordelen van chemisch-elektrische waterstofaandrijving op schepen. Daarnaast zet het bedrijf in op de ontwikkeling van passagiersschepen, utilityschepen, en vissersschepen op waterstof, en wil zij met prototypes zowel binnen de Nederlandse kust- en binnenwateren als in internationale wateren gaan testen en experimenteren. Aansluitend hierop volgt de commerciële exploitatie van waterstofscheperen voor verschillende doeleinden.

Voordat een schip met een nieuwe aandrijfmethode de Nederlandse of internationale wateren mag bevaren, moet het (opnieuw) gecertificeerd worden. De Ecolution heeft naast de waterstofaandrijving nog een traditionele aandrijving aan boord, en kan varen onder haar oorspronkelijke certificering. Voor wat betreft schepen met enkel een waterstofaandrijving is voor NG Shipyards niet duidelijk hoe zij toestemming kan verkrijgen om de zee- en binnenwateren te bevaren.

Deze onduidelijkheid wordt ook gevoeld omtrent de bevoegdheid van een havenmeester om een schip met waterstofaandrijving al dan niet toegang tot een haven te verlenen. De bestaande havenreglementen zwijgen over schepen die op waterstof varen, en NG Shipyards en Haven Lauwersoog geven aan dat het voor hen niet duidelijk is of, en zo ja op welke grond, een

¹ EU Fuel Cells and Hydrogen 2 Joint Undertaking, 'Hydrogen Roadmap Europe', ISBN 978-92-9246-331-1.

havenmeester een schip toestemming kan verlenen of weigeren een bepaalde haven binnen te varen.

Tevens bestaat bij NG Shipyards en Haven Lauwersoog onduidelijkheid over de rol die het hebben van een waterstofaandrijving speelt met betrekking tot aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door een waterstofschip.

Zowel NG Shipyards als de Haven Lauwersoog hebben last van deze twee onduidelijkheden. Het ontbreken van duidelijkheid voor hen hindert innovatie en verduurzaming van de scheepvaartindustrie. Daarbij komt dat NG Shipyards een economisch belang heeft bij het op de markt brengen van waterstofscheperen, en dat dit belang geschaad wordt indien dit voor hen niet mogelijk dan wel bijzonder lastig is.

2.2 Probleemstelling

Uit gesprekken met NG Shipyards en Haven Lauwersoog is gebleken dat zij een breed scala aan vragen hebben, en dat zij aan deze brede vragen vrijwel gelijke prioriteit en belangrijkheid hechten. Zij maken zich zowel zorgen over de aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door een waterstofschip, als over het traject voor vergunnings- en ontheffingsverlening. De probleemstelling is breed, maar door middel van de juiste deelvragen is op efficiënte en compacte wijze antwoord gegeven op al hun vragen. De probleemstelling kenmerkt zich als twee aparte, doch inherent verbonden hoofdvragen:

- 1 *Welke informatie moet een partij aanleveren aan de bevoegde certificeringsinstanties ter verkrijging van een vergunning of een ontheffing voor een schip en daarbij behorende tankvoorzieningen dat zowel de Nederlandse kust- en binnenwateren als de internationale wateren zal betreden dat als aandrijving een brandstofcelstelsel gebruikt met als brandstof waterstof, waar moet deze informatie aan voldoen, en wat zijn de toekennings- en weigeringsgronden voor de betreffende vergunningen en ontheffingen?*
- 2 *Is, en zo ja in hoeverre, de eigenaar van een schip dat waterstof aan boord heeft ter voeding van een brandstofcel aansprakelijk voor schade veroorzaakt door dat schip, in het kader van het besluit van een havenmeester om het schip tot een bepaalde haven toe te laten, en welke invloed heeft de al dan niet bestaande certificering van het schip op deze aansprakelijkheid?*

Uit bovengenoemde hoofdvragen vloeien de volgende deelvragen voort:

- 1 *Welke wetgeving is van toepassing op schepen met een brandstofcel, dan wel schepen met waterstof aan boord als brandstof? In afwezigheid van expliciet toepasselijke wetgeving, is bestaande wetgeving van toepassing of kunnen er analogieën worden getrokken?*
- 2 *Welke wetgeving is er op het gebied van het toepassen van waterstof in tankvoorzieningen voor de scheepvaart, en kan eventuele bestaande wetgeving voor reguliere tankvoorzieningen ook van toepassing zijn op tankvoorzieningen voor waterstof?*
- 3 *Wat zijn de certificeringseisen en de procedurele vereisten voor waterstofscheperen, en hoe verschillen deze voor schepen die slechts de Nederlandse binnen- en kustwateren zullen betreden en schepen die de open zee zullen betreden?*
- 4 *Hoe wordt het verschil tussen brandstof en lading in de wet gekwalificeerd, en is het mogelijk dat waterstof voor toepassing in een brandstofcel niet als brandstof maar als lading wordt aangemerkt?*
- 5 *Welk wettelijk aansprakelijkheidsregime geldt voor schepen die op waterstof varen, in welke vorm of tot op welke hoogte verschilt dit regime van dat voor de 'reguliere' scheepvaart, en in hoeverre is het toepasselijke regime afhankelijk van de locatie van het schip?*

- 6 *Heeft het toelaten van een waterstofschip tot een haven op basis van discretionaire bevoegdheid van de havenmeester, in de afwezigheid van specifieke regels over zulke schepen in het havenreglement, invloed op de vraag wie er aansprakelijk is voor schade geleden door een ongeval of defect aan dat schip?*
- 7 *Wat zijn de gevolgen bij aansprakelijkheid voor schade indien deze schade wordt veroorzaakt door een schip dat geen certificering of ontheffing van certificering heeft, en zijn deze gevolgen anders dan bij schade veroorzaakt door gecertificeerde schepen?*
- 8 *Wat is er voor nodig om de (decentrale) wetgever te bewegen om wetgeving te creëren die de verlening van vergunningen en/of ontheffingen voor waterstofscheperen simpeler en transparanter maakt, en welke wetgever kan hiervoor het beste benaderd worden?*

Het rapport beantwoordt deze hoofd- en deelvragen niet noodzakelijkerwijs in de volgorde waarin zij hier zijn weergegeven, doch indien een bepaald stuk een duidelijk antwoord op een hoofd- of deelvraag geeft wordt dit aangegeven.

2.3 Opzet en gebruik van het rapport

Het rapport geeft antwoord op de hoofd- en deelvragen zoals gesteld in paragraaf 2.2. De antwoorden op deze vragen worden echter niet gegeven in de volgorde van die vragen, maar er is gekozen voor een meer overzichtelijke indeling die past bij de scheepvaart en daaraan verwante onderwerpen.

Hoofdstuk 1 bevat de managementsamenvatting, waarin kort wordt weergegeven wat de belangrijkste bevindingen van het onderzoek zijn.

Hoofdstuk 2 vormt de inleiding, met als onderdelen de achtergrond en aanleiding van het rapport, de probleemstelling, en de opzet en gebruik van het rapport. Ook wordt aandacht besteed aan enkele inleidende begrippen en onderscheiden die in het rapport herhaaldelijk naar voren komen en van algemeen belang zijn, en wordt ingegaan op de onderwerpen die het rapport uitdrukkelijk niet behandelt.

In hoofdstuk 3 staan bevindingen te vinden voor wat betreft de certificering van waterstofscheperen. Afzonderlijk worden de zeevaart, binnenvaart, en tankvoorzieningen besproken. Telkens wordt eerst het regelgevend kader kort geschetst, waarna wordt ingegaan op de positie van waterstofscheperen daarbinnen.

In hoofdstuk 4 komt de aansprakelijkheid aan de orde. Na een korte inleiding over toepasselijk recht en problemen inherent aan de zee wordt ingegaan op aansprakelijkheid voor aanvaring en gevaarlijke stoffen, en zal duidelijk worden welke positie waterstofscheperen hebben in het algemene aansprakelijkheidskader. Verder wordt kort stilgestaan bij de rol van een havenmeester en het certificaat in dit vraagstuk, en tot slot komt de rol van een eventuele verzekeraar aan de orde.

Hoofdstuk 5 bevat tot slot de conclusie en enkele aanbevelingen.

Het onderzoek en daaruit voortkomende rapport ziet op de risico's en obstakels omtrent het certificeren van, en de aansprakelijkheid voor, waterstofscheperen. Het rapport inventariseert deze risico's en obstakels, en voorziet de lezer door middel van tussenconclusies en adviezen van informatie daaromtrent. Het rapport is dan ook geen stappenplan of checklist waarin exact wordt aangegeven hoe een geïnteresseerde partij een waterstofschip kan laten certificeren, maar geeft antwoord op vragen die voortkomen uit onzekerheid of onduidelijkheid met betrekking tot de huidige stand van zaken betreffende de wetgeving over dit onderwerp.

2.4 Bepaalde onderscheiden en definities

Het rapport is ingedeeld naar bepaalde onderscheiden. Deze onderscheiden komen herhaaldelijk naar voren, maar lijken op het eerste gezicht niet altijd even consequent en logisch. Hier wordt

kort stilgestaan bij de lijnen waarlangs bepaalde onderscheiden worden gemaakt, en de redenen daarvoor.

Een significant onderscheid dat in het rapport herhaaldelijk naar voren komt is dat tussen binnenscheperen en zeescheperen. Dit onderscheid vindt zijn grondslag hoofdzakelijk in het feit dat de (nationale) wetgever bepaalde (technische) eisen indeelt al naar gelang een schip tot een van die categorieën behoort, en dit heeft weerslag op de eisen en procedure voor certificaatverlening.

Toch is het onderscheid tussen binnen- en zeescheperen niet het enige onderscheid dat de wetgever vaak maakt. Zo is bepaalde wetgeving immers van toepassing op bepaalde wateren, wat betekent dat voor de binnenwateren andere regels kunnen gelden dan op de zee. De wetgever is hier niet altijd even consequent: zo geldt de Scheperenwet voor zeescheperen, maar is de Binnenvaartwet van toepassing op de binnenwateren.

Dan rijst de vraag wat moet worden verstaan onder de binnenwateren en de zee, of wat het verschil is tussen een binnenschip en een zeeschip. Het antwoord op de eerste van deze vragen is te vinden in paragraaf 2.5. Voor de bepaling of een schip een zeeschip of een binnenschip is, is van belang waar het schip voornamelijk voor wordt gebruikt. Als een schip voornamelijk voor binnenvaart wordt gebruikt is het een binnenschip; het enkele feit dat een zeeschip binnenwateren aandoet maakt het nog geen binnenschip. Een schip is pas een zeeschip als het gekwalificeerd (gecertificeerd) is om op zee te varen, pas dan mag het de zee op. Verder is soms nog van belang of en hoe een schip te boek staat gesteld in het Kadaster. Dit is bijvoorbeeld van belang bij het aansprakelijkheidsvraagstuk; als een schip niet te boek is gesteld is het voor de wet een binnenschip, tenzij uit de constructie van het schip volgt dat het uitsluitend of in hoofdzaak voor drijven in zee is bestemd.²

Omdat het verschil tussen een binnenschip en een zeeschip niet altijd even makkelijk te duiden is, en de definities afhankelijk van de wet waarin zij gebezigd worden verschillen, zal op plekken in het rapport waar deze termen van belang zijn worden aangegeven welke definitie van toepassing is.

2.5 Indeling van de zee

Al naar gelang waar op het water een schip zich bevindt, is het onderworpen aan de rechtsmacht van een bepaalde staat, en zijn bepaalde wettelijke regelingen wel of niet op het schip van toepassing. Omdat bepaalde wetgeving vaak geldt voor bepaalde delen van de zee en binnenwateren, is een kort overzicht van de indeling van de (zee)wateren hier op zijn plaats. Hieronder vindt men een schematische weergave van de wetgeving, voor zover voor dit onderzoek van belang, welke van toepassing is op bepaalde in dit rapport behandelde scheperen al naar gelang zij zich op de zee of op de binnenwateren bevinden. De rode lijn is bij benadering.

² Zie nader de Artikelen 8:2 en 8:3 van het Burgerlijk Wetboek (hierna: 'BW').



Figuur 1: Toepasselijke wetgeving Noordzeegebied

De Noordzee is verdeeld in verschillende maritieme zones, welke elk hun eigen rechtsregime kennen.³ Deze verdeling is gebaseerd op internationaal maritiem recht, te weten het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee (hierna: ‘UNCLOS’), waar Nederland partij bij is. De relevante gebieden betreffen de binnenwateren, territoriale zee, aansluitende zone, exclusieve economische zone, en de open zee. Deze paragraaf laat de aansluitende zone bewust buiten beschouwing.

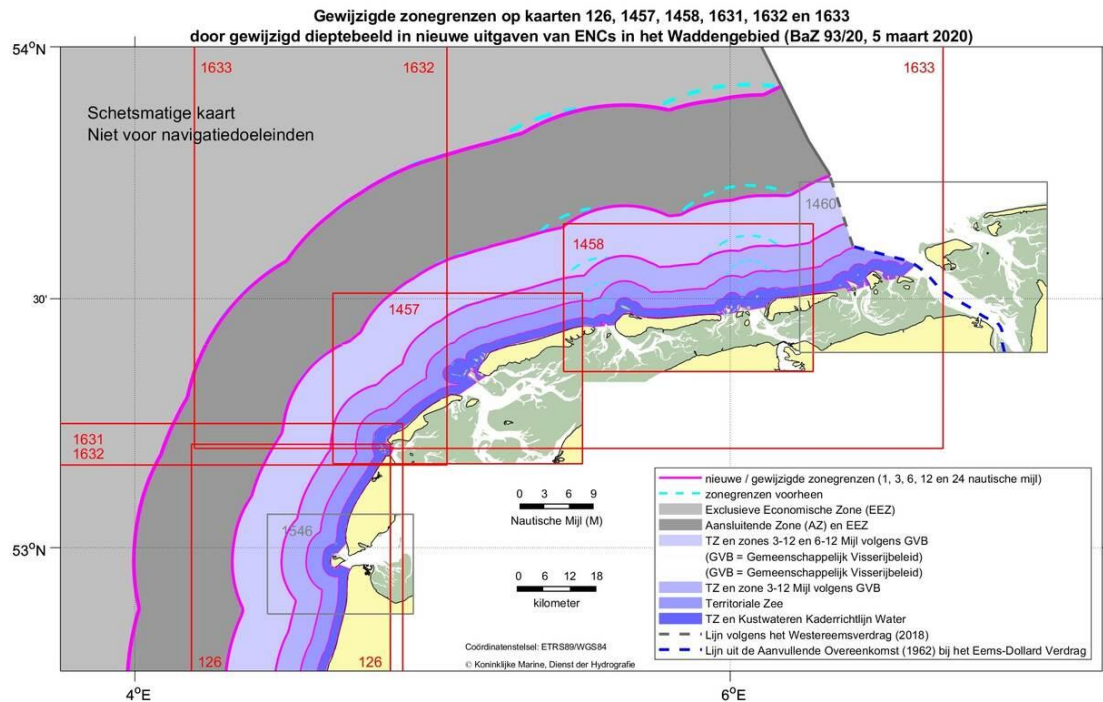
Basislijn

De verschillende zones waarin de zee is opgedeeld zullen gemeten moeten worden vanaf een bepaald punt. In het zeerecht is hiervoor de basislijn bedacht. In Nederland is de basislijn de laagwaterlijn, zoals vastgesteld in de Wet grenzen Nederlandse territoriale zee,⁴ welke gesteld is op de dieptelijn van nul meter, zoals aangegeven op de grootschalige Nederlandse zeekaarten afkomstig van het ministerie van defensie.⁵ Hieronder vindt men een voorbeeld van een dergelijke door het ministerie van defensie afgegeven zeekaart.

³ BREIN Herziening 2019, prof. dr. A.G. Oude Elferink (Universiteit Utrecht), p. 7.

⁴ Wet van 9 januari 1985, houdende vaststelling van de grenzen van de territoriale zee van Nederland (Stb. 1985, 129).

⁵ Art. 1 lid 2 Wet grenzen Nederlandse territoriale zee.



Figuur 2: Voorbeeldkaart zonegrenzen Nederlandse zee⁶

Binnenwateren

Binnenwateren zijn alle wateren aan de landzijde van de basislijn.⁷ Hieronder vallen onder meer de rivieren, de Waddenzee, en het IJsselmeer. Over deze binnenwateren heeft Nederland volledige rechtsmacht, net zoals dat geldt voor de rest van het Nederlands grondgebied. Alle Nederlandse (maritieme) wetten zijn dus volledig van toepassing binnen dit gebied.

Territoriale wateren

De Nederlandse territoriale wateren strekken zich uit tot 12 zeemijl vanaf de basislijn.⁸ Binnen deze wateren is alle Nederlandse wet- en regelgeving automatisch van toepassing, voor zover niet specifiek anders is bepaald in nationale wetgeving.⁹

Exclusieve economische zone

De Nederlandse exclusieve economische zone (EEZ) begint waar de territoriale wateren ophouden.¹⁰ Binnen de EEZ heeft Nederland slechts rechtsmacht in zaken als natuurbescherming, de opwekking van energie, en wetenschappelijk onderzoek.¹¹

Open zee

De open zee begint waar de Nederlandse EEZ eindigt. De precieze grenzen zijn opgenomen in het Besluit grenzen Nederlandse exclusieve economische zone.¹² Op de open zee heeft Nederland geen rechtsmacht, en zijn dus alleen internationale verdragen en gewoonterecht van toepassing op maritieme situaties.

Ondergaand een schematische weergave van de hiervoor besproken zones.

⁶ <https://www.defensie.nl/onderwerpen/hydrografie/maritieme-zones-en-zeegrenzen>.

⁷ Art. 8(1) UNCLOS.

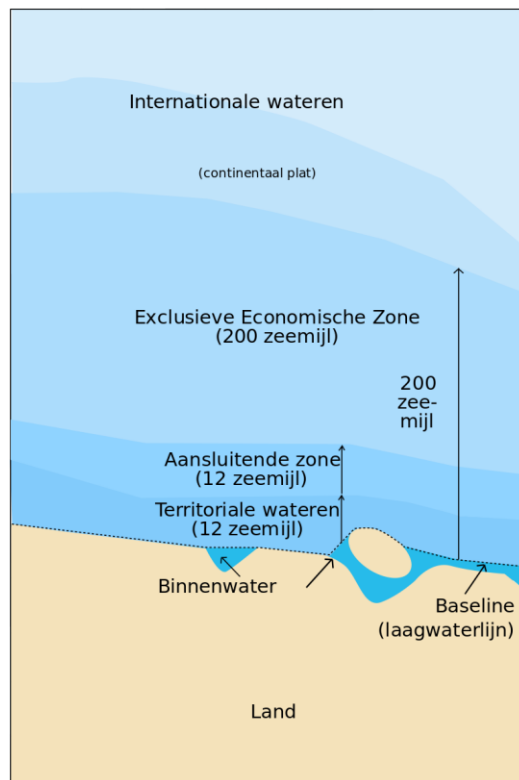
⁸ Art. 1 lid 1 Wet grenzen Nederlandse territoriale zee.

⁹ Art. 2(1) UNCLOS.

¹⁰ Art. 1 lid 2 Rijkswet instelling exclusieve economische zone.

¹¹ Art. 56(3) UNCLOS.

¹² Besluit van 13 maart 2000, houdende vaststelling van de grenzen van de exclusieve economische zone van Nederland en tot inwerkingtreding van de Rijkswet instelling exclusieve economische zone (Besluit grenzen Nederlandse exclusieve economische zone).



Figuur 3: Schematische weergave zeezonering

3 Bevindingen: Certificering

Voordat een schip mag worden ingezet voor het doel waarvoor zij gebouwd is, moet zij voorzien zijn van bepaalde certificaten. De vraag rijst of, en zo ja hoe, het feit dat een schip geen ‘conventionele’ aandrijftechniek aan boord heeft een bijzondere rol speelt bij de eisen aan het schip en de afgifte van certificaten.

Dit hoofdstuk zal deze certificering van waterstofscheperen behandelen. Ook zal de certificering van tankinstallaties voor scheperen aan bod komen. Het woord certificaat moet steeds worden begrepen naar zijn betekenis als zijnde ‘vergunning’, en niet als keurmerk of certificaat dat bepaalde conformiteit met bijvoorbeeld milieu- of emissie-eisen aangeeft. Volledigheidshalve wordt steeds eerst het algemene regelgevend kader geschetst, waarna de bijzondere positie van het waterstofschip daarin wordt behandeld. Hoewel raakvlakken met de relevante onderdelen van het onderzoek bestaan, zullen onder meer de volgende onderwerpen ontbreken in de behandeling van het regelgevend kader:

- De geldigheidsduur en vernieuwing van certificaten;
- De periodiciteit van onderzoeken en daaruit voortvloeiende vereiste vernieuwing van certificaten;
- Het verval van certificaten;
- De vereiste van het bezit van een meetbrief, en daaraan verwante regelgeving.

In dit hoofdstuk is gekozen voor een onderverdeling in zeevaart en binnenvaart. Dit is een gemengd onderscheid tussen de locatie waar een schip zich bevindt en welke wetgeving op dat schip van toepassing is. Dit lijkt, gezien hetgeen in hoofdstuk 2 beschreven, niet het meest voor de hand liggend, maar de overlap van toepassing van verschillende wettelijke regelingen op bepaalde typen scheperen noopt toch tot een dergelijke indeling.

Het hoofdstuk zal aanvangen met de zeer belangrijke vraag of de waterstof aan boord van een waterstofschip slechts brandstof is, of ook gekwalificeerd kan worden als lading. Het belang van deze vraag ligt besloten in het feit dat indien waterstof als lading, al dan niet in bulk, aan boord van een schip wordt vervoerd, wetgeving van een zeer andere aard van toepassing is op zulke scheperen dan als deze scheperen de waterstof slechts als brandstof bij zich dragen. In deze analyse treft men tevens het antwoord op de vierde deelvraag.

In paragraaf 3.1 komt de zeevaart aan bod. De zeevaart omvat alle scheperen die krachtens wet of naar hun aard en gebruik de zee mogen betreden, waaronder ook vissersvaartuigen. Bijzonder aan het regelgevend kader is dat bepaalde wetgeving niet alleen is ingericht naar het gebruiksdoel van het schip, maar ook zekere territoriale uitsluitings- en toepassingsbepalingen bevat.

In paragraaf 3.2 treft men zo een territoriale bepaling, daar de Binnenvaartwet geldt voor alle binnenwateren. Zeescheperen die zich op binnenwateren bevinden vallen dus ook onder deze wet, en daarmee is op zeescheperen naar hun geografische locatie op elk bepaald moment bepaalde wetgeving wel of niet van toepassing. Voor binnenscheperen geldt dit niet in het bijzonder, daar zij door hun gebrek aan zeewaardigheid niet gerechtigd zijn de zee te betreden.

Paragraaf 3.3 behandelt waterstoftankvoorzieningen voor de scheepvaart. De nadruk ligt op de technische vereisten voor dergelijke installaties, en niet op eventuele omgevings- en milieuvergunningen. Net als de paragrafen 3.1 en 3.2 is de paragraaf ingedeeld op een wijze waarin eerst de toepasselijke wetgeving wordt geïdentificeerd en geschetst, waarna de benodigde certificaten voor de installatie en de bevoegde instanties tot afgeving daarvan worden besproken, gevolgd door de (technische) eisen aan dergelijke installaties en eventuele mogelijke vrijstellingen daarvan, met als afsluiting de bijzondere positie van waterstof daarin.

Elk relevant onderdeel van dit hoofdstuk zal steeds worden afgesloten met een tussenconclusie, waarin de in het betreffende onderdeel belangrijkste resultaten kort worden weergegeven.

Brandstof of lading?

Brandstof is in het Internationaal Verdrag voor de veiligheid van mensenlevens op zee (hierna: SOLAS) of de aanverwante regelgeving niet gedefinieerd. De kwalificatie van de waterstof die gebruikt wordt om een brandstofcel te voeden als brandstof of lading heeft echter aanmerkelijke gevolgen.¹³ Er zal dus eerst onderzocht moeten worden of deze waterstof als brandstof of lading kan worden gezien, alvorens moet worden besloten of beide scenario's dienen te worden besproken.

Van Dale definieert het woord “lading” onder andere als “vracht”. Het woord “brandstof” wordt gedefinieerd als “turf, hout, steenkool, olie, gas enz., gebruikt voor verwarming of als energiebron”. Brandstof wordt ook wel als “energiedrager” gedefinieerd. Een brandstofcel wordt gevoed door een brandstof en een oxidator, en genereert uit de reactie tussen deze twee elektrische energie die uiteindelijk kan worden gebruikt voor mechanische aandrijving. Gezien de veelgebruikte aanduiding van de niet-oxidator als “brandstof” is het redelijk om aan te nemen dat indien daar waterstof voor wordt gebruikt, deze ook in juridische zin als brandstof geldt. Daarbij komt dat als men denkt aan de lading van een schip, men normaalgezien niet de mogelijkheid in acht neemt dat de lading tijdens de reis wordt verbruikt om het schip voort te sturen. De waterstof die gebruikt voor de voeding van een brandstofcel wordt thans niet getransporteerd om op de plaats van bestemming weer van boord te worden gehaald, maar slechts ingezet om opgebruikt te worden ten dienste van de voortstuwing van het schip.

Hoewel er geen aanknopingspunten zijn in de relevante verdragen en wetgeving, bezigt dit rapport de conclusie dat het zeer onwaarschijnlijk is dat waterstof voor gebruik in een schip met een brandstofcel, welke daardoor opgewekte elektriciteit uiteindelijk wordt gebruikt voor de mechanische aandrijving van dat schip, als lading gekwalificeerd zal kunnen worden. Daarom zal dit rapport er verder vanuit gaan dat de waterstof aan boord van een waterstofschip als brandstof geldt, en zal het geval dat deze waterstof als lading valt te kwalificeren verder onbesproken blijven.

3.1 Zeevaart

3.1.1 Zeeschepen

Noch de Schepenwet, noch het SOLAS-verdrag geven een definitie van het begrip ‘schip’. Derhalve dient aan de term ‘schip’ een normale, redelijke interpretatie gegeven te worden,¹⁴ en gezien de technische aard van de door NG Shipyards gebouwde en te bouwen schepen zullen zulke vaartuigen met zekerheid onder het begrip ‘schip’ vallen.

3.1.1.1 Toepassingskader van de relevante wetgeving

Op internationaal niveau zijn het SOLAS-verdrag en andere bindende instrumenten van de IMO van toepassing. De bepalingen in het SOLAS-verdrag zijn evenwel slechts van toepassing op schepen die internationale reizen maken,¹⁵ wat betekent dat een schip van een haven in een bepaald bij SOLAS aangesloten land naar een haven in een ander SOLAS-land maakt.¹⁶ Ter bepaling van de benodigde certificaten voor de zeevaart is op nationaal niveau slechts de Schepenwet, en de daaraan onderliggende verdere wetgeving, relevant. Behoudens enkele uitzonderingen, die hier niet besproken zullen worden, is de Schepenwet van toepassing op alle in Nederland thuis behorende schepen,¹⁷ waaronder inbegrepen de meeste vissersvaartuigen,¹⁸ welke bestemd zijn om een reis te ondernemen.¹⁹ Een reis wordt ondernomen als een schip buitengaats gebracht wordt,²⁰ hetgeen betekent dat het

—

¹³ Bepaalde wetgeving, zoals de door de IMO vastgestelde IGC- en IGF-Code geven bijvoorbeeld aanmerkelijk meer restrictieve eisen voor schepen die bepaalde stoffen als lading vervoeren dan slechts als brandstof.

¹⁴ Erasmus School of Law, ‘Juridisch onderzoek smart shipping’, 30 april 2019, p. 50.

¹⁵ SOLAS-Voorschrift I/1(a).

¹⁶ SOLAS-Voorschrift I/2(d).

¹⁷ Ingevolge art. 2 lid 3 Schepenwet worden schepen geacht in Nederland thuis te behoren als het kantoor waarvoor het vaart in Nederland is gevestigd, of als het schip in Nederland wordt uitgerust en ten minste de helft van de bemanning uit Nederlanders of Rijksingezetenen bestaat.

¹⁸ Alleen vissersvaartuigen die in de regel buiten het zicht van de kust opereren; zie art. 2 lid 1 onder c Schepenwet.

¹⁹ Art. 2 lid 1 Schepenwet.

²⁰ Art. 1 lid 1 Schepenwet.

schip zich buiten een bepaalde lijn begeeft, welke is vastgesteld in het Besluit vaststelling lijn ex artikel 1 Schepenwet. Het verdient opmerking dat de aldaar vastgestelde lijn niet overeenkomt met de basislijn zoals beschreven in hoofdstuk 2.

Voorts volstaat hier te schetsen dat de Schepenwet, en al haar onderliggende wetgeving, van toepassing is op een schip dat zich buiten de Waddenzee of op de zee voor de kust van de Randstedelijke provincies en Zeeland begeeft; alle wateren binnen dit gebied zijn binnenwateren.²¹ Zie voor een visuele weergave ook figuur 1.

3.1.1.2 *Benodigde certificaten*

Alvorens een schip mag varen, zowel op de binnenwateren of de zee, moet het in het bezit zijn van op dat moment geldige certificaten.²² Deze certificaten worden alleen afgegeven indien het schip voldoet aan bepaalde eisen,²³ voldoening waaraan door middel van bepaalde onderzoeken wordt vastgesteld.²⁴

Er zijn verschillende soorten certificaten voor zeeschepen. De Schepenwet verwijst hiervoor naar Paragraaf 1 van Hoofdstuk 2 van het Schepenbesluit 2004. De bepalingen in dat besluit gelden niet voor vissersvaartuigen.²⁵

Aangezien een waterstofschip voor de wet gewoon een schip is, en er geen nadere eisen zijn gesteld omtrent de certificering van waterstofscheperen, zijn er geen bijzondere certificaten voor dergelijke schepen vereist. NG Shipyards kan dan ook afgaan op de certificaten die de wet voorschrijft voor de schepen die zij bouwt als ware zij geen waterstofscheperen. Hierop geldt één uitzondering: indien op een schip SOLAS-Voorschrift II-2/19 van toepassing is, moet het schip tevens het in dat Voorschrift bedoelde conformiteitsdocument voor het vervoer van gevaarlijke stoffen bezitten.²⁶

3.1.1.3 *Onderzoek, aanvraag en afgifte van certificaten – bevoegde instanties*

Certificaten worden afgegeven door of namens de Inspecteur-generaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport.²⁷ Om vast te stellen of een schip aan de eisen voor het certificaat voldoet wordt het onderzocht.²⁸ De wettelijke bepalingen inzake de verschillende onderzoeken en voor welke schepen deze plaats dienen te hebben zijn voor de eigenaar of bouwer van een schip slechts beperkt relevant. Immers, een schip mag niet varen voordat een certificaat is afgegeven, dit certificaat wordt alleen afgegeven indien het schip aan bepaalde eisen voldoet, ter vaststelling tot de voldoening aan deze eisen wordt het schip onderzocht, en dit onderzoek geschiedt door de instantie die, al dan niet bij mandaat, tot afgifte of weigering van het certificaat besluit.²⁹ De enige relevantie inzake de door de wet vereiste onderzoeken voor de scheepsbouwer ligt aldus in het nagaan of de onderzoeksinstantie die bij de wet vereiste onderzoeken heeft uitgevoerd, hetgeen in de praktijk alleen naar voren zal komen indien een afgifte van een certificaat geweigerd wordt en de scheepsbouwer vermoedt dat dit onterecht is geschied, door toedoen van het niet of niet juist toepassen van de verplichte onderzoeken. Derhalve worden de wettelijke bepalingen die stellen welke onderzoeken voor welke schepen vereist zijn hier niet verder behandeld, en wordt naleving van die vereisten aan de betreffende keuringsinstanties toevertrouwd.

—
²¹ Art. 1.2 Binnenvaartwet.

²² Art. 3 lid 1 Schepenwet; art. 7 lid 1 Binnenvaartwet.

²³ Art. 3a lid 1 Schepenwet.

²⁴ Art. 3a lid 3 Schepenwet.

²⁵ Art. 3 Schepenbesluit 2004.

²⁶ Art. 5 lid 3 Schepenbesluit 2004.

²⁷ Art. 6 lid 1 Schepenwet; de wet spreekt hier van het 'Hoofd van de Scheepvaartinspectie', welke positie sinds 2012 niet meer bestaat maar is opgegaan in de positie van de Inspecteur-generaal van de ILT. Het rapport zal waar de wet spreekt van het 'Hoofd van de Scheepvaartinspectie', de term 'Inspecteur-generaal van de ILT' bezigen, hetgeen ook geldt voor delen van die termen.

²⁸ Art. 3a lid 3 Schepenwet.

²⁹ Art. 6 lid 1 en lid 2 Schepenwet.

Met het verrichten van deze onderzoeken zijn in principe belast de ambtenaren van de ILT, hoewel kan worden bepaald dat deze geheel of ten dele worden verricht door bepaalde natuurlijke- of rechtspersonen.³⁰ Voor niet-geklasseerde schepen geldt dit niet; dan zijn de ambtenaren van de ILT belast met het onderzoek.³¹

Een certificaat wordt aangevraagd bij de Inspecteur-generaal van de ILT.³² Blijkens artikel 37 van het Schepenbesluit 2004 is de eigenaar of bouwer van een schip verplicht om, voordat het schip aan een eerste onderzoek wordt onderworpen, te kiezen voor een erkend klassenbureau, welke het onderzoek zal uitvoeren en bij mandaat zal beslissen of een certificaat zal worden afgegeven.³³

De klassenbureaus zijn weliswaar private instellingen, maar zij zijn tevens bestuursorganen in de zin van de Algemene wet bestuursrecht.³⁴ De regels van deze klassenbureaus hebben dezelfde kracht als wettelijke eisen waaraan schepen moeten voldoen;³⁵ voor zover zij niet in strijd zijn met wettelijke eisen.³⁶ De volgende klassenbureaus zijn door de wetgever aangewezen,³⁷ en zijn bevoegd alle onderzoeken zoals vereist volgens het Schepenbesluit 2004 uit te voeren:³⁸

- **American Bureau of Shipping** (ABS) Europe Ltd te Londen, Verenigd Koninkrijk;
- **Bureau Veritas** (BV) te Parijs, Frankrijk;
- **DNV GL AS** te Høvik, Noorwegen;
- **Lloyds Register Group** LTD (LR) te Londen, Verenigd Koninkrijk;
- **Nippon Kaiji Kyokai General Incorporated Foundation** (ClassNK) te Tokio, Japan;
- **RINA Services S.p.A.** te Genua, Italië;
- **Indian Register of Shipping** te Mumbai, India.

Het inventariseren en onderzoeken van de regels die deze klassenbureaus hanteren voor het vaststellen of het schip voldoet aan de eisen zoals bij de wet en die regels gesteld zijn valt buiten de reikwijdte van dit onderzoek; het onderzoek legt zich toe op de wetgeving. Daarom kan in dit rapport geen oordeel worden gegeven of deze regels specifieke eisen voor waterstofscheperen bevatten, en het advies aan NG Shipyards is om deze partijen zelf met deze vraag te benaderen.

3.1.1.4 Beslissing en beroep

Het besluit van een ambtenaar van de ILT is een zaakgerichte beschikking, daar zij een besluit met individuele en concrete strekking is dat zich begrenst tot de zaak waartegen de beschikking is gericht. De beschikking wijzigt rechtstreeks de rechtspositie van het schip, het mag immers deelnemen aan bepaalde onderdelen van het rechtsverkeer, waar dat vóór de afgifte van de vergunning niet mocht. Ingevolge de Algemene wet bestuursrecht wordt onder een beschikking ook verstaan een afwijzing van de aanvraag daarvan,³⁹ en voor de bepalingen van bezwaar en beroep wordt een weigering een besluit te nemen gelijkgesteld met een besluit.

Indien men het niet eens is met een besluit van een ambtenaar van de ILT, zoals de verlening of weigering van een certificaat, staat administratief beroep open bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.⁴⁰ Als men het met de uitkomst van het administratief

³⁰ Art. 6 lid 2 Schepenwet.

³¹ Art. 15 lid 3 Regeling veiligheid zeeschepen.

³² Art. 25 Schepenbesluit 2004.

³³ Rob van Gestel, 'Eenvoudig vergunnen' NTB 2007, p. 15.

³⁴ Art. 26 lid 2 Schepenbesluit 2004.

³⁵ Art. 3a lid 2 Schepenwet.

³⁶ Art. 37 lid 2 Schepenbesluit 2004.

³⁷ Art. 1 lid 1 Besluit erkende organisaties Schepenwet.

³⁸ Art. 1 lid 2 Besluit erkende organisaties Schepenwet.

³⁹ Art. 1:3 lid 2 Algemene Wet Bestuursrecht (hierna: 'Awb').

⁴⁰ Art. 18 lid 1 Schepenwet.

beroep niet eens is, staat beroep bij de bestuursrechter open. Men let wel dat zulk beroep niet kan worden ingesteld indien men geen gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid van administratief beroep,⁴¹ en dat gronden die men in administratief beroep niet heeft aangevoerd maar wel in beroep bij de bestuursrechter naar voren brengt door de rechter buiten beschouwing worden gelaten.⁴²

Na beroep bij de bestuursrechter kan men weer in hoger beroep.

3.1.1.5 Eisen aan het schip

Het ligt ver buiten het doel van dit onderzoek om alle eisen aan bepaalde schepen in kaart te brengen en te bespreken. De eisen die hier besproken worden zijn relevant voor schepen met een waterstofinrichting. Het zal hier voornamelijk gaan om eisen betreffende de aandrijving, elektrische systemen (voor zover relevant voor de aandrijving), gevaarlijke stoffen, en opslag van en omgang met gasvormige waterstof onder hoge druk (ca. 300 bar). Indien een bepaalde eis niet in het rapport is opgenomen, kan men er niet van uit gaan dat een dergelijke eis niet bestaat; een voorbeeld kan worden gevonden in het in deze subparagraaf buiten beschouwing laten van het Uitwateringsverdrag en daaruit voortvloeiende eisen, terwijl hier wel degelijk het een-en-ander bij wet geregeld is.

Het verdient verder nog opmerking dat de lezer er rekening mee moet houden dat de hier genoemde eisen slechts die betreffen die zijn opgenomen in de wet, en dat slechts die eisen worden behandeld die van belang zijn in het kader van enige mogelijkheid tot ontheffing, vrijstelling, gelijkstelling, of anderszins voor waterstofscheepen relevante mogelijkheden. Voor de volledige eisen wende zich men tot de aangehaalde rechtsregels, en voor aanvullende eisen die worden gesteld door klassenbureaus wende men zich tot die entiteiten.

SOLAS

SOLAS is in principe alleen van toepassing op schepen van meer dan 500 ton,⁴³ die internationale reizen maken.⁴⁴ De Nederlandse wetgever heeft er echter voor gekozen om bepaalde hoofdstukken uit SOLAS ook van toepassing te verklaren op schepen van minder dan 500 ton.⁴⁵

Voor wat betreft de machine-installaties geldt dat onder meer drukvaten en bijbehorende pijpleidingsystemen van een dusdanig ontwerp en een dusdanige constructie zijn, dat zij geschikt zijn voor het gebruik waarvoor zij zijn bestemd.⁴⁶ Dit functioneel vereiste geeft de fabrikant een aanmerkelijke ontwerprijheid, hetgeen ook geldt voor de bepalingen inzake elektrische installaties.⁴⁷ Voorschrift II-1/34 geeft eisen voor luchtdruksystemen, waarvan het raadzaam is deze in acht te nemen voor hogedruksystemen waar in plaats van lucht, waterstof in is besloten. Opgemerkt dient te worden dat SOLAS zwijgt over hoe het voldoen aan deze functionele eisen aangetoond moet worden; dit ligt besloten in de processen van de ILT en de klassenbureaus.

Wellicht de belangrijkste SOLAS-bepaling voor waterstofscheepen is Voorschrift II-1/56. Dit voorschrift geeft eisen voor schepen die brandstoffen met een laag vlammpunt gebruiken. De bepaling is in SOLAS opgenomen met het oog op brandstoffen als LNG, maar is ook op waterstof van toepassing.⁴⁸ De bepalingen gelden ook voor schepen gebouwd vóór 1 januari 2009, maar die ná 1 januari 2017 verbouwd worden en na die verbouwing een brandstof

⁴¹ Art. 6:13 Awb.

⁴² Art. 8:69 Awb; Memorie van Toelichting, Parlementaire Geschiedenis Awb II, p. 463.

⁴³ SOLAS-Voorschrift I/3(a)(ii).

⁴⁴ SOLAS-Voorschrift I/1(a).

⁴⁵ Zie hiervoor subparagraaf 3.1.1.5 onder 'Schepenbesluit 2004'.

⁴⁶ SOLAS-Voorschrift II-1/26(1).

⁴⁷ SOLAS-Voorschrift II-1/40.

⁴⁸ Onder de IMO-regels is een laag vlammpunt gedefinieerd als een vlammpunt onder de 60 graden Celsius. Het vlammpunt van vloeibaar waterstof ligt daar ver onder, op -253 graden Celsius.

met een laag vlampunt gebruiken. SOLAS verklaart op dergelijke schepen de IGF-Code van toepassing.⁴⁹ Voorschrift II-1/55 bevat een procedure om het ontwerp van een dergelijk schip goed te keuren, voor zover het de machine- en elektrische installaties en opslag- en distributiesystemen voor brandstoffen met een laag vlampunt betreft. Hierover is meer te vinden in subparagraaf 3.1.1.7.

Voor wat betreft de bepalingen over vervoer van gevaarlijke stoffen,⁵⁰ verwijst SOLAS naar de IMDG-Code, die hieronder behandeld wordt.

IGF-Code

Deze code is in werking getreden in 2017, en bevat regels voor schepen die gebruik maken van brandstoffen met een laag vlampunt; zij is vooral op LNG gericht. Omdat de IGF-Code haar werking ontleent aan SOLAS,⁵¹ en de Nederlandse wetgever de Code nergens uit eigen beweging van toepassing verklaart, is zij alleen van toepassing op schepen die internationale reizen maken. Ook geldt de IGF-Code niet voor schepen die eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door een Verdragsluitende Regering die voor niet-commerciële overheidsdiensten worden gebruikt.⁵²

Voor gebruik van andere vloeistoffen met een laag vlampunt, zoals vloeibaar waterstof, wordt voor nu voorzien in een alternatieve ontwerpgoedkeuring.⁵³ Deze ontwerpen moeten voldoen aan de eisen die gesteld worden aan vergelijkbare conventionele systemen, de vergelijkbaarheid van het alternatieve ontwerp met vergelijkbare conventionele systemen moet worden aangetoond volgens SOLAS voorschrift II-1/55.⁵⁴ Als aan alle eisen is voldaan, keurt de regering van de Staat welks vlag het schip gerechtigd is te voeren het ontwerp goed.⁵⁵

Eisen aan brandstofcellen op schepen zullen in 2024 worden toegevoegd aan de IGF-Code, hoewel specifieke eisen aan waterstofsysteem momenteel niet op de agenda van de IMO staan.⁵⁶

IMDG-Code

De IMDG-Code classificeert een scala aan gevaarlijke stoffen, en geeft daarbij vereisten voor de verpakkingsvorm en toegestane hoeveelheden. De twee meest relevant stoffen zullen hier worden behandeld: samengeperst gasvormig waterstof en brandstofcellen.

Samengeperst waterstof is geclassificeerd als een brandbaar gas (klasse 2.1), waar brandstofcellen zijn geclassificeerd als brandbaar gas, corrosief (klasse 8), of brandbare vloeistof (klasse 3). Hier volstaat de nummers van de betreffende stoffen te geven, waarmee verwijzing voor de overige eisen naar de IMDG-Code:

- Samengeperst gasvormig waterstof: 1049
- Brandstofcelpatronen: 3473, 3476, 3477, 3478, 3479
- Brandstofcelmotor: 3529

Schepenbesluit 2004

⁴⁹ SOLAS-Voorschrift II-1/57; International code of safety for ships using Gases or other low-flashpoint Fuels, Resolution MSC.391(95) (adopted on 11 June 2015), Annex 1.

⁵⁰ SOLAS Hoofdstuk VII Deel A.

⁵¹ SOLAS-Voorschrift II-1/57.

⁵² SOLAS-Voorschrift II-1/56.5.

⁵³ Art. 2.3.2 IGF-Code.

⁵⁴ Art. 2.3.3 IGF-Code.

⁵⁵ SOLAS-Voorschrift I/2(b) jo. II-1/55.4.1.

⁵⁶ Sigrid Damman, 'Legal-administrative procedures and barriers to hydrogen applications in the maritime sector',

<https://www.hylaw.eu/sites/default/files/2018-12/1.%20Maritime%2C%20final%20presentation%20for%20HyLAW%20workshop.pdf>.

Een schip waarvoor een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen of een veiligheidscertificaat voor vrachtschepen benodigd is,⁵⁷ moet voldoen aan de eisen gesteld in SOLAS hoofdstukken II-1, II-2, III, IV, V, en XII.⁵⁸ Voor schepen waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, geldt hetzelfde, met uitzondering van de eis van voldoening aan hoofdstuk V van SOLAS.⁵⁹ Dit geldt niet voor vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter. Belangrijk is dat de Nederlandse wetgever heeft besloten dat de eisen in SOLAS hoofdstukken II-1 en II-2 ook gelden voor vrachtschepen van minder dan 500 ton.⁶⁰ Voor eisen in verband met het nationaal veiligheidscertificaat aan vrachtschepen kleiner dan 24 meter, alsmede voor bepaalde nadere eisen,⁶¹ wordt verwezen naar de Regeling veiligheid zeeschepen.⁶²

Een zeer belangrijke bepaling van het Schepenbesluit 2004 is artikel 55 inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen in verpakte vorm. De reikwijdte van deze bepaling is verwarrend, en het is in de eerste instantie niet duidelijk of deze van toepassing is op waterstof aan boord van een waterstofschip dat dient ter voeding van de brandstofcel, en daarmee deel uitmaakt van de brandstof voor de primaire voortstuwing van het schip.⁶³ Als men bedenkt dat de regels omtrent het vervoer van gevaarlijke stoffen zeer sterk zijn toegespitst op het vervoer van dat soort stoffen als lading,⁶⁴ en opmerkt dat artikel 55 van het besluit is opgenomen in hoofdstuk 4, dat als titel “vervoer van lading” heeft, is de conclusie dat de bepalingen alleen van toepassing zijn op de lading van een schip, en daarmee niet op haar brandstof, verdedigbaar. Dit rapport komt echter tot een andere conclusie.

De vraag is hier, in tegenstelling tot in het stuk in de inleiding van dit hoofdstuk, niet of de waterstof aan boord van een waterstofschip kan worden gezien als lading, maar of de relevante bepalingen inzake gevaarlijke stoffen ook van toepassing zijn op de brandstof die het schip zelf gebruikt ter voeding van haar primaire voorstuwingsmechanisme. De wettelijke instrumenten geven hier geenszins uitsluitel over; er is nergens vastgesteld of de bepalingen inzake gevaarlijke stoffen wel of niet van toepassing zijn de eigen brandstof van het schip. De enige bepaling die de weg naar een conclusie enigszins kan wijzen is die in Voorschrift VII/2 lid 2 van SOLAS. Daar staat dat de bepalingen van deel A van Hoofdstuk VII van SOLAS⁶⁵ niet van toepassing zijn op de voorraden en uitrusting van schepen. Voorraad en uitrusting zijn eveneens niet gedefinieerd in wettelijke bepalingen,⁶⁶ maar het is denkbaar dat onder voorraad tevens de brandstofvoorraad valt die een schip ter voeding van haar primaire voortstuwingsinstallatie bij zich draagt. Dat dit niet juist is volgt uit een Marine Guidance Note die het Britse Scheepvaart- en Kustwachtagentschap heeft uitgegeven naar aanleiding van vragen om verduidelijking vanuit de scheepvaartindustrie.⁶⁷ In dit document wordt verwezen naar IMO Circulair MSC.1/Circ.1216, waarin de IMO voorraden definieert als: “Ships’ stores⁶⁸ means materials

⁵⁷ Dit is vereist voor schepen groter dan 24 meter waarmee nationale reizen worden gemaakt, schepen die niet zijn voorzien van middelen tot werktuiglijke voortstuwing, en vrachtschepen tot 500 ton waarmee internationale reizen worden gemaakt, alsmede voor passagiersschepen kleiner dan 24 meter waarmee nationale reizen worden gemaakt. Zie nader de Regeling veiligheid zeeschepen.

⁵⁸ Art. 40 lid 1 Schepenbesluit 2004.

⁵⁹ Art. 41 lid 1 Schepenbesluit 2004.

⁶⁰ Art. 41 lid 2 Schepenbesluit 2004.

⁶¹ Art. 46 Schepenbesluit 2004.

⁶² Art. 41 lid 4 Schepenbesluit 2004.

⁶³ Een schip kan ook voorzien zijn van secundaire of zelfs tertiaire voortstuwing. Men denke aan een zeilboot welke als primair voortstuwingsmechanisme de wind gebruikt, maar ook een motor aan boord heeft.

⁶⁴ Het begrip ‘lading’ is nergens in de wet of in de verdragen gedefinieerd. Derhalve moet een redelijke, taalkundige betekenis worden gegeven aan dit begrip. Zie hiertoe ook de aanhef van hoofdstuk 3.

⁶⁵ Dit deel gaat over het vervoer van gevaarlijke stoffen in verpakte vorm. Voor de betekenis van verpakte vorm zie men subparagraaf 3.1.1.5 onder ‘IMDG-Code’.

⁶⁶ Zelfs richtlijn 2014/90/EU inzake uitrusting van zeeschepen definieert ‘uitrusting’ niet anders dan “uitrusting die overeenkomstig artikel 3 binnen de werkingssfeer van deze richtlijn valt”. In artikel 3 is vervolgens geen definitie opgenomen. De Wet scheepsuitrusting 2016 en onderliggende wetgeving citeren slechts artikel 3 van de richtlijn.

⁶⁷ Maritime & Coastguard Agency, Marine Guidance Note MGN 497 (M+F), August 2013, MS 116/032/0020.

⁶⁸ Dit is de Engelse term voor ‘voorraden’.

which are on board a ship for the upkeep, maintenance, safety, operation or navigation of the ship (except for fuel and compressed air used for the ship's primary propulsion machinery or fixed auxiliary equipment).” De Guidance Note vervolgt dat gevaarlijke stoffen die niet voldoen aan de in Circulair MSC.1/Circ.1216 opgenomen definitie en die zich aan boord van een schip bevinden, zijn onderworpen aan de bepalingen in de IMDG-Code.

Aldus kan de conclusie getrokken worden dat de IMDG-Code ook van toepassing is op de brandstof die het schip zelf voor haar voortstuwing gebruikt. De bepaling in lid 1 van het hiervoor genoemde Voorschrift draagt daaraan bij, omdat de bepaling spreekt van het vervoer van gevaarlijke stoffen, in tegenstelling tot het vervoer van gevaarlijke stoffen als lading zoals voorzien in het besluit. Daarbij komt dat als er een conflict bestaat tussen Nederlandse nationale wetgeving en het SOLAS verdrag, de bepalingen uit het verdrag boven die van de Nederlandse wetgeving gaan;⁶⁹ des te meer omdat verdragsluitende staten van hoofdstuk VII van SOLAS niet bij of krachtens hun nationale wetgeving mogen afwijken.

Dit geheel leidt ertoe dat alle zeescheperen die waterstof, een brandstofcel, of dergelijke gevaarlijke stoffen in verpakte vorm aan boord hebben, zich moeten houden aan hetgeen bepaald in hoofdstuk VII, deel A, van SOLAS, en derhalve is voor dergelijke scheperen waarvoor ingevolge artikel 5 van het Scheperenbesluit 2004 een internationaal veiligheidscertificaat benodigd is, ook een conformiteitsdocument voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vereist.

Regeling veiligheid zeescheperen

De Regeling veiligheid zeescheperen kiest een overzichtelijk systeem van bijlagen, toepassing waarvan wordt verklaard door middel van bepaalde in de Regeling opgenomen artikelen.

Vrachtscheperen van minder dan 24 meter moeten voldoen aan de eisen in de paragraaf 1 van zowel bijlage 3 als 3a.⁷⁰ Bijlage 3 is bedoeld voor ‘oude’ scheperen, bijlage 3a voor ‘nieuwe’ scheperen.⁷¹ Allereerst moet voor zowel ‘oude’ als ‘nieuwe’ scheperen worden voldaan aan de klassenregels van het door de eigenaar of bouwer gekozen klassenbureau.⁷² Voor ‘oude’ scheperen volstaat verder hier te melden dat voor de eisen inzake machineruimtes van categorie A met betrekking tot de brandblusinstallatie, ventilatiesystemen, verlichting, deuren, en bedieningsmiddelen voor dergelijke systemen⁷³ belangrijk is dat, ingevolge de definitie van machineruimtes van categorie A,⁷⁴ en gelet op de permissieve bepaling inzake regels voor gelijkwaardige voorzieningen,⁷⁵ deze bepalingen niet lijken te gelden voor dergelijke scheperen met een waterstof en brandstofcelvoortstuwing.

Hoewel voor ‘nieuwe’ scheperen de wetgever enigszins toekomstgerichter lijkt te hebben opgetreden,⁷⁶ bevat de betreffende bijlage slechts bepalingen die relevant zijn voor brandstofsysteperen waar zich brandstofolie in bevindt.⁷⁷ Een waterstofsysteem maakt geen

⁶⁹ Art. 94 Grondwet.

⁷⁰ Art. 18a Regeling veiligheid zeescheperen.

⁷¹ ‘Oude’ scheperen zijn scheperen waarvoor het bouwcontract is afgesloten vóór 1 januari 2018, waarvan de bouwdatum vóór 1 juli 2018 ligt, of waarvan de opleverdatum vóór 1 januari 2021 ligt. ‘Nieuwe’ scheperen vallen op de genoemde punten ná deze datums.

⁷² Bijlage 3 paragraaf 1 onder a Regeling veiligheid zeescheperen.

⁷³ Bijlage 3 paragraaf 1 onder d Regeling veiligheid zeescheperen.

⁷⁴ Voor de definitie van dergelijke machineruimtes wordt door de Regeling verwezen naar SOLAS-voorschrift II-2/3 onderdeel 31. Hier staat dat machineruimtes van categorie A alle schachten en dergelijke ruimtes zijn waarin verbrandingsmotoren of gasturbines voor de hoofdaanstuwing geplaatst zijn, alsmede met olie gestookte ketels of oliestookinrichtingen, of andere oliegestookte apparatuur zoals afvalverbranders.

⁷⁵ Art. 27 Regeling veiligheid zeescheperen.

⁷⁶ Bijlage 3a is aanzienlijk uitgebreider dan bijlage 3.

⁷⁷ Een voorbeeld is paragraaf 1 onder k van bijlage 3a, waarin is opgenomen dat brandstoftanks gelegen binnen de begreningswanden van ruimtes voor machines van categorie A, geen brandstofolie met een vlammpunt lager dan 60°C mogen bevatten.

gebruik van dergelijke brandstofolie,⁷⁸ en de relevante bepalingen zijn dus niet van toepassing op waterstofsysteinen.

Passagiersscheperen waarvoor het Europese veiligheidscertificaat voor passagiersscheperen benodigd is⁷⁹ moeten voldoen aan bepaalde in richtlijn 2009/45/EG gestelde eisen. De richtlijn maakt onderscheid in passagiersscheperen naar bepaalde klassen, welke zich onderscheiden door het vaargebied waar de passagiersscheperen actief zijn.⁸⁰ De richtlijn bevat geen bepalingen die bijzonder relevant zijn voor waterstofsysteinen, en dus wordt volstaan met slechts verwijzing naar de richtlijn.

Passagiersscheperen kleiner dan 24 meter die gebezigd worden voor nationale reizen moeten ook voldoen aan de eisen van richtlijn 2009/45/EG, met uitzondering van hetgeen bepaald in bijlage 3d van de Regeling veiligheid zeescheperen.

Voor elektrische installaties aan boord van scheperen die vallen onder de Regeling veiligheid zeescheperen gelden de in artikel 23 van die Regeling opgenomen eisen. Deze eisen zijn van aanmerkelijk belang aangezien een door waterstof aangedreven schip haar voortstuwingsbron heeft in de vorm van een brandstofcel, welk zeker een elektrische installatie betreft. Voor de relevante eisen voor dergelijke elektrische installaties verwijst de Regeling naar Publicatie 92 van de Internationale Elektrotechnische Commissie of daaraan gelijkwaardige normen van een krachtens artikel 36 van het Scheperenbesluit 2004 aangewezen klassenbureau.⁸¹

3.1.1.6 Vrijstellingen en ontheffingen

Tussen vrijstellingen en ontheffingen bestaat een verschil. Vrijstelling is een uitzondering op een verbod, waar ontheffing een besluit is waarbij in een individueel concreet geval een uitzondering op een wettelijk verbod wordt gemaakt. In het algemeen geldt dus dat een vrijstelling geldt voor een bepaalde groep of categorie scheperen, waar ontheffing geldt voor een individueel schip. Het is dus vaak gemakkelijker om ontheffing te verkrijgen dan vrijstelling, daar vrijstelling verder en breder reikt dan ontheffing, en voor vrijstelling vaak actie van de wetgever vereist is, waar voor ontheffing een besluit van een bestuursorgaan voldoende is.

SOLAS

Het SOLAS-verdrag biedt mogelijkheden voor vrijstellingen. Daar SOLAS in principe slechts van toepassing is op scheperen die internationale reizen ondernemen, is op basis van Voorschrift I/4(a) aan de Administratie⁸² een mogelijkheid geboden om scheperen die anders onder SOLAS zouden vallen, vrij te stellen van alle eisen in het verdrag, als zij slechts in bijzondere omstandigheden een enkele internationale reis ondernemen.

Daarnaast bestaat de mogelijkheid voor de Administratie om individuele scheperen met nieuwe kenmerken vrij te stellen van de bepalingen in de Hoofdstukken II-1 (constructie – structuur, waterdichte indeling en stabiliteit, machine-installaties en technische installaties), II- 2 (constructie – beveiliging tegen, opsporing en bestrijding van brand), III (Reddingsmiddelen en –voorzieningen), en IV (radioverbindingen), waarvan de toepassing het onderzoek tot ontwikkeling van zulke kenmerken en de verwerking daarvan in scheperen die worden gebruikt voor internationale reizen op ernstige wijze zou kunnen belemmeren.⁸³ Een dergelijk schip moet dan nog steeds wel aan algemene veiligheidseisen

⁷⁸ Waterstof zelfs is tevens geen olie, maar een gas.

⁷⁹ Dit is het geval voor passagiersscheperen groter dan 24 meter. Het Europese certificaat is niet benodigd voor plezierjachten zonder bemanning, die minder dan twaalf mensen vervoeren en niet voor commerciële doeleinden worden gebruikt.

⁸⁰ Art. 4 Richtlijn 2009/45/EG.

⁸¹ Art. 23 lid 1 Regeling veiligheid zeescheperen.

⁸² Onder SOLAS betekent de 'Administratie' de Regering van de Staat welks vlag het schip gerechtigd is te voeren. Zie Voorschrift I/2(b). Voor Nederlandse scheperen zal dit dus vaak de Nederlandse regering zijn.

⁸³ SOLAS Voorschrift I/4(b).

voldoen die voldoende geacht worden, zulks ter beoordeling van de Administratie.

Voorschrift I/5 maakt het mogelijk dat de Administratie het aanbrengen of medevoeren van een onderdeel, materiaal, of instrument dat anders is dan dat vereist door de SOLAS Voorschriften, maar even doelmatig is, na beproeving of anderszins toestaat. Dit wordt ook wel aangeduid als ‘gelijkwaardige voorzieningen’.

Klaarblijkelijk zijn de relevante verdragsbepalingen inzake vrijstellingen permissief. Dit betekent dat de Nederlandse wetgever vrij is zelf te bepalen of het van deze mogelijkheden gebruik maakt. Hierom zijn deze bepalingen in het SOLAS-verdrag niet direct relevant, maar wel illustratief voor hetgeen door Nederland hieromtrent is bepaald; dit wordt hieronder besproken.

Schepenwet

De Schepenwet biedt zowel een mogelijkheid tot vrijstelling van een bepaalde categorie schepen als tot ontheffing van bepaalde voorschriften en beperkingen voor een individueel schip.⁸⁴ Voor een vrijstelling is een ministeriële regeling vereist, waarvoor ontheffing de Inspecteur-generaal van de ILT bevoegd is.

De Inspecteur-generaal van de ILT is bevoegd om in bijzondere gevallen voor een individueel schip, zo nodig onder het geven van voorschriften en beperkingen, een ontheffing te verlenen van bepaalde eisen.⁸⁵ De bij de wet gestelde eisen waarvoor ontheffing kan worden verleend zijn de eis dat het schip voldoet aan de eisen die bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur zijn vastgesteld,⁸⁶ en de eisen aan de kapitein voorafgaand aan het ondernemen van een reis.⁸⁷ Deze bevoegdheden, alsmede de bevoegdheden van de ambtenaren van de ILT tot het intrekken van certificaten,⁸⁸ zijn door de Nederlandse overheid gemandateerd aan de volgende erkende organisaties:⁸⁹

- De President en Chief Operating Officer van **American Bureau of Shipping (ABS)** te Houston, USA;
- De Secretary van **Bureau Veritas (BV)** te Neuilly-sur-Seine, Frankrijk;
- De Director of Division Classification van **DNV GL** te Hamburg, Duitsland;
- De Marine Business Director van **Lloyds Register EMEA (LR)** te Londen, Verenigd Koninkrijk;
- De General Manager of Classification Department en de General Manager of Safety Management Department van **Nippon Kaiji Kyokai (NK)** te Tokio, Japan;
- De Managing Director van **Registro Italiano Navale (RINA)** te Genua, Italië;
- De Vice President van **Indian Register of Shipping** te Mumbai, India.

Het beslissen op bezwaar tegen een beslissing tot afgifte van een certificaat, of weigering tot een besluit op de aanvraag te nemen,⁹⁰ komt deze erkende organisaties niet toe.⁹¹ Hiervoor wende men zich tot de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.⁹²

Voorbeelden van vrijstellingen zijn te vinden in de Paragraaf 4 van Hoofdstuk 3 van de Regeling veiligheid zeeschepen. Geen van de aldaar beschreven vrijstellingen zijn relevant

⁸⁴ Art. 5 Schepenwet.

⁸⁵ Art. 5 lid 2 Schepenwet.

⁸⁶ Art. 3a lid 1 Schepenwet.

⁸⁷ Art. 4 Schepenwet.

⁸⁸ Art. 7 lid 3 eerste volzin Schepenwet luidt: “Certificaten kunnen door den bevoegden ambtenaar van de scheepvaartinspectie worden ingetrokken, wanneer het schip schade heeft belopen of eene herstelling niet naar behooren is geschied of wanneer daartoe uit anderen hoofde termen aanwezig zijn.”

⁸⁹ Art. 2 Besluit mandaat en machtiging certificering zeeschepen 2012.

⁹⁰ De weigering een besluit te nemen is, voor toepassing van wettelijke voorschriften over bezwaar en beroep, ook een besluit. Zie art. 6:2 onder a Awb.

⁹¹ Art. 6 lid 2 Besluit mandaat en machtiging certificering zeeschepen 2012.

⁹² Art. 18 Schepenwet; zie ook paragraaf 3.1.1.4.

voor de waterstofscheperen waarop dit onderzoek zich toelegt.

Voor wat betreft ontheffingen worden veelal beleidsregels vanwege de Inspecteur-generaal van de ILT vastgesteld, zoals bijvoorbeeld de Beleidsregel ontheffingsregeling voor een Commercial Cruising Vessel, waarin is uiteengezet hoe men ontheffing kan krijgen van bepaalde eisen welke normaliter gelden voor bepaalde zeilscheperen.

Scheperenbesluit 2004

Op grond van het Scheperenbesluit kan de Inspecteur-generaal van de ILT afwijking toestaan van bepaalde in het besluit gestelde eisen.⁹³ Aan boord van het schip moet dan wel een voorziening zijn getroffen die naar zijn oordeel ten minste gelijkwaardig is aan de in het voorschrift waarvan wordt afgeweken, geëiste voorziening. Voor de relevante eisen ter voldoening waarvan gelijkwaardige voorzieningen kunnen worden toegestaan wende men zich tot subparagraaf 3.1.1.5. Voor alle overige eisen wordt verwezen naar de artikelen 39 tot en met 45a van het Scheperenbesluit 2004.

Regeling veiligheid zeescheperen

Artikel 27 van de Regeling veiligheid zeescheperen geeft een bepaling die vrijwel identiek is aan dat in het Scheperenbesluit 2004. Ook hier kan de Inspecteur-generaal van de ILT afwijking toestaan van bepaalde eisen, te weten die in de artikelen 18a tot en met 24 van de regeling. Wederom zijn de relevante eisen aldaar besloten te raadplegen in subparagraaf 3.1.1.5.

3.1.1.7 De positie van waterstofscheperen

Allereerst is relevant voor bestaande scheperen, dat ombouwen naar waterstof niet kan geschieden onder reeds bestaande certificaten die voor het schip zijn afgegeven. Immers, alle typen certificaten vervallen indien een schip wordt verbouwd of de aan boord zijnde inrichtingen op ingrijpende wijze gewijzigd worden.⁹⁴ Indien men aldus de aandrijflijn van een schip wijzigt van bijvoorbeeld diesel naar waterstof, vervallen de relevante certificaten en zullen dus nieuwe verkregen moeten worden.

De procedure van aanvragen van een nieuw certificaat is in aanmerkelijke mate afhankelijk van het oordeel van de verschillende bevoegde instanties die door middel van bepaalde onderzoeken oordelen of een schip al dan niet aan de relevante eisen voldoet. Dit is kenmerkend voor het zelfregulerende vermogen van de scheepvaartindustrie, doch biedt ruimte voor een bevoegde instantie om te beargumenteren dat een schip niet voldoende aan bepaalde eisen voldoet. Het is niet mogelijk om in te schatten hoe verschillende bevoegde instanties omgaan met de verschillende eisen, en welk gewicht zij tillen aan de wettelijke of door henzelf gestelde eisen aan scheperen.

Echter, de eisen die aan scheperen worden gesteld zijn veelal van een functionele aard, en waar dit niet zo is, zijn er prima facie geen eisen die een schip met waterstofinrichting beletten eraan te voldoen. Het verdient derhalve aanbeveling om voor de certificering van een waterstofschip in ieder geval het gesprek aan te gaan met één of meerdere klassenbureaus. Mocht de Inspecteur-generaal van de ILT uiteindelijk besluiten geen certificaat af te geven, dan is hij ingevolge de motiveringsplicht in ieder geval gehouden tot een deugdelijke motivering.⁹⁵ Een afwijzing zal vrijwel zeker geschieden op technische gronden, namelijk het niet voldoen aan bepaalde eisen, en een deugdelijke motivering zal dan ook in ieder geval moeten bevatten waarom niet aan bepaalde technische eisen is voldaan. Een dergelijke motivering biedt de bouwer in de meeste gevallen voldoende aanknopingspunten om vast te kunnen stellen of hij inderdaad niet aan de eisen heeft voldaan, hoe hij er dan wel aan kan voldoen, en wat hiervoor benodigd is.

⁹³ Art. 47 Scheperenbesluit 2004.

⁹⁴ Art. 7 lid 1 onder b Scheperenwet.

⁹⁵ Art. 3:46 Awb.

Men moet ook het doel van de wetgeving in het achterhoofd houden. Het doel is het garanderen van een bepaald minimumniveau van veiligheid van schepen, met name gericht op het voorkomen van schade aan personen (veelal opvarenden), zaken, of het milieu. Inherent aan het voorschrijven van een bepaald minimumniveau is de ruimte voor argumentatie over wat als veilig in die zin mag gelden. De wet geeft dan ook vaak niet precies aan wanneer aan een dergelijk minimumvereiste is voldaan, maar stelt functionele eisen. De argumentatie of aan zulke functionele eisen wordt voldaan of niet, is een technische, en niet een juridische, maar men kan verwachten dat hoe conservatiever men is in de technische invulling van een bepaalde open norm of functionele eis, hoe groter de kans is dat aan de juridische eisen van die norm of eis is voldaan.

Beoordeling van de huidige situatie

Er zijn kleven zowel risico's als voordelen aan de huidige situatie. Het voordeel is dat het in het huidige wettelijke kader niet moeilijker lijkt voor de bouwer van een schip met waterstofaandrijving om te voldoen aan de door de wet gestelde eisen; de bouwer kan volstaan met de methoden en manier van aantonen van conformiteit zoals hij het gewend is bij 'reguliere' schepen. Dit voordeel voor de bouwer vormt echter gelijk het nadeel voor de samenleving. Immers, als er geen (aanvullende) eisen zijn aan waterstofscheepen, die evenwel naar de aard van een dergelijk schip en het hogere risico dat in het gebruik ervan besloten ligt dergelijke (aanvullende) eisen behoeven, geeft de deelname daarvan aan het rechtsverkeer een verhoogd risico op nadelige gevolgen, en is hiermee wellicht niet meer voldaan aan het door de wettelijke normen beoogde minimumveiligheidsniveau.

De IMO heeft dit onlangs erkend, en heeft daarop een begin gemaakt met het reguleren van de maritieme waterstofinfrastructuur voor zover het schepen betreft. Door middel van de procedure vervat in SOLAS Voorschrift II-1/55 is voorzien in een methode waarmee de scheepsbouwer in de gelegenheid wordt gesteld om de veiligheid van zijn ontwerp aan te tonen indien het om een schip met, onder andere, waterstof als brandstof gaat. Waar het het aantonen van de brandveiligheid betreft, is een vergelijkbare mogelijkheid geboden.⁹⁶

Het geheel van de relevante wetgeving voor de zeevaart bezien, lijkt het gebruiken van een waterstofaandrijfsysteem geen beletsel te vormen voor het verkrijgen van een certificaat voor een dergelijk schip. Echter, indien men ofwel volgens een bevoegde instantie niet aan bepaalde eisen doet of kan voldoen, ofwel wil testvaren met een schip wat op dat moment nog niet aan alle dergelijke eisen kan voldoen,⁹⁷ is een andere oplossing benodigd.

Mogelijkheden

De meest ruime en ingrijpende mogelijkheid ligt besloten in artikel 2 lid 1 onder h van de Schepenwet. Onder die bepaling is de gehele Schepenwet, met haar onderliggende wetgeving, niet van toepassing op schepen die uitsluitend voor het houden van een proeftocht een reis ondernemen, dit wel met toestemming van de Inspecteur-generaal van de ILT.⁹⁸ In de gehele parlementaire geschiedenis is geen aanknopingspunt te vinden voor het begrip proeftocht en wat daarmee precies bedoeld wordt, maar aannemelijk lijkt dat indien men contact zoekt met de Scheepvaartinspectie over deze mogelijkheid, en vergunning daartoe verleend wordt, men kan varen zonder dat de nationale zeevaartwetgeving op het schip en haar tocht van toepassing is.⁹⁹

Een andere mogelijkheid is de Inspecteur-generaal van de ILT te verzoeken om aan een certificaat zoals dat normaliter voor de 'reguliere' scheepvaart zou worden afgegeven,

⁹⁶ SOLAS-Voorschrift II-2/17.

⁹⁷ Bijvoorbeeld omdat de staat van de bouw van het schip het naar haar aard onmogelijk maakt om aan alle wettelijke eisen voor deelname aan het rechtsverkeer te voldoen, maar het voor de voortzetting van de bouw van het schip wel nodig is het schip ter vaart te nemen en bepaalde zaken te testen of onderzoeken.

⁹⁸ Art. 2bis lid 1 Schepenwet; Een vergunning als daar bedoeld is onderhevig aan het regime van de artt. 3:46, 1:3, en 6:2 Awb. Zie <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-25319-3.html>.

⁹⁹ Dit uiteraard alleen in overeenstemming met de eventuele door de Inspecteur-generaal van de ILT aan de vergunning verbonden voorschriften en beperkingen. Art. 2bis lid 2 Schepenwet.

voorschriften en/of beperkingen te verbinden, indien de inspectie, of een gemandateerde bevoegde instantie, twijfels heeft bij het verlenen van certificaten voor waterstofscheepen.

Vrijstelling en ontheffing

Bij vrijstelling gaat het om een bepaalde categorie schepen, welke vrijstelling dan geldt voor alle Nederlandse schepen van die categorie. Hiervoor is vereist dat een ministeriële regeling wordt vastgesteld. Om deze reden zijn de mogelijkheden voor vrijstelling voor een bepaalde scheepsbouwer beperkt; het ministerie zal huiverig zijn van het vrijstellen van alle waterstofscheepen van bepaalde eisen. Daarbij komt dat een dergelijk proces wetgeving vereist, en dus inherent waarschijnlijk veel trager zal zijn dan (beoogde) commerciële exploitatie van waterstofscheepen toestaat. Een vergelijkbare mogelijkheid biedt artikel 12 Schepenbesluit 2004, dat de Minister de mogelijkheid geeft de Regeling veiligheid Zeeschepen aan te passen teneinde een bijzonder certificaat, dat in de plaats komt van het nationaal veiligheidscertificaat, te vereisen voor waterstofscheepen. Het inzake vrijstelling naar voren gebrachte omtrent doorlooptijd en toepasselijkheid van een dergelijke mogelijkheid is hier overeenkomstig van toepassing.

Ontheffing is daarentegen mogelijk voor individuele schepen, bijvoorbeeld in het geval dat de toepassing van bepaalde eisen aan schepen met nieuwe kenmerken onevenredig belemmerend is voor de voortgang van de innovatie en techniek.¹⁰⁰ Een dergelijk argument kan, mocht het nodig blijken, gebezigd worden in het kader van de doelstellingen omtrent de energietransitie. De Inspecteur-generaal van de ILT kan een individueel schip van vrijwel alle wettelijke eisen ontheffen, een en ander eventueel onder voorschrift van beperkingen. Een aanvraag voor ontheffing kan nuttig zijn indien men met het schip bepaalde dingen wil testen, en op welk moment van testen nog niet aan alle of bepaalde wettelijk voorgeschreven vereisten is of kan worden voldaan.

Omdat certificaten die door een verdragsluitende regering zijn afgegeven, door de andere verdragsluitende regeringen moeten worden erkend,¹⁰¹ kan men voor het aandoen van alle landen die partij zijn bij het SOLAS verdrag volstaan met een in Nederland naar Nederlands recht afgegeven certificaat.

Tussenconclusie zeeschepen:

- De wettelijke eisen en voorschriften aan zeeschepen lijken certificering van waterstofscheepen niet moeilijker te maken dan certificering van ‘reguliere’ zeeschepen.
- Men moet erop bedacht zijn dat bepaalde SOLAS hoofdstukken ook van toepassing zijn op schepen van minder dan 500 ton.
- De wet biedt op eerste oogpunt voldoende mogelijkheden voor scheepsbouwers en –eigenaren om ontheffing te verkrijgen van bepaalde wettelijke vereisten, mocht daartoe noodzaak of wens bestaan, al is de praktische werking daarvan niet geheel duidelijk.
- De wet geeft veelal functionele eisen, maar hoe daaraan moet worden voldaan is veelal niet voorgeschreven. Als uitzondering hierop geldt SOLAS-Voorschrift II-2/55.
- Het van toepassing zijn van de IMDG-Code op waterstofscheepen is gesteld, maar onzekerheid blijft bestaan. Evenwel verdedigt dit rapport de conclusie dat voor zeeschepen die waterstof aan boord hebben een conformiteitsdocument voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vereist is.

3.1.2 Vissersschepen

3.1.2.1 Toepassingskader van de relevante wetgeving

¹⁰⁰ SOLAS-Voorschrift I/4(b).

¹⁰¹ SOLAS-Voorschrift I/17.

Het SOLAS-verdrag is niet van toepassing op vissersvaartuigen.¹⁰² Evenwel is een vissersvaartuig daar wel gedefinieerd, als zijnde een “vaartuig dat gebezigd wordt voor het vangen van vis, walvissen, zeehonden, walrussen of andere levende rijkdommen van de zee.”¹⁰³

De Schepenwet heeft deze definitie letterlijk overgenomen,¹⁰⁴ en is van toepassing op alle Nederlandse vissersschepen,¹⁰⁵ met uitzondering van onoverdekte vissersvaartuigen die in de regel niet buiten het zicht van de Nederlandse kust worden gebracht.¹⁰⁶ De definitie is doorgetrokken naar zowel het Vissersvaartuigenbesluit 2002 als het Vissersvaartuigenbesluit 1989.

Het Schepenbesluit 2004 is niet van toepassing op schepen die slechts als doel de visserij hebben,¹⁰⁷ en blijft hier dan ook buiten beschouwing. De Regeling veiligheid zeeschepen is slechts relevant voor de sportvisserij,¹⁰⁸ en voor wat betreft medische uitrusting aan boord van een schip,¹⁰⁹ en zal daarom ook verder buiten beschouwing blijven in deze paragraaf.

De relevante bepalingen voor de visserij, voor zover het de veiligheid en certificering betreft, zijn te vinden in het Vissersvaartuigenbesluit 2002. Dit besluit is van toepassing op vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter of meer.¹¹⁰ Voor schepen kleiner dan 24 meter geldt nog het op een later tijdstip in te trekken Vissersvaartuigenbesluit (1989).¹¹¹ Aangezien de wetgever een duidelijk onderscheid heeft gemaakt tussen schepen kleiner dan 24 meter en groter dan 24 meter, zal deze paragraaf deze twee categorieën van vissersvaartuigen steeds apart behandelen. Voorts wordt bij de behandeling van vissersvaartuigen kleiner dan 24 meter volstaan met het vermelden van regels die voor die vaartuigen anders zijn dan voor vaartuigen van 24 meter of groter; indien een bepaling wel behandeld wordt in de paragraaf betreffende vaartuigen van 24 meter of groter, maar niet in die betreffende vaartuigen kleiner dan 24 meter, mag men er vanuit gaan dat de bepaling die van toepassing is op het grotere vaartuig, overeenkomstig van toepassing is op het kleinere vaartuig.

3.1.2.2 Onderzoek, aanvraag en afgifte van certificaten – bevoegde instanties Vissersvaartuigen 24 meter of groter

Certificaten worden afgegeven door of namens de Inspecteur-generaal van de ILT.¹¹² Om vast te stellen of het schip aan de eisen voor het certificaat voldoet moet het eerst worden onderzocht.¹¹³ Overeenkomstig hetgeen gesteld in de paragraaf over zeevaart, worden de wettelijke bepalingen die stellen welke onderzoeken voor welke schepen vereist zijn hier niet verder behandeld, en wordt naleving van die vereisten aan de betreffende keuringsinstanties toevertrouwd.

Met het verrichten van onderzoeken zijn in principe de ambtenaren van de ILT belast,¹¹⁴ doch deze kunnen geheel of gedeeltelijk worden uitbesteed aan bepaalde natuurlijke- of rechtspersonen.¹¹⁵ Dergelijke aangewezen personen komt tevens de bevoegdheid toe om, indien bij een onderzoek gebreken aan het vissersvaartuig of zijn uitrusting worden

¹⁰² SOLAS-Voorschrift I/3(a)(vi).

¹⁰³ SOLAS-Voorschrift I/2(i).

¹⁰⁴ Art. 1 lid 1 Schepenwet.

¹⁰⁵ Art. 2 lid 1 Schepenwet.

¹⁰⁶ Art. 2 lid 1 onder c Schepenwet.

¹⁰⁷ Art. 3 Schepenbesluit 2004.

¹⁰⁸ Art. 40 Regeling veiligheid zeeschepen.

¹⁰⁹ Bijlage 5 Regeling veiligheid zeeschepen.

¹¹⁰ Art. 1.2 lid 1 Vissersvaartuigenbesluit 2002.

¹¹¹ Art. 12.1 Vissersvaartuigenbesluit 2002.

¹¹² Art. 6 lid 1 Schepenwet.

¹¹³ Art. 3a lid 3 Schepenwet.

¹¹⁴ Art. 6 lid 2 Schepenwet.

¹¹⁵ Art. 1.7a lid 1 Vissersvaartuigenbesluit 2002.

geconstateerd, het herstel van deze gebreken te vorderen.¹¹⁶

Voordat een eerste onderzoek plaatsvindt, moet de eigenaar of bouwer van een vissersvaartuig kiezen voor de regels van onderzoek van een erkend klassenbureau, of voor de regels die door de ILT worden gebruikt.¹¹⁷ Men krijgt hier dus de kans om de voor zijn vaartuig meest gunstige regels te kiezen. Opgemerkt moet wel worden dat onderzoeken aan niet-geklasseerde vissersvaartuigen beduidend duurder zijn dan onderzoeken aan geklasseerde vissersvaartuigen.¹¹⁸

Opmerkelijk is dat er voor vissersvaartuigen geen klassenbureaus zijn aangewezen door de minister.¹¹⁹ Ingevolge artikel 1 van de Beleidsregel klassenregels vissersvaartuigen gelden in afwezigheid van door de Minister aangewezen klassenbureaus voor alle vissersschepen met een lengte tot 75 meter de Klassenregels Vissersvaartuigen van de ILT. De keuzes die de scheepsbouwer of eigenaar toekomen zoals hierboven beschreven zijn dan ook zonder betekenis, en men zal het onderzoek moeten laten verrichten door de ILT.

Voor het verkrijgen van een certificaat dient de eigenaar of bouwer een aanvraag in te dienen bij de Inspecteur-generaal van de ILT.¹²⁰ De Minister kan nadere regels stellen omtrent de te overleggen bescheiden bij het aanvragen van een certificaat,¹²¹ doch dergelijke regels zijn op het moment van dagtekening van dit rapport niet gesteld.

Met een goedkeuring door de Inspecteur-generaal van de ILT wordt gelijkgesteld een verklaring van goedkeuring, afgegeven door de bevoegde autoriteit van een andere EU-lidstaat, mits die verklaring is afgegeven op basis van onderzoeken die aan ten minste gelijkwaardige voorschriften voldoen.¹²²

Vissersvaartuigen kleiner dan 24 meter

Voor kleinere vissersvaartuigen geldt een bepaling inzake wederzijdse erkenning die vergelijkbaar is met die in het Vissersvaartuigenbesluit 2002, met het belangrijke verschil dat ook buitenlandse technische normen of eisen gelijkgesteld worden aan de Nederlandse.¹²³

3.1.2.3 Beslissing en beroep

Voor wat betreft beslissing en beroep zij verwezen naar subparagraaf 3.1.1.4, die op vissersvaartuigen van overeenkomstige toepassing is.

3.1.2.4 Eisen aan het schip

Overeenkomstig hetgeen beschreven in de paragraaf over zeevaart zullen ook hier niet alle eisen aan vissersvaartuigen besproken worden. De opmerkingen uit de inleiding van die paragraaf dienen dan ook hier in acht te worden genomen, en het verdient aanbeveling aan de lezer om de aangehaalde wettelijke regelingen zelf na te slaan.

De eisen die de ILT stelt in haar klassenregels gelden slechts voor zover zij niet in strijd zijn met hetgeen bepaald in het Vissersvaartuigenbesluit.¹²⁴

—
¹¹⁶ Art. 1.7a lid 2 Vissersvaartuigenbesluit 2002.

¹¹⁷ Art. 1.7 lid 2 Vissersvaartuigenbesluit 2002.

¹¹⁸ Art. 16 lid 1 Regeling Nederlandse tarieven Schepenwet.

¹¹⁹ Art. 1 lid 2 Besluit erkende organisaties Schepenwet geeft de in dat besluit erkende klassenbureaus slechts bevoegdheid tot het verrichten van onderzoeken aan zeeschepen; ook het meerjarenplan 2020-2024 van de ILT bevat een tabel waarin aangegeven wordt dat er voor de visserij geen klassenbureaus aangewezen zijn.

¹²⁰ Art. 1.11 lid 1 Vissersvaartuigenbesluit 2002.

¹²¹ Art. 1.11 lid 2 Vissersvaartuigenbesluit 2002.

¹²² Art. 1.5 Vissersvaartuigenbesluit 2002.

¹²³ Art. 4 lid 1 Vissersvaartuigenbesluit 1989.

¹²⁴ Art. 9 lid 2 Vissersvaartuigenbesluit 1989; art. 1.7 lid 3 Vissersvaartuigenbesluit 2002.

Hoewel niet bindend voor vissersvaartuigen, kan men voor verdere technische- en veiligheidseisen inspiratie putten uit de door de IMO opgestelde Code of Safety for Fishermen & Fishing Vessels.

Omdat SOLAS expliciet buiten toepassing is verklaard voor wat betreft vissersvaartuigen, is ook de IMDG-Code op deze schepen niet van toepassing. Wel bevat de wet enkele bepalingen omtrent het vervoeren van gevaarlijke stoffen.

Vissersvaartuigen 24 meter of groter

Hoofdvoortstuwingsinstallaties, brandstofsysteinen, elektrische installaties, ketels en andere drukvaten, pijpleidingen en andere relevante machine-installaties moeten worden ontworpen, geconstrueerd, beproefd, ingericht en onderhouden ten genoeg van de ILT.¹²⁵ Het betreffende artikel biedt verder enige aanknopingspunten voor wat betreft brandstofvoorzieningen, elektrische installaties, en machinekamers. Voor drukvaten is expliciet opgenomen dat voldoende overdrukbescherming aanwezig moet zijn.¹²⁶ De bepalingen inzake hogedrukleidingen voor stoom en aanverwante systemen zijn niet van toepassing op waterstofinstallaties, doch zij bieden wellicht wel inspiratie voor dergelijke installaties,¹²⁷ bijvoorbeeld voor systemen voor overdrukbeveiliging en drukklassen.

Interessant zijn de bepalingen inzake brandstofolie en het maximaal toegestane vlammpunt van dergelijke oliën.¹²⁸ Er zijn redelijk gedetailleerde eisen gesteld, doch deze bieden voldoende aanknopingspunten om toepassing op waterstof uit te sluiten. Waterstof is immers een gas, en geen olie, en tevens is zij, voor toepassingen op waterstofscheperen, niet vloeibaar maar gasvormig.

Art. 4.16 lid 1 onder a van het Vissersvaartuigenbesluit 2002 schrijft nog voor dat twee generatoraggregaten aanwezig moeten zijn ter voorziening van voor de voortstuwning en veiligheid van het vaartuig onontbeerlijke hulpdiensten, doch de Inspecteur-generaal van de ILT kan andere middelen daartoe aanvaarden, mits deze gelijkwaardige elektrische voorzieningen inhouden. Een brandstofcel zal hier, gezien de power output die zij oplevert, vermoedelijk aan kunnen voldoen.

Met betrekking tot gevaarlijke stoffen geldt voor deze vaartuigen slechts de verplichting om voor bepaalde gevaarlijke stoffen,¹²⁹ waaronder waterstof,¹³⁰ bij ministeriële regeling voorgeschreven antidota en een zuurstofbeademingskoffer met onderhoudsset, met daarbij behorende controlelijst en handleiding aan boord te hebben.¹³¹

Tot slot bevatten de Klassenregels Vissersvaartuigen van de Inspectie Leefomgeving en Transport nadere eisen, met name op het gebied van (periodieke) inspecties en de inhoud daarvan.

Vissersvaartuigen kleiner dan 24 meter

Voor deze vaartuigen geldt de verplichting van antidota en zuurstofbeademingskoffer met toebehoren ook,¹³² doch is in bepaalde gevallen ook toestemming vereist van de Inspecteur-generaal van de ILT,¹³³ die dan nadere regels kan stellen.

¹²⁵ Art. 4.3 lid 1 Vissersvaartuigenbesluit 2002.

¹²⁶ Art. 4.4 lid 3 Vissersvaartuigenbesluit 2002.

¹²⁷ Art. 4.6 Vissersvaartuigenbesluit 2002.

¹²⁸ Art. 4.10 Vissersvaartuigenbesluit 2002.

¹²⁹ De betreffende stoffen zijn opgenomen in artikel 130 van het Schepenbesluit 1965.

¹³⁰ Waterstof zoals gebruikt op een waterstofschip is een samengeperst gas, en valt dus onder klasse 2.

¹³¹ Art. 6.12 Vissersvaartuigenbesluit 2002.

¹³² Art. 317 lid 3 Vissersvaartuigenbesluit 1989.

¹³³ Art. 317 lid 2 Vissersvaartuigenbesluit 1989.

De bepalingen inzake algemene vereisten,¹³⁴ machine-installaties,¹³⁵ stoom- en damp toestellen en andere drukhouders,¹³⁶ ontvlambare oliën,¹³⁷ elektrische installaties,¹³⁸ en brandbeveiliging¹³⁹ zijn zeer vergelijkbaar met die voor grotere vissersvaartuigen, en behoeven daarom hier, naast verwijzing naar de betreffende artikelen uit het besluit 1989, verder geen bespreking. Gewezen zij wel nog op artikel 104 van het besluit, dat voor installaties in ruimten met explosiegevaar beduidend uitgebreidere regels stelt dan het Vissersvaartuigenbesluit 2002 doet voor vaartuigen die onder dat besluit vallen.

In het belang van goede uitvoering van het Vissersvaartuigenbesluit 1989 kan de Inspecteur-generaal van de ILT nadere voorschriften geven.¹⁴⁰ Tevens genieten ambtenaren zoals bedoeld in artikel 10 van de Schepenwet een soortgelijke bevoegdheid.¹⁴¹ Met de nadere voorschriften als hiervoor aangehaald worden vermoedelijk de klassenregels van de ILT bedoeld.

In tegenstelling tot de vergelijkbare bepaling in het Vissersvaartuigenbesluit 2002, welke bepaalde 'voorzieningen' nader definieert, geldt voor kleinere vaartuigen de eis dat indien de eigenaar het vaartuig inricht of uitrust met enige voorzieningen die niet in het Vissersvaartuigenbesluit 1989 zijn opgenomen, dat hij de ILT daarvan in kennis moet stellen.¹⁴² Voor zover deze voorzieningen naar hun aard, constructie, of werking van invloed kunnen zijn op de veiligheid van het vaartuig of de opvarenden, moeten zij naar het oordeel van de Inspecteur-generaal van de ILT voor het doel geschikt zijn en in deugdelijke toestand verkeren. Toevoeging van een waterstofinrichting moet dus niet alleen aan de ILT gemeld worden, maar moet ook door de Inspecteur-generaal van de ILT goedgekeurd zijn, naar zijn of haar oordeel.

3.1.2.5 Vrijstellingen en ontheffingen Schepenwet

Voor wat vrijstelling- en ontheffingsmogelijkheden zij verwezen naar subparagraaf 3.1.1.6, welke van overeenkomstige toepassing is op vissersvaartuigen.

Vissersvaartuigen 24 meter of groter

Op basis van artikel 1.3 van het Vissersvaartuigenbesluit 2002 kan het aanbrenge van andere onderdelen, materialen, voorzieningen of apparatuur dan die, welke in het besluit worden voorgeschreven, toegestaan worden, indien zij ten minste even doelmatig zijn als die welke in het besluit worden voorgeschreven. Dit is echter alleen mogelijk bij vaststelling van een ministeriële regeling,¹⁴³ en in tegenstelling tot de bepaling inzake zeescheepen¹⁴⁴ komt de Inspecteur-generaal van de ILT het toestaan van dergelijke gelijkwaardige voorzieningen niet toe.

Vissersvaartuigen kleiner dan 24 meter

Voor kleinere vissersvaartuigen kent de wet geen bepaling omtrent gelijkwaardige voorzieningen.

3.1.2.6 De positie van waterstofscheepen

—
¹³⁴ Art. 74 Vissersvaartuigenbesluit 1989.
¹³⁵ Art. 75 Vissersvaartuigenbesluit 1989.
¹³⁶ Artt. 77-80 Vissersvaartuigenbesluit 1989.
¹³⁷ Art. 83 Vissersvaartuigenbesluit 1989.
¹³⁸ Artt. 97-102 Vissersvaartuigenbesluit 1989.
¹³⁹ Artt. 133 en 174 Vissersvaartuigenbesluit 1989.
¹⁴⁰ Art. 6 lid 1 Vissersvaartuigenbesluit 1989.
¹⁴¹ Art. 6 lid 2 Vissersvaartuigenbesluit 1989.
¹⁴² Art. 286 Vissersvaartuigenbesluit 1989.
¹⁴³ Art. 1.3 Vissersvaartuigenbesluit 2002.
¹⁴⁴ Art. 47 Schepenbesluit 2004.

Ook voor vissersvaartuigen geldt dat een bestaand schip niet onder haar huidige certificaat kan worden omgebouwd naar een waterstofinrichting, en dat dit certificaat zijn geldigheid dan verliest.¹⁴⁵

Het aanvragen van certificaten gaat op een vergelijkbare manier als voor zeescheperen. Belangrijk verschil is dat er voor vissersvaartuigen geen klassenbureaus zijn aangewezen die bij mandaat het onderzoek en de afgifte van certificaten uitvoeren en op zich nemen; men is hiervoor aangewezen op de ILT. Hoewel ook de eisen die gelden voor zeescheperen veelal functioneel van aard zijn,¹⁴⁶ geldt dit des te meer voor vissersvaartuigen. Waar vissersvaartuigen het voordeel genieten niet (duidelijk) onderhevig te zijn aan stringente regelgeving inzake gevaarlijke stoffen, hebben zij het nadeel dat de relevante besluiten eisen dat bepaalde belangrijke componenten, waaronder de voorstuwingsinstallatie, moeten worden ontworpen en geconstrueerd ten genoegen van de ILT. Dit impliceert een grote discretionaire bevoegdheid, uiteraard binnen de wettelijk vastgelegde kaders en eisen, van de ILT om een (component van) een vissersvaartuig al dan niet goed te keuren. Deze discretionaire bevoegdheid wordt voor zover het betreft vissersvaartuigen kleiner dan 24 meter, versterkt door de mogelijkheid die het Vissersvaartuigenbesluit 1989 biedt aan het de Inspecteur-generaal van de ILT en haar ambtenaren om naar eigen inzicht nadere voorschriften te geven in het belang van de goede uitvoering van het besluit. De naast de wettelijke bepalingen van toepassing zijnde klassenregels voor vissersvaartuigen bieden een regime dat lang niet zo uitgebreid en omvattend is als de regels van de klassenbureaus voor de zeevaart. Daarbij komt dat, in tegenstelling tot zeescheperen, voor vissersvaartuigen geen in wettelijke bepalingen of klassenregels vastgelegd regime van alternatief ontwerp of gelijkwaardige voorzieningen bestaat.¹⁴⁷ De combinatie van deze factoren onderschrijft de noodzaak van het overleg met en betrekking bij de bouw van de ILT gedurende het hele ontwikkelingstraject, en het verdient dan ook hier aanbeveling om met de ILT in gesprek te treden inzake het ontwikkelen en certificeren van een watervissersvaartuig.

De veelheid aan bepalingen betreffende brandstofolie(systemen), doch de naar aard van deze bepalingen niet-toepasselijkheid op waterstof(scheperen) heeft onzekerheid tot gevolg. Duidelijk is dat de wetgever gedetailleerde eisen aan dergelijke systemen voor ogen heeft, maar met betrekking tot waterstof bestaat een juridisch vacuüm. Dit kan enerzijds tot gevolg hebben dat gebouwde scheperen niet het beoogde minimumveiligheidsniveau bezitten, maar het is waarschijnlijker dat certificering van dergelijke scheperen moeilijker wordt. Immers, de ogenschijnlijk ruime discretionaire bevoegdheid van de ILT om scheperen al dan niet goed te bevinden, kan gemakkelijk leiden tot discussie en meningsverschillen over de veiligheid van een waterstofschip.

Ook voor vissersvaartuigen biedt de wet de mogelijkheid van proefvaren met toestemming van de Inspecteur-generaal van de ILT, door middel waarvan voor die proefvaart de gehele Schepenwet en lager gelegen wetgeving buiten toepassing blijven.¹⁴⁸ Ook de mogelijkheid voor het door de Inspecteur-generaal van de ILT verbinden van voorschriften en beperkingen aan een bepaald certificaat is uit hoofde van de Schepenwet mogelijk voor vissersvaartuigen.¹⁴⁹

Voor wat betreft vrijstelling en ontheffing bestaat er een verschil tussen vissersvaartuigen van 24 meter of meer, en vaartuigen die minder dan 24 meter bedragen. Het toestaan van gelijkwaardige voorzieningen voor scheperen groter dan 24 meter is alleen mogelijk bij ministeriële regeling.¹⁵⁰ Ontheffing voor dergelijke scheperen is mogelijk op grond van de Schepenwet, en voor bepaalde eisen ook op grond van het relevante besluit. Hiervoor

¹⁴⁵ Art. 7 lid 1 onder b Schepenwet.

¹⁴⁶ Zie subparagraaf 3.1.1.7.

¹⁴⁷ Zie subparagraaf 3.1.2.5.

¹⁴⁸ Art. 2bis lid 1 jo. art. 2 lid 1 onder h Schepenwet.

¹⁴⁹ Art. 3 lid 2 Schepenwet.

¹⁵⁰ Art. 1.3 Vissersvaartuigenbesluit 2002.

wende men zich tot dat besluit.

Voor vissersvaartuigen kleiner dan 24 meter is in het relevante besluit niets voorzien voor gelijkwaardige voorzieningen, en ook inzake ontheffing beidt het besluit geen bijzondere mogelijkheden; men is aangewezen op ontheffing op basis van de Schepenwet.

Tussenconclusie vissersvaartuigen:

- De primaire bepalingen inzake vrijstelling en ontheffing zijn bij monde van de Schepenwet ook van toepassing op vissersvaartuigen. De vissersvaartuigenbesluiten bevatten echter minder mogelijkheden daartoe.
- De discretionaire bevoegdheid van de Inspecteur-generaal van de ILT inzake het goedkeuren van ontwerpen en constructies maakt het verloop van het certificeringstraject voor vissersvaartuigen minder voorspelbaar dan dat voor zeeschepen.
- Zeker het feit dat gelijkwaardige voorzieningen alleen bij ministeriële regeling kunnen worden goedgekeurd vormt een mogelijk obstakel voor het toepassen van waterstofinrichtingen op vissersvaartuigen.
- Hoewel voor vissersvaartuigen minder strenge eisen inzake gevaarlijke stoffen gelden, is het ontbreken van bepalingen betreffende gelijkwaardige voorzieningen of alternatieve ontwerpprocedures een risico voor de bouwer van een dergelijk vaartuig met waterstofaandrijving.

3.2 Binnenvaart

In de binnenvaartwet is het woord 'schip' wel gedefinieerd, te weten als zijnde een zeeschip of een binnenschip.¹⁵¹ Een zeeschip is een schip dat blijkens zijn constructie uitsluitend of in de hoofdzaak wordt gebruikt voor de vaart op zee, een binnenschip is een vaartuig dat bestemd is voor de vaart op de binnenwateren, of een drijvend werktuig. De Binnenvaartwet is echter alleen van toepassing op de binnenwateren,¹⁵² en de aldaar gegeven definities zijn dus niet relevant voor de zeevaart.¹⁵³

3.2.1 Toepassingskader van de relevante wetgeving

In tegenstelling tot de wetgeving die ziet op de zeevaart, heeft de binnenvaartwetgeving een territoriaal karakter. Zij is van toepassing op alle binnenwateren.¹⁵⁴ De precieze afbakening van de binnenwateren is nader gedefinieerd in artikel 1.2 van de Binnenvaartregeling.

De Schepenwet en onderliggende wetgeving zijn op de binnenwateren en schepen die zich daar begeven niet van toepassing, daar zij alleen van toepassing is als met een schip een reis wordt ondernomen in de zin van die wet,¹⁵⁵ wat betekent dat een schip buitengaats wordt gebracht.¹⁵⁶ Zodra men buitengaats gaat, verlaat men de binnenwateren,¹⁵⁷ en dus de werkingssfeer van de Binnenvaartwet.

SOLAS is als zijnde een internationaal verdrag ook van toepassing op de binnenwateren, doch slechts voor bepaalde schepen.¹⁵⁸ Waar de Schepenwet en onderliggende wetgeving veelal bepalingen uit SOLAS van toepassing verklaren op schepen waar SOLAS onder haar eigen bepalingen niet op van toepassing zou zijn, gebeurt dat in de Binnenvaartwet en

¹⁵¹ Art. 1 lid 1 Binnenvaartwet.

¹⁵² Art. 3 Binnenvaartwet.

¹⁵³ Met zeevaart wordt hier bedoeld 'schepen die op zee varen', niet 'zeeschepen'.

¹⁵⁴ Art. 3 Binnenvaartwet.

¹⁵⁵ Art. 2 lid 1 Schepenwet.

¹⁵⁶ Art. 1 lid 1 Schepenwet.

¹⁵⁷ Art. 1 lid 1 Wet grenzen Nederlandse territoriale zee.

¹⁵⁸ SOLAS-Voorschrift I/1.

onderliggende wetgeving nauwelijks.

De binnenvaartwetgeving heeft een sterk communautair¹⁵⁹ karakter, en veel nationale wetgeving is afgeleid van EU-wetgeving, zoals Richtlijn 2016/1629 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenscheppen, en de Herziene Rijnvaartakte, welke de vrijheid van scheepvaart op de Rijn regelt.¹⁶⁰ Daarnaast komt de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) als organisatie bepaalde regelgevende bevoegdheden toe, ziet zij toe op de eenheid en eerlijkheid van de Rijnvaart, en coördineert zij bepaalde EU-wijde instrumenten zoals de door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart (CESNI) uitgegeven Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenscheppen (ES- TRIN). Voor zover het betreft gevaarlijke stoffen zijn de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en onderliggende wetgeving relevant, alsmede de ADN.¹⁶¹

3.2.2 Onderzoek, aanvraag en afgifte van certificaten – bevoegde instanties

Een aanvraag van een certificaat van onderzoek moet worden ingediend door de eigenaar van het betreffende binnenschip.¹⁶² Bij de aanvraag moeten tekeningen van de bouw en inrichting van het binnenschip alsmede, indien hiertoe naar het oordeel van de Minister¹⁶³ bijzondere redenen bestaan, het rekenkundig bewijs van de sterkte van de romp overgelegd.¹⁶⁴ Indien het binnenschip is onderzocht of is gebouwd onder toezicht van een classificatiebureau, wordt ook de verklaring van dat bureau inzake het onderzoek of de bouw worden overlegd.¹⁶⁵

Met het verrichten van het onderzoek aan een binnenschip is in principe de Minister belast. De Minister kan echter door de Europese Commissie erkende classificatiebureaus aanwijzen die dit onderzoek bij mandaat verrichten.¹⁶⁶ Deze classificatiebureaus zijn opgenomen in de Reglement onderzoek schepen op de Rijn (hierna: 'RosR').¹⁶⁷ Het betreft:

- DNVGL
- Bureau Veritas (BV)
- Lloyd's Register (LR).

Als uit een door een erkend classificatiebureau afgegeven verklaring blijkt dat een binnenschip geheel of ten dele voldoet aan de technische voorschriften die zijn opgenomen in de bijlagen van de Binnenvaartregeling, kan de Minister van een onderzoek geheel of gedeeltelijk afzien.¹⁶⁸ Indien de Minister twijfels heeft, kan hij het schip nogmaals (ten dele) laten onderzoeken.

Het onderzoeksproces wordt verkort weergegeven in de artikelen 3.14 tot en met 3.20 van de Binnenvaartregeling, waarnaar hierbij voor details verwezen wordt. Ingevolge artikel 3.19 van de regeling worden ook binnenscheppen die niet onder de reikwijdte van richtlijn 2016/1629 of van het RosR vallen onderzocht, indien zij aangeboden worden.

Indien bij onderzoek is gebleken dat is voldaan aan de (technische) eisen aan een binnenschip ex art. 8 Binnenvaartwet,¹⁶⁹ geeft de Minister of de bevoegde autoriteit een

¹⁵⁹ Communautair betekent de Europese Unie betreffend.

¹⁶⁰ De Lek en de Waal worden beschouwd deel uit te maken van de Rijn, zie art. 1 Herziene Rijnvaartakte.

¹⁶¹ Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren.

¹⁶² Art. 3.8 lid 1 Binnenvaartregeling.

¹⁶³ In de binnenvaartwetgeving wordt met 'Minister' bedoeld de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Overigens betekent overal waar 'Minister' genoemd wordt niet dat het daadwerkelijk de Minister is die bepaalde dingen moet goedkeuren of beslissen; e.e.a. gebeurt in naam van de Minister, en kan dus ook bij delegatie of mandaat door andere ambtenaren gedaan worden.

¹⁶⁴ Art. 3.8 lid 2 Binnenvaartregeling.

¹⁶⁵ Art. 3.8 lid 3 Binnenvaartregeling.

¹⁶⁶ Art. 14 lid 1 Binnenvaartwet.

¹⁶⁷ Art. 1.01 lid 24 RosR.

¹⁶⁸ Art. 3.6 lid 4 Binnenvaartregeling.

¹⁶⁹ Vgl. art. 3.6 lid 1 Binnenvaartregeling.

certificaat van onderzoek af, nadat daartoe een aanvraag is ingediend.¹⁷⁰ Het alsdan afgegeven certificaat van onderzoek bevat de voorschriften die bij het gebruik van het betreffende binnenschip in acht moeten worden genomen, alsmede in voorkomende gevallen de toegestane afwijkingen en te treffen voorzieningen met vermelding van de binnenwateren en de periode, waardoor deze gelden.¹⁷¹ Gebruik van het schip in strijd met die voorschriften, toegestane afwijkingen, en geografische beperkingen is verboden.¹⁷²

Is een certificaat van onderzoek eenmaal afgegeven, dan is het voor de gezagvoerder of eigenaar verboden om het binnenschip te gebruiken zonder dat de minister, onderscheidenlijk de bevoegde autoriteit onverwijld in kennis is gesteld van een verbouwing of andere ingrijpende wijzigingen.¹⁷³ Dit betekent dat, in tegenstelling tot de vergelijkbare bepaling in de Schepenwet, ingevolge waarvan certificaten na een verbouwing van rechtswege vervallen,¹⁷⁴ het certificaat van onderzoek na verbouwing van een binnenschip niet vervalt, maar het evenwel verboden is het binnenschip te gebruiken zonder de Minister of bevoegde autoriteit in kennis te hebben gesteld. De uitkomst van beide situaties lijkt evenwel hetzelfde, doch kan een letterlijke lezing van artikel 11 Binnenvaartwet leiden tot de interpretatie dat gebruik van het verbouwde of ingrijpend gewijzigde binnenschip blijft toegestaan mits de Minister of bevoegde autoriteit maar in kennis is gesteld. Echter, artikel 12 Binnenvaartwet biedt mogelijke tegenspraak: het stelt dat het verboden is een schip te gebruiken als (onder andere) de toestand en uitrusting niet in overeenstemming zijn met hetgeen is vastgelegd in het vereiste geldige certificaat. Dit betekent dat indien het certificaat de type voortstuwing vermeldt, en deze bij verbouwing gewijzigd wordt, dat zelfs als men de Minister of bevoegde autoriteit in kennis stelt van de verbouwing, men niet met het schip mag varen.

3.2.3 Beslissing en beroep

Omtrent beslissing en beroep is in de binnenvaartwetgeving niets bijzonder bepaald. Verwezen zij dan ook naar de Algemene wet bestuursrecht.

3.2.4 Eisen aan het schip

Bij ministeriële regeling worden regels gesteld met betrekking tot de technische staat van een binnenschip,¹⁷⁵ en het is verboden een binnenschip te gebruiken in strijd met die regels.¹⁷⁶ Bij de bedoelde regels met betrekking tot de technische staat van binnenschepen moet in eerste instantie worden gedacht aan de technische eisen die hun herkomst hebben in het RosR en in de technische richtlijnen voor binnenschepen van de EU.¹⁷⁷ De daarin besloten voorschriften zijn geïmplementeerd in de Binnenvaartregeling, en de wet biedt de mogelijkheid om in diezelfde regeling nog aanvullende, niet in de eerder genoemde internationale instrumenten besloten, extra eisen te stellen.¹⁷⁸

Binnenschepen waarvoor ingevolge artikel 6 van het Binnenvaartbesluit een certificaat van onderzoek benodigd is, en die gebruikt worden op de zones 2, 3 en 4,¹⁷⁹ moeten voldoen aan de technische voorschriften in bijlage 1.1a van de Binnenvaartregeling.¹⁸⁰ Voor

¹⁷⁰ Art. 9 lid 1 Binnenvaartwet.

¹⁷¹ Art. 10 lid 1 Binnenvaartwet.

¹⁷² Art. 10 lid 2 Binnenvaartwet.

¹⁷³ Art. 11 aanhef en onder b Binnenvaartwet.

¹⁷⁴ Art. 7 lid 1 onder d Schepenwet.

¹⁷⁵ Art. 8 lid 1 Binnenvaartwet.

¹⁷⁶ Art. 8 lid 3 Binnenvaartwet.

¹⁷⁷ Zie bijvoorbeeld Richtlijn 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen.

¹⁷⁸ Art. 8 lid 2 Binnenvaartwet.

¹⁷⁹ De binnenwateren zijn verdeeld in zones. Zie voor deze zones bijlage 1 van Richtlijn 2016/1629. Hier volstaat te vermelden dat voor wat het Nederland betreft zones 1, 2 en 3 alle binnenwateren beslaan.

¹⁸⁰ Art. 3.2 lid 1 Binnenvaartregeling.

passagiersschepen¹⁸¹ die op zone 2 gebruikt worden gelden de technische voorschriften in bijlage 3.1 van de regeling.¹⁸² Voor binnenschepen die op zone R gebruikt worden,¹⁸³ geldt dat zij moeten voldoen aan de eisen van het RosR,¹⁸⁴ maar dat zij ook kunnen voldoen aan de technische voorschriften in bijlage 1.1a van de Binnenvaartregeling, voor zover zij over een Uniebinnenvaartcertificaat beschikken.¹⁸⁵ Bunkerstations en patrouillevaartuigen¹⁸⁶ moeten niet aan de eisen in bijlage 1.1a van de regeling voldoen, maar aan de eisen in bijlagen 3.8 respectievelijk 3.9.

Bijlage 1.1a van de Binnenvaartregeling is de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN). Deze regeling bevat meer bepalingen die van nut zijn voor waterstofscheppen dan de hiervoor besproken regelingen inzake de (technische) eisen voor zeeschepen. Eisen zijn vaak van functionele aard, en veel zijn algemeen genoeg geformuleerd om ook op waterstofscheppen van toepassing te zijn. Zie bijvoorbeeld artikel 3.04 inzake machinekamers, ketelruimen en brandstofbunkers, artikel 8.03 inzake voortstuwingsinstallaties, en artikel 8.05 inzake brandstoftanks, -pijpleidingen en toebehoren. Ook hoofdstuk 10 inzake elektrische apparaten en installaties is van belang, en hoofdstuk 11 is gereserveerd voor elektrische aandrijvingen en zal in de toekomst worden ingevuld.

Een belangrijke bepaling voor passagiersschepen is artikel 19.07, welk voorschrijft dat het voortstuwingsstelsel van het schip dubbel uitgevoerd moet zijn, doch dit geldt niet voor passagiersschepen kleiner dan 25 meter.¹⁸⁷

Een zeeschip dat op de Rijn vaart moet, naast het feit dat zij een geldig certificaat als vereist onder de zeevaartwetgeving moet bezitten, voldoen aan bepaalde bepalingen van ES-TRIN.¹⁸⁸

Wellicht de meest relevante bepalingen uit ES-TRIN voor waterstofscheppen zijn vastgelegd in hoofdstuk 30. Dit hoofdstuk is getiteld “bijzondere bepalingen voor vaartuigen uitgerust met voortstuwings- of hulpsystemen die brandstoffen gebruiken met een vlammpunt van 55 °c of minder”, en waterstofscheppen vallen hier duidelijk onder.¹⁸⁹ Indien men een dergelijk voortstuwings- en hulpsysteem wil bouwen en installeren, moet dat geschieden onder toezicht van de Commissie van deskundigen.¹⁹⁰ Aan deze Commissie moet in ieder geval worden overlegd een risicobeoordeling overeenkomstig bijlage 8 van ES-TRIN, een beschrijving van het systeem, bouwtekeningen, diagrammen van de druk en temperatuur, een gebruiksaanwijzing, een veiligheidsrol, en een kopie van de verklaring van keuren van het systeem.¹⁹¹ Voordat het systeem in gebruik wordt genomen moet het worden gekeurd door een Commissie van deskundigen,¹⁹² welke keuring moet bestaan uit de in lid 2 van artikel 30.02 opgenomen onderdelen. Verder zijn in artikel 30.03 nog bepalingen opgenomen inzake de veiligheidsrol, en is in artikel 30.06 bepaald dat in het geval van een automatische uitschakeling van het voortstuwingsstelsel of delen daarvan, het vaartuig op eigen kracht moet kunnen blijven voortbewegen. Dergelijke systemen kunnen, indien

¹⁸¹ Ingevolge art. 1 Binnenvaartbesluit is een passagiersschip een “binnenschip, niet zijnde een veerpont of een veerboot, dat is bestemd of wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanningsleden.”

¹⁸² Art. 3.3 Binnenvaartregeling.

¹⁸³ Zone R is de Rijn, inclusief de Waal en de Lek.

¹⁸⁴ Art. 1.6 lid 1 Binnenvaartregeling.

¹⁸⁵ Art. 3.5 lid 1 Binnenvaartregeling.

¹⁸⁶ Ex art. 1.1 lid 1 onder d Binnenvaartregeling is een patrouillevaartuig een “schip voor zover ingezet voor de uitoefening van een publiekrechtelijke taak”. Hierbij denkt men bijvoorbeeld aan de schepen van de Politie of Rijkswaterstaat.

¹⁸⁷ Art. 19.15 lid 9 onder c ES-TRIN.

¹⁸⁸ Art. 25.01 ES-TRIN.

¹⁸⁹ Het vlammpunt van waterstof ligt, zoals reeds eerder benoemd, ver beneden de 55 °c. Ook blijkt uit lid 1 van artikel 30.01 wat allemaal onder ‘voortstuwings- en hulpsystemen’ wordt verstaan.

¹⁹⁰ Art. 30.01 lid 2 ES-TRIN. Zie voor de commissie van deskundigen §5 van de Binnenvaartregeling.

¹⁹¹ Art. 30.01 lid 5 ES-TRIN.

¹⁹² Art. 30.02 lid 1 ES-TRIN.

zij niet volledig aan de eisen van ES-TRIN voldoen, goedgekeurd worden met behulp van artikel 3.20 lid 1 Binnenvaartregeling inzake gelijkwaardige voorzieningen.

De bijlage met aanvullende eisen voor patrouillevaartuigen is slechts van toepassing op dergelijke vaartuigen met een lengte van 20 meter of meer.¹⁹³ De bijlage is aanvullend, daar zij ook moeten voldoen aan ES-TRIN.¹⁹⁴ Voor de exact voorschriften van de bijlage wordt daarnaar verwezen.

Voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen moeten schepen op de binnenwateren voldoen aan de eisen van de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen.¹⁹⁵ Deze eisen gelden voor alle handelingen zoals opgenomen in artikel 2 eerste lid van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

De daadwerkelijke eisen waaraan moet worden voldaan zijn vastgelegd in de Europese overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN). De binnenvaartwetgeving is hier veel duidelijker dan de zeevaartwetgeving, daar in de ADN specifieke uitzonderingen zijn opgenomen voor bepaalde voertuigen of doeleinden van het vervoer en gebruik van gevaarlijke stoffen. Zo is de ADN niet van toepassing op gevaarlijke goederen gebruikt voor de aandrijving van schepen,¹⁹⁶ en gelden haar bepalingen ook niet voor inrichtingen voor de opslag en productie van elektriciteit welke zijn ingebouwd in een vervoermiddel dat een vervoersproces verricht, en welke bestemd zijn voor de aandrijving ervan of voor de werking van een van de uitrustingsdelen ervan.¹⁹⁷ Duidelijk is dus dat de gevaarlijke stoffenwetgeving niet van toepassing is op waterstofscheperen. Overigens wordt waterstof als samengeperst gas niet expliciet vermeld in de lijst van goederen van de ADN, al is zij wel een gas van klasse 2 (ontploffbaar).

3.2.5 Vrijstellingen en ontheffingen

De Binnenvaartwet biedt zowel een mogelijkheid tot vrijstelling van een bepaalde categorie schepen als tot ontheffing van bepaalde voorschriften en beperkingen voor een individueel schip.¹⁹⁸ Zo is het mogelijk om bij ministeriële regeling vrijstelling te verkrijgen voor de eis van het hebben van een Rijnvaartverklaring of een bewijs van toelating,¹⁹⁹ voor zover het betreffende schip een lengte heeft van tenminste 20 meter of een product van lengte, breedte en diepgang van ten minste 100 m³.²⁰⁰

Voor zover het betreft bepaalde categorieën van binnenschepen kan de minister vrijstelling van de regels inzake de technische staat van het binnenschip ex art. 8 Binnenvaartwet verlenen.²⁰¹ Indien het een individueel schip betreft kan de minister voor dat schip ontheffing verlenen.²⁰²

3.2.6 De positie van waterstofscheperen

De binnenvaartwetgeving is beduidend duidelijker en eenduidiger opgesteld dan de zeevaartwetgeving. Dit maakt dat ook de positie van waterstofscheperen daarbinnen makkelijker te duiden is.

De meest ruime mogelijkheid voor een waterstofschip in aanbouw of waarmee men wil experimenteren betreft de uitzondering van de eis van bezit van een certificaat van

¹⁹³ Art. 1 lid 1 bijlage 3.9 Binnenvaartregeling.

¹⁹⁴ Art. 1 lid 2 bijlage 3.9 Binnenvaartregeling.

¹⁹⁵ Art. 2 Besluit vervoer gevaarlijke stoffen.

¹⁹⁶ Art. 1.1.3.3 ADN.

¹⁹⁷ Art. 1.1.3.7 aanhef en onder a ADN.

¹⁹⁸ Art. 13 Binnenvaartwet.

¹⁹⁹ Art. 2 lid 4 Binnenvaartbesluit.

²⁰⁰ Art. 2 lid 3 Binnenvaartbesluit.

²⁰¹ Art. 13 lid 1 Binnenvaartwet.

²⁰² Art. 13 lid 2 Binnenvaartwet.

onderzoek in die gevallen.²⁰³ Als slechts een proefvaart wordt ondernomen is het binnenschip niet certificaatplichtig, wat betekent dat het schip niet aan de anders van toepassing zijnde (technische) eisen hoeft te voldoen waarvoor afgifte van een certificaat een vereiste is. Men moet er wel op bedacht zijn dat, in tegenstelling tot wat het geval is voor de zeevaart, niet de gehele Binnenvaartwet en onderliggende regelgeving buiten toepassing blijft, en dat men niet met een dergelijk schip buiten de binnenwateren treedt.²⁰⁴

Voor de binnenvaart is het gebruik van classificatiebureaus net als in de zeevaart gebruikelijk. Een classificatiebureau zal het onderzoek kunnen verrichten, doch is niet bevoegd het uiteindelijke certificaat af te geven. Het in de arm nemen van een classificatiebureau is evenwel sterk aangeraden, daar de minister deze entiteiten wellicht meer vertrouwt dan individuele pogingen tot certificering. Desalniettemin kan de minister, indien hij twijfels heeft over hetgeen het classificatiebureau overlegt, het onderzoek nog ten dele of in geheel zelf willen uitvoeren, hetgeen voor waterstofscheperen wellicht niet ondenkbaar is.

Het weigeren een certificaat af te geven is een zwaar middel. Dit is dan ook niet bij elke geringe twijfel aan de kant van de minister nodig, en hij kan aan een certificaat bepaalde voorschriften verbinden waar het schip aan moet voldoen. Het is denkbaar dat indien een bouwer signalen van twijfel krijgt, hij de minister hiertoe kan uitnodigen.

Een waterstofschip bestemd voor de binnenvaart geniet twee aanmerkelijke voordelen: de bepalingen in artikel 30.01 et seq ES-TRIN, en het toepassingskader van de ADN. De bepalingen van hoofdstuk 30 ES-TRIN zijn specifiek voorzien voor schepen met een voortstuwingsmechanisme dat gebruik maakt van gassen als LNG en waterstof. Zij heeft een samenwerkend karakter, en geeft zelfs specifieke bescheiden aan die moeten worden overlegd ter onderzoek en certificering. Hoewel een dergelijk duidelijke en eenduidige bepaling niet bestaat voor de zeevaart of de visserij, verdient het aanbeveling om bij de certificering van zee- of vissersschepen op waterstof deze bepalingen in acht te nemen, vanuit het oogpunt dat de certificerende of onderzoekende instantie misschien aansluit bij de poging inspiratie te putten uit de binnenvaartwetgeving.

De ADN laat er geen twijfel over bestaan dat binnenschepen op waterstof niet onderworpen zijn aan de wetgeving inzake gevaarlijke stoffen, doch in zoverre dat zij de waterstof en de brandstofcel slechts gebruiken voor de eigen voortstuwning, en geen andere (verpakte) gevaarlijke stoffen vervoeren. Dit biedt wederom een veel grotere duidelijkheid ten opzichte van de vergelijkbare instrumenten en bepalingen in de zeevaartwetgeving.

Ook voor de binnenvaart is voorzien in mogelijkheden voor vrijstelling en ontheffing, waarbij wederom geldt dat ontheffing voor een bepaald schip is, en vrijstelling voor een bepaalde groep schepen. Het is dan ook onwaarschijnlijk dat vrijstelling kan worden verkregen voor waterstofscheperen, in het bijzonder omdat daar in sommige gevallen een ministeriële regeling voor nodig is. Voor wat betreft ontheffingsmogelijkheden biedt de wet geen uitgebreide bepalingen en uitzonderingen, maar stelt zij slechts dat voor bepaalde schepen ontheffing van bepaalde technische eisen kan worden verleend, en een dergelijk traject dient dan ook in samenspraak met de bevoegde autoriteiten opgestart en besproken te worden.

—
²⁰³ Zie paragraaf 3.2.2.

²⁰⁴ Voor een proefvaart met een zeeschip is immers toestemming van de ILT vereist. Tevens mag een binnenschip niet altijd zomaar de zee betreden.

Tussenconclusie binnenvaart:

- Hoewel de vrijstellings- en ontheffingsmogelijkheden voor de binnenvaart minder uitgebreid en gedetailleerd zijn opgenomen in de wet, zullen dergelijke middelen voor binnenscheppen op waterstof minder snel nodig zijn.
- Dit komt omdat de technische eisen voor de binnenvaart specifieke bepalingen bevatten die richtlijnen en eisen geven voor binnenscheppen die een voortstuwingsinrichting hebben welke gebruik maakt van waterstof en een brandstofcel.
- Een verder voordeel voor de binnenvaart betreft de simpele buitentoepassingsverklaring van de strenge regels inzake vervoer van gevaarlijke stoffen; deze gelden niet voor schepen die een brandstofcel gebruiken ten behoeve van hun voortstuwing, en die waterstof gebruiken om deze brandstofcel te voeden.
- Desalniettemin moet men erop bedacht zijn dat al deze voordelen alleen gelden indien men zich met het schip op de binnenwateren begeeft, welke in Nederland al snel zijn verlaten.

3.3 Tankvoorzieningen

Voor wat betreft tankvoorzieningen beperkt dit onderzoek zich tot de certificering van de voorziening zelf. Vragen over bestemmingsplannen of milieueisen worden hier buiten beschouwing gelaten; verwezen zij naar het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal),²⁰⁵ het omgevingsplan van de gemeente, de omgevingsverordening van de provincie, en de waterschapsverordening van het waterschap.²⁰⁶

Tankvoorzieningen kunnen grofweg worden onderscheiden in twee vormen: tankvoorzieningen op de wal en tankvoorzieningen op het water. Een tankvoorziening op de wal kan een tijdelijk of permanent karakter hebben. Bij de tijdelijke vorm kan worden gedacht aan een tankwagen die op de wal geparkeerd wordt, of een zeecontainer met waterstofopslagmogelijkheden die regelmatig vervangen wordt door middel van het wegvervoer. Een meer permanente voorziening is bijvoorbeeld een met de grond verenigde waterstoftank met systemen voor het tanken van waterstof, welke wordt bijgevuld door middel van een pijpleiding of het door het wegvervoer.

3.3.1 Bunkerstations

Een bunkerstation is in het Binnenvaartbesluit gedefinieerd als een “drijvend bouwsel met permanente ligplaats dat is bestemd of wordt gebruikt voor de opslag of levering van brandstof voor de voortstuwing van schepen”.²⁰⁷ De ADN spreekt van een ‘bunkerboot’, en definieert deze als zijnde “een tankschip van het type N-open, met een laadvermogen tot 300 ton, dat gebouwd en ingericht is voor het vervoer en de afgifte van scheepsaandrijfstoffen aan andere schepen”.²⁰⁸ In de ADN zijn ook terug te vinden de afgifte-inrichting (bunkersysteem), zijnde “een inrichting voor de afgifte van vloeibare scheepsaandrijfstoffen”, en de bevoorradingsinstallatie (bunkersysteem), zijnde “een installatie voor de bevoorrading van schepen met vloeibare brandstoffen”. Het Activiteitenbesluit milieubeheer definieert een bunkerstation als een “drijvend bouwsel dat wegens zijn bestemming in de regel niet wordt verplaatst en dat bestemd of in gebruik is voor de opslag of levering van brandstof voor voortstuwing van schepen.”²⁰⁹

²⁰⁵ Het zonder vergunning tanken van vaartuigen met waterstof is verboden: art. 3.273 aanhef en onder d Besluit activiteiten leefomgeving.

²⁰⁶ <https://aandeslagmetdeomgevingswet.nl/regelgeving/regels-voor-activiteiten/milieubelastende-activiteiten- hoofdstuk-3-bal/transport-logistiek/tankplaats-schepen/>.

²⁰⁷ Art. 1 Binnenvaartbesluit.

²⁰⁸ Art. 1.2.1 ADN.

²⁰⁹ Art. 1 lid onder b verder onder 5 Activiteitenbesluit milieubeheer.

Bunkeren is in de Binnenvaartregeling gedefinieerd als “het door middel van lossen leveren aan schepen van gasolie, dieselolie of benzine als brandstof ten behoeve van die schepen”.²¹⁰

Voor een bunkerstation is een certificaat van onderzoek vereist.

De door de wetgeving gehanteerde definities zijn niet eenduidig. Hoewel meestal gesproken wordt van een voorziening voor de levering van brandstoffen aan de scheepvaart, spreekt de Binnenvaartregeling expliciet van gasolie, dieselolie of benzine. Ook wordt in het ADN expliciet gesproken van vloeibare brandstoffen.

Echter, het feit dat het bunkeren van waterstof buiten bepaalde definities valt betekent niet dat, hoewel zij wellicht niet verplicht zijn, men de regelingen niet kan gebruiken als richtlijnen in het ontwerpen en goedgekeurd krijgen van dergelijke bunkerstations. De wet bepaalt immers niet dat het bunkeren van bepaalde brandstoffen verboden is. In ieder geval is voor een bunkerstation met een lengte van ten minste 20 meter en een product van lengte, breedte en diepgang van ten minste 100m³ een certificaat van onderzoek vereist.²¹¹

Hoewel de regelingen die technische eisen aan bunkerstations stellen de regelingen zijn die de woorden ‘vloeibare brandstoffen’ bezigen of spreken van bepaalde specifieke brandstoffen, zijn de regelingen die zien op de activiteit van het bunkeren en de daaraan verwante vergunningsverplichting breder opgezet. Dit heeft tot gevolg dat hoewel de wet voor waterstofbunkerstations specifiek geen eisen bevat, in ieder geval voor het mogen bunkeren van schepen een omgevingsvergunning verplicht is waarbij ook aan de eisen van het Activiteitenbesluit milieubeheer en de Activiteitenregeling milieubeheer moet worden voldaan.

3.3.2 Tankvoorziening op de wal

Op een afleverinstallatie op de wal is niet de binnenvaartregelgeving van toepassing, maar de milieu- en omgevingsregelgeving.

Paragraaf 4.6.2 van de Activiteitenregeling milieubeheer is blijkens haar titel slechts van toepassing op het afleveren van vloeibare brandstoffen aan vaartuigen. Hetzelfde geldt voor paragraaf 4.6.3 van het Activiteitenbesluit milieubeheer. Gecomprimeerd waterstofgas is niet vloeibaar, en valt dus buiten deze regeling. De paragrafen over het afleveren van gecomprimeerd aardgas²¹² zijn niet van toepassing op levering aan vaartuigen. Daarnaast valt te verdedigen dat gecomprimeerd aardgas niet gelijk staat aan gecomprimeerde waterstof, en deze paragrafen dus in hun geheel niet op het leveren van gecomprimeerde waterstof van toepassing zijn.

Dit geheel kenmerkt de nieuwigheid van de ontwikkeling van het gebruik van waterstof in de scheepvaart; het is een toepassing die nog volop in ontwikkeling is, ook voor wat betreft regelgeving. Het RIVM heeft onlangs wel in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu de risico- en effectafstanden van waterstoftankstations in beeld gebracht. Aan de hand van enkele berekeningen van representatieve scenario's zijn risicoafstanden voor de omgevingsveiligheid en maximale effectafstanden bepaald voor drie varianten van waterstoftankstations. Op basis van deze indicatieve afstanden kan het ministerie van IenM besluiten tot ofwel het hanteren van generieke vaste afstanden, ofwel het laten ontwikkelen van een rekenmethode waarmee specifieke afstanden kunnen worden bepaald door middel van een kwantitatieve risicoanalyse. Wanneer externe veiligheidsrisico's voor waterstoftankstations berekend moeten worden, kan dit memo als uitgangspunt gebruikt worden.²¹³

²¹⁰ Art. 1 lid 2 bijlage 3.8 Binnenvaartregeling.

²¹¹ Art. 6 onder k Binnenvaartbesluit.

²¹² §§ 3.3.1 en 4.6.4 Activiteitenbesluit milieubeheer.

²¹³ <https://www.rivm.nl/omgevingsveiligheid/inrichtingen/waterstoftankstations>.

3.3.3 Conclusie waterstoftankvoorzieningen

Qua technische eisen geeft de wet, behoudens inspiratie vanuit regelingen inzake het bunkeren van bijvoorbeeld vloeibare brandstof, vrijwel geen voorschriften. Er zijn nog geen technische regels vastgesteld over waterstof als brandstof in het kader van tankvoorzieningen specifiek, en zelfs niet voor andere gasvormige stoffen. Er zijn commerciële partijen die waterstof leveren over de weg, en ook (tijdelijke) tankvoorzieningen leveren. Het verdient aanbeveling om met dergelijke partijen in gesprek te gaan over de mogelijkheden voor de scheepvaart.

De omgevings- en milieuwetgeving is iets verder voor wat het waterstof als brandstof betreft. Zoals eerder aangegeven gaat dit rapport hier niet diep op in, en derhalve blijft het bij hetgeen in deze paragraaf beschreven, en wordt verder volstaan met de aanbeveling om in gesprek te treden met de veiligheidsregio, de gemeente, en de provincie.

4 Bevindingen: Aansprakelijkheid

In dit hoofdstuk komt de aansprakelijkheid voor schepen met een waterstofaandrijving aan boord aan de orde. Onderscheid zal worden gemaakt tussen aansprakelijkheid voor gebeurtenissen binnen en buiten de soevereine rechtsmacht van Nederland. Zowel aansprakelijkheid voor aanvaring als voor gevaarlijke stoffen zal worden behandeld, waarbij de gevaarlijke stof het waterstof dat het schip aan boord heeft is.

Steeds zal eerst de algemene aansprakelijkheidsleer voor maritieme gebeurtenissen worden geschetst, waarna steeds wordt ingegaan op bijzondere positie van waterstofscheperen hierin, indien deze bestaat.

In 4.1 wordt aansprakelijkheid buiten de volledige rechtsmacht behandeld, en in 4.2 die daarbinnen. Tot slot wordt beperking van aansprakelijkheid en de rol van verzekering besproken in 4.3.

4.1 EEZ en volle zee

4.1.1 Toepasselijk recht

In tegenstelling tot de Schepenwet, die van toepassing is op Nederlandse schepen, ongeacht waar zij zich bevinden, geldt het Nederlandse aansprakelijkheidsrecht slechts op de wateren waar Nederland soevereine rechtsmacht heeft. Zoals in hoofdstuk 2 uiteengezet, betreft dit de binnen- en territoriale wateren.

Alvorens men aansprakelijkheid voor bepaalde gebeurtenissen kan bepalen zal men moeten weten welke rechter bevoegd is van het geschil kennis te nemen, en welk recht hij zal toepassen. De bepaling van de bevoegde rechter inzake maritieme aansprakelijkheidsgeschillen wordt hier buiten beschouwing gelaten, maar het toepasselijk recht verdient wel korte behandeling.

In het territorium waarbinnen een staat soevereine rechtsmacht is gerechtigd uit te oefenen (welke vaak zal samenvallen met het grondgebied van die staat) is duidelijk welk recht toegepast zal worden: behoudens overeenkomst tussen partijen voor een vreemd recht te kiezen, zal dit het recht van die staat zijn. Binnen de EEZ of op volle zee heeft echter geen enkel land soevereine rechtsmacht.²¹⁴ Dit betekent dat er regels van internationaal privaatrecht²¹⁵ nodig zijn om te bepalen welk recht van toepassing is op een gebeurtenis waar vermoedelijk aansprakelijk uit voortvloeit.²¹⁶ Immers, om überhaupt te kunnen bepalen of er aansprakelijkheid bestaat is toepassing van een bepaald rechtsregime nodig.

Hier voldoet de vermelding van de verschillende gevallen die te onderscheiden zijn en welk toepasselijk recht daaruit zal voortvloeien. Verder zal slechts het Nederlandse aansprakelijkheidsrecht besproken worden.

- Bij aanvaring tussen een Nederlands schip²¹⁷ en een buitenlands schip dat geen partij is bij het Brussels Aanvaringsverdrag gelden de regels van dat verdrag, mits partijen dat overeenkomen.
- Bij aanvaring tussen een Nederlands schip en een ander Europees schip verwijst EU Verordening Rome II naar het recht van de staat waar de schade plaats had.²¹⁸ Dit resulteert in verwijzing naar een zogeheten *locus sine lege*, een plaats zonder wet, en het gevolg hiervan is niet duidelijk.

²¹⁴ Art. 89 UNCLOS.

²¹⁵ Internationaal privaatrecht is het rechtsgebied dat zich bezighoudt met de vraag welke rechter bevoegd is van een geschil kennis te nemen en welk recht in dat geschil moet worden toegepast.

²¹⁶ Het verdient opmerking dat de vraag van toepasselijk recht alleen relevant is indien niet alle betrokken schepen onder dezelfde vlag varen. Als alle betrokken schepen onder dezelfde vlag varen, is het recht van het land van die vlag van toepassing.

²¹⁷ Een Nederlands schip is een schip dat onder de Nederlandse vlag vaart. Zie art. 91(1) tweede volzin UNCLOS.

²¹⁸ Art. 4(1) Verordening Rome II.

- Bij aanvaring tussen een Nederlands schip en een buitenlands niet-EU-schip geldt het recht van het land waar het geding aanhankelijk wordt gemaakt.
- Bij aanvaring tussen twee Nederlandse schepen, of schade veroorzaakt door een Nederlands schip aan een goed anders dan een schip is het Nederlandse recht van toepassing.

4.1.2 Aansprakelijkheid voor aanvaring

Het enige instrument dat eenvormig materieel aansprakelijkheidsrecht voor aanvaringen met zeeschepen bevat anders dan nationaal recht is het Brussels Aanvaringsverdrag uit 1910.²¹⁹ Dit instrument zal hier slechts summier worden behandeld, en buitenlands nationaal recht zal buiten beschouwing worden gelaten.

In artikel 2 van het verdrag wordt bepaald dat indien de aanvaring toe te schrijven is aan toeval, of is veroorzaakt door overmacht, of wanneer twijfel is omtrent de oorzaak van de aanvaring, degene die de schade leed, deze zal dragen.

Als de aanvaring de schuld is van één schip, is de eigenaar van dat schip aansprakelijk voor de gehele schade. Bij wederzijdse schuld is elk schip aansprakelijk voor een gedeelte evenredig met de wederzijds begane fouten. Als de verhouding niet kan worden vastgesteld wordt de aansprakelijkheid gelijkelijk gedeeld. De schuldige schepen zijn hoofdelijk aansprakelijk ten aanzien van derden voor schade veroorzaakt door dood of verwonding.

4.1.3 Aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen

Als waterstof, bij toepassing als brandstof voor de voortstuwing van een schip, aangemerkt kan worden als een gevaarlijke stof, speelt aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen ook een rol. Het Brussels Aanvaringsverdrag voorziet hier niet in, en aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen zal dan ook alleen bestaan onder nationaal recht. Hoe dit is geregeld onder Nederlands recht wordt in paragraaf 4.2.2 besproken.

4.2 Binnenwateren en territoriale zee

De bepaling van de aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door een schip binnen de territoriale zee of op de Nederlandse binnenwateren is gaat vanzelfsprekend naar Nederlands recht. Hiertoe is van belang of er bij de schadeveroorzakende gebeurtenis een zeeschip of een binnenschip is betrokken. Tevens wordt er onderscheid gemaakt tussen schade veroorzaakt door aanvaring en gevaarlijke stoffen.

4.2.1 Aansprakelijkheid voor aanvaring

4.2.1.1 Zeeschepen

Aansprakelijkheid voor aanvaringen wordt voor zeeschepen geregeld in afdeling 1 van titel 6 van Boek 8 BW. Aanvaring is de aanraking van schepen met elkaar;²²⁰ dit is aanvaring in enge zin.

Schade zonder aanvaring

Onder titel 6 vindt hetgeen omtrent aanvaring bepaald ook toepassing als een zeeschip schade veroorzaakt zonder dat een aanvaring plaats had,²²¹ of als aan een zeeschip,²²² de zich aan boord bevindende zaken, of personen schade wordt veroorzaakt,²²³ ook wel aanvaring in ruime zin genoemd. Dit geldt ook als bijvoorbeeld brand van het ene schip overslaat op het andere schip,²²⁴ als door een fout bij het lossen een container van het dek van het ene schip op het dek van het andere schip valt,²²⁵ in het geval van toebrengen van

²¹⁹ Verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende aanvaring (Aanvaringsverdrag Brussel 1910) 23-09-1910, Stb. 1913, 74.

²²⁰ Art. 8:540 BW.

²²¹ Art. 8:541 BW.

²²² Art. 8:542 BW.

²²³ F.J. de Vries, Tekst en Commentaar Burgerlijk Wetboek, p. 5775.

²²⁴ HR 30 november 2001, NJ 2002/143 (*Casuele/De Toekomst*).

²²⁵ Hof Den Haag 22 september 1998, S&S 2000/97 (*Sea-Land Performance*).

schade aan de lading door de gebrekkige staat van onderhoud van (bestanddelen) van het schip,²²⁶ of in geval van vervuiling door kakkerlakken vanuit het ruim van het ene schip naar dat van het andere schip.²²⁷ Als een ander object door aanraking met een schip schade aan dat schip toebrengt, is ook sprake van aanvaring in ruime zin.²²⁸ In de context van waterstofscheperen kan hierbij gedacht worden aan schade veroorzaakt door ontploffing of een dergelijk destructieve gebeurtenis terwijl een zeeschip ligt afgemeerd in een haven.

Kan de eigenaar van een zeeschip dat schade heeft veroorzaakt bewijzen dat de aanvaring is veroorzaakt door toeval, is toe te schrijven aan overmacht, of indien voldoende twijfel bestaat omtrent de oorzaak van de aanvaring, dan zijn de gevolgen van de schade voor rekening van degene die de schade heeft geleden.²²⁹

Indien de aanvaring is veroorzaakt door de schuld van één schip, is de eigenaar van het schip, dat de schuld had, verplicht de schade te vergoeden.²³⁰

Schuld van het schip

Het centrale begrip inzake aansprakelijkheid voor aanvaring is de 'schuld van het schip'. Krachtens de wet is de eigenaar van het schuldige schip verplicht tot schadevergoeding.²³¹ Hiermee wordt duidelijk dat in het zeerecht schuldaansprakelijkheid geldt, en geen risicoaansprakelijkheid,²³² hetgeen ondersteund wordt door de afwezigheid van wettelijke schuldvermoedens.²³³

In 2001 heeft de Hoge Raad in haar arrest *Casuele/De Toekomst* echter de afwezigheid van risicoaansprakelijkheid voor aanvaringen aanzienlijk genuanceerd.²³⁴ Volgens de Hoge Raad is er sprake van schuld van het schip indien de schade het gevolg is van:²³⁵

- a) Een fout van een persoon voor wie de eigenaar van het schip aansprakelijk is volgens de art. 6:169 - 6:171 BW;
- b) Een fout van een persoon of van personen die ten behoeve van het schip of van de lading arbeid verricht/verrichten of heeft/hebben verricht, begaan in de uitoefening van hun werkzaamheden;
- c) De verwezenlijking van een bijzonder gevaar voor personen of zaken dat in het leven is geroepen doordat het schip niet voldeed aan de eisen die men in de gegeven omstandigheden eraan mocht stellen.

Met hetgeen onder c) omschreven bepaalt de Hoge Raad dat onder meer sprake is van schuld van het schip in het geval van een verborgen gebrek. Het gevolg is dat de benadeelde de oorzaak van de brand of ander feilen in het schip moet stellen en bewijzen; het enkele uitbreken van brand op een schip, die vervolgens overslaat naar afgemeerde schepen, is op zichzelf onvoldoende om een vermoeden van schuld van het schip aan te nemen.²³⁶ Dit is gunstig voor de eigenaar van een schip met een waterstofinrichting die een gebrek blijkt te vertonen, omdat de partij die schade heeft ondervonden dan zal moeten bewijzen dat dat te wijten was aan een gebrek aan die waterstofinrichting, en dat dit niet zonder meer aangekomen mag worden. Daarentegen komt de rechtspraak soms aan de moeilijke bewijzpositie van de benadeelde tegemoet, bijvoorbeeld door van de eigenaar van het

²²⁶ Hof Den Haag 21 juni 2005, S&S 2006/14 (*Devel*).

²²⁷ Hof Den Haag 29 september 2006, S&S 2007/4 (*Banglar Doot*).

²²⁸ M.H. Claringbould, 'Hoe ver reikt het begrip schadevaring?', *TVR* 2011-6, p. 199, 206 en de daar aangehaalde rechtspraak.

²²⁹ Art. 8:543 BW.

²³⁰ Art. 8:544 BW.

²³¹ Zie ook art. 6:173 lid 3 BW, waarin risicoaansprakelijkheid voor gebrekkige roerende zaken voor schepen expliciet wordt uitgesloten.

²³² Risicoaansprakelijkheid betekent dat iemand aansprakelijk kan zijn voor schade, zonder had hij schuld had aan het veroorzaken van die schade. Een voorbeeld is de aansprakelijkheid van de werkgever voor fouten van zijn werknemer.

²³³ Art. 8:564 BW.

²³⁴ HR 30 november 2001, NJ 2002/143 (*Casuele/De Toekomst*).

²³⁵ HR *Casuele/De Toekomst*, r.o. 3.3.2.

²³⁶ Hof Amsterdam 4 juli 2002, S&S 2003, 50.

schadeveroorzakende schip te verlangen dat hij andere mogelijke oorzaken stelt,²³⁷ of door op die eigenaar een zorgplicht te leggen.²³⁸ Echter, dit betekent niet zonder meer dat de eigenaar van een zeeschip met een waterstofinrichting die door een gebrek schade veroorzaakt zijn verantwoordelijkheid af kan schuiven op de certificerende instantie.²³⁹ In het geval van gevaarlijke stoffen is dit nog moeilijker.

Schade

Voor de vraag wat onder schade moet worden verstaan, en voor de vaststelling van de omvang van de schade wordt verwezen naar de bepalingen van Boek 6 BW.²⁴⁰

Medeschuld

Indien twee of meer schepen gezamenlijk door hun schuld een aanvaring hebben veroorzaakt, zijn de eigenaren daarvan zonder hoofdelijkheid aansprakelijk voor de schade aan de medeschuldige schepen en de goederen aan boord daarvan, en hoofdelijk voor alle overige schade, waaronder die aan het 'onschuldige' schip.²⁴¹ Hoofdelijke aansprakelijkheid betekent dat ieder van de schuldige partijen voor het geheel door de schadelijdende partij kan worden aangesproken tot schadevergoeding. De schuldige partijen zullen dan verder onderling die door hen te betalen schadevergoeding moeten verdelen, hetgeen naar het gewicht van de schuld van de schepen dient te gebeuren.²⁴²

4.2.1.2 Binnenschepen

De van belang zijnde regelingen inzake binnenschepen komen vrijwel geheel overeen met die over zeeschepen. Deze worden hier daarom niet nader besproken, met verwijzing naar afdeling 1 van titel 11 van Boek 8 BW.

4.2.2 Aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen

4.2.2.1 Zeeschepen

In artikel 8:620 e.v. BW is een regeling opgenomen die geschreven is voor gevaarlijke stoffen als lading. De gevaarlijke stoffen waarvan in lid 1 van dat artikel gesproken wordt zijn aangewezen in art. 2 Uitvoeringsbesluit aansprakelijkheid gevaarlijke stoffen en milieuverontreiniging, dat is ontleend aan art. 5 lid 1 HNS-verdrag.²⁴³ Waterstof valt onder de definitie van een gevaarlijke stof. De definitie brengt verder mee dat niet alleen gevaarlijke stoffen die als lading worden vervoerd binnen de reikwijdte van dit deel van het aansprakelijkheidsrecht vallen, maar ook gevaarlijke stoffen die nodig zijn voor de exploitatie van het schip.²⁴⁴

Onder artikel 8:623 BW is sprake van risicoaansprakelijkheid die rust op de reder.²⁴⁵ Dit betekent dat de reder geen schuld hoeft te hebben aan de gebeurtenis die de schade veroorzaakte. Uiteraard is wel vereist dat de schadeveroorzakende gebeurtenis plaats had door toedoen van de waterstof aan boord van het schip. De reder is evenwel niet aansprakelijk als de schade uitsluitend veroorzaakt is door een handelen of nalaten van een derde, die de opzet had om de schade te veroorzaken,²⁴⁶ of als de reder niet wist of had behoren te weten dat de gevaarlijke stof gevaarlijk was.²⁴⁷ Het is ook mogelijk dat de schadelijdende partij de schade door schuld of opzet heeft veroorzaakt, in welk geval de reder geheel of gedeeltelijk kan worden ontheven van zijn aansprakelijkheid tegenover die

²³⁷ Hof Leeuwarden 30 juni 2006, *LJN* BJ1396, *NJF* 2009, 420 (*Bertiga*).

²³⁸ Rb. Rotterdam 10 oktober 2007, *LJN* BB7008, *S&S* 2009, 1001 (*Rasmus*).

²³⁹ Zie ook paragraaf 4.2.4.

²⁴⁰ Memorie van Toelichting, Parlementaire Geschiedenis boek 8 BW, p. 573.

²⁴¹ Art. 8:545 lid 1 BW.

²⁴² Art. 8:545 lid 2 BW.

²⁴³ Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, 1996, Londen, 03-05-1996.

²⁴⁴ Memorie van Toelichting, *Kamerstukken II* 1988/89, 21 202, nr. 3, p. 23.

²⁴⁵ De reder is de eigenaar van het schip, art. 8:620 onder f BW.

²⁴⁶ Art. 8:623 lid 2 onder b BW.

²⁴⁷ Art. 8:623 lid 2 onder c BW.

persoon. Ook geldt dat als de reder bewijst dat de gevaarlijke stof tijdens het laden of lossen ervan onder de uitsluitende verantwoordelijkheid van een door hem bij name genoemde ander dan de reder of zijn ondergeschikte, vertegenwoordiger of lasthebber viel, de reder niet aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt tijdens het laden of lossen.²⁴⁸ De reder moet deze feiten dan wel bewijzen.²⁴⁹

4.2.2.2 Binnenscheperen

De bepalingen inzake aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen op binnenscheperen verschillen niet wezenlijk van die inzake aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen op zeescheperen, en zullen hier verder niet besproken worden. Verwezen zij naar afdeling 4 van titel 11 van Boek 8 BW.

4.2.3 De rol van de havenmeester

In concreto wordt hier behandeld de vraag of de havenmeester van een haven, als die (al dan niet discretionaire) toestemming heeft verleend aan een bepaald schip om de haven te betreden, (deels) aansprakelijk kan worden gehouden voor de schade die door of aan het betreffende schip na het van die haven is ontstaan, onder andere gelet op de bijzondere aard van dat schip. Derhalve ligt de nadruk dan ook niet op de bevoegdheden van de havenmeester om een waterstofschip al dan niet tot een haven toe te laten en de middelen die open staan tegen een voor de kapitein of exploitant van dat schip nadelige beslissing, maar op de rol van havenmeester in het aansprakelijkheidsvraagstuk. Voor het beantwoorden van deze vraag zal eerst kort worden besproken de rol en aanwijzing van een havenmeester en de rol en grondslag van havenreglementen en -verordeningen.

Hoewel havens en hun bestuurlijke organen veelal private entiteiten zijn,²⁵⁰ zijn zij in belangrijke mate blootgesteld aan publiekrechtelijke wetgeving, beleid, en bevoegdheidsverlening. Beginpunt is de havenverordening,²⁵¹ welke door de gemeenteraad wordt vastgesteld en haar grondslag vindt in de artikelen 147, 149, en 156 lid 3 van de Gemeentewet. De regels in de havenverordening hebben voornamelijk tot doel de veiligheid van de haven te bevorderen; men kan deze regels zien als een wet die uitsluitend voor een bepaalde haven geldt en de activiteiten beschrijft die daar wel en niet zijn toegestaan.

Op grond van een havenverordening besluit het college van burgemeester en wethouders van de gemeente tot de aanwijzing van een havenmeester.²⁵² Bepaalde bevoegdheden kunnen ook bij ministerieel besluit aan een havenmeester worden gemandateerd.²⁵³ Deze havenmeester is de beheerder van een haven, en is in die rol belast met het toezicht op het veilig en economisch gebruik daarvan. In grotere havens is de havenmeester over het algemeen een ambtenaar, en wordt de taak van havenmeester vaak door diverse functionarissen bekleed.

Bij de analyse en beantwoording van deze vraag zal er illustratie de regelgeving van de Groningen Seaports als uitgangspunt genomen worden.²⁵⁴ Het scenario is dat voor toegang tot de haven toestemming van de havenmeester verkregen moet worden, en dat deze verkregen wordt. Het geval dat men een haven betreedt zonder toestemming zal hier buiten beschouwing blijven.

²⁴⁸ Art. 8:624 lid 1 BW.

²⁴⁹ Art. 8:623 lid 3 jo. art. 8:624 lid 1 BW

²⁵⁰ Zo is het Havenbedrijf Rotterdam een N.V.

²⁵¹ In enkele gevallen (zoals in Groningen Seaports) is er naast een havenverordening ook nog een havenreglement vastgesteld, maar meestal wordt volstaan met een havenverordening.

²⁵² Zie bijvoorbeeld de Aanwijzing Havenmeester in de zin van de Havenbeheersverordening Rotterdam 2010 of het Aanwijzingsbesluit havenmeester en toezichthouder havens van de gemeente Waalwijk.

²⁵³ Zie bijvoorbeeld het Besluit mandaat en machtiging havenmeester Rotterdam van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

²⁵⁴ Deze regelgeving bestaat uit een Havenbeheersverordening en een Havenreglement.

Vóór het binnenvaren van de haven dient de kapitein of schipper van een schip toestemming te vragen aan de havenmeester.²⁵⁵ Aan deze toestemming kunnen voorwaarden en aanwijzingen worden verbonden. Ook kan door het dagelijks bestuur een verbod worden opgelegd om met een schip dat naar zijn oordeel ernstig gevaar met zich meebrengt of kan brengen om de haven binnen te komen.²⁵⁶

Een dergelijk besluit van een havenmeester is een beschikking in de zin van de Awb. Immers, de havenmeester is een ambtenaar krachtens publiekrecht aangesteld, en de beslissing een schip al dan niet toe te laten is een publiekrechtelijke rechtshandeling die de schipper of exploitant van een schip tegen wie die rechtshandeling is gericht in haar rechtspositie aantast.

Als een besluit bevoegd is genomen, is het zeer moeilijk om de instantie die het besluit heeft genomen aansprakelijk te houden voor schade door toedoen van een gebeurtenis die misschien niet was gebeurd als het besluit niet genomen was. Er rijst dan ook een discussie over de causaliteit: was de oorzaak van de gebeurtenis die tot de schade leidde het (onterecht) genomen besluit, of was de oorzaak (een verborgen gebrek in) het schip, de gevaarlijke stoffen aan boord daarvan, of iets anders? Voor dit rapport volstaat hier de conclusie te vermelden dat de kans dat een havenmeester kan worden aangesproken voor schade veroorzaakt door een waterstof schip zeer gering is, en dat dit geen te adviseren route is om te bewandelen mocht een dergelijke situatie ontstaan.

4.2.4 De rol van het certificaat

NG Shipyards en Haven Lauwersoog hebben onder meer de vraag gesteld of, als een waterstofschip, al dan niet gezien de bijzondere aard van het schip doordat het op waterstof vaart, schade toebrengt aan derden, de onder het normale aansprakelijkheidsregime verantwoordelijke persoon de certificerende instantie (mede) aansprakelijk kan stellen voor de veroorzaakte schade indien deze (deels) te wijten is aan een onbehoorlijk verlopen certificeringsproces en deze schade naar alle waarschijnlijkheid niet was ontstaan als het certificeringsproces behoorlijk was verlopen.

Voorop gesteld moet worden dat het wel of niet hebben van een certificaat op zichzelf niets uitmaakt voor aansprakelijkheid voor veroorzaakte schade door aanvaring of gevaarlijke stoffen. Het niet hebben van een geldig certificaat is uiteraard bij wet verboden, maar dit betekent niet zonder meer dat aansprakelijkheid voor schade kan worden vastgesteld waar dit anders niet het geval zou zijn.

Indien men het het overheidsorgaan of het classificatiebureau voor het onterecht afgeven van een certificaat, of onbehoorlijk uitvoeren van het onderzoek dat tot afgifte van dat certificaat heeft geleid, aansprakelijk houdt of tracht te houden voor schade zoals hierboven besproken, stelt men dat orgaan of bureau aansprakelijk voor falend toezicht. Bijzonder hierin is de rol van het classificatiebureau als private instelling, welke in opdracht van particulieren of overheden bepaalde overheidstaken bij mandaat overneemt en uitvoert.

Voor aansprakelijkheid voor schade is onder andere vereist dat de door de schadeveroorzakende partij geschonden (wettelijke) norm strekt tot bescherming van het belang waarin de schadelijgende partij is geschaad.²⁵⁷ Dit heet het relativiteitsvereiste, en als daar niet aan voldaan is bestaat geen verplichting tot schadevergoeding. In relatie tot aansprakelijkheid van de Staat of een particuliere classificatiemaatschappij heeft de Hoge Raad heeft in het arrest *Duwbak Linda* als volgt overwogen:²⁵⁸ “Het keuren van binnenscheppen door particuliere experts (...) en het in het verlengde daarvan afgeven of verlengen van het certificaat door de Scheepvaartinspectie (...) heeft tot doel de algemene veiligheid van het scheepvaartverkeer te bevorderen en is niet opgedragen ten behoeve van

²⁵⁵ Art. 4.16 Havenbeheersverordening Groningen Seaports.

²⁵⁶ Art. 4.4 Havenbeheersverordening Groningen Seaports.

²⁵⁷ Art. 6:163 BW.

²⁵⁸ HR 7 mei 2004, NJ 2006/281 (*Duwbak Linda*), r.o. 3.4.3.

de eigenaar van het schip en ter bescherming van dienst vermogensbelang bij het schip noch ter bescherming van het individuele vermogensbelang van derden.” Dit betekent dat indien zich (kortere of langere tijd na een keuring) een ongeval met het schip voordoet dat (mede) wordt veroorzaakt door ondeugdelijkheid of onveiligheid van het schip die bij een zorgvuldig uitgevoerde keuring aan het licht had moeten komen, de aansprakelijkheid van de eigenaar voor de dientengevolge door een derde geleden vermogensschade niet daarop berust dat hij ondanks een ondeugdelijk uitgevoerde keuring het schip in de vaart heeft gehouden, maar op het op het feit dat hij verantwoordelijk is door de deugdelijkheid en veiligheid van het schip.

Aan de omstandigheid dat de keuring onvoldoende zorgvuldig heeft plaatsgevonden, kunnen derden of de eigenaar van het schip dan ook niet een aanspraak tot vergoeding van de vermogensschade jegens de Staat of de voor het verrichten van de keuring ingeschakelde particuliere onderzoeksbureaus ontlenen. De eigenaar van het schip zal hoogstens op grond van wanprestatie het classificatiebureau kunnen aanspreken voor het niet (behoorlijk) uitvoeren van de taak waartoe partijen gecontracteerd hadden.²⁵⁹

Onlangs heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie echter een mogelijke eerste stap gezet die deze lijn doorbreekt. In een uitspraak van 7 mei 2020 heeft het Hof gesteld dat een classificatiebureau dat is ingeschakeld door een derde staat²⁶⁰ niet immuun is van rechtsvervolging voor aansprakelijkheid voor schade door toedoen van een onjuist uitgevoerd onderzoek.²⁶¹ Deze uitspraak verandert echter niet concreet het effect van de jurisprudentie van de Hoge Raad, omdat de uitspraak slechts gaat over of een dergelijk classificatiebureau immuun is voor rechtsvervolging, en niet om de vraag of aansprakelijkheid vastgesteld kan worden; dit is een kwestie van nationaal recht. Tevens heeft de uitspraak betrekking op een classificatiebureau ingezet door een niet-EU-land, hoewel aannemelijk is dat het Hof met betrekking tot een EU-lidstaat tot dezelfde conclusie zou komen.

Geconcludeerd kan worden dat aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door een waterstofschip door toedoen van het onrecht afgeven van een certificaat door de keurende instantie geheel berust op de eigenaar van het schip, en niet (deels) kan worden afgewenteld op de certificerende instantie of het classificatiebureau dat het onderzoek (al dan niet onbehoorlijk) heeft uitgevoerd.

²⁵⁹ Art. 6:74 BW.

²⁶⁰ In het EU-recht betekent een ‘derde staat’ een ‘niet-EU-lidstaat’.

²⁶¹ HvJ EU 7 mei 2020, C-641/18, ECLI:EU:C:2020:349 (*LG en anderen/Rina SpA, Ente Registro Italiano Navale*).

Tussenconclusie aansprakelijkheid:

- Voor zover relevant voor dit onderzoek, bestaat er tussen het aansprakelijkheidsregime voor zeeschepen en dat voor binnenschepen geen noemenswaardig verschil.
- Het is zeer wel mogelijk dat, gezien de jurisprudentie van de Hoge Raad inzake de schuld van het schip, een defect aan een waterstofinstallatie aan boord van een zeeschip een verborgen gebrek kan vormen, waardoor op de eigenaar van dat schip voor de door een derde geleden schade ten aanzien van aanvaring of schadevaring geen schuld vereist is, maar risicoaansprakelijkheid geldt. Dit is voor de eigenaar van een dergelijk schip ongunstig, maar de schadelijgende partij zal wel het verborgen gebrek moeten bewijzen.
- Het aansprakelijkheidsregime voor gevaarlijke stoffen heeft tot gevolg dat de eigenaar van een waterstofschip geen schuld hoeft te hebben aan een gebeurtenis die, wegens het aan boord zijn van waterstof, schade veroorzaakt aan een ander schip, persoon, of goed, wil hij aansprakelijk gesteld kunnen worden voor de geleden schade. Hierop gelden zeer beperkte overmachtsgronden en uitzonderingen.
- Het (mede) aansprakelijk houden van een havenmeester voor schade veroorzaakt door een waterstofschip in het kader van het door die havenmeester al dan niet onterecht toelaten van het schip tot de betreffende haven is op zijn minst zeer moeilijk en zeer waarschijnlijk niet mogelijk.
- Het (mede) aansprakelijk houden van een overheidsorgaan of een classificatiebureau welke het certificaat niet had behoren af te geven indien het onderzoek behoorlijk was uitgevoerd is niet mogelijk; het relativiteitsvereiste van art. 6:163 BW staat hieraan in de weg. Recente rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie vormt vooralsnog geen aanleiding voor een andere conclusie.

5 Conclusie en aanbevelingen

Dit rapport heeft antwoord gegeven op vragen gesteld door NG Shipyards en Haven Lauwersoog naar aanleiding van risico's die zij zagen omtrent het (om)bouwen en exploiteren van schepen op waterstof. Deze conclusie bevat geen samenvatting van de onderzoeksbevindingen (deze vindt men in Hoofdstuk 1), maar advies aan NG Shipyards en Haven Lauwersoog en aanbevelingen voor eventueel toekomstig onderzoek.

Advies

De (Nederlandse) wetgeving op het gebied van (technische) eisen aan schepen en bunkerstations laat voldoende ruimte over voor discussie en interpretatie voor wat betreft de toepasselijkheid op het waterstofaspect van schepen. In sommige gevallen is duidelijk dat bepaalde wetgeving of eisen op dergelijke schepen niet van toepassing is. Hoewel in beginsel geldt dat al hetgeen de wet niet expliciet verbiedt, is toegestaan, en men zich natuurlijk naar de letter van de wet kan opstellen, is het advies aan NG Shipyards en Haven Lauwersoog om zich welwillend en voortvarend op te stellen naar de bevoegde instanties. Dit betekent dat men zich het beste kan aansluiten bij regelgeving die weliswaar niet expliciet of direct van toepassing op waterstofscheperen, en dat men op vrijwillige basis aan die regelgeving tracht te voldoen. Als dit advies gevolgd wordt is het, mede gezien het zelfregulerende karakter van de scheepvaart, waarschijnlijker dat certificeringsinstanties zich constructief opstellen, hetgeen het bouwproces van waterstofscheperen aanzienlijk kan bevorderen.

Verder verdient het aanbeveling om met verschillende classificatiebureaus in gesprek te gaan over hoe zij waterstofscheperen certificeren. Zoals reeds eerder opgemerkt zijn de regels van classificatiebureaus niet onderzocht, en zijn de eventuele verschillende in die regels niet geïnventariseerd. Ook is niet bekend geworden hoe streng de classificatiebureaus zijn in hun onderzoeken indien het een waterstofschip betreft. Gezien de uitspraak van NG Shipyards dat zij nog geen contact hadden gezocht met classificatiebureaus of certificerende instanties, is het aangaan van het gesprek zeer aanbevolen. Het verdient opmerking dat wellicht niet gelijk over hoeft worden gegaan tot een scheepsonderzoek en certificeringstraject, maar dat classificatiebureaus wellicht bereid zijn tot verkennende gespreken en bijeenkomsten.

Het is natuurlijk mogelijk om voor bepaalde categorieën schepen bij de overheid op vrijstelling aan te sturen, maar de kans dat een dergelijk verzoek zal slagen is erg klein, enerzijds omdat vrijstelling een breed effect kan hebben, en anderzijds omdat er vaak wetgeving voor nodig is. Ontheffing van bepaalde technische eisen is beduidend makkelijker te verkrijgen. Bijzonder interessant in deze context is hetgeen bepaald in SOLAS-Voorschrift I/4(b) omtrent vrijstelling van mogelijk een groot deel van SOLAS voor schepen met nieuwe kenmerken. Hiertoe zal men wel de overheid moeten overtuigen dat het niet verlenen van degelijke vrijstelling het onderzoek tot ontwikkeling van nieuwe kenmerken en de verwerking daarvan in schepen op ernstige wijze zou kunnen belemmeren.

Hoewel dit rapport de interpretatie verdedigt dat gezien het geheel van de wetgeving inzake (vervoer van) gevaarlijke stoffen, en dan in het bijzonder de IMDG-Code, ertoe leidt dat deze IMDG-Code van toepassing is op schepen met waterstof aan boord als brandstof, kan deze conclusie niet met honderd procent zekerheid gebezigd worden. Het is dan ook aangeraden om met de toezichthouder in contact te treden over de interpretatie daarvan.

Tot slot is het voor NG Shipyards en Haven Lauwersoog raadzaam om contact te zoeken met de ILT en/of het ministerie voor Infrastructuur en Waterstaat over de door deze organen gebezigde interpretatie van de bepalingen inzake vissersvaartuigen waaronder gelijkwaardige voorzieningen alleen mogelijk lijken te zijn bij ministeriele regeling. Dit kan voor vissersvaartuigen een significant obstakel opwerpen in de certificering, hoewel dit afhankelijk is van hoe de ILT zich hierin opstelt.

Aanbevelingen

Voor eventueel toekomstig of verder onderzoek verdient het aanbeveling om contact te zoeken en het gesprek aan te gaan met classificatiebureaus om, indien zij hiertoe bereid zijn, de door hen

opgestelde regels voor het certificeren van schepen te onderzoeken en inventariseren. Niet alleen omdat deze regels in beduidend groter detail treden, maar ook omdat zij wellicht, in tegenstelling tot veel wetgeving, reeds aanknooppunten of regels bevatten die specifiek betrekking hebben op waterstofscheperen.

6 Literatuurlijst

M.H. Claringbould, 'Hoe ver reikt het begrip schadevaring?', *TVR* 2011-6.

Sigrid Damman, 'Legal-administrative procedures and barriers to hydrogen applications in the maritime sector', <https://www.hylaw.eu/sites/default/files/2018-12/1.%20Maritime%2C%20final%20presentation%20for%20HyLAW%20workshop.pdf>.

Erasmus School of Law, 'Juridisch onderzoek smart shipping', 30 april 2019.

EU Fuel Cells and Hydrogen 2 Joint Undertaking, 'Hydrogen Roadmap Europe', ISBN 978-92-9246-331-1.

Rob van Gestel, 'Eenvoudig vergunnen' NTB 2007.

BREIN Herziening 2019, A.G. Oude Elferink (Universiteit Utrecht).

F.J. de Vries, Tekst en Commentaar Burgerlijk Wetboek.

<https://www.defensie.nl/onderwerpen/hydrografie/maritieme-zones-en-zonegrenzen>.

<https://aandeslagmetdeomgevingswet.nl/regelgeving/regels-voor-activiteiten/milieubelastende-activiteiten-hoofdstuk-3-bal/transport-logistiek/tankplaats-scheppen/>.

<https://www.rivm.nl/omgevingsveiligheid/inrichtingen/waterstoftankstations>.