



693

Besluit van 11 december 2006, houdende regels ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Besluit voorkoming verontreiniging door schepen)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 23 augustus 2006, nr. HDJZ/SCH/2006-1285, Hoofddirectie Juridische Zaken, gedaan mede namens de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Gelet op het op 2 november 1973 te Londen totstandgekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Trb. 1975, 147) met het op 17 februari 1978 te Londen totstandgekomen Protocol bij dat Verdrag (Trb. 1978, 188), op Bijlage IV van het op 4 oktober 1991 te Madrid totstandgekomen Protocol betreffende milieubescherming bij het Verdrag inzake Antarctica (Trb. 1992, 110), het op 5 oktober 2001 te Londen totstandgekomen Internationaal Verdrag inzake de beperking van schadelijke aangroeiwerende verfsystemen op schepen (Trb. 2004, 44), richtlijn nr. 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (PbEG L 332), richtlijn nr. 2005/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 6 juli 2005 tot wijziging van richtlijn 1999/32/EG wat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft (PbEU L 191), en de artikelen 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 8a, 9, 10, 11, 12c, 12e, 21, 23, en 38 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen;

De Raad van State gehoord (advies van 12 oktober 2006, nr. W09.06.0362/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 5 december 2006, nr. HDJZ/SCH/2006-1806, Hoofddirectie Juridische Zaken, uitgebracht mede namens de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK 1. INLEIDENDE BEPALINGEN

Artikel 1 Begripsbepalingen

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

- a. wet: Wet voorkoming verontreiniging door schepen;
- b. olietankschip: een olietankschip als bedoeld in voorschrift 1 van Bijlage I van het Verdrag;
- c. schadelijke vloeistof: een schadelijke vloeistof als bedoeld in voorschrift 1 van Bijlage II van het Verdrag;
- d. schadelijke stoffen in verpakte vorm: schadelijke stoffen als bedoeld in voorschrift 1 van Bijlage III van het Verdrag, in verpakte vorm als bedoeld in dat voorschrift, met uitzondering van schadelijke stoffen in verpakte vorm, bestemd voor eigen scheepsgebruik of behorend tot de eigen scheepsuitrusting;
- e. sanitair afval: sanitair afval als bedoeld in voorschrift 1 van Bijlage IV van het Verdrag met uitzondering van spoelwater afkomstig uit ruimten waar zich huisdieren bevinden;
- f. Antarctisch gebied: gebied ten zuiden van 60° zuiderbreedte;
- g. uitstoot: emissie als bedoeld in voorschrift 2 van Bijlage VI van het Verdrag;
- h. GT: de maateenheid bruto-tonnage waarin de totale inhoud van een schip, vastgesteld overeenkomstig het op 23 juni 1969 te Londen totstandgekomen Verdrag betreffende de meting van schepen (Trb. 1970, 122), wordt uitgedrukt;
- i. lengte: de overeenkomstig het verdrag, genoemd in onderdeel h, vastgestelde lengte van een schip;
- j. internationale reis: een reis tussen twee verschillende landen, waarbij een gebied voor welks buitenlandse betrekkingen een buiten dat gebied zetelende regering verantwoordelijk is of waarvan de Verenigde Naties het besturend lichaam zijn, mede als een afzonderlijk land wordt aangemerkt;
- k. AFS-verdrag: het op 5 oktober 2001 te Londen totstandgekomen Internationaal Verdrag inzake de beperking van schadelijke aangroeiwerende verfsystemen op schepen (Trb. 2004, 44);
- l. IMO: de Internationale Maritieme Organisatie van de Verenigde Naties;
- m. Mariene Milieucommissie: de gelijknamige commissie van de IMO;
- n. BCH-Code: de bij resolutie MEPC.20(22) van de Mariene Milieucommissie aangenomen Code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren (*Bulk Chemical Code*);
- o. IBC-Code: de bij resolutie MEPC.19(22) van de Mariene Milieucommissie aangenomen Internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren (*International Bulk Chemical Code*);
- p. NO_x-Code: de Technische Code inzake de beheersing van de emissie van stikstofoxiden door scheepsdieselmotoren (*Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines*, Trb. 2005, 30), aangenomen als bijlage bij resolutie 2 bij het Protocol van 1997 tot wijziging van het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd bij het Protocol van 1978, met Bijlage (Trb. 1999, 169).

2. Voor de toepassing van de op grond van dit besluit toepasselijke verdragen en Codes wordt in dit besluit en de daarop berustende bepalingen, tenzij bij of krachtens dit besluit anders is bepaald, verstaan onder Administratie: de inspecteur-generaal.

Artikel 2 Aanwijzing schadelijke stoffen

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

- a. olie en oliehoudende mengsels als bedoeld in voorschrift 1 van Bijlage I van het Verdrag;
- b. schadelijke vloeistoffen, inclusief restanten daarvan, of ballastwater, waswater van tanks of andere mengsels die dergelijke stoffen bevatten;
- c. vloeistoffen die op grond van Bijlage II niet zijn gecategoriseerd, noch voorlopig ingedeeld of geëvalueerd, of ballastwater, waswater van tanks of andere mengsels die dergelijke restanten bevatten;
- d. schadelijke stoffen in verpakte vorm;
- e. sanitair afval;
- f. vuilnis als bedoeld in voorschrift 1 van Bijlage V van het Verdrag.

Artikel 3 Aanwijzing verdragen

Als een ander verdrag als bedoeld in de artikelen 8, eerste en derde lid, 8a, 21 en 23 van de wet wordt aangewezen het AFS-verdrag.

Artikel 4 Bouwdatum van een schip

1. Als bouwdatum van een schip wordt aangemerkt de dag waarop de kiel van het schip is gelegd, dan wel de dag waarop met inachtneming van hetgeen dienaangaande in de op grond van dit besluit toepasselijke verdragen of Codes is bepaald, een met de kiellegging vergelijkbaar constructiestadium is bereikt.

2. In afwijking van het eerste lid wordt als bouwdatum van een schip dat een verbouwing tot een ander op grond van dit besluit onderscheiden scheepstype heeft ondergaan, aangemerkt de dag waarop met de verbouwing van het schip een aanvang is gemaakt, tenzij dienaangaande in de op grond van dit besluit toepasselijke verdragen of Codes anders is bepaald.

3. Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de bij nieuwbouw of verbouwing van schepen als bouwdatum aan te merken datum. Deze regels kunnen mede betrekking hebben op de bij overschrijding van een bij die regeling te bepalen termijn voor de afbouw van een schip of de voltooiing van een bepaalde constructiefase als bouwdatum van een schip aan te merken datum.

HOOFDSTUK 2. EISEN AAN SCHEPEN

Artikel 5 Eisen aan schepen op grond van het MARPOL-verdrag

1. Elk schip voldoet aan de op dat schip van toepassing zijnde eisen van Bijlage I van het Verdrag.

2. Een schip bestemd of gebruikt voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk, voldoet aan de op dat schip van toepassing zijnde eisen van Bijlage II van het Verdrag.

3. Het tweede lid is van overeenkomstige toepassing op de in dat lid bedoelde schepen:

- a. waarvoor een certificaat als bedoeld in artikel 12, tweede lid, benodigd is, of
- b. die geen reizen maken naar havens buitengaats binnen de rechtsmacht van andere partijen bij het Verdrag.

4. De volgende schepen die internationale reizen maken, voldoen aan de op dat schip van toepassing zijnde eisen van Bijlage IV van het Verdrag:

a. nieuwe schepen als bedoeld in voorschrift 1 van die Bijlage van 400 GT of meer;

b. nieuwe schepen als bedoeld in voorschrift 1 van die Bijlage van minder dan 400 GT die gerechtigd zijn meer dan 15 personen te vervoeren;

c. bestaande schepen als bedoeld in voorschrift 1 van die Bijlage van 400 GT of meer, met ingang van 28 september 2008;

d. bestaande schepen als bedoeld in voorschrift 1 van die Bijlage van minder dan 400 GT die gerechtigd zijn meer dan 15 personen te vervoeren, met ingang van 28 september 2008.

5. Elk schip voldoet aan de op dat schip van toepassing zijnde eisen van Bijlage VI van het Verdrag.

6. Een schip met een of meer dieselmotoren waarop voorschrift 13 van Bijlage VI van het Verdrag van toepassing is, voldoet met betrekking tot die motoren tevens aan de in de NO_x-Code opgenomen eisen. Het voldoen aan die eisen blijkt voor elk van die motoren uit een overeenkomstig de NO_x-Code voor de motor afgegeven Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging door motoren, behorende bij die Code.

Artikel 6 Eisen aan schepen op grond van het Antarctica-verdrag

Aan boord van elk schip dat zich in het Antarctisch gebied bevindt zijn één of meer verzameltanks aanwezig met voldoende capaciteit voor het opslaan van sanitair afval.

Artikel 7 Eisen aan schepen op grond van het AFS-verdrag

1. Elk schip voldoet aan de op dat schip van toepassing zijnde eisen van Bijlage 1 van het AFS-verdrag.

2. Elk schip met een lengte van 24 meter of meer, maar van minder dan 400 GT, dat internationale reizen maakt, is voorzien van een door de eigenaar of diens bevoegde agent ondertekende verklaring als bedoeld in voorschrift 5 van Bijlage 4 van het AFS-verdrag, die voldoet aan de daaraan in dat voorschrift gestelde eisen.

3. Het tweede lid is niet van toepassing op drijvende platforms, drijvende opslageenheden en drijvende productie-, opslag-, en overslag-eenheden.

Artikel 8 Nadere eisen

1. Bij regeling van Onze Minister kunnen eisen worden vastgesteld waaraan schepen in verband met een krachtens artikel 15 vereist certificaat moeten voldoen.

2. Bij regeling van Onze Minister kunnen voor schepen aanvullende eisen worden vastgesteld, alsmede nadere regels met betrekking tot de in de artikelen 5 tot en met 7 bedoelde eisen.

Artikel 9 Gelijkwaardige voorzieningen

De inspecteur-generaal kan, met inachtneming van hetgeen dienaangaande in het desbetreffende verdrag of de desbetreffende Code is bepaald, afwijking toestaan van de in artikel 5 bedoelde eisen, indien aan boord van het schip een voorziening wordt getroffen die naar zijn oordeel ten minste gelijkwaardig is aan de in het voorschrift waarvan wordt afgeweken, geëiste voorziening.

Artikel 10 Ontheffingen

Van een ontheffing als bedoeld in artikel 35, tweede lid, van de wet van de in de artikelen 5 en 6 bedoelde eisen wordt, indien deze wordt verleend voor een schip waaraan een certificaat wordt afgegeven als bedoeld in artikel 12, aantekening gemaakt op het certificaat.

Artikel 11 Toelating van uitrusting

Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gesteld betreffende de voorwaarden voor toelating van uitrusting aan boord van schepen, het gebruik van die uitrusting en de documenten waarvan zij in bij die regeling bepaalde gevallen vergezeld gaat.

HOOFDSTUK 3. CERTIFICATEN EN ONDERZOEKEN

§ 1. Certificaten

Artikel 12 Certificaten op grond van het MARPOL-verdrag

1. Voor een olietankschip van 150 GT of meer of een schip geen olietankschip zijnde, van 400 GT of meer, waarvan na onderzoek is gebleken dat het voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 5, eerste lid, en de met dat artikellid samenhangende eisen, bedoeld in artikel 8, tweede lid, wordt een Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie als bedoeld in voorschrift 7 van Bijlage I van het Verdrag afgegeven.

2. Voor een schip bestemd of gebruikt voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk, waarvan na onderzoek is gebleken dat het voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 5, tweede lid, en de met dat artikellid samenhangende eisen, bedoeld in artikel 8, tweede lid, wordt, al naar gelang de categorie waartoe het schip behoort, een van de volgende certificaten afgegeven:

a. voor chemicaliëntankschepen gebouwd op of na 1 juli 1986: een certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk, behorende bij de IBC-Code;

b. voor chemicaliëntankschepen gebouwd voor 1 juli 1986: een certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk, behorende bij de BCH-Code;

c. voor schepen die schadelijke vloeistoffen in bulk vervoeren en niet behoren tot de in de onderdelen a en b genoemde categorieën: een Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk als bedoeld in voorschrift 9 van Bijlage II van het Verdrag.

3. Voor schepen als bedoeld in artikel 5, vierde lid, waarvan na onderzoek is gebleken dat ze voldoen aan de eisen, bedoeld in artikel 5, vierde lid, en de met dat artikellid samenhangende eisen, bedoeld in artikel 8, tweede lid, wordt een Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door sanitair afval als bedoeld in voorschrift 5 van Bijlage IV van het Verdrag afgegeven.

4. Voor een schip van 400 GT of meer, waarvan na onderzoek is gebleken dat het voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 5, vijfde en zesde lid, en de met dat artikellid samenhangende eisen, bedoeld in artikel 8, tweede lid, wordt een Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging als bedoeld in voorschrift 6 van Bijlage VI van het Verdrag afgegeven.

5. Voor schepen met een of meer dieselmotoren waarop voorschrift 13 van Bijlage VI van het Verdrag van toepassing is, wordt overeenkomstig de NO_x-Code voor elk van die motoren een Internationaal certificaat

betreffende voorkoming van luchtverontreiniging door motoren, behorende bij die Code, afgegeven.

Artikel 13 Certificaten op grond van het AFS-verdrag

1. Voor een schip van 400 GT of meer, waarvan na onderzoek is gebleken dat het voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 7 en de met dat artikellid samenhangende eisen, bedoeld in artikel 8, tweede lid, wordt een Internationaal certificaat betreffende het aangroeiwerende verfsysteem als bedoeld in voorschrift 1.1. van Bijlage 4 van het AFS-verdrag afgegeven.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op drijvende platforms, drijvende opslageenheden en drijvende productie-, opslag-, en overslageenheden.

Artikel 14 Bij certificaten behorende rapporten, aanhangsels e.d.

De in de artikelen 12 en 13 bedoelde certificaten gaan vergezeld van de bij die certificaten behorende rapporten, aanhangsels en overzichten, alsmede van de in de desbetreffende verdragen of Codes voorgeschreven gegevens met betrekking tot schip of lading.

Artikel 15 Overige certificaten en verklaringen

1. Bij regeling van Onze Minister kan worden bepaald dat voor bepaalde schepen, waarvan na onderzoek is gebleken dat ze voldoen aan de op die schepen van toepassing zijnde eisen, bedoeld in artikel 8, eerste lid, een bijzonder certificaat wordt afgegeven.

2. Bij regeling van Onze Minister kan worden bepaald dat voor bepaalde schepen waarop de artikelen 12 en 13 niet van toepassing zijn, waarvan na onderzoek is gebleken dat ze voldoen aan de op die schepen van toepassing zijnde eisen, bedoeld in de artikelen 5 tot en met 7 en de met die artikelen samenhangende eisen, bedoeld in artikel 8, op verzoek van de reder een verklaring kan worden afgegeven.

§ 2. Onderzoeken

Artikel 16 Onderzoeken in verband met MARPOL-certificaten

1. Schepen worden ter verkrijging van een in artikel 12, eerste tot en met vierde lid, genoemd certificaat en tijdens de geldigheidsduur van dat certificaat onderworpen aan de volgende in het Verdrag voorgeschreven onderzoeken:

- a. in verband met het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie: de in Bijlage I van het Verdrag voorgeschreven onderzoeken;
- b. in verband met een certificaat als bedoeld in artikel 12, tweede lid: de in Bijlage II van het Verdrag voorgeschreven onderzoeken;
- c. in verband met het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door sanitair afval: de in Bijlage IV van het Verdrag voorgeschreven onderzoeken;
- d. in verband met het Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging: de in Bijlage VI van het Verdrag voorgeschreven onderzoeken;

2. Ter verkrijging van een Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging door motoren en tijdens de geldigheidsduur van dat certificaat wordt de motor waarop het certificaat betrekking heeft, onderworpen aan de in de NO_x-Code voorgeschreven onderzoeken.

Artikel 17 Onderzoeken in verband met het AFS-certificaat

Ter verkrijging van een Internationaal certificaat betreffende het aangroeiwerende verfsysteem en tijdens de geldigheidsduur van dat certificaat wordt een schip onderworpen aan de in Bijlage 4 van het AFS-verdrag voorgeschreven onderzoeken.

Artikel 18 Tijdstippen van onderzoek

De in de artikelen 16 en 17 bedoelde onderzoeken vinden plaats op de in de desbetreffende verdragen en Codes voorgeschreven tijdstippen, met dien verstande dat het hernieuwde onderzoek waaraan een schip in verband met de vernieuwing van een certificaat wordt onderworpen, steeds plaatsvindt in de laatste drie maanden van de geldigheidsduur van het desbetreffende certificaat.

Artikel 19 Aantekening van onderzoeken

Van de onderzoeken waaraan een schip ingevolge de artikelen 16 en 17 tijdens de geldigheidsduur van een certificaat wordt onderworpen, wordt door degene die het onderzoek heeft verricht, aantekening geplaatst op het certificaat.

Artikel 20 Overige onderzoeken

1. Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gesteld met betrekking tot:
 - a. de onderzoeken waaraan schepen in verband met een certificaat als bedoeld in artikel 15, eerste lid, worden onderworpen;
 - b. de onderzoeken waaraan schepen worden onderworpen waarop de artikelen 12 en 13 niet van toepassing zijn.
2. Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de onderzoeken waaraan schepen ter verkrijging van de certificaten, bedoeld in de artikelen 16 en 17, en tijdens de geldigheidsduur daarvan worden onderworpen.

Artikel 21 Bevoegdheid aangewezen natuurlijke personen of rechtspersonen

Een ingevolge artikel 8, derde lid, van de wet, aangewezen natuurlijke persoon of rechtspersoon is, indien bij een onderzoek als bedoeld in de artikelen 16 en 17 gebreken aan het schip of zijn uitrusting worden geconstateerd, bevoegd om herstel van deze gebreken te vorderen.

Artikel 22 Handhaving toestand na onderzoek

Nadat een bij of krachtens dit besluit voorgeschreven onderzoek, met uitzondering van het onderzoek, bedoeld in artikel 17, is voltooid, wordt de toestand van het schip en zijn uitrusting gehandhaafd in overeenstemming met de bij of krachtens dit besluit gestelde regels. In deze toestand wordt geen verandering aangebracht zonder voorafgaande toestemming van de inspecteur-generaal of van de ingevolge artikel 8, derde lid, van de wet, aangewezen natuurlijke persoon of rechtspersoon die het onderzoek heeft uitgevoerd.

Artikel 23 Geldigheidsduur van certificaten

1. De in artikel 12 genoemde certificaten hebben een geldigheidsduur van vijf jaren, met uitzondering van het Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging door motoren, dat geldig is gedurende de volledige levensduur van de motor.

2. Het Internationaal certificaat betreffende het aangroeiwerende verfsysteem is, behoudens het bepaalde in artikel 9 van de wet, onbeperkt geldig.

3. De inspecteur-generaal kan certificaten afgeven met een kortere geldigheidsduur dan in het eerste lid bepaald, indien nog niet alle onderzoeken naar zijn genoegen zijn voltooid, of indien hij nog niet over alle door hem gevraagde gegevens over het schip beschikt.

Artikel 24 Vernieuwing van certificaten

Na voltooiing van een hernieuwd onderzoek in verband met de vernieuwing van een certificaat is het nieuwe certificaat, in afwijking van artikel 23, geldig vanaf de datum van voltooiing van het desbetreffende onderzoek tot een datum niet later dan vijf jaren na de vervaldatum van het bestaande certificaat.

Artikel 25 Bijzondere verlengingen van de geldigheidsduur

1. Indien een schip zich op het tijdstip waarop een certificaat zijn geldigheid verliest, niet in een haven bevindt waar een hernieuwd onderzoek kan plaatsvinden, kan de inspecteur-generaal de geldigheidsduur van het certificaat met ten hoogste drie maanden verlengen teneinde het schip in staat te stellen zijn reis naar de haven waar het zal worden onderzocht, te voltooien. Het schip verlaat die haven vervolgens niet zonder nieuw certificaat.

2. De inspecteur-generaal kan de geldigheidsduur van een certificaat dat is afgegeven ten behoeve van een schip dat korte reizen maakt, met ten hoogste een maand verlengen.

3. In een geval als bedoeld in het eerste of tweede lid wordt na de voltooiing van het hernieuwde onderzoek de geldigheidsduur van het nieuwe certificaat bepaald aan de hand van de oorspronkelijke vervaldatum van het bestaande certificaat.

4. Indien na de voltooiing van een hernieuwd onderzoek het nieuwe certificaat niet voor de vervaldatum van het bestaande certificaat kan worden afgegeven of aan het schip kan worden verstrekt, kan degene die het onderzoek heeft uitgevoerd daarvan een aantekening plaatsen op het bestaande certificaat. In dat geval wordt het bestaande certificaat nog als geldig aangemerkt voor een tijdvak van ten hoogste vijf maanden na zijn vervaldatum.

Artikel 26 Nadere regels

Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de geldigheidsduur van het certificaat en de verklaring, bedoeld in artikel 15, en kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de geldigheidsduur van het in de artikelen 12 en 13 bedoelde certificaat.

Artikel 27 Verval en intrekking van certificaten

1. Indien een schip door zijn eigenaar wordt onttrokken aan zijn algemene bestemming als schip, vervallen de voor dat schip afgegeven certificaten.

2. Indien een schip door zijn eigenaar wordt onttrokken aan een bijzondere bestemming die het had ten tijde van de afgifte van de voor dat schip benodigde certificaten, doch zijn algemene bestemming als schip behoudt, vervallen de in verband met die bijzondere bestemming afgegeven certificaten.

3. De inspecteur-generaal kan een certificaat intrekken:

1°. wanneer het schip schade van betekenis heeft opgelopen en de herstelling daarvan niet naar behoren is geschied, of

2°. wanneer uit een onderzoek van de bevoegde ambtenaar van de divisie Scheepvaart is gebleken dat het schip niet zonder gevaar voor verontreiniging van het mariene milieu de haven kan verlaten.

4. Een vervallen of ingetrokken certificaat wordt door de eigenaar zo spoedig mogelijk aan de inspecteur-generaal ingezonden door tussenkomst van ambtenaren van de divisie Scheepvaart, de ambtenaren met de in- of uitklaring belast, dan wel de Nederlandse diplomatieke of consulaire ambtenaren.

5. Voor een ingezonden certificaat wordt desverlangd een bewijs van ontvangst afgegeven.

Artikel 28 Herstel van vervallen certificaten

De inspecteur-generaal kan de geldigheid van een certificaat dat ingevolge artikel 9, eerste lid, onderdeel e, van de wet is vervallen, herstellen, indien naar zijn mening bij een inspectie voldoende is gebleken dat het schip voldoet aan de desbetreffende eisen.

HOOFDSTUK 4. LOZING EN OVERIGE GEDRAGINGEN

Artikel 29 Verboden lozingen onder het MARPOL-verdrag

1. Het is verboden vanaf een schip olie of oliehoudende mengsels als bedoeld in voorschrift 1 van Bijlage I van het Verdrag in zee te lozen, anders dan met inachtneming van de in die Bijlage gegeven voorschriften.

2. Het is verboden vanaf een schip bestemd of gebruikt voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk de volgende vloeistoffen in zee te lozen, anders dan met inachtneming van de in Bijlage II van het Verdrag gegeven voorschriften:

a. schadelijke vloeistoffen, inclusief restanten daarvan, of ballastwater, waswater van tanks of andere mengsels die dergelijke stoffen bevatten;

b. vloeistoffen die op grond van Bijlage II niet zijn gecategoriseerd, noch voorlopig ingedeeld of geëvalueerd, of ballastwater, waswater van tanks of andere mengsels die dergelijke restanten bevatten.

Het lozen van lens- of ballastwater of andere restanten of mengsels die alleen stoffen bevatten aangeduid met OS in de kolom verontreinigings-categorie in Hoofdstuk 18 van de IBC-code is niet verboden.

3. Het is verboden vanaf een schip schadelijke stoffen in verpakte vorm te lozen, anders dan met inachtneming van de Bijlage III van het Verdrag gegeven voorschriften. Dit verbod is ook van toepassing op lege, niet gereinigde verpakkingen die eerder zijn gebruikt voor het vervoer van schadelijke stoffen in verpakte vorm, tenzij toereikende maatregelen zijn getroffen die verzekeren dat geen restanten zijn achtergebleven die schade kunnen toebrengen aan het mariene milieu.

4. Het is verboden vanaf een schip als bedoeld in artikel 5, vierde lid, sanitair afval in zee te lozen anders dan met inachtneming van de in Bijlage IV van het Verdrag gegeven voorschriften.

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

a. in het gebied van de Oostzee en het gebied van de Noordzee, bedoeld in voorschrift 5 van die Bijlage, en in het Antarctisch gebied voorschrift 5 van die Bijlage van toepassing is;

b. in het gebied van de Middellandse Zee, van de Zwarte Zee, van de Rode Zee, van de Perzische Golf en in het Caribisch gebied, bedoeld in voorschrift 5 van die Bijlage, voorschrift 4 van die Bijlage van toepassing is, en in deze gebieden voorschrift 5 van die Bijlage van toepassing wordt op een nader bij besluit van Onze Minister vast te stellen tijdstip, dat wordt bekendgemaakt in de Staatscourant.

6. Voor de toepassing van de op grond van dit artikel toepasselijke voorschriften van het Verdrag wordt verstaan onder Administratie: Onze Minister.

Artikel 30 Verboden lozingen onder het Antarctica-verdrag

1. Het is verboden vanaf een schip dat zich in het Antarctisch gebied bevindt, sanitair afval te lozen anders dan met inachtneming van de in Bijlage IV van het op 4 oktober 1991 te Madrid tot stand gekomen Protocol betreffende milieubescherming bij het Verdrag inzake Antarctica, met Bijlagen (Trb. 1992, 110) gegeven voorschriften, met dien verstande dat voor de toepassing van die voorschriften onder «lozingen in zee van onbehandeld sanitair afval» wordt verstaan «lozingen van sanitair afval die niet voldoen aan voorschrift 11.1.2 van Bijlage IV van het MARPOL-verdrag» en onder «personen» wordt verstaan «passagiers».

2. Het is verboden vanaf een schip dat zich in het Antarctisch gebied bevindt, vuilnis als bedoeld in voorschrift 1 van Bijlage V van het Verdrag te lozen anders dan met inachtneming van de in het eerste lid bedoelde Bijlage IV gegeven voorschriften.

Artikel 31 Overige verboden gedragingen onder het MARPOL-verdrag

1. Het is verboden opzettelijk stoffen die de ozonlaag aantasten als bedoeld in voorschrift 2 van Bijlage VI van het Verdrag uit te stoten anders dan met inachtneming van de in die Bijlage gegeven voorschriften.

2. Het is verboden om:

a. aan boord van schepen brandstofolie te gebruiken die niet voldoet aan de eisen die daaraan in Bijlage VI van het Verdrag in het algemeen of ten aanzien van het gebruik in bepaalde zeegebieden worden gesteld, tenzij overeenkomstig de voorschriften van die Bijlage technische methoden worden toegepast die voldoen aan de daaraan in die Bijlage gestelde eisen;

b. afval en andere stoffen als bedoeld in voorschrift 16 van Bijlage VI van het Verdrag aan boord van een schip te verbranden anders dan met inachtneming van de in die Bijlage gegeven voorschriften.

3. Het eerste lid en het tweede lid, onderdeel b, zijn ook van toepassing op buitenlandse schepen gedurende de tijd dat deze zich bevinden op de Nederlandse binnenwateren.

Artikel 32 Nadere regels

1. Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de in de artikelen 29, 30 en 31 bedoelde verboden, voorschriften en eisen.

2. De krachtens het eerste lid gestelde regels kunnen ook van toepassing worden verklaard op buitenlandse schepen gedurende de tijd dat deze zich bevinden op de Nederlandse binnenwateren.

HOOFDSTUK 5. OPERATIONELE VOORSCHRIFTEN

Artikel 33 Vervoer

1. Het vervoer van olie als bedoeld in voorschrift 1 van Bijlage I van het Verdrag en ballastwater geschiedt met inachtneming van de in die Bijlage gegeven voorschriften.

2. Het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk geschiedt met inachtneming van de in Bijlage II van het Verdrag gegeven voorschriften.

3. Het vervoer van schadelijke stoffen in verpakte vorm geschiedt met inachtneming van de in Bijlage III van het Verdrag gegeven voorschriften.

4. Het derde lid is ook van toepassing op het vervoer van lege, niet gereinigde verpakkingen die eerder zijn gebruikt voor het vervoer van schadelijke stoffen in verpakte vorm, tenzij toereikende maatregelen zijn getroffen die verzekeren dat geen restanten zijn achtergebleven die schade kunnen toebrengen aan het mariene milieu.

Artikel 34 Verplichtingen van de kapitein

De kapitein draagt er zorg voor dat aan boord van een schip de in Bijlage I, V en VI van het Verdrag opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

Artikel 35 Afgifte bij havenontvangstvoorzieningen

1. De kapitein van een schip dat een haven aandoet die is aangewezen krachtens artikel 6, eerste lid, van de wet geeft restanten van schadelijke vloeistoffen af bij een havenontvangstvoorziening voorzover afgifte daarvan verplicht is ingevolge de in Bijlage II van het Verdrag gegeven voorschriften.

2. De afgifte van restanten van schadelijke stoffen als bedoeld in artikel 2, onderdeel a, en restanten van schadelijke vloeistoffen bij een houder van een havenontvangstvoorziening geschiedt uitsluitend met inachtneming van de in Bijlage I en II van het Verdrag gegeven voorschriften.

3. Als stoffen of uitrusting die deze stoffen bevat als bedoeld in artikel 12e, eerste lid, onderdeel a, van de wet worden aangewezen stoffen die de ozonlaag aantasten als bedoeld in voorschrift 2 van Bijlage VI van het Verdrag en uitrusting die deze stoffen bevat.

Artikel 36 Bijhouden journaals

1. De kapitein van een olietankschip van 150 GT of meer of van een schip geen olietankschip zijnde, van 400 GT of meer draagt er zorg voor dat aan boord het oliejournaal deel I, bedoeld in voorschrift 17 van Bijlage I van het Verdrag, wordt bijgehouden met inachtneming van hetgeen dienaangaande in die Bijlage is bepaald.

2. De kapitein van een olietankschip van 150 GT of meer draagt er tevens zorg voor dat aan boord het oliejournaal deel II, bedoeld in voorschrift 36 van Bijlage I van het Verdrag, wordt bijgehouden met inachtneming van hetgeen dienaangaande in die Bijlage is bepaald.

3. De kapitein van een schip bestemd of gebruikt voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk of van een schip als bedoeld in artikel 5, derde lid, onderdeel b, draagt er zorg voor dat aan boord het ladingjournaal, bedoeld in voorschrift 15 van Bijlage II van het Verdrag, wordt

bijgehouden met inachtneming van hetgeen dienaangaande in die Bijlage is bepaald.

4. De kapitein van een schip dat zich in het Antarctisch gebied bevindt draagt er zorg voor dat elke lozing van sanitair afval in een sanitair-afvaljournaal dan wel in het vuilnisjournaal, bedoeld in voorschrift 9 van Bijlage V van het Verdrag, wordt bijgehouden met inachtneming van hetgeen dienaangaande met betrekking tot vuilnis in die Bijlage is bepaald.

5. De kapitein:

a. van elk schip dat zich in het Antarctisch gebied bevindt, en
b. van elk schip dat zich buiten het Antarctisch gebied bevindt en een tonnage van 400 of meer heeft of waarmee 15 of meer personen mogen worden vervoerd,

draagt er zorg voor dat aan boord het vuilnisjournaal, bedoeld in voorschrift 9 van Bijlage V van het Verdrag, wordt bijgehouden met inachtneming van hetgeen dienaangaande in die Bijlage is bepaald.

6. De kapitein van een schip dat verschillende soorten brandstofolie gebruikt teneinde te voldoen aan voorschrift 14 van Bijlage VI van het Verdrag draagt er zorg voor dat aan boord een journaal wordt bijgehouden met inachtneming van hetgeen dienaangaande in dat voorschrift is bepaald.

7. De inspecteur-generaal maakt aantekeningen in het ladingjournaal overeenkomstig de in Bijlage II van het Verdrag gegeven voorschriften.

Artikel 37 Wijze van handelen bij schade

1. Indien een schip schade heeft opgelopen of zich een gebeurtenis heeft voorgedaan waardoor het vermoeden rijst dat schade of een gebrek is ontstaan waardoor het schip een gevaar kan vormen voor het milieu, licht de kapitein zo spoedig mogelijk de inspecteur-generaal in. Voorts licht hij, indien het schip zich in een haven buiten Nederland bevindt, de ter plaatse bevoegde autoriteiten in.

2. Indien het schip zich in een haven bevindt, mag de reis niet worden voortgezet, voordat de kapitein van de inspecteur-generaal een verklaring heeft ontvangen, inhoudende dat eventuele herstellingen naar behoren zijn geschied of dat de reis zonder gevaar voor het milieu kan worden voortgezet, voorzover de ter plaatse bevoegde autoriteiten zich niet tegen voortzetting van de reis verzetten.

Artikel 38 Nadere regels

1. Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de in de artikelen 33 tot en met 36 bedoelde voorschriften en verplichtingen.

2. De krachtens het eerste lid gestelde regels kunnen ook van toepassing worden verklaard op buitenlandse schepen gedurende de tijd dat deze zich bevinden op de Nederlandse binnenwateren.

HOOFDSTUK 6. LOSPLAATSVOORZIENINGEN

Artikel 39 Losplaatsvoorzieningen

1. De beheerders van losplaatsen gelegen in havens, die krachtens artikel 6, eerste lid, van de wet zijn aangewezen, waar schepen schadelijke vloeistoffen lossen, treffen zodanige voorzieningen dat dergelijke schepen hun ladingtanks geheel kunnen leeglossen met inachtneming van de in Bijlage II van het Verdrag gegeven voorschriften en de krachtens artikel 38 gegeven nadere regels met betrekking tot die voorschriften.

2. Bij losplaatsen als bedoeld in het eerste lid worden voorzieningen getroffen om te voorkomen dat de inhoud van slangen of leidingen van de walinstallatie, welke gebruikt zijn voor het lossen van schadelijke vloeistoffen, terugstroomt in het schip.

3. Indien naar het oordeel van de kapitein van een schip als bedoeld in het eerste lid, of zijn vertegenwoordiger, bij losplaatsen de voorzieningen, bedoeld in dit artikel, ontoereikend zijn, kan hij zulks melden aan de havenbeheerder. Artikel 8, tweede tot en met vierde lid, van het Besluit havenontvangstvoorzieningen is van overeenkomstige toepassing op de afwikkeling van de melding.

Artikel 40 Nadere regels

Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de in artikel 39 bedoelde voorschriften en verplichtingen.

HOOFDSTUK 7. SLOTBEPALINGEN

Artikel 41 Bekendmaking van Codes

1. Onze Minister draagt zorg voor de bekendmaking van de op grond van dit besluit toepasselijke Codes.

2. Van de wijze van bekendmaking wordt mededeling gedaan in de Staatscourant.

Artikel 42 Wijzigingen van verdragen en Codes

1. Een wijziging van de op grond van dit besluit toepasselijke verdragen en Codes gaat, tenzij bij besluit van Onze Minister anders is bepaald, voor de toepassing van dit besluit gelden met ingang van de dag waarop die wijziging internationaal in werking treedt.

2. Voorzover een wijziging als bedoeld in het eerste lid slechts geldt ten aanzien van schepen gebouwd op of na een bepaalde datum, blijft, tenzij bij besluit van Onze Minister anders is bepaald, op schepen gebouwd voor die datum, het verdrag of de Code zoals dat, onderscheidenlijk die, voor de desbetreffende wijziging luidde, van toepassing, met inachtneming van hetgeen bij die wijziging, in het gewijzigde verdrag of in de gewijzigde Code is bepaald omtrent de bij herstellingen, verbouwingen en andere veranderingen in de toestand of uitrusting van een schip toe te passen voorschriften.

3. Het eerste en tweede lid zijn van overeenkomstige toepassing op de reeds voor de inwerkingtreding van dit besluit in werking getreden wijzigingen van de in het eerste lid bedoelde verdragen en Codes.

4. Een besluit van Onze Minister als bedoeld in het eerste of tweede lid wordt bekendgemaakt in de Staatscourant.

Artikel 43 Overgangsbepalingen

1. Voor een schip, waarvoor op grond van het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen een certificaat is afgegeven waarvan de geldigheid eindigt op 1 januari 2007 of later, geeft de inspecteur-generaal een certificaat als bedoeld in artikel 12, tweede lid, af met een vervaldatum die gelijk is aan de vervaldatum van het op grond van voornoemd Besluit afgegeven certificaat.

2. Voor schepen als bedoeld in artikel 5, vierde lid, onderdelen c en d, worden de certificaten, bedoeld in artikel 12, derde lid, afgegeven met ingang van 28 september 2008.

3. Voor schepen van 400 GT of meer, gebouwd voor 19 mei 2005, worden de certificaten, bedoeld in artikel 12, vierde lid, afgegeven uiterlijk bij de eerstvolgende, geplande droogzetting na inwerkingtreding van dit besluit, maar in geen geval later dan 19 mei 2008.

4. Voor schepen die voldoen aan de eisen van Bijlage 1 van het AFS-verdrag voor de datum waarop die eisen in werking treden, worden de certificaten, bedoeld in artikel 13, afgegeven uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van die eisen.

5. Het verbod, bedoeld in artikel 29, vierde lid, geldt voor schepen als bedoeld in artikel 5, vierde lid, onderdelen c en d, met ingang van 28 september 2008.

6. Voor schepen, gebouwd voor 18 juli 1982, waarvan de bruto-inhoud is vastgesteld overeenkomstig het op 10 juni 1947 te Oslo totstandgekomen Verdrag nopens een eenvormig stelsel voor de meting van zeeschepen (Stb. 1949, J 370; Trb. 1955, 52), wordt voor de toepassing van dit besluit de eenheid bruto-registerton gelijkgesteld met de eenheid GT.

Artikel 44 Wijziging Besluit havenontvangstvoorzieningen

Artikel 2 van het Besluit havenontvangstvoorzieningen komt te luiden:

Artikel 2

Bij regeling van Onze Minister worden de havens aangewezen waarvan de havenbeheerders zorgdragen voor:

a. toereikende havenontvangstvoorzieningen die geschikt zijn voor het in ontvangst nemen van scheepsafval en bij die aanwijzing te bepalen overige schadelijke stoffen of restanten van schadelijke stoffen;

b. toereikende havenontvangstvoorzieningen die, overeenkomstig de behoeften van schepen die van die havens gebruik maken, geschikt zijn voor het in ontvangst nemen van bij die aanwijzing te bepalen stoffen of uitrusting die deze stoffen bevat als bedoeld in artikel 6, eerste lid, onderdeel b, van de wet.

Artikel 45 Intrekking regelgeving

De navolgende besluiten worden ingetrokken op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen van die besluiten en voor verschillende categorieën van schepen verschillend kan worden vastgesteld;

- a. het Besluit aangroeiwerende verfsystemen zeeschepen;
- b. het Besluit melding voorvallen van verontreiniging door schepen;
- c. het Besluit sanitair afval zeeschepen;
- d. het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen;
- e. het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen;
- f. het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen vervoerde schadelijke stoffen in verpakte vorm;
- g. het Besluit voorkoming verontreiniging door vuilnis van schepen.

Artikel 46 Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan en voor verschillende categorieën van schepen verschillend kan worden vastgesteld.

Artikel 47 Citeertitel

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 9 januari 2007, nr. 6.

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit voorkoming verontreiniging door schepen.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 11 december 2006

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

De Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
P. L. B. A. van Geel

Uitgegeven de *eenentwintigste* december 2006

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

§ 1. Inleiding

Dit besluit strekt ter vervanging van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen, het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen, het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen vervoerde schadelijke stoffen in verpakte vorm, het Besluit sanitair afval zeeschepen, het Besluit voorkoming verontreiniging door vuilnis van schepen en het Besluit aangroeiwerende verfsystemen zeeschepen. Het beoogt een nieuw en modern kader te bieden voor de ter uitvoering van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) te stellen regels, met bijzondere aandacht voor de implementatie van internationale en Europese regelgeving. Tevens strekt het besluit tot uitvoering van een aantal recente wijzigingen van het MARPOL-verdrag (het op 2 november 1973 te Londen totstandgekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocol en Bijlagen met Aanhangsels (Trb. 1975, 147), met het op 17 februari 1978 te Londen totstandgekomen Protocol bij dat Verdrag met Bijlage en Aanhangsels (Trb. 1978, 188)), waaronder de geheel herziene Bijlagen I en II en de nieuwe Bijlage VI, en tot uitvoering van het AFS-verdrag (het op 5 oktober 2001 te Londen totstandgekomen Internationaal Verdrag inzake de beperking van schadelijke aangroeiwerende verfsystemen op schepen (Trb. 2004, 44)). In de paragrafen 4 en 6 zal op deze wijzigingen en het AFS-verdrag nader worden ingegaan. Ten slotte vormt de uitvoering van de nieuwe Bijlage VI van het MARPOL-verdrag tevens de implementatie van die onderdelen van richtlijn nr. 2005/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 6 juli 2005 tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG wat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft (PbEU L 191, hierna richtlijn zwavelgehalte brandstof), die overeenkomsten vertonen met die Bijlage (zie de memorie van toelichting bij het voorstel van wet tot wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen in verband met onder andere het Protocol van 1997 tot wijziging van het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Trb. 1999, 169) en richtlijn nr. 2005/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 6 juli 2005 tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG wat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft (PbEU L 191); Kamerstukken II 2005/06, 30 500, nr. 3).

Bij de totstandkoming van het besluit is rekening gehouden met het beleid van het kabinet om de regeldruk te verminderen (kabinetsvisie en actieprogramma tot modernisering van de overheid «Andere Overheid»; Kamerstukken II 2003/04, 29 362, nr. 1). Dit komt onder meer tot uitdrukking in het feit dat het onderhavige besluit aanzienlijk minder gedetailleerd is dan de in de vorige alinea genoemde besluiten onder de Wvvs. In dat opzicht maakt het besluit ook onderdeel uit van het departementale programma «Beter Geregeld», waarin per wetgevingsdomein wordt bezien, welke mogelijkheden er bestaan tot vereenvoudiging en herijking van de wetgeving op het terrein van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Kabinetsplan aanpak administratieve lasten; Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 8 april 2004 over de uitwerking van het kabinetsplan voor VenW; Kamerstukken II 2003/04, 29 515, nr. 4). Een belangrijk aandachtspunt daarbij vormt de toegenomen maatschappelijke behoefte aan minder detailregelgeving en meer doelregelgeving. De doorlichting van de eerste drie domeinen, waaronder het domein Zeevaart, heeft geresulteerd in het algemene voornemen om waar mogelijk de methodiek van het dynamisch verwijzen toe te passen.

Specifiek ten aanzien van het domein Zeevaart is aangekondigd dat een soortgelijke vereenvoudigingslag als met het Schepenbesluit 2004 is gemaakt, ook zal worden gerealiseerd door de modernisering van het complex van besluiten onder de Wvvs (Kabinetsplan aanpak administratieve lasten; Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 22 juni 2005 over de voortgang van het programma Beter Geregeld; Kamerstukken II 2004/05, 29 515, nr. 86). Dit besluit vormt de concrete weerslag van die aangekondigde modernisering. Naast het gebruik van de methodiek van dynamisch verwijzen, maakt ook een reductie van de administratieve lasten en het zoveel mogelijk schrappen van zogenaamde «nationale koppen» deel uit van die modernisering. Op de door dit besluit gerealiseerde reducties wordt in paragraaf 7 van deze toelichting ingegaan.

§ 2. Achtergrond bij de modernisering

Het voornemen om zoveel mogelijk dynamisch te verwijzen naar internationale regelgeving, is voortgekomen uit een van de doelstellingen van het programma «Beter Geregeld» om regelgeving te vereenvoudigen en toegankelijker te maken. Het dynamisch verwijzen maakt het mogelijk om helder te maken wat de nationale bijzonderheden zijn ten opzichte van de internationale standaard. In een bedrijfstak als de zeescheepvaart die in hoge mate internationaal georiënteerd is, wordt onduidelijkheid op dit punt als onnodig belastend ervaren. De internationale voorschriften zijn doorgaans al uit internationale bronnen bekend; daarvoor behoeft men de nationale wetgeving niet te raadplegen. De nationale wetgeving is met name van belang om te weten *of* een bepaalde internationale norm van toepassing is, en zo ja, wat daarbij de eventuele nationale (of Europese) bijzonderheden zijn. Met het oog op deze primair internationale benadering van de milieuwetgeving voor de zeescheepvaart is het begrijpelijk dat men hecht aan een duidelijk onderscheid tussen internationale en nationale elementen. Voor de goede orde zij daarbij opgemerkt dat de Europese regelgeving in het licht van de verdragen in feite ook als «nationale» regelgeving moet worden gezien, omdat de Europese regelgeving veelal betrekking heeft op onderwerpen die op grond van de verdragen tot de nationale bevoegdheid van de vlaggen-, kust- of havenstaat behoren.

Door dynamisch te verwijzen zijn wijzigingen in de internationale regelgeving op het moment van inwerkingtreding direct in Nederland van kracht, zodat in de toekomst het ontstaan van achterstanden bij de implementatie van IMO-regelgeving voor een belangrijk deel kan worden voorkomen. De implementatie van de (wijzigingen van de) internationale milieuverdragen voor de zeescheepvaart verliep de laatste jaren steeds moeizamer. In de genoemde besluiten onder de Wvvs werd in beginsel nog altijd de techniek van «implementatie door overschrijving» toegepast (de genoemde besluiten zijn vaak een vrijwel letterlijke weergave van de Bijlagen van het MARPOL-verdrag), waardoor dus steeds wijzigingen van de besluiten nodig waren, hetgeen vaak zeer arbeidsintensief was. Aanvankelijk kon dit worden opgevangen door een relatief groot deel van de wetgevingscapaciteit aan te wenden voor de met de internationale verdragen verband houdende wijzigingen van de genoemde besluiten. De laatste jaren moest echter tevens een forse wetgevingsinspanning worden geleverd voor de implementatie van Europese richtlijnen, waardoor de voor de besluiten onder de Wvvs beschikbare wetgevingscapaciteit aanzienlijk afnam en er herhaaldelijk achterstanden ontstonden bij de implementatie van MARPOL-wijzigingen en niet snel kon worden aangesloten bij nieuwe internationale verdragen (bijvoorbeeld het AFS-verdrag). Vanuit de zeescheepvaartsector is ook aangedrongen op

het zo snel mogelijk implementeren van nieuwe internationale regelgeving.

Een voordeel van het op dit moment tot stand brengen van een nieuw gemoderniseerd besluit onder de Wvvs is dat de in de inleiding genoemde recente wijzigingen van het MARPOL-verdrag en het nieuwe AFS-verdrag in die moderniseringsoperatie konden worden meegenomen. Daarmee is voorkomen dat de regelgeving onder de Wvvs in de nabije toekomst in lijn met de huidige opzet zou moeten worden uitgebreid met nog meer nieuwe besluiten en ministeriële regelingen.

§ 3. Structuur en systematiek van het besluit

In het onderhavige besluit is gekozen voor een structuur die vooral de bestaande internationale kaders reflecteert. De basis van deze structuur wordt gevormd door het stelsel van eisen aan schepen en de voorgescreven onderzoeken naar het voldoen aan die eisen waaraan een schip ter verkrijging van een certificaat wordt onderworpen enerzijds en de voorschriften over lozingen en andere gedragingen en operationele voorschriften anderzijds (vgl. de artikelen 5, 12, 16, en de hoofdstukken 4 en 5).

Gelet op het internationale karakter van de zeescheepvaartsector, is ook in inhoudelijk opzicht zoveel mogelijk aansluiting bij de internationale verdragen gezocht. Waar mogelijk wordt rechtstreeks naar die verdragen verwezen. Deze aanpak sluit ook goed aan bij de relevante Europese regelgeving, waarin eveneens veelvuldig naar de internationale verdragen wordt verwezen. Bovendien is een internationale benadering tegenwoordig bijna noodzakelijk, gelet op de ruime mate waarin ook buiten Nederland gevestigde instellingen worden betrokken bij de uitvoering van de milieuregelgeving voor de zeescheepvaart. Een goed voorbeeld daarvan zijn natuurlijk de internationale klassenbureaus, maar ook binnen de Europese Unie komt het steeds meer voor dat instellingen uit andere lidstaten hun diensten aanbieden, daarbij gebruikmakend van de mogelijkheden die het gemeenschapsrecht hen daartoe biedt.

Bij het opstellen van het besluit is – mede gelet op het reeds in de inleiding van deze nota van toelichting aangehaalde streven van het kabinet naar minder regels – getracht om de omvang van het besluit zoveel mogelijk te beperken en het inhoudelijke zwaartepunt te leggen waar het hoort: in de verdragen zelf. Dit betekent dat het besluit geen onnodige herhalingen bevat van hetgeen reeds in de verdragen is geregeld, en dat in beginsel ook slechts op hoofdlijnen naar die verdragen wordt verwezen. Wel zijn in de verwijzingen naar de verdragen uiteraard de verbijzonderingen aangebracht die nodig zijn om voor een bepaalde categorie schepen met voldoende bepaaldheid de op die schepen toepasselijke internationale voorschriften te kunnen duiden.

Met het oog op de bestendigheid van het besluit is, zoals in de vorige paragraaf al is toegelicht, bovendien gekozen voor dynamische verwijzing naar de verdragen, opdat het besluit niet bij elke wijziging van die verdragen hoeft te worden aangepast. In de verdragen zelf wordt de techniek van dynamische verwijzing («*as amended or as may be amended*») al jarenlang toegepast en ook de Europese wetgever is – daartoe gedwongen door het feit dat de Europese scheepvaartregelgeving vaak achterliep op de internationale ontwikkelingen – in 2002 overgestapt op een systeem van dynamische verwijzing naar de internationale verdragen: zie verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 5 november 2002 betreffende de oprichting van het Comité voor maritieme veiligheid en

voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS) en houdende wijziging van de verordeningen op het gebied van maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (PbEG L 324) en richtlijn nr. 2002/84/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 5 november 2002 houdende wijziging van de richtlijnen op het gebied van maritieme veiligheid en preventie van verontreiniging door schepen (PbEG L 324).

Aan de behoefte aan een duidelijk onderscheid tussen de nationale en internationale elementen wordt tegemoetgekomen door de nadere uitwerking van details die door de verdragen aan de vlaggen-, kust- of havenstaat wordt overgelaten, steeds op duidelijk herkenbare wijze te laten geschieden. Hetzelfde geldt voor de eventuele aanvullende eisen die op grond van Europese regelgeving moeten worden gesteld.

In het algemeen is in de structuur en de systematiek van dit besluit zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij het Schepenbesluit 2004. Op onderdelen bevatten de twee besluiten ook identieke bepalingen, aangezien de verdragen die in beide besluiten worden geïmplementeerd op veel punten ook identieke of vergelijkbare bepalingen bevatten. Een goed voorbeeld zijn de in de internationale zeescheepvaartverdragen gebruikte bepalingen over het onderzoek en de certificering van schepen.

Ten aanzien van de diverse verdragen waaraan onder dit besluit uitvoering wordt gegeven, zijn in het besluit in ieder geval wat betreft de belangrijkste onderwerpen (zoals de artikelen over de eisen aan schepen, certificaten en onderzoeken en over verboden lozingen en overige verboden gedragingen) de bepalingen per verdrag in een apart artikel opgenomen.

Tot besluit is in het kader van de moderniseringsoperatie ook de uitvoeringsregelgeving op ministerieel niveau vernieuwd. Gestreefd is naar één geconsolideerde regeling(en) met een heldere structuur, die zoveel mogelijk aansluit bij de structuur van het besluit. Verder zal ook in de uitvoeringsregelgeving worden gestreefd naar bondigheid en zal waar mogelijk eveneens gebruik worden gemaakt van dynamische verwijzingen.

§ 4. Recente wijzigingen van het MARPOL-verdrag

a. herziening Bijlage I

Tijdens de 52^e bijeenkomst van de Mariene Milieucommissie (MEPC) van Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is op 15 oktober 2004 bij resolutie MEPC.117(52) een volledig herziene tekst van Bijlage I van het MARPOL-verdrag over de voorkoming van olieverontreiniging door schepen aangenomen (Trb. 2006, 260). Tijdens de 54^e bijeenkomst van de MEPC is op 24 maart 2006 bij resolutie MEPC.141(54) nog een nieuw voorschrift 12A aangenomen over bescherming van de brandstofolietank en een wijziging van voorschrift 21 over de voorkoming van olieverontreiniging van olietankschepen die zware oliesoorten als lading vervoeren en het IOPP-certificaat. Resolutie MEPC.117(52) zal op 1 januari 2007 in werking treden en resolutie MEPC.141(54) naar verwachting op 1 augustus 2007. In het besluit en deze nota van toelichting is verwezen naar de (nummering van de) voorschriften van Bijlage I zoals die met ingang van 1 januari 2007 internationaal (en ook voor Nederland) zullen gelden.

De herziening van Bijlage I heeft met name betrekking op de opbouw en de structuur van de Bijlage en bevat in mindere mate ook inhoudelijke vernieuwingen. Qua opbouw is de Bijlage zodanig herzien dat deze gebruiksvriendelijker en eenvoudiger is geworden. Zo komen de verschillen tussen de eisen voor nieuwe en bestaande schepen duidelijker naar voren in nieuwe begripsbepalingen dienaangaande en is een duidelijk onderscheid gemaakt tussen het toepassingsbereik enerzijds en de mogelijkheden voor ontheffingen en vrijstelling anderzijds (waarbij alle daarop betrekking hebbende voorschriften bij elkaar zijn gezet). Enkele voorschriften hebben een logischer plek gekregen en alle voorschriften die betrekking hebben op de havenontvangstvoorzieningen zijn samengevoegd. Het meest in het oog springend is het onderscheid dat in de herziene Bijlage is aangebracht tussen de voorschriften die gelden ten aanzien van de machineruimten op alle schepen (hoofdstuk 3) en voorschriften die gelden ten aanzien van het ladinggedeelte van olietankschepen (hoofdstuk 4). Daarbinnen is weer een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de eisen voor de constructie en uitrusting van schepen enerzijds en de lozingsvoorschriften en operationele voorschriften anderzijds.

De herziene Bijlage omvat inhoudelijk de oorspronkelijke tekst van die Bijlage, inclusief de verschillende wijzigingen die zijn aangenomen sinds de inwerkingtreding van het MARPOL-verdrag in 1983. Ook de meest recente wijzigingen van artikel 13G en artikel 13H van de nog niet herziene Bijlage I met betrekking tot het geleidelijk invoeren van dubbelwandige olietankschepen zijn in de herziene Bijlage meegenomen (de artikelen 20 en 21 van de herziene Bijlage). In de herziene Bijlage zijn bovendien een aantal nieuwe bepalingen opgenomen of bestaande gewijzigd. De belangrijkste daarvan zijn de volgende.

Om te beginnen is het gebied van Oman van de Arabische Zee toegevoegd aan het lijstje – in voorschrift 1 – van bijzondere gebieden waar strengere lozingsvoorschriften gelden.

Verder worden schepen die niet verplaatsbaar zijn, zoals hotelschepen en schepen voor opslag, uitgezonderd van de eis om te zijn uitgerust met apparatuur voor het filtreren van oliehoudende mengsels (de zogenaamde lenswater-olie afscheider), onder voorwaarde dat het schip is voorzien in een verzameltank van voldoende inhoud en een mogelijkheid tot afgifte aan de wal (voorschrift 14.3). Als aan diezelfde en enkele aanvullende voorwaarden is voldaan, dan kan van het vereiste om uitgerust te zijn met dergelijke apparatuur voorts ontheffing worden verleend voor bepaalde hoge snelheidspassagiersvaartuigen (voorschrift 14.5.2).

Voorschrift 23 over accidentele uitstroming van olie is geheel nieuw. Dit voorschrift is van toepassing op olietankschepen die worden opgeleverd op of na 1 januari 2010. Het voorschrift voorziet in eisen voor de constructie en de indeling en beperking van de grootte van de ladingtanks ter verkrijging van een afdoende bescherming tegen olieverontreiniging in geval van een aanvaring of een stranding. Voor de schepen waarop voorschrift 23 van toepassing is, gelden de reeds eerder bestaande bepalingen inzake indeling en beperking van de grootte van ladingtanks uit voorschrift 26 niet. Nieuw is ook voorschrift 30.7, waarin ten aanzien van de pomp-, pijpleiding- en lozingsinrichting is bepaald dat elk olietankschip van 150 GT of meer en dat is opgeleverd op of na 1 januari 2010 en waarin een zeewaterinlaatkast is geïnstalleerd die permanent is aangesloten op het pijpleidingsstelsel van het ladinggedeelte, uitgerust dient te zijn met zowel een afsluiter op genoemde inlaatkast als een binnenboordscheidingsafsluiter. Daarenboven moet er in het pijpleidingsstelsel een voorziening zijn aangebracht die onder alle omstandigheden voorkomt dat het leidinggedeelte tussen de afsluiter op de zeewaterinlaatkast en de binnenboordsafsluiter met lading gevuld wordt.

Ten aanzien van het scheepsnoodplan voor olieverontreiniging is in voorschrift 37 bepaald dat alle olietankschepen met een draagvermogen van 5000 tonmassa of meer rechtstreeks toegang dienen te hebben tot computerprogrammatuur aan de wal voor de berekening van de lekstabiliteit en de resterende sterkte van de scheepsromp.

De wijzigingen van resolutie MEPC.141(54) betreffen een geheel nieuw voorschrift 12A en daarmee samenhangende wijziging van het IOPP-certificaat en een wijziging van voorschrift 21. Voorschrift 12A heeft tot doel het risico van olieverontreiniging vanuit de brandstofolietanks te verkleinen in geval van aanvaring of gronding. Dit wordt bereikt door de brandstofolietanks niet direct te laten grenzen aan de huid van het schip tevens zijnde een wand van de tank, maar op een bepaalde afstand daarvan te plaatsen. Uitstroom van olie vanuit een brandstoftank heeft immers evengoed olieverontreiniging tot gevolg als uitstroom van olie uit ladingtanks. Bovendien moet worden bedacht dat de relatief grote schepen beschikken over een aanzienlijke brandstofcapaciteit, die zich wat hoeveelheid betreft kan meten met de inhoud van een ladingtank van een olietankschip waarvoor al wel voorschriften golden om de uitstroom van (lading)olie terug te dringen. Aan de wijziging van voorschrift 21 ligt de wens ten grondslag om het vervoer van de relatief zware oliesoorten in enkelwandige olietankschepen te verbieden en derhalve het vervoer daarvan alleen nog toe te staan in dubbelwandige olietankschepen.

b. herziening Bijlage II

Tijdens de 52^e bijeenkomst van de MEPC van de IMO is op 15 oktober 2004 bij resolutie MEPC.118(52) een volledig herziene tekst van Bijlage II van het MARPOL-verdrag over de voorkoming van verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen aangenomen (Trb. 2006, 260). Tijdens dezelfde bijeenkomst werd op dezelfde datum bij resolutie MEPC.119(52) een aanpassing van de *International Bulk Chemical (IBC) Code* aangenomen. Beide wijzigingen hangen inhoudelijk met elkaar samen en zullen op 1 januari 2007 in werking treden. In het besluit en deze nota van toelichting is verwezen naar de (nummering van de) voorschriften van Bijlage II en de IBC-Code zoals die met ingang van 1 januari 2007 internationaal en voor Nederland zullen gelden. Tijdens de 54^e bijeenkomst van de MEPC is op 24 maart 2006 bij resolutie MEPC.144(54) voorts een wijziging aangenomen van de *Bulk Chemical (BCH) Code*. Ook deze wijziging houdt verband met de herziene Bijlage II en zal naar verwachting op 1 augustus 2007 in werking treden.

Anders dan de herziening van Bijlage I is de herziening van Bijlage II met name inhoudelijk van aard. De aanleiding voor de herziening was de vaststelling in de Noordzee Ministers Conferentie dat Annex II moest worden aangepast aan de huidige stand van de wetenschap en de techniek met daarbij, waar mogelijk, tekstuele vereenvoudiging waardoor de naleefbaarheid en handhaafbaarheid zouden worden verbeterd. Daarnaast was in Agenda 21, aangenomen tijdens de VN-Conferentie inzake Milieu en Ontwikkeling (UNCED), gehouden in Rio de Janeiro in 1992, besloten dat de Verenigde Naties en al haar agentschappen, zoals de IMO, het *Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals* (het Mondiaal Geharmoniseerd Systeem van Classificatie en Etikettering van Chemicaliën, hierna: GHS) mondiaal zullen implementeren. Ten slotte had Nederland een bijzondere beleidswens tot aanpassing van Bijlage II uit te dragen naar aanleiding van de vervuiling voor de Nederlandse kust als gevolg van lozingen van eetbare oliën die op grond van de oude tekst van Bijlage II nog waren toegestaan.

Om aan al deze wensen invulling te geven, zijn de volgende drie belangrijke aanpassingen in Bijlage II doorgevoerd. Ten eerste is de tekst aangepast aan de verbeterde techniek. Hierdoor zijn de maximumhoeveelheden van restanten van schadelijke vloeistoffen die overblijven na het lossen van de lading, het strippen en het wassen van tanks en die vervolgens geloosd mogen worden, aanzienlijk teruggebracht.

Ten tweede is Bijlage II aangepast aan de meest recente wetenschappelijke inzichten en de daarmee samenhangende implementatie van het GHS. De schadeprofielen die eerder werden gebruikt voor de indeling van schadelijke vloeistoffen in de categorieën A, B, C, D of overige vloeistoffen zijn compleet herzien en de nieuwe richtlijnen voor de categorie-indeling zijn opgenomen in Aanhangsel 1 bij de herziene Bijlage II. Alle bijna 700 schadelijke vloeistoffen die in bulk worden vervoerd zijn op basis van die nieuwe schadeprofielen opnieuw geëvalueerd en ingedeeld in de nieuwe categorieën X, Y, Z of overige vloeistoffen. Categorie X-stoffen worden als meest en categorie Z-stoffen als minst schadelijk voor het mariene milieu aangemerkt. De overige vloeistoffen zijn vloeistoffen ten aanzien waarvan op grond van de evaluatie is geoordeeld dat ze bij lozing als gevolg van het wassen van tanks of ontballasten worden geacht niet schadelijk te zijn voor het mariene milieu. Deze nieuwe evaluatie en indeling heeft onder andere tot gevolg dat eetbare oliën met ingang van 1 januari 2007 onderhevig zijn aan zowel kwalitatieve als kwantitatieve lozingsnormen.

Ten derde zijn in Bijlage II enige tekstuele aanpassingen doorgevoerd. Zo is de gehele tekst opgeschoond en is het aantal verwijzingen tot een minimum beperkt. De *Standards for Procedures and Arrangements* (de op 5 december 1985 bij resolutie MEPC.18(22) van de MEPC aangenomen Normen voor procedures en voorzieningen voor de lozing van schadelijke vloeistoffen), waarin technische en zeer gedetailleerde voorschriften waren opgenomen voor operationele handelingen met in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen, zijn nu opgenomen in de tekst van Bijlage II zelf. Alle zogenaamde «*unified interpretations*», die een gezamenlijk overeengekomen interpretatie of uitleg gaven van onderdelen van de tekst van Bijlage II, zijn verwerkt in de tekst zelf.

Ook voor de BCH- en de IBC-Code heeft de implementatie van het GHS overigens gevolgen gehad, die tot uitdrukking zijn gekomen in de genoemde resoluties MEPC.144(54) en MEPC.119(52). Aan een deel van de in het GHS opgenomen milieueisen is namelijk uitvoering gegeven door middel van de in deze Codes opgenomen voorwaarden ten aanzien van bouw, inrichting en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren.

In het onderhavige besluit zijn in beginsel alle bepalingen van de herziene Bijlage II verwerkt. Echter, het in de voorschriften 6.3 en 13.1.3 van Bijlage II opgenomen verbod om vloeistoffen die nog niet zijn gecategoriseerd, noch voorlopig ingedeeld of geëvalueerd, of ballastwater, waswater van tanks of andere mengsels die dergelijke stoffen bevatten te vervoeren, is niet apart geregeld. Aan dat vervoersverbod wordt in het systeem van de Wvvs uitvoering gegeven via de certificering. Uit het certificaat dat een schip heeft op grond van Bijlage II, zal blijken welke schadelijke vloeistoffen mogen worden vervoerd. De nog niet gecategoriseerde, noch voorlopig ingedeelde of geëvalueerde vloeistoffen kunnen nooit op een certificaat zijn vermeld. Een schip dat er toch mee zou varen, is dus voor die stoffen niet voorzien van een geldig certificaat en als zodanig strafbaar op grond van artikel 13 van de Wvvs.

c. nieuwe Bijlage VI

Op 26 september 1997 is onder auspiciën van de IMO in Londen een protocol totstandgekomen tot wijziging van het MARPOL-verdrag. Dit protocol is in Nederland bekendgemaakt onder de titel «Protocol van 1997 tot wijziging van het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd bij het Protocol van 1978, met Bijlage» (Trb. 1999, 169 en Trb. 2002, 192; hierna: het protocol van 1997). Met dit protocol wordt een nieuwe bijlage, Bijlage VI, aan het MARPOL-verdrag toegevoegd, getiteld «Voorschriften ter voorkoming van luchtverontreiniging door schepen.» Het protocol is op 19 mei 2005 internationaal in werking getreden en zal voor Nederland in werking treden op 2 januari 2007. De Wvvs is onlangs zodanig gewijzigd dat de voorschriften van Bijlage VI, net als die van de andere bijlagen van het MARPOL-verdrag, onder de Wvvs kunnen worden uitgevoerd (zie het inmiddels tot wet (Stb. 2006, 446) verheven wetsvoorstel, genoemd in de inleiding). Die uitvoering vindt, behoudens de bepalingen die betrekking hebben op de levering van brandstofolie aan schepen en de verplichtingen van leveranciers, plaats bij of krachtens het onderhavige Besluit voorkoming verontreiniging door schepen en de daarin opgenomen wijziging van het Besluit havenontvangstvoorzieningen.

Tijdens de 53^e bijeenkomst van de MEPC van de IMO is op 22 juli 2005 bij resolutie MEPC.132(53) (Trb. 2006, 80) een wijziging aangenomen van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag en de daarbij behorende *Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines* (NO_x-Code). Deze wijziging betreft met name de invoering van het zogeheten *Harmonized System of Survey and Certification* (zie verder de toelichting bij de artikelen 16, 17 en 19), dat in de oorspronkelijke tekst van Bijlage VI nog niet was verwerkt, de aanwijzing van de Noordzee als zogenaamd beheersgebied voor SO_x-Emissie (zie hierna) en twee kleine technische aanpassingen in de NO_x-Code. De wijzigingen treden op 22 november 2006 in werking. Bij de totstandkoming van het onderhavige besluit is deze resolutie al geïmplementeerd.

Voor de volledigheid zij op deze plaats herhaald dat de begripsomschrijving van het MARPOL-verdrag, zoals opgenomen in de aanhef van dit besluit, net als gelijklopende omschrijvingen van het verdrag in de Wvvs en andere wetgeving, een zogenaamde dynamische verwijzing is; deze omschrijving omvat dus ook (het genoemde protocol van 1997 met) de nieuwe Bijlage VI.

In de in paragraaf 1 van deze nota van toelichting reeds genoemde memorie van toelichting bij het voorstel van wet tot wijziging van de Wvvs in verband met onder andere het protocol van 1997 (hierna: het wetsvoorstel wijziging Wvvs) zijn Bijlage VI en richtlijn nr. 2005/33/EG reeds uitgebreid beschreven. In deze toelichting worden voor de duidelijkheid enkele passages uit deze memorie die betrekking hebben op de voorschriften met betrekking tot de uitstoot van zwaveloxiden herhaald.

Bijlage VI kent gebieden waarin met betrekking tot de vermindering van de uitstoot van zwaveloxiden strengere eisen gelden dan in andere zeegebieden, de zogenaamde beheersgebieden voor SO_x-Emissie (*SO_x-Emission Control Areas*, hierna SECA's). Bijlage VI wijst zelf al het gebied van de Oostzee (of Baltische zee) aan als SECA, en de Noordzee is als SECA aangewezen bij de genoemde resolutie MEPC.132(53). Op grond van het protocol geldt dat de strengere eisen voor de Oostzee-SECA pas gaan gelden een jaar nadat het protocol van 1997 in werking treedt (dus een jaar na 19 mei 2005). Voor andere SECA's geldt dat de strengere eisen gaan gelden een jaar nadat een aanwijzing tot SECA door wijziging van

het protocol in werking zal zijn getreden (voor de Noordzee-SECA is dat dus een jaar na 22 november 2006).

De voorschriften om de uitstoot van zwaveloxiden te verminderen, betreffen in eerste instantie de eis dat het zwavelgehalte van brandstofolie bij het gebruik aan boord van schepen niet hoger mag zijn dan 4,5% m/m (4,5 massaprocent), en in de SECA's niet hoger dan 1,5% m/m. De eis aan het zwavelgehalte van brandstofolie bij de levering aan schepen is steeds 4,5% m/m en niet 1,5% m/m in SECA's zoals abusievelijk – zo is naar aanleiding van gerezen vragen op basis van nader onderzoek gebleken – wel is vermeld in de in paragraaf 1 van deze nota van toelichting reeds genoemde memorie van toelichting bij het wetsvoorstel wijziging Wvvs. Brandstofolie met een zwavelgehalte van maximaal 1,5% m/m zal hierna kortweg ook wel worden aangeduid als laagzwavelige brandstofolie. Schepen in SECA's mogen echter in plaats van laagzwavelige brandstofolie ook uitlaatgasreinigingssystemen of een andere technische methode gebruiken waarmee de totale emissie van zwaveloxiden beperkt blijft tot 0,6 gram SO_x/kWh (dit is de uitstoot die ook wordt bereikt met het gebruik van laagzwavelige brandstofolie). De eisen aan de kwaliteit van de brandstofolie in het algemeen (zoals het niet mogen bevatten van anorganische zuren of stoffen die schadelijk zijn voor het personeel) hebben betrekking op zowel het gebruik aan boord van schepen als op de levering aan schepen.

Richtlijn nr. 2005/33/EG bevat, voorzover deze betrekking heeft op zeeschepen, verplichtingen die grotendeels identiek zijn aan die uit Bijlage VI. Zo is in die richtlijn bepaald dat geen scheepsbrandstoffen met een zwavelgehalte van meer dan 1,5% m/m mogen worden gebruikt in de territoriale wateren of de exclusieve economische zone (EEZ) van lidstaten binnen een op grond van Bijlage VI aangewezen SECA, tenzij goedgekeurde emissiereductie-technologieën worden gebruikt.

§ 5. Het Antarctica-verdrag

Voor de volledigheid zij hier nog vermeld dat het onderhavige besluit mede uitvoering geeft aan Bijlage IV bij het op 4 oktober 1991 te Madrid totstandgekomen Protocol betreffende milieubescherming (Trb. 1992, 110) (hierna: Milieuprotocol) bij het op 1 december 1959 te Washington totstandgekomen Verdrag inzake Antarctica (Trb. 1965, 148). Bij de totstandkoming van Bijlage IV bij het Milieuprotocol is zo veel mogelijk aangesloten bij het MARPOL-verdrag, dat in de Bijlagen I, II en V het Antarctisch gebied heeft aangewezen als bijzonder gebied waarbinnen strengere milieuhygiënische voorschriften gelden. Het merendeel van de voorschriften van Bijlage IV bij het Milieuprotocol, namelijk de voorschriften over het lozen van olie, het lozen van in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen en over noodgevallen, en een deel van de voorschriften over het lozen van vuilnis, waren in de oude regelgeving onder de Wvvs reeds geïmplementeerd doordat de gelijkkluidende MARPOL-voorschriften daarin reeds eerder al waren geïmplementeerd. In het onderhavige besluit implementatie van de bedoelde MARPOL-voorschriften uitgangspunt. Alleen voorzover in Bijlage IV bij het Milieuprotocol in vergelijking tot het MARPOL-verdrag aanvullende bepalingen zijn opgenomen, zijn deze, net als in het Besluit voorkoming verontreiniging door vuilnis van schepen was gebeurd, in dit besluit nog eens apart verwerkt. In de artikelsgewijze toelichting zal nader op de inhoud van de aanvullende bepalingen worden ingegaan.

Op 5 oktober 2001 is onder auspiciën van de IMO te Londen het Internationaal Verdrag inzake de beperking van schadelijke aangroeiwerende verfsystemen op schepen (Trb. 2004, 44, hierna: AFS-verdrag) totstandgekomen, dat internationaal nog niet in werking is getreden. Het AFS-verdrag treedt in werking 1 jaar nadat tenminste 25 landen met gezamenlijk tenminste 25% van het wereldhandelstonnage het verdrag hebben geratificeerd. Op 30 september 2006 was het AFS-verdrag door 17 landen geratificeerd met gezamenlijk 17,43% van het wereldhandels-tonnage. De Nederlandse regering is voornemens partij te worden bij dit verdrag. De goedkeuringsprocedure is inmiddels in voorbereiding. De ter uitvoering van het AFS-verdrag opgenomen bepalingen in dit besluit zullen pas in werking treden indien de Staten-Generaal goedkeuring aan het verdrag zullen hebben verleend en wanneer het verdrag internationaal en voor Nederland in werking zal treden.

In het AFS-verdrag wordt wereldwijd een verbod op of beperking van het gebruik op schepen van milieuschadelijke aangroeiwerende (verf)systemen geregeld. Vooralnog zijn tributyltin (TBT), een zeer toxische organische tinverbinding, en andere organotinverbindingen de eerste en enige stoffen waarvan het gebruik in het verdrag geheel verboden wordt. Het AFS-verdrag gaat uit van een verbod op het (opnieuw) aanbrengen van aangroeiwerende systemen met organische tinverbindingen op schepen, met ingang van 1 januari 2003, en een verbod op de aanwezigheid van die systemen op schepen, tenzij daarop een afsluitende laag is aangebracht, met ingang van 1 januari 2008. Het AFS-verdrag voorziet in artikel 6 overigens in een procedure om in de toekomst ook beperkingen aan het gebruik in aangroeiwerende verfsystemen van andere stoffen dan de thans in de Bijlage 1 vermelde organische tinverbindingen te kunnen opnemen in die Bijlage.

In Europees verband is vooruitlopend op en in lijn met het AFS-verdrag inmiddels verordening (EG) nr. 782/2003 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 14 april 2003 houdende een verbod op organische tinverbindingen op schepen (PbEU L 115, hierna: TBT-verordening) totstandgekomen. Deze verordening stelt met ingang van 1 juli 2003 twee verboden in: een verbod op het gebruik (aanbrengen) van organische tinverbindingen die fungeren als biociden in aangroeiwerende systemen op schepen (artikel 4) en een verbod op de aanwezigheid van als biociden fungerende organische tinverbindingen in aangroeiwerende systemen op schepen, tenzij daarop een afsluitende laag is aangebracht die voorkomt dat deze verbindingen vrijkomen uit het onderliggende niet-conforme aangroeiwerende systeem (artikel 5, eerste lid). Het eerstgenoemde verbod geldt vooralsnog alleen voor EU-schepen (zie artikel 4, tweede alinea, van de verordening). Het laatstgenoemde verbod geldt vooralsnog alleen voor schepen die na 1 juli 2003 onder de vlag van een EU-lidstaat worden gebracht en waarvan het aangroeiwerende systeem na 1 juli 2003 is aangebracht, gewijzigd of vervangen (zie artikel 5, eerste en tweede lid, van de verordening). Ter naleving van deze verboden is een systeem van onderzoek en certificering voor bepaalde categorieën schepen in de TBT-verordening opgenomen.

Ter uitvoering in Nederland van het onderzoek en de certificering van (zee)schepen in de TBT-verordening kwam het Besluit aangroeiwerende verfsystemen zeeschepen tot stand. De in dat besluit opgenomen bepalingen met betrekking tot onderzoek en certificering zullen in de nieuwe systematiek van het onderhavige besluit worden opgenomen in een ministeriële regeling. Ten aanzien van die keuring en certificering zal zeer waarschijnlijk geen aanvullende regelgeving ter uitvoering van de

verordening meer nodig zijn, zodra de bepalingen ter uitvoering van het AFS-verdrag in werking zullen zijn getreden.

§ 7. Administratieve lasten voor het bedrijfsleven

Dit besluit betreft grotendeels de samenvoeging van bestaande regelgeving, waardoor de administratieve lasten in beginsel niet wijzigen ten opzichte van de oude situatie. Uit de herziening van de Bijlagen I en II van het MARPOL-verdrag vloeien nauwelijks administratieve lasten voort. Het enige dat voor alle schepen die zijn of worden bestemd of gebruikt voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk opnieuw zal moeten gebeuren is het aanpassen van de procedures en handboeken op grond van Bijlage II. De hiermee samenhangende lasten zijn eerder nooit apart berekend, omdat ze onderdeel uitmaken van het geheel van onderzoek en certificering van een schip. Eenmalig zullen de handboeken nu echter moeten worden aangepast om aan het nieuwe model te voldoen. Het aanpassen van de handboeken zal naar verwachting zo'n € 100 per schip kosten. Met een totaal van 37 schepen gaat het dan om eenmalige lasten van € 3700. Als gevolg van de internationale herkomst van deze regels, zijn deze eenmalige administratieve lasten onvermijdelijk.

De administratieve lasten die voortvloeien uit Bijlage VI van het MARPOL-verdrag en onderdelen van de richtlijn zwavelgehalte brandstof, zijn reeds berekend in de in de in paragraaf 1 van deze nota van toelichting reeds genoemde memorie van toelichting bij het wetsvoorstel wijziging Wvvs. De totale structurele jaarlijkse lasten voor het bedrijfsleven komen neer op € 2.334.672 met ingang van inwerkingtreding van dit besluit en in totaal € 2.370.976 met ingang van 2010 (uitgaande van € 2.334.672 met ingang van de inwerkingtreding van dit besluit) en voor burgers op 7254 uur. De administratieve lasten die zullen voortvloeien uit het AFS-verdrag zodra dit voor Nederland in werking zal zijn getreden en de betreffende artikelen van dit besluit ook in werking zullen zijn getreden, zullen dezelfde zijn als die nu voortvloeien uit de TBT-verordening. Die lasten zijn in de toelichting bij het Besluit aangroeiwerende verfsystemen zeeschepen berekend op € 175.368 per jaar en zullen bij inwerkingtreding van het verdrag en bijbehorende bepalingen van dit besluit dus ongewijzigd blijven.

Het besluit leidt ook tot de vermindering van een aantal lasten. Zo was in de oude regelgeving onder de Wvvs bepaald dat Nederlandse schepen het oliejournaal deel I, oliejournaal deel II, het ladingjournaal en het vuilnisjournaal in de Nederlandse en Engelse taal moesten bijhouden. In lijn met het Schepenbesluit 2004 is in dit besluit de verplichting om de journaals zowel in de Nederlandse als in de Engelse taal bij te houden, vervallen. Uit de verwijzing naar de bepalingen van het MARPOL-verdrag volgt dat de journaals in ieder geval in de Engelse, Franse of Spaanse taal moeten worden bijgehouden, maar daarnaast ook mogen worden bijgehouden in het Nederlands. Het verplichte aantal te gebruiken talen is dus gereduceerd van twee talen naar één taal, hetgeen een vermindering betekent van de huidige administratieve lasten voor het bijhouden van de journaals. In het in 2001 door Cap Gemini Ernst & Young verrichte onderzoek naar de uit de bestaande wet- en regelgeving op het terrein van Verkeer en Waterstaat komen deze lasten, na correctie voor 2003, per jaar voor het gehele betrokken bedrijfsleven in totaal neer op 3 x € 690.800 en 1 x € 2.223.600 (vuilnisjournaal), in totaal dus € 4.296.000. Gesteld kan worden dat het bijhouden van de journaals in één taal in plaats van twee de lasten halveert, een afname in de jaarlijkse lasten derhalve van € 2.148.000.

De regeling IBC-Code en de regeling BCH-Code keren niet terug onder het nieuwe besluit. De daarin opgenomen verplichting om bepaalde opschriften op deuren aan te brengen zal daarmee vervallen. Deze lasten bedroegen in het genoemde onderzoek van Cap Gemini, na correctie voor 2003, € 15.900 per jaar.

De totale structurele jaarlijkse administratieve lasten zullen als gevolg van de modernisering van de regelgeving onder de Wvvs aldus verminderen met € 2.163.900. Dat compenseert nagenoeg geheel de extra structurele jaarlijkse lasten van € 2.334.672 die voor het bedrijfsleven voortvloeien uit Bijlage VI van het MARPOL-verdrag.

Een concept van dit besluit is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal), dat heeft aangegeven het conceptbesluit niet te toetsen.

§ 8. Overige lasten voor het bedrijfsleven en milieueffecten

Aangezien dit besluit grotendeels de samenvoeging betreft van bestaande regelgeving, zullen de kosten voor het bedrijfsleven om te voldoen aan de eisen van dit besluit (dus andere kosten dan de administratieve lasten) wat dat betreft niet wijzigen ten opzichte van de oude situatie. De kosten die voortvloeien uit de nieuwe Bijlage VI van het MARPOL-verdrag en onderdelen van de richtlijn zwavelgehalte brandstof zijn gering, zoals is aangegeven in de in paragraaf 1 van deze nota van toelichting reeds genoemde memorie van toelichting bij het wetsvoorstel wijziging Wvvs.

Het besluit heeft positieve effecten op het milieu. Als gevolg van de implementatie in het besluit van de herziene Bijlage II van het MARPOL-verdrag, zullen door de in die Bijlage opgenomen nieuwe indeling van schadelijke vloeistoffen in bulk, bijna al die vloeistoffen met ingang van 1 januari 2007 onderhevig zijn aan zowel kwalitatieve als kwantitatieve lozingsnormen. Verder zullen meer vloeistoffen aan strengere lozingsnormen onderhevig zijn dan op grond van de oude Bijlage II het geval was.

Als gevolg van de implementatie van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag zal als gevolg van dit besluit de bijdrage aan mondiale en regionale milieuvervuiling door luchtmissies afkomstig van zeeschepen worden verminderd. Het betreft met name emissies van zwavel- en stikstofoxiden, stoffen die de ozonlaag kunnen aantasten en verbrandingsgassen van zogenaamde vuilverbrandingsinstallaties.

§ 9. Uitvoering en handhaving

De uitvoering en de handhaving van de voorschriften van het onderhavige besluit zijn geregeld in de Wvvs. De afgifte van de voor een schip benodigde certificaten is opgedragen aan de inspecteur-generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) (artikel 8, eerste lid, van de Wvvs); met de aan de certificaten verbonden onderzoeken zijn belast de ambtenaren van de divisie Scheepvaart van de IVW en de daartoe door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen natuurlijke personen of rechtspersonen (artikel 8, derde lid, Wvvs). Aan de ambtenaren van de divisie Scheepvaart van de IVW is ook het nalevingstoezicht opgedragen (artikel 14, eerste lid, Wvvs). Daarnaast kunnen ook andere ambtenaren met het toezicht op de naleving van specifieke onderdelen van het onderhavige besluit worden belast (artikel 14, tweedelid, Wvvs).

De handhaving van de voorschriften vindt zowel langs bestuurlijke als strafrechtelijke weg plaats. De inspecteur-generaal van de IVW is bevoegd tot intrekking van de voor een schip afgegeven certificaten (artikel 9,

derde lid, Wvvs) en tot aanhouding van schepen die niet zijn voorzien van de benodigde certificaten of overigens niet voldoen aan de bij of krachtens de Wvvs gestelde eisen (artikel 20 Wvvs).

Krachtens artikel 1a, onderdelen 1°, 2° en 3°, van de Wet op de economische delicten (Wed) zijn overtredingen van voorschriften gesteld bij of krachtens verschillende bepalingen van de Wvvs een economisch delict. Hieronder zijn de in dit besluit opgenomen verboden begrepen. Behalve aan de algemene opsporingsambtenaren, bedoeld in artikel 141 van het Wetboek van strafvordering, zoals de officieren van justitie en de ambtenaren van politie, staat ook aan de ingevolge artikel 17, eerste lid, onderdeel 2°, van de Wed, door de Minister van Justitie aangewezen buitengewone opsporingsambtenaren het instrumentarium van de Wed ter beschikking indien het vermoeden bestaat dat de verboden worden overtreden.

Overigens is wetgeving in voorbereiding als gevolg waarvan bepaalde bevoegdheden die bij of krachtens de Wvvs nu bij de inspecteur-generaal liggen, zullen worden gewijzigd in bevoegdheden van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Daarbij zal ook dit nieuwe Besluit voorkoming verontreiniging door schepen worden aangepast.

§ 10. Notificatie

Het ontwerpbesluit is op 18 augustus 2006 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (notificatienummer 2006/0452/NL), ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEG L 204), zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 98/48/EG van 20 juli 1998 (PbEG L 217). De notificatie heeft met name betrekking op de introductie van het Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging (*International Air Pollution Prevention Certificate*, IAPP-certificaat), het Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging door motoren (*Engine International Air Pollution Prevention Certificate*, EIAPP-certificaat) en het Internationaal certificaat betreffende het aangroeiwerende verfsysteem (*International Anti-Fouling System Certificate*, AFS-certificaat) en de met die certificaten verband houdende eisen en onderzoeken. Deze voorschriften zijn mogelijk technische voorschriften in de zin van de genoemde richtlijn nr. 98/34/EG en zijn overigens zonder onderscheid van toepassing op alle in het binnen- of buitenland gebouwde zeeschepen die op grond van Nederlandse rechtsregels gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk te voeren en zijn noodzakelijk uit hoofde van een doeltreffende bescherming van het (mariene) milieu. Ook zijn de in het besluit opgenomen technische voorschriften evenredig aan het met deze voorschriften beoogde doel. Voorzover het besluit maatregelen van gelijke werking in de zin van artikel 28 van het EG-verdrag bevat, zijn deze derhalve gerechtvaardigd ter bescherming van bovengenoemd belang.

Overigens is ten aanzien van de met het AFS-certificaat verband houdende eisen en onderzoeken, die vooralsnog alleen betrekking hebben op organische tinverbindingen, binnen de Europese Unie de genoemde TBT-verordening van toepassing.

In het besluit is geen bepaling inzake wederzijdse erkenning van certificaten opgenomen. Op grond van de internationale verdragen verliezen de voor een schip afgegeven certificaten hun geldigheid indien het schip van nationaliteit verandert. Erkenning van door eerdere vlaggenstaten afgegeven certificaten is derhalve niet mogelijk. Bovendien

wordt, wat betreft het MARPOL-verdrag, de overdracht van schepen tussen nationale registers binnen de EU al geregeld door verordening (EG) nr. 789/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese van 21 april 2004 betreffende de overdracht van vracht- en passagiersschepen tussen registers binnen de Gemeenschap en houdende intrekking van Verordening (EEG) nr. 613/91 van de Raad (PbEU L 138).

Voor het overige is het besluit een (her)codificatie van bestaande technische voorschriften, die voor het merendeel strekken ter uitvoering van Bijlagen bij het MARPOL-verdrag waarbij alle lidstaten van de Europese Unie partij zijn en voor het overige reeds eerder zijn genotificeerd (het Besluit voorkoming verontreiniging door sanitair afval van schepen (zie notificatienummer 2002/309/NL) en zijn opvolger het Besluit sanitair afval zeeschepen (zie notificatie nr. 2005/0057/NL)).

De notificatie heeft noch de Commissie van de Europese Gemeenschappen, noch de andere lidstaten van de Europese Unie aanleiding gegeven tot het maken van opmerkingen.

§ 11. Transponeringstabel

In verband met de richtlijn zwavelgehalte brandstof is voor dit besluit een transponeringstabel opgesteld, waarin voor de duidelijkheid ook de vergelijkbare bepalingen van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag zijn verwerkt. In de in paragraaf 1 van deze nota van toelichting reeds genoemde memorie van toelichting bij het wetsvoorstel wijziging Wvvs is ook een transponeringstabel opgenomen, waarin ook de voor de implementatie relevante bepalingen in de Wvvs zelf, de Wet havenstaatcontrole en het Besluit zwavelgehalte brandstoffen zijn verwerkt.

Bepalingen Richtlijn nr. 2005/33/EG ¹ , voorzover van toepassing op zeeschepen	Voorschriften in Bijlage VI	Bepalingen in het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen (tenzij anders vermeld)
art. 1, onder 1 , wijz. <i>art. 1, tweede lid</i> , van <i>Rl. 1999/32</i> , aanhef en onder f, g en h	vr. 3	art. 31, tweede lid, onderdeel a, en ministeriële regeling op grond van art. 32
art. 1, onder 2 , wijz. <i>art. 2 van Rl. 1999/32</i> , onder d, invoeging punten 3d, 3e, 3m punten 3f, 3g, 3i	vr. 1 en 2	art. 31, tweede lid, onderdeel a
art. 1, onder 5 , <i>invoeging artikel 4bis</i> , eerste, tweede en vierde lid, en <i>invoeging art. 4quater</i> , eerste lid	vr. 14 , vierde lid, onder a	ministeriële regeling op grond van art. 32
art. 1, onder 1 , wijz. <i>art. 1, tweede lid</i> , aanhef en onder h, en art. 1, onder 5 , <i>invoeging art. 4quater</i> , eerste, tweede en vierde lid	vr. 14 , vierde lid, onder b en c (t.a.v. uitrusting en andere technische methoden)	art. 31, tweede lid, onderdeel a, en ministeriële regeling op grond van art. 32
art. 1, onder 5 , <i>invoeging art. 4bis</i> , vijfde lid	vr. 14 , zesde lid (t.a.v. logboek)	art. 5, vijfde lid, en ministeriële regeling op grond van artt. 8, tweede lid, en 11
art. 1, onder 5 , <i>invoeging art. 4ter</i> , eerste lid, onder b, en tweede alinea, en tweede lid		art. 36, zesde lid, en Wet havenstaatcontrole ministeriële regeling op grond van artt. 32 en 38

¹ Richtlijn nr. 2005/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 6 juli 2005 tot wijziging van richtlijn 1999/32/EG wat betreft het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft (PbEU L 191).

Artikelsgewijs

Artikel 1

In onderdeel c van het eerste lid wordt het begrip «schadelijke vloeistof» omschreven met een verwijzing naar voorschrift 1 van Bijlage II van het MARPOL-verdrag. Volgens dat voorschrift zijn schadelijke vloeistoffen in ieder geval de stoffen die zijn aangeduid in de kolom «verontreinigingscategorie» in Hoofdstuk 17 (het betreft dan kolom c) of Hoofdstuk 18 van de IBC-Code. De IBC-Code is de Code waarin alle in bulk te vervoerde vloeistoffen zijn opgenomen die op grond van het MARPOL-verdrag zijn beoordeeld op schadelijkheid voor het mariene milieu. De

Code bevat echter ook de beoordeling op grond van het SOLAS-verdrag (het op 1 november 1974 te Londen totstandgekomen Verdrag inzake de beveiliging van mensenlevens op zee; Trb. 1976, 157) van vloeistoffen (in dat verdrag aangeduid met «chemicaliën») op gevaar voor de veiligheid van het schip, de opvarenden of de omgeving. De verwijzing naar de kolom «verontreinigingscategorie» in Hoofdstuk 17 of Hoofdstuk 18 van de IBC-Code maakt duidelijk welke vloeistoffen in die hoofdstukken als schadelijke vloeistoffen in de zin van Bijlage II van het MARPOL-verdrag worden beschouwd. Meer concreet gaat het bij schadelijke vloeistoffen dan om de categorieën X, Y en een gedeelte van categorie Z in Hoofdstuk 17 (het hoofdstuk waarin de vloeistoffen zijn opgenomen die zowel een gevaar voor de veiligheid opleveren als schadelijk zijn voor het mariene milieu) en om het overige gedeelte van vloeistoffen van de categorie Z – namelijk de vloeistoffen die schadelijk zijn voor het mariene milieu, maar geen gevaar voor de veiligheid opleveren – in Hoofdstuk 18 (het hoofdstuk waarin alle vloeistoffen zijn opgenomen die geen gevaar voor de veiligheid opleveren). Voor nieuwe producten die als vloeistof nog niet zijn opgenomen in Hoofdstuk 17 of 18 van de IBC-Code, voorziet voorschrift 6.3 van Bijlage II in een procedure voor het vaststellen van een voorlopige indeling en categorisering. Ook vloeistoffen die op grond van dat voorschrift voorlopig zijn ingedeeld als behorende tot de categorie X, Y of Z behoren tot de omschrijving van schadelijke vloeistoffen in voorschrift 1 van Bijlage II.

Voor de omschrijving van het begrip «schadelijke stoffen in verpakte vorm» in onderdeel d wordt verwezen naar de begripsbepalingen voor «schadelijke stoffen» en «verpakte vorm» zoals die in Bijlage III van het MARPOL-verdrag zijn geformuleerd. In de omschrijving van «schadelijke stoffen» wordt daarbij verwezen naar de stoffen die in de IMDG-Code (de bij resolutie MSC.122(75) van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO aangenomen Internationale Code voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee (*International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code*), die hangt onder het SOLAS-verdrag, als schadelijke stoffen zijn aangemerkt en naar de in het aanhangsel van Bijlage III opgenomen richtlijnen. Aangezien de bepalingen van Bijlage III niet van toepassing zijn op schadelijke stoffen in verpakte vorm die bestemd zijn voor eigen scheepsgebruik of behorend tot de eigen scheepsuitrusting, zijn deze stoffen in de omschrijving uitgezonderd.

Evenals in het Besluit sanitair afval zeeschepen is in onderdeel e spoelwater, afkomstig van ruimten waarin zich huisdieren bevinden, van het begrip sanitair afval uitgezonderd. De bepaling in Bijlage IV van het MARPOL-verdrag dat onder sanitair afval mede wordt begrepen spoelwater afkomstig uit ruimten waarin zich levende dieren bevinden, ziet namelijk uitsluitend op dieren die op het schip als lading worden vervoerd.

In onderdeel g wordt het begrip «uitstoot» gedefinieerd. In de Nederlandse vertaling van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag wordt het begrip «emissie» gebruikt. In het onderhavige besluit wordt in artikel 31 echter de werkwoordsvorm gebruikt in plaats van het zelfstandig naamwoord en als werkwoord heeft, in lijn met het meest gangbare spraakgebruik en andere regelgeving over luchtverontreiniging, «uitstoten» de voorkeur boven «emitteren». Onder uitstoot wordt verstaan elk vrijkomen vanaf schepen in de atmosfeer of de zee van bepaalde nader aangeduide stoffen die onder de beheersing van Bijlage VI vallen.

In de onderdelen h en i van het eerste lid worden omschrijvingen gegeven van de begrippen «GT» en «lengte». Beide omschrijvingen verwijzen naar het Verdrag betreffende de meting van schepen (Trb. 1970,

122), dat voor Nederland is uitgevoerd in de Meetbrievenwet 1981. Inhoudelijk verschillen beide begrippen niet van de begrippen «ton» en «lengte» uit de oude wetgeving onder de Wvvs (zie bijvoorbeeld artikel 1, onderdeel dd, van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen). Gekozen is voor aansluiting bij het in het Schepenbesluit 2004 gebruikte begrip GT en de bijbehorende omschrijving. Het begrip «GT» is de in de praktijk gangbare afkorting van het Engelstalige begrip «*gross tonnage*».

De onderdelen k tot en met p regelen de verkorte aanduiding van de verdragen en Codes waarnaar in het besluit (dynamisch) wordt verwezen. Verwijzingen naar het MARPOL-verdrag omvatten weliswaar mede de op grond van dat verdrag verplichte Codes, maar omdat aan de in de onderdelen n, o en p genoemde Codes in het besluit zelfstandige betekenis toekomt, zijn ze apart gedefinieerd.

Het tweede lid van artikel 1 regelt welk bestuursorgaan voor de toepassing van de internationale instrumenten als bevoegd gezag, «*Administration*», moet worden aangemerkt. Op detailniveau voorzien de verdragen en Codes vaak in discretionaire bevoegdheden voor de overheid van de vlaggenstaat van het schip, veelal herkenbaar aan de bepaling dat een door verdrag of Code vereiste voorziening «*to the satisfaction of the Administration*» moet zijn. Deze discretionaire ruimte stelt de overheid in staat om zoveel mogelijk op maat, rekening houdend met de specifieke eigenschappen en risicoprofielen van individuele schepen, toepassing te geven aan de internationale instrumenten. De discretionaire bevoegdheden zijn vooral aan de orde bij de certificering van schepen. Gelet op het feit dat in artikel 8, eerste lid, van de Wvvs de certificering is opgedragen aan de inspecteur-generaal van de IVW, ligt het voor de hand om die inspecteur-generaal ook de discretionaire bevoegdheden uit de verdragen en Codes toe te kennen. In het tweede lid is daarom bepaald dat onder Administratie de inspecteur-generaal moet worden verstaan, met dien verstande dat in bijzondere gevallen bij of krachtens dit besluit een ander orgaan of andere dienst kan worden aangewezen. Dat is bijvoorbeeld gebeurd in artikel 29, zesde lid, van dit besluit.

Artikel 2

Op grond van artikel 1, onderdeel h, van de Wvvs dienen schadelijke stoffen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur te worden aangewezen. In het onderhavige artikel is hieraan uitvoering gegeven.

Wat betreft de in onderdeel a aangewezen olie en oliehoudende mengsels, wordt er voor de duidelijkheid op gewezen dat onder de omschrijving van deze schadelijke stoffen in voorschrift 1 van Bijlage I van het MARPOL-verdrag ook olieresiduen vallen (zoals brandstof- of smeerolieresten die ontstaan als gevolg van het reinigingsproces aan boord met behulp van brandstof- of smeerolierreinigers).

De zinsnede «die dergelijke stoffen bevat» in onderdeel b heeft betrekking op zowel het ballastwater, waswater van tanks als andere mengsels. Naast deze schadelijke stoffen in onderdeel b, worden in verband met Bijlage II van het MARPOL-verdrag in onderdeel c ook de vloeistoffen genoemd die op grond van Bijlage II niet zijn gecategoriseerd, noch voorlopig ingedeeld of geëvalueerd. Deze vloeistoffen mogen op grond van Bijlage II niet vervoerd of geloosd worden en worden aldus geacht schadelijk te zijn voor het milieu. Voor de toepassing van de wet is het nodig dat ook deze vloeistoffen als schadelijke vloeistoffen worden aangewezen (zie ook de toelichting bij artikel 29, tweede lid).

Artikel 3

In het inmiddels tot wet verheven wetsvoorstel, genoemd in de inleiding, zijn onlangs een aantal bepalingen, waarin expliciet naar het MARPOL-verdrag werd verwezen, aangepast in verband met de behoefte om onder de Wvvs ook uitvoering te kunnen geven aan het AFS-verdrag en het Ballastwaterverdrag (het op 13 februari 2004 te Londen totstandgekomen Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, met Bijlage, Aanhangsels, en Resoluties (Trb. 2004, 256 en Trb. 2005, 44)). Het gaat om de artikelen 8 en 8a wat betreft de daarin geregelde mogelijkheden voor partijen bij de drie genoemde verdragen om ten behoeve van elkaars schepen onderzoeken te verrichten en certificaten af te geven, de bevoegdheid van artikel 21 om buitenlandse schepen in Nederlandse havens aan te houden in verband met overtreding van de betrokken verdragen en het verbod in artikel 23 voor Nederlandse schepen om bij aanhouding ingevolge de verdragen in een buitenlandse haven die haven te verlaten. De verdragen, anders dan het MARPOL-verdrag, waarvoor de betrokken wettelijke bepalingen zullen gelden, moeten bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden aangewezen. Aangezien in het onderhavige besluit reeds de bepalingen zijn opgenomen ter uitvoering van het AFS-verdrag, is dat verdrag in artikel 3 aangewezen.

Artikel 4

De eisen waaraan een schip moet voldoen, zijn veelal mede afhankelijk van de bouwdatum van het schip. Dit geldt vooral voor de eisen die betrekking hebben op de constructie van schepen. De ratio van deze koppeling tussen de bouwdatum van een schip en de op dat schip toepasselijke eisen is uiteraard gelegen in het feit dat de constructie van een schip in hoge mate bepaald wordt door de ten tijde van het ontwerp en de bouw van het schip geldende eisen.

Het eerste lid van het onderhavige artikel regelt welk moment als bouwdatum van een schip geldt. In navolging van de verdragen en Codes wordt als bouwdatum aangemerkt de dag waarop de kiel is gelegd of waarop een daarmee vergelijkbaar constructiestadium is bereikt. Als vergelijkbaar constructiestadium wordt bijvoorbeeld aangemerkt het stadium waarin met de aanbouw, herkenbaar als behorend tot een bepaald schip, is aangevangen en waarin tevens is aangevangen met de samenbouw, bestaande uit tenminste 50.000 kg of één procent van de geschatte massa van al het bouw materiaal, welke van deze twee waarden de laagste is (vgl. voorschrift 2.14.2 van Bijlage II en voorschrift 2.1 van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag en voorschrift 1.1.7. van de IBC-Code).

Voor schepen die een verbouwing hebben ondergaan waardoor het scheepstype is gewijzigd, geldt op grond van het tweede lid een afwijkend regime. Voor deze schepen geldt dat niet langer hun oorspronkelijke bouwdatum, maar de datum waarop met de verbouwing is aangevangen, bepalend is voor de op het schip toepasselijke eisen. Voor de situatie waarin een schip wordt verbouwd tot chemicaliëntankschip bijvoorbeeld, volgt dat uit voorschrift 2.14.1 van Bijlage II het MARPOL-verdrag. In hetzelfde voorschrift wordt hierop weer een uitzondering gemaakt voor schepen waarop de daarin nader omschreven situatie van toepassing is. Het tweede lid van artikel 4 houdt met dergelijke afwijkingen rekening.

Het derde lid voorziet in de bevoegdheid om, bijvoorbeeld ter uitvoering van een besluit of aanbeveling van de IMO, nadere regels te stellen met betrekking tot de als bouwdatum van een schip aan te merken datum. Deze regels kunnen, zo blijkt uit de tweede volzin van dat lid, mede

inhouden dat een bouwdatum niet «onbeperkt geldig» blijft. In de praktijk komt het bijvoorbeeld voor dat van een schip alleen de kiel wordt gelegd, waarna de bouw wordt gestaakt om pas geruime tijd later, volgens aldan inmiddels verouderde eisen, te worden hervat. Om dergelijk misbruik van het bouwdatumprincipe te kunnen voorkomen, voorziet het derde lid in de mogelijkheid om de afbouw van een schip aan termijnen te binden, bij overschrijding waarvan voor het schip een andere bouwdatum zal gaan gelden.

Artikel 5

De eisen waarnaar in dit artikel wordt verwezen zijn divers en hebben betrekking op uiteenlopende aspecten, zoals de bouw, uitrusting, systemen, onderdelen, voorzieningen, materialen, processen, verfsystemen, instructies, gebruiksaanwijzingen, waarschuwingen, plannen en meet- en registratieapparatuur.

In verband met de voorkoming van olieverontreiniging door schepen (artikel 5, eerste lid) zijn er bijvoorbeeld eisen met betrekking tot tanks voor olierestanten, voorschriften over gescheiden ballasttanks, de beschermende ligging van gescheiden ballastruimten, de voorkoming van olieverontreiniging in geval van aanvaring of stranding (onder andere de eisen over dubbelwandigheid), bepalingen over bewaking- en regelsystemen voor olielozingen en de eis om een zogenaamd scheepsnoodplan voor olieverontreiniging aan boord te hebben. De voorschriften zijn in beginsel van toepassing op alle schepen, tenzij uitdrukkelijk in de desbetreffende voorschriften anders is bepaald. Met name voor olietankschepen bevat Bijlage I van het MARPOL-verdrag veel specifieke eisen.

Het tweede en derde lid hebben betrekking op de eisen die gelden op grond van Bijlage II van het MARPOL-verdrag ter voorkoming van verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen. Deze eisen betreffen met name de eisen aan de bouw, inrichting en uitrusting van schepen uit de BCH- en IBC-Code (zie voorschrift 11 van Bijlage II en verder de toelichting bij de artikelen 12 en 13), eisen met betrekking tot de pomp, alsmede de pijpleiding- en losinrichtingen, de eis om een handboek aan boord te hebben waarin bijvoorbeeld is opgenomen over welke uitrusting een schip beschikt, welke procedures voor het lossen en het wassen van tanks worden gehanteerd en de procedures voor het lozen en ballasten, en de eis om een goedgekeurd scheepsnoodplan voor verontreiniging van de zee door schadelijke vloeistoffen aan boord te hebben. Voor de volledigheid wordt er nog op gewezen dat, net als in de nog niet-herziene tekst van Bijlage II, de eisen met betrekking tot de bouw en uitrusting van een gastankschip dat is gecertificeerd op grond van de GC-Code (de bij resolutie A.328(IX) van de Algemene vergadering van de IMO aangenomen Code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren (*Gas Carrier Code*)) of de IGC-Code (de bij resolutie MSC.5(48) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren (*International Gas Carrier Code*)) voor het vervoer van vloeibaar gemaakte gassen in bulk die tevens schadelijke vloeistoffen zijn als bedoeld in Bijlage II, als gelijkwaardig worden beschouwd aan de eisen in de voorschriften 11 en 12 van Bijlage II. Aan de overige eisen aan schepen van Bijlage II dienen deze gastankschepen wel te voldoen, waarna zij in aanmerking komen voor het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk (*International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk*, hierna: NLS-certificaat) (zie voorschrift 5.3 van Bijlage II).

Op grond van voorschrift 2 van Bijlage II zijn de bepalingen van de Bijlage (tenzij anders is bepaald) van toepassing op alle schepen waaraan een certificaat is verleend om schadelijke vloeistoffen in bulk te vervoeren. Dat certificaat kan zowel zijn het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk (zie voorschrift 9.1), als een certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk, behorende bij de IBC- of BCH-Code (zie voorschrift 7 en de toelichting bij artikel 12). Echter, ook schepen die nog niet zijn gecertificeerd, maar voor het mogen vervoeren van deze vloeistoffen wel een certificaat nodig hebben, zullen aan de eisen van Bijlage II moeten voldoen om voor een certificaat in aanmerking te komen. In lijn met het voorschrift 9.1 van Bijlage II dat alleen schepen worden gecertificeerd waarmee schadelijke vloeistoffen in bulk zullen worden vervoerd («...*any ship intended to carry* ...»), is er daarom voor gekozen om de groep schepen die aan de eisen van Bijlage II moeten voldoen aan te duiden met «schepen bestemd of gebruikt voor ... ». De aanduiding «gebruikt voor» is nodig omdat ook de gastankschepen, waarnaar in voorschrift 5.3 wordt verwezen, aan de eisen van Bijlage II moeten voldoen om schadelijke vloeistoffen in bulk te mogen vervoeren. Deze schepen zijn niet zozeer bestemd voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk, maar worden daar soms wel voor gebruikt.

Omdat door de verwijzing naar Bijlage II in artikel 4 in feite toch hier en daar weer de beperking uit Bijlage II naar voren komt dat eisen alleen gelden voor schepen waaraan een certificaat is verleend, is in het derde lid, onderdeel a, bepaald dat die eisen dus ook van toepassing zijn op schepen die voor een certificaat in aanmerking willen komen.

Door het derde lid, onderdeel b, wordt de huidige regelgeving bestendigd dat de certificeringsplicht van Bijlage I en II van het MARPOL-verdrag, anders dan het verdrag, niet alleen geldt voor schepen die reizen maken naar havens binnen de rechtsmacht van andere partijen bij het verdrag, maar voor alle (in de zin van de Wvvs) Nederlandse zeeschepen (dus ook schepen die in internationale vaart havens aandoen binnen de rechtsmacht van landen die geen partij zijn bij (bijlagen van) het verdrag en schepen in nationale vaart). Voor Bijlage I van het MARPOL-verdrag volgt uit (met name) de artikelen 5, eerste lid, en 12 van het besluit dat de eisen en de certificering voor alle Nederlandse schepen gelden. Voor Bijlage II zou dat zonder het bepaalde in het derde lid, onderdeel b, anders zijn, omdat de toepasselijkheid van de eisen op een schip in Bijlage II is gerelateerd aan het al dan niet gecertificeerd zijn van een schip, en die certificering weer is gekoppeld aan schepen die reizen maken naar havens binnen de rechtsmacht van andere partijen bij het verdrag.

Het vierde lid betreft de implementatie van de eisen aan schepen die voortvloeien uit Bijlage IV van het MARPOL-verdrag. Deze eisen zijn alleen van toepassing op schepen die internationale reizen maken en wat betreft die schepen van toepassing op:

- alle nieuwe schepen in de zin van die Bijlage (zijnde schepen waarvoor het bouwcontract is gesloten of, bij afwezigheid van een bouwcontract, waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt, op of na de datum van inwerkingtreding van de Bijlage, zijnde 27 september 2003 en schepen die zijn opgeleverd drie jaar na die datum), en
- bestaande schepen – zijnde schepen die geen nieuw schip zijn – met ingang van vijf jaar na de datum van (internationale) inwerkingtreding van Bijlage IV, wat neerkomt op 28 september 2008).

De eisen zijn onder andere dat ieder schip moet zijn voorzien van een (type)goedgekeurde sanitaire behandelingsinstallatie, een systeem voor de versnijding en ontsmetting van sanitair afval of een verzameltank met een voldoende capaciteit (voorschrift 9 van Bijlage IV).

De eisen waaraan een schip op grond van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag moet voldoen (artikel 5, vijfde lid), gelden net als die van Bijlage I van dat verdrag voor alle schepen, tenzij uitdrukkelijk in de desbetreffende voorschriften anders is bepaald. Aangezien Bijlage VI nieuw is, wordt aan deze Bijlage in deze toelichting wat meer aandacht besteed. De eisen waaraan schepen op grond van Bijlage VI moeten voldoen, hebben betrekking op installaties die ozonlaagafbrekende stoffen bevatten, vuilverbrandingsinstallaties aan boord, dieselmotoren in verband met de uitstoot van stikstofoxiden en het zwavelgehalte van de brandstof. Ook kunnen uitlaatgasreinigingssystemen of vergelijkbare methoden worden gebruikt als alternatief voor het gebruik van een dieselmotor die aan de in Bijlage VI gestelde eisen voldoet of voor het gebruik van laagzwavelige brandstof in SECA's.

De eis die geldt voor bepaalde schepen is dat bepaalde dieselmotoren die op een schip zijn geïnstalleerd, wat betreft de uitstoot van stikstofoxiden de in voorschrift 13 opgenomen maximale grenzen niet mogen overschrijden. Dieselmotoren kunnen aan die eis voldoen ofwel door een zodanige constructie en werking van die motoren dat de uitstoot van stikstofoxiden binnen de in voorschrift 13 opgenomen grenzen blijft, ofwel door het gebruik van een goedgekeurd uitlaatgasreinigingssysteem of vergelijkbare methoden als alternatief om binnen die grenzen te blijven. De eisen gelden, bepaalde uitzonderingen daargelaten, voor alle dieselmotoren met een uitgangsvermogen van meer dan 130 kW die zijn geïnstalleerd op, of ontworpen en bedoeld voor installatie op schepen waarop Bijlage VI van toepassing is – zijnde in dit geval schepen gebouwd op of na 1 januari 2000 –, en op dieselmotoren die op of na 1 januari 2000 een belangrijke wijziging ondergaan (zie met name voorschrift 13, eerste lid, en de NO_x-Code, onderdeel 1.2). Dieselmotoren moeten ten bewijze van een zodanige constructie, al dan niet met behulp van een goedgekeurd uitlaatgasreinigingssysteem of vergelijkbare methoden als alternatief, en zodanige werking dat de uitstoot van stikstofoxiden binnen de gestelde eisen blijft, op grond van Bijlage VI en de NO_x-Code beschikken over het zogenaamde Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging door motoren (*Engine International Air Pollution Prevention Certificate*, hierna: EIAPP-certificaat). De eisen aan dieselmotoren uit Bijlage VI volgen op zich als indirecte eis aan het schip uit het vijfde lid van artikel 5 van dit besluit. Gezien het belang van het aparte EIAPP-certificaat en de specifiek met betrekking tot het onderzoek en de certificering van de dieselmotoren opgestelde – bij Bijlage VI behorende – NO_x-Code, is in het zesde lid nog eens bepaald dat met betrekking tot die bepaalde dieselmotoren tevens aan die Code moet zijn voldaan en dat het voldoen aan die eisen ook moet blijken uit een of meer EIAPP-certificaten.

In dit besluit is overigens geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid die voorschrift 13 biedt om dat voorschrift niet van toepassing te laten zijn voor – kort gezegd – dieselmotoren op schepen die uitsluitend nationale reizen maken. In beginsel wordt van dergelijke uitzonderingsmogelijkheden uit het MARPOL-verdrag voor nationale reizen onder de Wvvs geen gebruik gemaakt, omdat dit het maximaal bereiken van de milieubescherpende doelstellingen van een bepaald voorschrift en de eenvoud van de regelgeving niet ten goede komt.

De eisen met betrekking tot uitlaatgasreinigingssystemen of een andere technische methode die als alternatief mogen worden gebruikt voor laagzwavelige brandstofolie in de SECA's, zijn behalve de implementatie van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag tevens de implementatie van onderdelen van de richtlijn zwavelgehalte brandstof (zie verder de toelichting bij artikel 31, tweede lid).

De eis uit voorschrift 15 van Bijlage VI (over goedgekeurde dampopvangsystemen) is voorlopig nog niet van toepassing, zoals ook blijkt uit het voorschrift zelf. Zodra de eis van toepassing wordt, zal die bij

ministeriële regeling worden vastgesteld (op grond van artikel 8 van dit besluit).

Artikel 6

Dit artikel geeft uitvoering aan artikel 6 van Bijlage IV bij het Milieu-protocol. De in artikel 6 van dit besluit opgenomen eis ten aanzien van verzameltanks geldt voor alle schepen die varen in het Antarctisch gebied, dus ook schepen in dat gebied die op grond van Bijlage IV van het MARPOL-verdrag hebben gekozen voor een (type)goedgekeurde sanitaire behandelingsinstallatie of een systeem voor de versnijding en ontsmetting van sanitair afval.

Artikel 7

Het eerste lid van dit artikel geeft uitvoering aan artikel 4, eerste lid, onderdeel a, van het AFS-verdrag, dat voor de vereisten aan schepen verwijst naar Bijlage 1 bij dat verdrag. Op grond van die Bijlage mogen met ingang van 1 januari 2003 op schepen geen organische tinverbindingen die in aangroeiwerende verfsystemen als biociden werkzaam zijn, worden aangebracht of opnieuw worden aangebracht. Met ingang van 1 januari 2008 mogen schepen dergelijke verbindingen niet meer hebben op de romp of externe onderdelen of oppervlakken of ze moeten zijn voorzien van een deklaag ter afsluiting van dergelijke verbindingen die uit de onderliggende niet-conforme aangroeiwerende verfsystemen zouden kunnen lekken. Deze met ingang van 1 januari 2008 geldende eisen zijn blijkens de Bijlage niet van toepassing op bepaalde platforms en drijvende eenheden die zijn gebouwd voor 1 januari 2003 en die niet in een droogdok zijn geweest op of na 1 januari 2003.

Het tweede en derde lid geven uitvoering aan de eis uit het AFS-verdrag dat bepaalde schepen met een lengte van 24 meter of meer, maar van minder dan 400 GT, moeten zijn voorzien van een door de eigenaar of diens bevoegde agent ondertekende verklaring als bedoeld in voorschrift 5 van Bijlage 4 van het AFS-verdrag. Op grond van dat voorschrift moeten dergelijke verklaringen zijn voorzien van relevante documentatie (zoals een verfnota of een factuur van een aannemer) of voorzien van een aantekening van bijvoorbeeld de scheepswerf die het aangroeiwerende verfsysteem heeft aangebracht, waarin wordt aangegeven welk systeem is gebruikt.

Artikel 8

Het eerste lid van dit artikel regelt de mogelijkheid om in verband met een bijzonder certificaat dat krachtens artikel 15 kan worden afgegeven, eisen voor schepen vast te stellen (vgl. artikel 20, eerste lid, onderdeel a). Deze mogelijkheid is bijvoorbeeld nodig om uitvoering te geven aan de eisen die volgen uit de TBT-verordening en die nu zijn opgenomen in het Besluit aangroeiwerende verfsystemen zeeschepen.

Het tweede lid maakt het mogelijk om bij ministeriële regeling aanvullende eisen te stellen alsmede nadere regels te stellen met betrekking tot de eisen aan schepen. Krachtens het artikel kan uitvoering worden gegeven aan IMO-resoluties die een nadere invulling geven aan de internationale eisen, maar ook aan Europese richtlijnen die ten opzichte van de verdragen in aanvullende eisen voorzien. Met de bevoegdheid om nadere invulling te geven aan de internationale eisen zal overigens terughoudend worden omgegaan. In het licht van de toegenomen maatschappelijke behoefte aan minder gedetailleerde regelgeving en meer doelregelgeving, zal de discretionaire ruimte die in de verdragen en

Codes wordt geboden voor de concrete invulling van bepaalde eisen, minder dan in het verleden door middel van wettelijke regels worden ingevuld en meer aan de beoordeling van de inspecteur-generaal worden overgelaten, opdat in samenspraak met de eigenaar van een schip beter maatwerk geleverd kan worden.

In de regeling onder artikel 8, tweede lid, zullen bijvoorbeeld worden opgenomen eisen waaraan de installatie en bijbehorende uitrusting voor de ruwe-olie-wasmethode moeten voldoen en eisen aan de voorzieningen voor aangewezen schone ballasttanks; voor beide zal worden aangesloten bij de bestaande voorschriften die binnen de IMO hiervoor zijn vastgesteld.

Artikel 9

De in artikel 5 bedoelde verdragen en Codes bevatten diverse bepalingen op grond waarvan de *Administration* afwijking van de in die verdragen en Codes neergelegde eisen mag toestaan, indien de alternatieve voorziening gelijkwaardig is aan de door het desbetreffende verdrag of de desbetreffende Code voorgeschreven voorziening. Deze zogeheten «*equivalent arrangements*»-bepalingen hebben onder meer tot doel om de toepassing van nieuwe, innovatieve technieken en voorzieningen mogelijk te maken, maar kunnen natuurlijk ook worden gebruikt voor de toepassing van reeds langer bestaande alternatieven. Of er sprake is van gelijkwaardigheid is ter beoordeling van de inspecteur-generaal. De inspecteur-generaal is bij gebruikmaking van de hem in dit artikel toegekende bevoegdheid gebonden aan de ruimte die de verdragen of de Codes bieden en door hetgeen dienaangaande in de verdragen of de Code is bepaald.

Artikel 10

Op grond van artikel 35, tweede lid, van de Wvvs kan de inspecteur-generaal ontheffing verlenen van (onder andere) de krachtens de artikelen 7 van de Wvvs gestelde eisen, die in hoofdstuk 2 van dit besluit zijn opgenomen. Voor schepen die worden voorzien van één van de certificaten van het MARPOL-verdrag, komt de verleende ontheffing tot uitdrukking in een aantekening op het certificaat.

Artikel 11

Voor een groot aantal tot de uitrusting van een schip behorende middelen is in de verdragen bepaald dat zij van een door de *Administration* goedgekeurd type moeten zijn. Voor Nederlandse schepen zijn deze toelatingseisen inmiddels voor een belangrijk deel ingevuld door richtlijn nr. 96/98/EG van de Raad van de Europese Unie van 20 december 1996 inzake uitrusting van zeeschepen (PbEG 1997 L 46). Op grond van deze richtlijn dient alle in bijlage A.1 van de richtlijn genoemde uitrusting, bestemd voor plaatsing aan boord van schepen waarvoor door of namens de lidstaten van de Europese Unie certificaten overeenkomstig onder andere het MARPOL-verdrag zijn uitgereikt, overeenkomstig de richtlijn te zijn gekeurd en te zijn voorzien van een merk van overeenstemming. Dit merk, dat wordt gesymboliseerd door de afbeelding van een stuurwiel, geldt voor de toepassing van de verdragen als de benodigde typegoedkeuring.

Het artikel biedt een basis voor de aan scheepsuitrusting te stellen toelatingseisen. Voor uitrusting die onder richtlijn nr. 96/98/EG valt en is bestemd voor plaatsing aan boord van Nederlandse schepen, zal uiteraard als toelatingseis gelden dat die uitrusting overeenkomstig de richtlijn moet zijn gekeurd en gemarkeerd.

Artikelen 12 en 13

In deze artikelen wordt bepaald welke certificaten aan welke schepen worden afgegeven en dat deze alleen worden afgegeven indien na onderzoek is gebleken dat het schip op de op dat schip van toepassing zijnde eisen van de artikelen 5 of 7 en de met die artikelen samenhangende eisen, bedoeld in artikel 8, tweede lid, voldoet.

Specifiek wordt op deze plaats nader stilgestaan bij de certificaten die op grond van artikel 12, tweede lid, worden afgegeven voor schepen bestemd of gebruikt voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk. Een van de eisen die in Bijlage II van het MARPOL-verdrag worden gesteld voor de certificering van schepen bestemd of gebruikt voor het vervoer van de een groot deel van de schadelijke vloeistoffen in bulk, is dat het schip moet voldoen aan de eisen, bedoeld in de IBC- of BCH-Code (voorschrift 11 van Bijlage II). Net zoals de categorisering van in bulk te vervoeren vloeistoffen in de IBC-Code is gebaseerd op zowel het MARPOL- als het SOLAS-verdrag (zie de toelichting bij artikel 1), zo hebben ook deze eisen aan schepen in de IBC- en BCH-Code een relatie met beide verdragen. Of een schip aan deze eisen voldoet, wordt op grond van het SOLAS-verdrag onderzocht bij de afgifte van een internationaal certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk, behorende bij de IBC-Code, voor schepen, gebouwd op of na 1 juli 1986. Voor schepen die zijn gebouwd voor 1 juli 1986 wordt zulks onderzocht bij de afgifte van een internationaal certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk, behorende bij de internationaal aanbevolen BCH-Code.

Om duplicering van certificaten op grond van het SOLAS- en het MARPOL-verdrag te voorkomen, is in Bijlage II – evenals in de oude tekst van Bijlage II – bepaald dat een schip dat reeds over een certificaat beschikt op grond van de IBC- of BCH-Code, niet ook nog eens behoeft te beschikken over een NLS-certificaat, behorende bij Bijlage II. Deze schepen zullen echter, naast de eisen van de twee genoemde Codes die op grond van voorschrift 11 van Bijlage II voor het vervoer van een groot deel van de schadelijke vloeistoffen gelden, ook moeten voldoen aan de overige op de schepen van toepassing zijnde eisen van Bijlage II (zoals de in de toelichting bij artikel 5 genoemde eisen aan pompen en het bezit van een handboek). Deze eisen moeten ook worden meegenomen bij het onderzoek van de schepen ten behoeve van de afgifte van de certificaten op grond van de IBC- of BCH-Code. Alleen als bij de afgifte van de certificaten op grond van de IBC- en BCH-Code bij het onderzoek mede is gekeken naar de eisen van Bijlage II (zie artikel 16, tweede lid, van dit besluit), is het alsdan afgegeven certificaat gelijkwaardig aan het NLS-certificaat. Een apart NLS-certificaat is dan niet meer nodig. Uit de tekst van de desbetreffende twee certificaten van geschiktheid blijkt ook dat mede aan de eisen van Bijlage II van het MARPOL-verdrag wordt voldaan. Kort gezegd komt het er op neer dat de certificaten van geschiktheid, behorende bij de IBC- en BCH-Code, als het ware het NLS-certificaat incorporeren. Bovenstaande komt in het onderhavige besluit tot uitdrukking in het tweede lid van artikel 12 in samenhang met artikel 5, tweede lid, en artikel 16, eerste lid, onderdeel b.

In Nederland zijn beide certificaten van geschiktheid uit de IBC- en BCH-Code verplicht voor het vervoer in bulk van chemicaliën, op grond van artikel 57 van het Schepenbesluit 2004. De twee certificaten van geschiktheid hebben ter implementatie van de genoemde verdragen dus zowel een grondslag in de Schepenwet als in de Wvvs. Overigens wijkt het onderhavige besluit op dit punt inhoudelijk niet af van de oude regelgeving onder de Wvvs (zie met name de artikelen 12A en 13 van het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen en de artikelen 4 en 5 van de Regeling IBC-Code

en van de Regeling BCH-Code). Het huidige systeem van dynamisch verwijzen maakt echter een andere formulering van een en ander noodzakelijk.

In de toelichting bij artikel 5 is al stilgestaan bij de certificering van schepen onder Bijlage VI van het MARPOL-verdrag en de rol die de certificering van dieselmotoren in verband met de eisen van voorschrift 13 van Bijlage VI daarbij speelt. In artikel 12, vijfde lid, is de afgifte geregeld van het EIAPP-certificaat voor alle schepen met dieselmotoren waarop voorschrift 13 van Bijlage VI van toepassing is. Uit artikel 12, vierde lid, volgt dat het Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging (*International Air Pollution Prevention Certificate*, hierna: IAPP-certificaat) alleen wordt afgegeven voor schepen van 400 GT of meer, waarbij uit de verwijzing naar artikel 5, vijfde en zesde lid, volgt dat een schip voor dieselmotoren waarop voorschrift 13 van Bijlage VI van toepassing is, van een EIAPP-certificaten moet zijn voorzien om in aanmerking te komen voor het IAPP-certificaat.

Artikel 14

Bij een certificaat behoren dikwijls bepaalde bijlagen of aanhangsels. Een goed voorbeeld is het *Record of Construction and Equipment* waarvan het IOPP-certificaat volgens het model van dat certificaat in aanhangsel II van Bijlage I van het MARPOL-verdrag, vergezeld moet gaan. Bedoeld rapport bestaat in twee modellen en wel model A voor schepen, niet zijnde olietankschepen, en model B voor olietankschepen. Het rapport bevat een gedetailleerde specificatie van de bouw van het schip en de aan boord van een schip aanwezige (voorgescreven) uitrusting. Een ander voorbeeld uit Bijlage I is de verklaring van naleving die na positieve afronding van onderzoeken op grond van de zogenaamde Keuringsregeling scheepvaart op grond van die regeling als bijlage bij het IOPP-certificaat aan boord van het schip blijft; het definitieve CAS-rapport behoort daar ook bij te zijn (zie voor de Keuringsregeling en het CAS verder de toelichting bij artikel 16). Ook het IAPP-certificaat kent een *Record of Construction and Equipment*. Het EIAPP-certificaat voor dieselmotoren gaat vergezeld van een *Record of Construction, Technical File and Means of Verification*. Het Internationaal certificaat betreffende het aangroeiwerende verfsysteem (*International Anti-Fouling System Certificate*, hierna: AFS-certificaat) gaat vergezeld van een overzicht van aangroeiwerende verfsystemen. Op grond van de IBC-Code dient een zogenaamd «*tankplan*» (een schematisch overzicht van de lading-gedeeltes van een schip) te worden gevoegd bij het certificaat, bedoeld in artikel 12, tweede lid, onderdeel a.

Artikel 15

Het eerste lid van artikel 15 voorziet in de mogelijkheid om voor bepaalde categorieën schepen een ander certificaat af te geven, naast de op grond van de verdragen benodigde certificaten. Voor Nederland zal krachtens dit artikel uitvoering kunnen worden gegeven aan de TBT-verordening, op grond waarvan – zolang Nederland nog geen partij is bij het AFS-verdrag – certificaten behorende bij die verordening, moeten worden afgegeven.

Het tweede lid van artikel 15 voorziet in de mogelijkheid om voor bepaalde categorieën schepen die op grond van de diverse verdragen niet in aanmerking komen voor certificaten, op verzoek van de reder een verklaring af te geven. In de eerste plaats dient daarbij te worden gedacht aan schepen die, (meestal) vanwege een laag brutotonnage, op grond van het MARPOL-verdrag geen internationaal certificaat nodig hebben, maar

waarop de eisen van het verdrag wel van toepassing zijn. Het MARPOL-verdrag bepaalt ten aanzien van deze categorie schepen (doorgaans dat de *Administration* passende maatregelen kan (Bijlage VI) of moet (Bijlage I) vaststellen teneinde te verzekeren dat aan de van toepassing zijnde bepalingen van de Bijlage wordt voldaan. Een manier om dat te doen is het verplicht onderwerpen van deze schepen aan bepaalde onderzoeken. Bij die onderzoeken, waartoe artikel 20, eerste lid, onderdeel b, een grondslag biedt, wordt dan gecontroleerd of wordt voldaan aan de krachtens de artikelen 5 tot en met 7 gestelde eisen en de met de artikelen 5 en 7 samenhangende eisen krachtens artikel 8. Reders stellen er vaak prijs op om na een dergelijk onderzoek een verklaring te ontvangen; artikel 15, tweede lid, biedt daartoe een grondslag.

Artikelen 16, 17 en 19

Artikel 8, tweede lid, onderdeel a, van de Wvvs bepaalt dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels worden gesteld met betrekking tot de onderzoeken waaraan schepen zijn onderworpen ter verkrijging van een certificaat of tijdens de geldigheidsduur daarvan. Aan deze bepaling wordt voor de in de artikelen 12 en 13 genoemde certificaten uitvoering gegeven in de artikelen 16 en 17. Voor de volledigheid zij er op deze plek nog eens op gewezen dat in het MARPOL-verdrag en het AFS-verdrag bepaalde eisen vaak voor grotere groepen schepen gelden dan de groep schepen die aan een onderzoek worden onderworpen en over een certificaat moeten beschikken. Voor de schepen die niet verplicht worden onderworpen aan onderzoek en certificering, bieden met name de artikelen 20, eerste lid, onderdeel b, en 15, tweede lid, mogelijkheden tot het treffen van vergelijkbare maatregelen.

Artikel 16 behoeft op zichzelf weinig toelichting. In dit artikel wordt verwezen naar de in de Bijlage I, II, IV en VI van het MARPOL-verdrag en de NO_x-Code tot in detail geregelde onderzoeken waaraan schepen ter verkrijging van een certificaat of tijdens de geldigheidsduur van een certificaat worden onderworpen. Bedoelde onderzoeken zijn sinds de invoering van het *Harmonized System of Survey and Certification* («HSSC») geharmoniseerd (zie voor het MARPOL-verdrag de op 16 maart 1990 door de MEPC van de IMO aangenomen resolutie MEPC.39(29) (Trb. 1995, 158) tot wijziging van Bijlage I en II van het MARPOL-verdrag). Een belangrijke verdienste van HSSC is onder meer dat de periodiciteit van de onderzoeken is gestandaardiseerd. In combinatie met het feit dat HSSC ook voorziet in een systeem waarbij de voor een schip benodigde certificaten alle dezelfde afgiftedatum hebben, leidt dit ertoe dat de onderzoeken waaraan schepen worden onderworpen, thans binnen bepaalde tijdvakken zijn geconcentreerd. Dit is een aanmerkelijke verbetering ten opzichte van de situatie zoals deze voorafgaande aan de invoering van HSSC bestond, waarbij de onderzoeken verspreid over het gehele jaar plaatsvonden.

HSSC kent binnen het MARPOL-verdrag een meerjarige cyclus, waarbij het schip in verband met de vernieuwing van de certificaten tenminste elke vijf jaar aan een hernieuwd onderzoek (*renewal survey*) wordt onderworpen. Gedurende die periode wordt het schip, behalve op grond van Bijlage IV, tevens aan jaarlijkse onderzoeken (*annual surveys*) en, ongeveer halverwege de geldigheidsduur van het certificaat, aan een tussentijds onderzoek (*intermediate survey*) onderworpen. Van die onderzoeken dient op het certificaat een aantekening te worden geplaatst (zie artikel 19).

Voor bepaalde enkelwandige olietankschepen geldt op grond van voorschrift 20.6 van Bijlage I van het MARPOL-verdrag naast de meerjarige HSSC-cycli dat zij tevens een onderzoek moeten ondergaan volgens de zogeheten Keuringsregeling scheepvaart om in de vaart te mogen blijven. Deze Keuringsregeling (*Condition Assessment Scheme of CAS*) is vastgesteld bij resolutie MEPC.94(46) (Trb. 2003, 116) en inmiddels enkele malen gewijzigd.

Voor Bijlage VI van het MARPOL-verdrag is in het tweede lid van artikel 16, in lijn met artikel 5 van dit besluit, voor alle duidelijkheid vermeld dat de dieselmotoren waarop de NO_x-Code van toepassing is, ter verkrijging van een of meer Internationale certificaten betreffende voorkoming van luchtverontreiniging door motoren, worden onderworpen aan de in de NO_x-Code voorgeschreven onderzoeken (zie bijvoorbeeld voorschrift 5.3.b. van Bijlage VI). Die onderzoeken in de NO_x-Code bestaan uit meerdere fasen, waarvan de eerste (onderzoek vóór plaatsing aan boord van een schip (*pre-certification*)) resulteert in de afgifte van het EIAPP-certificaat. Voor schepen met een bruto-tonnage van minder dan 400 blijft het bij dat certificaat voor de motoren. Voor schepen met een bruto-tonnage van 400 of meer, waaraan een IAPP-certificaat wordt afgegeven, volgt vóór afgifte van het IAPP-certificaat of bij wijziging van dat certificaat bij plaatsing van nieuwe motoren (waarvoor is vereist dat die motoren een EIAPP-certificaat hebben) nog een onderzoek van de motoren plaats ná plaatsing aan boord, maar vóór gebruik van de motor (de zogenaamde *initial certification*). Na afgifte van het IAPP-certificaat vinden er periodieke en tussentijdse onderzoeken van de motoren plaats en wel gelijktijdig met de gelijknamige onderzoeken van het schip ten behoeve van de verlenging van het IAPP-certificaat.

Overigens bevatten het MARPOL-verdrag en Codes ook verplichtingen met betrekking tot incidentele onderzoeken van schepen. Zo bepaalt bijvoorbeeld voorschrift 6.1.5. van Bijlage I van het MARPOL-verdrag dat een schip dat wijzigingen of, indien het schade heeft opgelopen, herstellingen heeft ondergaan, aan een aanvullend onderzoek (*additional survey*) moet worden onderworpen, teneinde na te gaan of de wijzigingen of herstellingen in overeenstemming zijn met de eisen die ingevolge het verdrag aan het schip worden gesteld. Benadrukt zij dat de onderzoeken waarnaar in de artikelen 16 wordt verwezen, ook deze incidentele onderzoeken omvatten.

De onderzoeken waaraan schepen op grond van het AFS-verdrag worden onderworpen, zijn geregeld in artikel 17 van dit besluit. Deze onderzoeken verschillen van die in het MARPOL-verdrag. De onderzoeken zijn op grond van artikel 10 van het AFS-verdrag in samenhang met Bijlage 4 van dat verdrag beperkt tot een eerste onderzoek voordat een schip in gebruik wordt genomen of voordat het een AFS-certificaat voor de eerste maal, namelijk bij wijziging of vervanging van het systeem, wordt afgegeven, en vervolgens onderzoeken op het moment dat de aangroeiwerende verfsystemen worden gewijzigd of vervangen. Van deze laatste onderzoeken wordt een aantekening geplaatst op het certificaat.

Artikel 18

In de verdragen en Codes is in beginsel voor alle onderzoeken geregeld op welke tijdstippen (of binnen welke tijdvakken) deze dienen plaats te vinden. In beginsel kan derhalve met een verwijzing naar die verdragen en Codes worden volstaan. Slechts één punt behoeft nadere regeling. Het betreft de totale duur van de meerjarige cyclus. Het MARPOL-verdrag bepaalt slechts dat deze ten hoogste vijf jaren mag bedragen, doch laat het aan de *Administration* over om de exacte duur van de cyclus en het

tijdstip waarop het hernieuwde onderzoek moet plaatsvinden, te bepalen. Ter uitvoering daarvan was bijvoorbeeld in het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen bepaald dat de inspecteur-generaal van de IVW de geldigheidsduur van het certificaat nader bepaalt en ook de tijdstippen voor hernieuwd onderzoek vaststelt. In de praktijk wordt wat de geldigheidsduur van de MARPOL-certificaten betreft al jaren de in het MARPOL-verdrag genoemde maximumtermijn van 5 jaar aangehouden en wordt bepaald dat het hernieuwde onderzoek in de laatste drie maanden van de geldigheidsduur van het certificaat dient plaats te vinden. In dit artikel is bij deze praktijk aangesloten en daarmee is de wetgeving wat dat betreft op een lijn gebracht met die van het Schepenbesluit 2004, waarin hetzelfde HSSC wordt gehanteerd.

Artikel 20

Het eerste lid, onderdeel a, van dit artikel ziet op de onderzoeken die verband houden met de bijzondere certificaten, bedoeld in artikel 15, eerste lid. Tezamen met artikel 8, eerste lid, strekt het ertoe om aan die certificaten handen en voeten te geven. Op het eerste lid, onderdeel b, is reeds ingegaan in de toelichting bij artikel 15.

Het tweede lid van artikel 20 regelt de bevoegdheid om nadere regels te stellen met betrekking tot de onderzoeken waaraan schepen worden onderworpen die op grond van de verdragen voor certificaten in aanmerking komen. Bedoelde regels kunnen een nadere uitwerking zijn van de onderzoeksverplichtingen waarnaar in de artikelen 16 en 17 wordt verwezen, of ten opzichte van die artikelen in aanvullende onderzoeken voorzien. De bevoegdheid om aanvullende onderzoeken te kunnen voorschrijven kan bijvoorbeeld van belang zijn om uitvoering te kunnen geven aan Europese richtlijnen die wel bepalingen bevatten over onderzoeken, maar geen aanvullend certificaat voorschrijven.

Artikel 21

Dit artikel volgt rechtstreeks uit het MARPOL-verdrag. Voorschrift 6.3.2. van Bijlage I en voorschrift 8.2.3. van Bijlage II bijvoorbeeld bepalen dat de «*Administration (...) shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to require repairs to a ship (...).*» Wordt een door een klassenbureau of *surveyor* gevorderde herstelling niet of niet naar behoren uitgevoerd, dan kan dit ertoe leiden dat door de inspecteur-generaal de voor het schip afgegeven certificaten worden ingetrokken (zie artikel 9, derde lid, van de Wvvs).

Artikel 22

Als sluitstuk op de certificering bevat artikel 22 de welhaast vanzelfsprekende regel dat de toestand van een schip of zijn uitrusting na de voltooiing van een onderzoek dient te worden gehandhaafd, en dat daarin geen verandering mag worden aangebracht zonder voorafgaande toestemming. Hiermee wordt onder meer uitvoering gegeven aan de voorschriften 6.4.1 en 6.4.2. van Bijlage I en de voorschriften 8.3.1. en 8.3.2. van Bijlage II van het MARPOL-verdrag. Aangezien het AFS-verdrag evenwel niet een met de genoemde voorschriften van het MAPOL-verdrag vergelijkbare bepaling bevat, is onderzoek op grond van dat verdrag in artikel 22 uitgezonderd.

Artikel 23 tot en met 26

Artikel 8, tweede lid, onderdeel b, van de Wvvs bepaalt dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur de geldigheid van de certificaten en de verlenging van de geldigheidsduur daarvan worden geregeld. In de onderhavige artikelen wordt aan deze bepaling uitvoering gegeven.

Artikel 23, eerste lid, bevat de aan het MARPOL-verdrag (bijvoorbeeld voorschrift 10.1 van Bijlage I) ontleende hoofdregel, dat certificaten een maximale geldigheidsduur van vijf jaar hebben. Ook de geldigheidsduur van de certificaten is bij de invoering van het reeds in de toelichting bij de artikelen 16, 17 en 19 beschreven *Harmonized System of Survey and Certification* (HSSC) geharmoniseerd, waarbij de geldigheidsduur van de certificaten uiteraard is afgestemd op de HSSC-onderzoekscyclus: wanneer een certificaat in verband met het verstrijken van zijn geldigheidsduur moet worden vernieuwd, wordt het schip aan een hernieuwd onderzoek onderworpen.

De geldigheid van het EIAPP-certificaat is in beginsel niet beperkt tot een bepaald aantal jaren, maar is, zo blijkt uit het modelcertificaat in de NO_x-Code, geldig gedurende de volledige levensduur van de motor.

Het AFS-certificaat is in beginsel onbeperkt geldig (artikel 23, tweede lid). Op grond van voorschrift 4, eerste lid, van Bijlage 4 van het AFS-verdrag verliest het certificaat evenwel zijn geldigheid indien het schip overgaat naar de vlag van een andere staat of indien het aangroeiwerende systeem wordt gewijzigd of vervangen en dit niet op het certificaat wordt aangetekend. De eerstgenoemde vervalgrond staat in artikel 9, eerste lid, onderdeel c, van de Wvvs. De als tweede genoemde vervalgrond betreft in feite de situatie waarin voorgeschreven onderzoeken niet of niet tijdig hebben plaatsgevonden, hetgeen als vervalgrond is opgenomen in artikel 9, eerste lid, onderdeel e, van de Wvvs; immers, een onderzoek en aantekening daarvan moeten steeds worden gedaan zodra het aangroeiwerende systeem wordt gewijzigd of vervangen (zie ook de toelichting bij de artikelen 16, 17 en 19). De tweede vervalgrond zou overigens ook kunnen vallen onder de grond genoemd in artikel 9, eerste lid, onderdeel b, van de Wvvs, zijnde «een ingrijpende wijziging» van het verfsysteem. De overige in artikel 9 van de Wvvs genoemde vervalgronden en intrekkingmogelijkheden zijn dermate algemeen en vanzelfsprekend binnen het systeem en het doel van certificering, dat ze ook van toepassing zijn op het bedoelde certificaat, ook al staan ze niet met zoveel woorden in het AFS-verdrag genoemd.

De artikelen 23, derde lid, 24 en 25 bevatten een aantal bijzondere regels met betrekking tot de geldigheidsduur, die eveneens aan het MARPOL-verdrag zijn ontleend. Zo regelt artikel 23, derde lid, de bevoegdheid van de inspecteur-generaal om in bijzondere gevallen certificaten met een kortere geldigheidsduur af te geven. Van deze bevoegdheid zal de inspecteur-generaal uiteraard alleen gebruik maken, indien de afgifte van een certificaat verantwoord is. Acht hij de afgifte van een certificaat, ook al is het slechts voor korte duur, onverantwoord, dan zal de afgifte worden geweigerd, totdat de onderzoeken alsnog naar behoren zijn voltooid, dan wel de benodigde gegevens zijn verkregen.

Artikel 24 houdt verband met de flexibiliteit van HSSC, waar het gaat om het tijdstip waarop een hernieuwd onderzoek moet plaatsvinden. De eigenaar van een schip kan, binnen een bepaald tijdvak (zie artikel 18), zelf het tijdstip bepalen waarop een schip het hernieuwde onderzoek moet ondergaan. Dit kan ertoe leiden dat het hernieuwde onderzoek wordt voltooid, voordat de geldigheidsduur van het oorspronkelijke certificaat is

verstreken. Om reeds op dat moment een vernieuwd certificaat te kunnen afgeven dat ook met onmiddellijke ingang geldig is zonder dat dit tot een verstoring van de periodiciteit van HSSC leidt, bepaalt artikel 24 dat de geldigheidsduur van het vernieuwde certificaat in feite met de resterende geldigheidsduur van het oorspronkelijke certificaat wordt verlengd (zie bijvoorbeeld voorschrift 10.2.1 van Bijlage I van het MARPOL-verdrag).

Artikel 9, eerste lid, onderdeel e, van de Wvvs maakt het mogelijk om in bijzondere gevallen af te wijken van de regel dat een certificaat vervalt, indien de voorgeschreven onderzoeken niet tijdig hebben plaatsgevonden. Op zo'n bijzonder geval ziet artikel 25, eerste lid: indien een schip, bijvoorbeeld omdat het door onvoorziene omstandigheden heeft moeten afwijken van zijn voorgenomen route, niet tijdig aan een hernieuwd onderzoek kan worden onderworpen, kan de inspecteur-generaal de geldigheidsduur van de certificaten verlengen. Met deze bepaling wordt uitvoering gegeven aan de voorschriften 10.5 van Bijlage I en II en 8.5 van Bijlage IV van het MARPOL-verdrag. Ook het vierde lid van artikel 25 ziet op een dergelijk bijzonder geval (bijvoorbeeld de voorschriften 10.4 van Bijlagen I en II en 8.4 van Bijlage IV).

Voor de volledigheid zij nog vermeld dat de certificaten in de verdragen niet altijd een beperkte geldigheidsduur hebben en de verdragen ook niet steeds een hernieuwd onderzoek voorschrijven; de artikelen 24, 25 en 26 zijn dan uiteraard niet van toepassing.

Het tweede lid van artikel 25 strekt ter implementatie van de voorschriften 10.6 van Bijlagen I en II en 8.6 van Bijlage IV van het MARPOL-verdrag. Het derde lid heeft evenals artikel 24 tot doel om verstoring van de periodiciteit van HSSC te voorkomen, zij het in dit geval door de geldigheidsduur van het vernieuwde certificaat te bekorten (vgl. de voorschriften 10.4 en 10.5 van Bijlage I en II en 8.4 en 8.5 van Bijlage IV van het MARPOL-verdrag).

Artikel 26, tot besluit, strekt ertoe om ook ten aanzien van krachtens artikel 15 af te geven certificaten en verklaringen de geldigheidsduur te kunnen bepalen. Dat is wenselijk ter harmonisering van de certificaten en de verklaringen die worden afgegeven. Tevens maakt artikel 26 het mogelijk om nadere regels te stellen met betrekking tot de geldigheidsduur van de in de artikelen 12 en 13 bedoelde certificaten. In beginsel wordt de geldigheidsduur van die certificaten reeds in de artikelen 23 tot en 25 geregeld, doch denkbaar is dat die regels – bijvoorbeeld ter uitvoering van een Europese verplichting of een besluit van de IMO – nadere verfijning behoeven.

Artikel 27

In artikel 9, eerste lid, onderdeel b, van de Wvvs is geregeld dat de voor een schip afgegeven certificaten vervallen, indien het schip wordt verbouwd of ingrijpende wijzigingen ondergaat. In veruit de meeste gevallen verliezen de voor een schip afgegeven certificaten reeds uit dien hoofde hun geldigheid, indien het schip een bestemmingswijziging ondergaat. Er kunnen zich echter ook situaties voordoen waarin een schip een bestemmingswijziging ondergaat, zonder dat het daartoe wordt verbouwd of ingrijpend wordt gewijzigd. Op die situaties zien, ter uitvoering van artikel 9, tweede lid, van de Wvvs, het eerste en tweede lid van het onderhavige artikel.

Het eerste lid ziet op situaties waarin een schip door de eigenaar aan zijn algemene bestemming als schip in de zin van artikel 1 van de Wvvs wordt onttrokken. Hiervan kan bijvoorbeeld sprake zijn, wanneer een

schip alleen nog op de binnenwateren wordt gebruikt. Het komt bijvoorbeeld voor dat schepen die eerder zowel op zee als op de binnenwateren voor sleepdiensten werden gebruikt, bijvoorbeeld vanwege hun ouderdom, op een gegeven moment alleen nog op de binnenwateren worden ingezet. Duidelijk moge zijn dat het in zo'n geval wenselijk is om vanuit de nieuwe bestemming van het schip te bezien, welke certificaten voor dat schip benodigd zijn.

Het tweede lid ziet op de onttrekking van een schip aan de bijzondere bestemming die het kan hebben, bijvoorbeeld een bestemming als chemicaliëntankschip. Indien daarbij de algemene bestemming van het schip behouden blijft, bestaat er uiteraard geen aanleiding om alle voor het schip afgegeven certificaten te laten vervallen. Het onderhavige lid voorziet derhalve alleen in het verval van de certificaten die verband houden met de bijzondere bestemming die wordt beëindigd. Voor een chemicaliëntankschip is dat het in artikel 12, tweede lid, onderdeel a of b, genoemde certificaat. Een certificaat zoals het Internationaal certificaat ter voorkoming van verontreiniging door sanitair afval van schepen (artikel 12, derde lid, van het besluit) zal in dit geval niet vervallen, aangezien dat niet verbonden is aan de bijzondere bestemming van het schip.

Het derde lid vormt een aanvulling op de intrekingsgrond die is opgenomen in artikel 9, derde lid, van de Wvvs. De bepaling is gebaseerd op gelijklopende bepalingen die waren opgenomen in bijvoorbeeld het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen (artikel 11) en het Besluit sanitair afval zeeschepen (artikel 7) en is voor een goede uitvoering van de verdragen noodzakelijk. De Schepenwet bevat een met onderdeel 1 vergelijkbare bepaling in artikel 7.

Het vierde en vijfde lid zijn net als het derde lid ontleend aan bepalingen uit de besluiten die bij het onderhavige besluit zijn ingetrokken en bevatten meer procedurele bepalingen ten aanzien van vervallen of ingetrokken certificaten (vergelijk ook artikel 8 van de Schepenwet).

Artikel 28

Ook in andere situaties dan die bedoeld in artikel 25, kan het onbillijk zijn om de certificaten zonder meer te laten vervallen, wanneer een bepaald onderzoek niet of niet tijdig heeft plaatsgevonden. Niet elke onoplettendheid van de eigenaar behoeft gelijk te leiden tot het vervallen van alle certificaten, temeer niet daar het opnieuw laten certificeren van een schip een kostbare zaak is. Het onderhavige artikel geeft de inspecteur-generaal daarom de bevoegdheid om vervallen certificaten te herstellen. Wel dient daartoe het schip te worden geïnspecteerd om vast te stellen of het aan de eisen voldoet.

Artikel 29

Op grond van het eerste lid is elke lozing in zee van olierestanten of oliehoudende mengsels vanaf schepen verboden, tenzij wordt voldaan aan bepaalde strikte voorwaarden, die betrekking hebben op onder andere de afstand tot het dichtstbijzijnde land, de hoeveelheid geloosde olie per afgelegde zeemijl, het oliegehalte van de geloosde vloeistof. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen het lozen buiten de bijzondere gebieden en binnen de bijzondere gebieden. In bepaalde gevallen is het lozen geheel verboden. Voor olietankschepen is ook voorgeschreven wanneer boven de waterlijn moet of onder de waterlijn mag worden geloosd.

In het tweede lid worden de lozingsvoorschriften van Bijlage II van het MARPOL-verdrag uitgevoerd. Die lozingsvoorschriften zijn opgenomen in voorschrift 13 van Bijlage II en hebben met name betrekking op schadelijke vloeistoffen, inclusief restanten daarvan, of ballastwater, waswater van tanks of andere mengsels die dergelijke stoffen bevatten (voorschrift 13, eerste volzin). Daaronder vallen ook het in voorschrift 13 specifiek genoemde water dat in een tank is binnengelaten na het ventileren (voorschrift 13.3) en de schoonmaakmiddelen die aan water worden toegevoegd teneinde het wassen van een tank te vergemakkelijken (voorschrift 13.5.2). Echter, er zijn ook vloeistoffen die op grond van Bijlage II niet zijn gecategoriseerd, noch voorlopig ingedeeld of geëvalueerd, of ballastwater, waswater van tanks of andere mengsels die dergelijke restanten bevatten. Voor deze vloeistoffen geldt op grond van de voorschriften 6.3 en 13.1.3 van Bijlage II dat ze niet mogen worden vervoerd en op grond van voorschrift 13.1.3. bovendien dat, mochten ze toch worden vervoerd, het lozen ervan verboden is. Aangezien deze vloeistoffen niet vallen onder de omschrijving van «schadelijke vloeistoffen» in artikel 1 van dit besluit, worden ze in het tweede lid apart vermeld.

Voor een wasmedium anders dan water dat wordt gebruikt voor het wassen van een tank volgt uit voorschrift 13 dat de lozing ervan wordt gereguleerd door Bijlage I of Bijlage II van het MARPOL-verdrag, al naar gelang welke Bijlage van toepassing zou zijn als het wasmedium als lading zou zijn vervoerd. Als zodanig valt een wasmedium dus ofwel als olie of oliehoudende mengsels onder de lozingsvoorschriften van artikel 29, eerste lid, van dit besluit, ofwel als schadelijke vloeistoffen (inclusief restanten daarvan, of ballastwater, waswater van tanks of andere mengsels die dergelijke stoffen bevatten) onder het tweede lid.

De lozingsvoorschriften voor de vloeistoffen ingedeeld in categorie X, Y en Z (zie paragraaf 4.b en de toelichting bij artikel 1) variëren en hangen samen met zaken als de vaarsnelheid van het schip, de afstand tot het dichtstbijzijnde land en de gevolgde wasmethoden aan boord voorafgaand aan de lozing. Ook is bijvoorbeeld bepaald dat in beginsel schadelijke vloeistoffen onder de waterlijn moeten worden geloosd.

In het tweede lid is nog verder bepaald dat het lozen van lens- of ballastwater of andere restanten of mengsels die alleen stoffen bevatten aangeduid met OS in de kolom verontreinigingscategorie in Hoofdstuk 18 van de IBC-Code, op grond van het MARPOL-verdrag is toegestaan. «OS» staat voor «*other substances*» («overige stoffen») en deze vloeistoffen zijn, net als alle andere in bulk te vervoeren vloeistoffen, geëvalueerd en gecategoriseerd en vervolgens niet ingedeeld in categorie X, Y of Z, omdat ze worden geacht niet schadelijk te zijn voor het mariene milieu bij lozen als gevolg van het wassen van tanks of ontballasten. Deze overige stoffen vallen niet onder de omschrijving van schadelijke vloeistoffen in dit besluit en voorschrift 1 van Bijlage II (zie de toelichting bij artikel 1). Echter, ze maken onderdeel uit van de procedure voor de beoordeling van in bulk te vervoeren vloeistoffen in voorschrift 6 van Bijlage II, in welk voorschrift overigens ook wordt gesproken over vier categorieën schadelijke vloeistoffen, namelijk X, Y, Z en OS. Omdat de overige stoffen worden geacht niet schadelijk te zijn voor het mariene milieu, zijn de lozingsvoorschriften van Bijlage II niet van toepassing op het lozen van lens- of ballastwater of andere restanten of mengsels (zoals waswater) die alleen overige stoffen bevatten. Met andere woorden: het lozen van lens- of ballastwater of andere restanten of mengsels die alleen overige stoffen bevatten, is toegestaan. De procedure voor de beoordeling van ook deze overige stoffen in Bijlage II, de opname ervan in hoofdstuk 18 van de IBC-Code en de weloverwogen beslissing om het lozen van lens- of ballastwater of andere restanten of mengsels die alleen overige stoffen bevatten niet aan nadere lozingsvoorschriften te onderwerpen, leiden tot de conclusie dat het al dan niet mogen lozen van deze stoffen wordt

gereguleerd door het MARPOL-verdrag. Gelet daarop is het wenselijk gevonden om voor deze stoffen ter uitvoering van dat verdrag in het tweede lid van artikel 29 expliciet te bepalen wanneer het lozen ervan is toegestaan.

Het tweede lid is van toepassing op schepen bestemd of gebruikt voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk. Op grond van de letterlijke tekst van voorschrift 13 gelezen in samenhang met voorschrift 2 van Bijlage II, zijn de lozingsvoorschriften van Bijlage II van toepassing op schepen die gecertificeerd zijn voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk. Dat zou echter betekenen dat schepen die ten onrechte niet, of nog niet, over een certificaat beschikken, zich niet aan de lozingsvoorschriften van Bijlage II zouden hoeven te houden. Een dergelijk gevolg is echter niet in lijn met het doel en de strekking van (Bijlage II van) het MARPOL-verdrag. In de overwegingen bij het MARPOL-verdrag wordt namelijk de wens geuit om een einde te maken aan de opzettelijke verontreiniging van het mariene milieu door olie en andere schadelijke stoffen. De toepasselijkheid van de herziene Bijlage II op «schepen gecertificeerd om ...» in plaats van de toepasselijkheid van de oude Bijlage II op «schepen die schadelijke vloeistoffen in bulk vervoeren» is verder ingegeven uit het oogpunt van een effectievere handhaving in het kader van de havenstaatcontrole op schepen die in ballast (dus zonder lading) een buitenlandse haven aandoen. Niet bedoeld is om daarmee ook het toepassingsbereik van de lozingsvoorschriften te beperken. Dat zou ook niet in lijn zijn met de genoemde wens om opzettelijke verontreiniging van het mariene milieu te beëindigen. Dat een dergelijke beperking van het toepassingsbereik van de lozingsvoorschriften niet is bedoeld, is ook af te leiden uit voorschrift 13.1.3, waarin is bepaald dat het vervoer van stoffen die niet zijn gecategoriseerd, niet voorlopig ingedeeld of niet geëvalueerd, verboden is evenals eventuele bijkomende lozing van dergelijke stoffen in zee. Ook in dat voorschrift is sprake van het (verboden) vervoer en het lozen van vloeistoffen waarvoor een schip geen certificaat heeft (en in die gevallen overigens ook niet kan hebben, omdat de vloeistoffen nog niet zijn ingedeeld). Gezien deze redenen is er dus voor gekozen om de lozingsvoorschriften van toepassing te verklaren op schepen bestemd of gebruikt voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk.

Het derde lid betreft het lozingsverbod ten aanzien van alle schadelijke stoffen in verpakte vorm, anders dan met inachtneming van de Bijlage III van het MARPOL-verdrag gegeven voorschriften. Die voorschriften betreffen een totaal verbod op het over boord zetten van deze stoffen, tenzij dit noodzakelijk is om de veiligheid van het schip te verzekeren of mensenlevens op zee te redden, en voorschriften over het spoelen van lekkages overboord. Het verbod geldt op grond van het bepaalde in voorschrift 1 van Bijlage III in beginsel ook voor lege, niet gereinigde verpakkingen die eerder zijn gebruikt voor het vervoer van schadelijke stoffen in verpakte vorm.

Het vierde lid implementeert de lozingsvoorschriften uit Bijlage IV van het MARPOL-verdrag. Deze voorschriften zijn mede gerelateerd aan de technische eisen waaraan het betrokken schip voldoet (dus het beschikken over een typegoedgekeurde sanitaire behandelingsinstallatie, een goedgekeurd systeem voor de versnijding en ontsmetting van sanitair afval of een verzameltank). Het lozen van sanitair afval is in beginsel verboden, behoudens wanneer aan bepaalde voorwaarden (met betrekking tot onder andere de staat waarin het afval zich na behandeling bevindt, de afstand van de plaats van lozing tot het dichtstbijzijnde land, de vaarsnelheid en het tempo waarin wordt geloosd) is voldaan. Deze voorwaarden zijn gerelateerd aan de wijze waarop het sanitair afval is opgeslagen of behandeld. Met betrekking tot het tempo waarin mag

worden geloosd, worden door de IMO standaards ontwikkeld. Deze zullen worden opgenomen in een ministeriële regeling.

Het vijfde lid geeft uitvoering aan Bijlage V van het MARPOL-verdrag over de voorkoming van verontreiniging door vuilnis van schepen. Het begrip vuilnis is in Bijlage V erg ruim omschreven en omvat alle soorten voedselresten, afval van huishoudelijke aard en afval voortvloeiende uit de dagelijkse bedrijfsvoering, die regelmatig of voortdurend worden verwijderd. Verse vis en gedeeltes daarvan en sanitair afval vallen er niet onder. In beginsel is het lozen van al het vuilnis op grond van dit vijfde lid van artikel 29 verboden. Voor bepaalde soorten afval, zoals alle kunststoffen, is een totaal verbod nog eens expliciet vastgelegd in de voorschriften van Bijlage V. Voor bepaalde andere soorten vuilnis geldt dat ze onder bepaalde voorwaarden wel mogen worden geloosd, waarbij relevant zijn de afstand tot het dichtstbijzijnde land, het al dan niet voeren van vuilnis door een afbreek- of maalinstallatie en de staat waarin het vuilnis zich bevindt na een dergelijke doorvoering.

De lozingsverboden en -voorschriften zijn strenger wanneer wordt geloosd in een aangewezen bijzonder gebied. Een opsomming van deze bijzondere gebieden is wel opgenomen in voorschrift 5 van Bijlage V (voor alle gebieden wordt in het vijfde lid van artikel 29 ook naar de omschrijvingen van deze gebieden verwezen), maar in datzelfde voorschrift is bepaald dat de lozingsvoorschriften in een bijzonder gebied pas in werking zullen treden op een door de IMO te bepalen tijdstip, nadat de IMO heeft vastgesteld dat er voldoende havenontvangstvoorzieningen in deze gebieden aanwezig zijn voor de afgifte van vuilnis. Tot dat tijdstip gelden in de betrokken gebieden de lozingsvoorschriften uit voorschrift 4 voor buiten bijzondere gebieden. Tot nu toe zijn de strengere voorschriften voor het gebied van de Oostzee en het gebied van de Noordzee als bijzonder gebied in werking getreden. Ook in het Antarctisch gebied gelden de strengere voorschriften, omdat aldaar geen ontvangstvoorzieningen aan de wal kunnen worden getroffen en aldaar op grond van Bijlage V ook geldt dat vuilnis niet mag worden geloosd, maar aan boord moet worden opgeslagen voor latere afgifte aan de wal buiten Antarctisch gebied. Zodra de IMO voor een van de andere gebieden de datum vaststelt met ingang waarvan de strengere lozingsvoorschriften zullen gelden, zal ter uitvoering daarvan het tijdstip met ingang van wanneer voorschrift 5 in acht zal moeten worden genomen, bij besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat in de Staatscourant bekend worden gemaakt. Het Besluit voorkoming verontreiniging door vuilnis van schepen bevatte een vergelijkbare voorziening.

Het zesde lid is opgenomen in verband met artikel 1, tweede lid, van dit besluit. In de voorschriften met betrekking tot het lozen van schadelijke stoffen uit het MARPOL-verdrag, zijn een aantal uitzonderingssituaties aangegeven waarbij deze voorschriften niet van toepassing zijn en het lozen dus is toegestaan (bijvoorbeeld de situatie waarbij het lozen noodzakelijk is om de veiligheid van het schip en de opvarenden zeker te stellen of om mensenlevens op zee te redden). Een van die situaties is die waarin het lozen in zee met toestemming van de *Administration* geschiedt met het doel bepaalde voorvallen van verontreiniging te bestrijden teneinde de schade door verontreiniging tot een minimum te beperken (zie voorschrift 4 van Bijlage I en voorschrift 3 van Bijlage II); in lijn met de oude regelgeving ligt in deze situaties de bevoegdheid tot het verlenen van toestemming bij de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Artikel 30

In het algemeen deel van deze toelichting is reeds stilgestaan bij de uitvoering van het Milieuprotocol bij het Verdrag van Antarctica en de verhouding tussen dat protocol en het MARPOL-verdrag. In het eerste lid van artikel 30 wordt, voorzover noodzakelijk ten opzichte van Bijlage IV van het MARPOL-verdrag, de uitvoering geregeld van artikel 6 van Bijlage IV bij het Milieuprotocol. Vanwege de grotere ecologische kwetsbaarheid van het Antarctisch gebied is voor het lozen van onbehandeld sanitair afval niet alleen een afstand van twaalf zeemijlen vanaf het land voorgeschreven maar geldt die minimumafstand eveneens vanaf ijsplaten. Op deze vaak grote ijsplaten kunnen zich veel dieren bevinden die van de geloosde stoffen een nadelig effect kunnen ondervinden. Het lozen van behandeld sanitair afval is op grond van artikel 6 van Bijlage IV bij het Milieuprotocol in het Antarctisch gebied binnen de twaalfmijlszone niet verboden. Onder het lozen van behandeld sanitair afval wordt hetzelfde verstaan als onder het lozen door middel van een typegoedgekeurde sanitaire behandelingsinstallatie in Bijlage IV van het MARPOL-verdrag zoals omschreven in voorschrift 11.1.2 van die Bijlage. Het lozen van sanitair afval door middel van een goedgekeurd systeem voor de versnijding en de ontsmetting van sanitair afval zoals omschreven in voorschrift 11.1.1 van Bijlage IV bij het MARPOL-verdrag wordt niet beschouwd als het lozen van behandeld sanitair afval en is aldus in het Antarctisch gebied niet toegestaan binnen de twaalfmijlszone. Uit artikel 6 van Bijlage IV bij het Milieuprotocol volgt verder dat het lozen van sanitair afval vanuit een verzameltank in het Antarctisch gebied op een afstand van tenminste 12 zeemijlen van het land of van ijsplaten dient te geschieden in een matig tempo waarbij het schip, voor zover mogelijk, de vaarroute vervolgt met een snelheid van tenminste vier knopen. Tenslotte gelden de lozingsvoorschriften uit artikel 6 niet voor schepen waarvoor een certificaat is afgegeven voor het vervoer van ten hoogste tien personen, waaronder worden verstaan passagiers en niet bemanningsleden.

In het tweede lid van dit artikel wordt uitvoering gegeven aan enige bepalingen uit Bijlage IV bij het Milieuprotocol ten aanzien van het lozen van vuilnis, die enigszins afwijken van Bijlage V van het MARPOL-verdrag (zie artikel 5, tweede en derde lid, van de Bijlage IV bij het Milieuprotocol). Deze afwijkingen waren reeds opgenomen in het Besluit voorkoming verontreiniging door vuilnis van schepen. In het Antarctisch gebied is het verboden om alle as van verbrandingsovens te lozen, terwijl dat verbod in Bijlage V beperkt is tot van verbrandingsovens afkomstige as van kunststofproducten die giftige residuen of residuen van zware metalen kunnen bevatten. Verder is, anders dan in Bijlage V, het lozen van voedselresten onder bepaalde voorwaarden wel toegestaan.

Artikel 31

Sinds de wijziging van de Wvvs bij het inmiddels tot wet verheven wetsvoorstel, genoemd in de inleiding is de grondslag voor het stellen van regels bij of krachtens artikel 5 van de Wvvs uitgebreid met de regulering van luchtverontreiniging en het beheer van ballastwater.

Op grond van dat nieuwe artikel 5, eerste lid, onderdeel b, van de Wvvs in samenhang met artikel 31, eerste lid, van dit besluit is het verboden om opzettelijk stoffen die de ozonlaag aantasten uit te stoten. In voorschrift 2 van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag wordt onder verwijzing naar het Protocol van Montreal (het op 16 september 1987 te Montreal totstandgekomen Protocol van Montreal betreffende stoffen die de ozonlaag afbreken (Trb. 1988, 11)) omschreven welke stoffen daaronder worden

verstaan. Voorbeelden worden in dit voorschrift ook – niet limitatief – genoemd, zoals halonen, die aan boord van schepen worden gebruikt als brandbestrijdingsmiddel, en CFK, die aan boord van onder andere vissersvaartuigen en koelschepen worden gebruikt als koelmiddel.

In voorschrift 13 van Bijlage VI is nader bepaald welke emissies mede als opzettelijk worden gezien (bijvoorbeeld emissies die plaatsvinden tijdens het onderhoud van systemen of uitrusting) en welke niet (het vrijkomen van minimale hoeveelheden die gepaard gaan met de terugwinning of recycling van een ozonlaagafbrekende stof).

Het tweede lid geeft uitvoering aan de voorschriften 14 en 18 van Bijlage VI en vormt tevens de implementatie van die onderdelen van de richtlijn zwavelgehalte brandstof die inhoudelijk overeenkomen met die twee voorschriften. De bedoelde voorschriften hebben betrekking op het gebruik van brandstofolie met als doel luchtverontreiniging door met name zwaveloxiden te beperken. In Bijlage VI is het begrip brandstofolie niet gedefinieerd en ook voor dit besluit is een begripsbepaling niet nodig bevonden. De richtlijn zwavelgehalte brandstof gebruikt wel een definitie voor scheepsbrandstof, luidende: «een uit aardolie verkregen vloeibare brandstof die bestemd is voor gebruik, of gebruikt wordt, aan boord van een schip, met inbegrip van de in ISO 8217 gedefinieerde brandstoffen». Met de term «brandstofolie» wordt hetzelfde bedoeld.

In onderdeel a van het tweede lid wordt ter uitvoering van de voorschriften 14 en 18 een verbod ingesteld op het gebruik van brandstofolie aan boord van schepen die niet voldoet aan de eisen die daaraan in Bijlage VI van het MARPOL-verdrag worden gesteld. In het algemeen gaat het in onderdeel a om de eisen ten aanzien van het zwavelgehalte van de brandstofolie op zee buiten de SECA's (maximaal 4,5% m/m) en andere eisen aan de kwaliteit die zijn opgenomen in voorschrift 18 (zoals het niet mogen bevatten van anorganische zuren of stoffen die schadelijk zijn voor het personeel). Bij gebruik in de SECA's gelden, zoals eerder in deze nota van toelichting al aangegeven, strengere eisen aan het maximum van het zwavelgehalte van brandstofolie dan bij gebruik in de rest van de zee (maximaal 1,5% m/m). Schepen in SECA's mogen echter in plaats van laagzwavelige brandstofolie, ook uitlaatgasreinigingssystemen of een andere technische methode gebruiken waarmee de totale emissie van zwaveloxiden beperkt blijft tot 6,0 gram SO_x/kWh. Ook de richtlijn zwavelgehalte brandstof bepaalt dat de bepalingen van de richtlijn over het zwavelgehalte van brandstofolie aan boord van schepen niet van toepassing zijn op brandstoffen die gebruikt worden aan boord van schepen die gebruik maken van emissiereductie-technologieën (een andere aanduiding voor «uitlaatgasreinigingssystemen of een andere technische methoden»). Het verbod om in SECA's geen laagzwavelige brandstof te gebruiken, geldt daarom in onderdeel a van het tweede lid dus niet in die gevallen waarin een schip, blijkens zijn certificaat, voor een dergelijk technische methode heeft gekozen, mits de gebruikte methode voldoet aan de eisen die voorschrift 14 daaraan stelt. Het vaststellen of die methoden aan de eisen voldoen, maakt onderdeel uit van het onderzoek dat schepen ondergaan ter verkrijging van het IAPP-certificaat in de hoofdstukken 2 en 3 van dit besluit.

Onderdeel b dient ter uitvoering van de bepalingen uit Bijlage VI inzake verbranding aan boord van schepen. De aanduiding «afval en andere stoffen» in onderdeel c is gebaseerd op de omschrijving van het begrip «verbranding aan boord» in voorschrift 2 van Bijlage VI. «Verbranding aan boord» wordt daarbij omschreven als «de verbranding van afval en andere stoffen aan boord van een schip, indien dit afval of andere stoffen zijn ontstaan tijdens normaal bedrijf van dat schip». Uit voorschrift 16 blijkt om welke stoffen het gaat, bijvoorbeeld ladingresiduen zoals bedoeld in de Bijlagen I, II en III van het MARPOL-verdrag, PCB's, sanitair afval en PVC's. Inhoudelijk gaat het om bijvoorbeeld de bepaling dat dit

afval en andere stoffen alleen mogen worden verbrand aan boord in een verbrandingsinstallatie (met een voorwaardelijke uitzondering voor sanitair en oliehoudend afval en extra eisen aan de verbrandingsinstallatie voor het verbranden van PVC's) en een totaal verbod op het verbranden aan boord van geraffineerde aardolieproducten die halogeenverbindingen bevatten.

Op grond van artikel 5, derde lid, in samenhang met het eerste lid, van de Wvvs zijn de verboden van artikel 31 van dit besluit, met inachtneming van de beperkingen die volgen uit het derde lid van artikel 5 van de Wvvs, ook van toepassing op buitenlandse schepen op zee. De voorschriften uit Bijlage VI van het MARPOL-verdrag over het uitstoten van ozonlaagafbrekende stoffen en het verbranden van afval aan boord van schepen zijn echter niet beperkt tot schepen die zich op zee bevinden. Op grond van het nieuwe artikel 5, vierde lid, van de Wvvs is daarom in artikel 31, derde lid, van dit besluit bepaald dat die bepalingen ook van toepassing zijn op buitenlandse schepen op de Nederlandse binnenwateren (inclusief de havens). Voor Nederlandse schepen volgt uit de tekst van artikel 5 van de Wvvs geen beperking tot gedragingen op zee, zodat geen aanvullende regelgeving nodig is om de desbetreffende bepalingen uit Bijlage VI voor Nederlandse zeeschepen op de Nederlandse binnenwateren te doen gelden.

De voorschriften van Bijlage VI zijn, vergelijkbaar met de overige Bijlagen van het MARPOL-verdrag met lozingsvoorschriften, niet van toepassing op de uitstoot van stoffen die noodzakelijk is om de veiligheid van een schip te verzekeren of om mensenlevens te redden of, onder voorwaarden, uitstoot ten gevolge van schade aan het schip of aan de uitrusting daarvan.

Artikel 32

Het tweede lid van dit artikel is, net als het derde lid van artikel 31, gebaseerd op artikel 5, vierde lid, van de Wvvs. Deze bepaling is met name bedoeld voor de nadere regulering van de uitvoering van de in artikel 31 opgenomen verboden ten aanzien van het gebruik van brandstofolie of technische methoden met betrekking tot de beperking van de uitstoot van zwaveloxiden. Deze gelden op grond van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag en de richtlijn zwavelgehalte brandstof op zee, maar zoals in de in paragraaf 1 van deze nota van toelichting reeds genoemde memorie van toelichting bij het wetsvoorstel wijziging Wvvs al is aangegeven, niet aan boord van zeeschepen gedurende de tijd dat zij varen op de Nederlandse binnenwateren (inclusief de havens). In die toelichting is ook al aangegeven dat het echter niet wenselijk is om de eis die zal gaan gelden op de Noordzee, strekkend tot het gebruik van brandstofolie met een zwavelgehalte van maximaal 1,5% m/m, niet ook te laten gelden gedurende de tijd dat het schip op de Nederlandse binnenwateren op weg is naar een haven, alwaar op een ligplaats aan de kade op grond van de richtlijn met ingang van 1 januari 2010 de eis van maximaal 0,1% m/m zal gaan gelden. Daar komt bij dat de richtlijn zwavelgehalte brandstof ook verplicht om regels te stellen aangaande het zwavelgehalte van brandstofolie aan boord van passagiersschepen op geregelde diensten naar of vanuit havens en, met ingang van 1 januari 2010, aan boord van zeeschepen op hun ligplaats in havens. Zowel voor Nederlandse schepen als voor buitenlandse schepen is het voor deze gevallen dus noodzakelijk om bij ministeriële regeling te bepalen dat de betreffende voorschriften (ook) gelden op de Nederlandse binnenwateren.

Artikel 33

Dit artikel is gebaseerd op artikel 10, eerste lid, onderdeel a, van de Wvvs. Het eerste lid betreft de voorschriften ten aanzien van het vervoer van olie en ballastwater uit Bijlage I van het MARPOL-verdrag. Die Bijlage bevat bijvoorbeeld bepalingen over in welke tanks aan boord van een schip olie of ballastwater moet worden vervoerd, juist niet mag worden vervoerd of alleen in bepaalde omstandigheden of in bepaalde situaties mag worden vervoerd (onder andere voorschrift 16.1 en 16.3, 18.3, 18.4 en 18.10.2 en 19.7). Ook bevat Bijlage I bepalingen over het wassen van tanks (de ruwe-olie-wasmethode, voorschrift 35) en procedures voor het varen met olietankschepen met aangewezen schone ballasttanks (voorschrift 18.8).

De voorschriften van Bijlage II van het MARPOL-verdrag zijn qua aard vergelijkbaar met die van Bijlage I, maar in het algemeen wel gedetailleerder dan die voor Bijlage I. Zo bevat Bijlage II gedetailleerde bepalingen over onder andere de wijze van belading van schadelijke vloeistoffen in bulk (zie de verwijzing in voorschrift 11 naar de operationele voorschriften van de IBC-Code) en over het lossen van lading (inclusief het wassen van tanks), met name door de verwijzingen naar de IBC-Code.

Bijlage III van het MARPOL-verdrag over het vervoer van schadelijke stoffen in verpakte vorm bevat met name voorschriften over de stuwage, de wijze van verpakking en etikettering en over ladingdocumenten. Voor de volledigheid zij eraan herinnerd dat in het bij dit besluit ingetrokken Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen vervoerde schadelijke stoffen in verpakte vorm vanwege het ontbreken van een wettelijke grondslag, waaraan naast het lozingsverbod in de praktijk geen behoefte werd gevoeld, geen uitvoering was gegeven aan voorschrift 1.2 van Bijlage III, waarin is bepaald dat het vervoer van schadelijke stoffen verboden is, tenzij het geschiedt in overeenstemming met de voorschriften van Bijlage III. Hetzelfde geldt voor dat deel van voorschrift 6 van die Bijlage dat mede de mogelijkheid biedt om vervoer te verbieden. Deze lijn is in artikel 33 van het onderhavige besluit voortgezet, doordat alleen de voorschriften uit Bijlage III die iets bepalen over de wijze waarop de stoffen moeten worden vervoerd op grond van dit artikel in acht moeten worden genomen. Aan de mogelijkheid uit voorschrift 6 om te bepalen dat de hoeveelheid schadelijke stoffen in verpakte vorm aan boord van een schip kan worden beperkt, zal, indien wenselijk bij ministeriële regeling op grond van artikel 38 van dit besluit uitvoering kunnen worden gegeven.

Artikel 34

In dit artikel wordt uitvoering gegeven aan artikel 10, eerste lid, onderdeel b, van de Wvvs. Ten aanzien van Bijlage I van het MARPOL-verdrag dient de kapitein op grond van artikel 34 zorg te dragen voor het naleven van onder andere de voorschriften over het aan boord houden van restanten van olie of lenswater die niet in overeenstemming met de lozingsvoorschriften geloosd mogen worden, totdat ze bij een havenontvangstvoorziening kunnen worden afgegeven (onder andere voorschrift 14.3 en 14.5.2, 15.9, 34.9). Daarbij wordt er overigens wel op gewezen dat op grond van de artikelen 12b en 12d van de Wvvs ter uitvoering van de richtlijn havenontvangstvoorzieningen scheepsafval in principe (zie de uitzonderingen in het tweede lid van beide artikelen) altijd bij een havenontvangstvoorziening moet worden afgegeven

Voor Bijlage V van het MARPOL-verdrag volgt uit deze bepaling onder andere dat bepaalde in die Bijlage nader aangeduide schepen moeten zijn voorzien van informatieborden waarop de lozingsvoorschriften zijn vermeld en van een zogenaamd vuilnisbeheersplan.

Voor Bijlage VI van het MARPOL-verdrag (en deels de richtlijn zwavelgehalte brandstof) geldt op grond van dit artikel onder andere dat voldoende tijd moet worden genomen om alle brandstofolie met een zwavelgehalte van meer dan 1,5% m/m uit het bedrijfsbrandstofsysteem te spoelen voordat een SECA wordt binnengevaren (voorschrift 14, zesde lid), dat bunkerafleveringsbonnen aan boord moeten worden gehouden en gedurende drie jaar na aflevering moeten worden bewaard, dat de kapitein (of de verantwoordelijke officier) het monster van de brandstofolie mede (dat wil zeggen *naast* de brandstofleverancier) moet verzegelen en tekenen, aan boord moet houden en ook gedurende een bepaald tijdvak bewaren (voorschrift 18, vierde en zesde lid) en dat de uitlaatgastemperatuur te allen tijde dient te worden bewaakt (voorschrift 16, negende lid). De eisen ten aanzien van de bunkerafleveringsbonnen en bijbehorende monsters gelden op grond van Bijlage VI alleen voor schepen die van een IAPP-certificaat moeten zijn voorzien, dus de schepen met een bruto-tonnage van 400 of meer.

Artikel 35

Het eerste lid van dit artikel betreft een nadere invulling van de verplichting uit artikel 12c van de Wvvs om bepaalde stoffen af te geven bij havenontvangstvoorzieningen. Uit Bijlage II van het MARPOL-verdrag volgt voor welke schadelijke stoffen uit Bijlage II de afgifteplicht uit artikel 12c van de Wvvs geldt. Ter uitvoering van artikel 6, tweede lid, van de Wvvs volgt uit het tweede lid van artikel 35 op welke wijze de afgifte van bepaalde schadelijke stoffen of restanten daarvan dient te geschieden. Beide artikelleden verschillen inhoudelijk niet van de bepalingen over de verplichtingen omtrent de afgifte en de wijze van afgifte die voorheen waren opgenomen in het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen en het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen.

De verplichtingen uit het eerste en tweede lid zijn niet alleen opgenomen ter uitvoering van Bijlage I en II van het MARPOL-verdrag, maar dienen tevens ter implementatie van artikel 10 van richtlijn nr. 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (PbEG L 332) (zie de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de Wet op de economische delicten in verband met richtlijn nr. 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (PbEG L 332) (Kamerstukken II 2003/04, 29 400, nr. 3, blz. 27, 29, 35 en 39)).

In het derde lid is de aanwijzing opgenomen van stoffen die ter uitvoering van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag op grond van artikel 12e, eerste lid, onderdeel a, van de Wvvs door de kapitein van een schip die een haven aandoet die is aangewezen krachtens artikel 6, eerste lid, van de Wvvs moeten worden afgegeven bij een havenontvangstvoorziening wanneer ze worden verwijderd van het schip.

Voor alle duidelijkheid wordt er op gewezen dat in de vertalingen in het Tractatenblad van de teksten van het MARPOL-verdrag waar in dit artikel naar wordt verwezen niet wordt gesproken over «havenontvangst-

voorzieningen», maar over «ontvangstinrichtingen» of «ontvangstvoorzieningen».

Artikel 36

Het MARPOL-verdrag bevat in vijf van de zes Bijlagen bepalingen met betrekking tot de journaals die aan boord moeten worden bijgehouden en de wijze waarop dat moet gebeuren (onder meer ten aanzien van het model van het journaal, de gegevens die in het journaal moeten worden vermeld, de wijze van vermelding, alsmede de plaats waarop en de periode gedurende welke het journaal dient te worden bewaard). Met het verplicht bijhouden van een journaal, waarin alle handelingen met betrekking tot het vervoer en de lozing van schadelijke stoffen worden aangetekend, wordt een doeltreffende controle door de bevoegde autoriteiten op de naleving aan boord van operationele en lozingsvoorschriften mogelijk gemaakt. In artikel 36 zijn de verplichtingen gekoppeld aan de diverse Bijlagen, omdat uit die Bijlagen volgt welke schepen welk journaal aan boord moeten hebben en volgens welk model het journaal moet worden ingericht. In de oude regelgeving onder de Wvvs was overigens bepaald dat Nederlandse schepen journaals moesten bijhouden in de Nederlandse en Engelse taal. In lijn met het Schepenbesluit 2004 is in dit besluit de verplichting om de journaals zowel in de Nederlandse als in de Engelse taal bij te houden, vervallen. Uit de verwijzing in artikel 36 naar de bepalingen van het MARPOL-verdrag volgt dat de journaals in ieder geval de Engelse, Franse of Spaanse taal moeten worden bijgehouden, maar daarnaast ook *mogen* worden bijgehouden in het Nederlands.

De eis om een ladingjournaal bij te houden geldt, door de verwijzing naar artikel 5, derde lid, onderdeel b, van dit besluit ook voor schepen bestemd of gebruikt voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk die geen reizen maken naar havens buitengaats binnen de rechtsmacht van andere partijen bij het Verdrag. De voorschriften ten aanzien van de ladingjournaals in Bijlage II zijn immers alleen van toepassing op schepen die zijn gecertificeerd om schadelijke vloeistoffen in bulk te vervoeren en die certificering weer is in Bijlage II gekoppeld aan schepen die reizen maken naar havens binnen de rechtsmacht van andere partijen bij het verdrag (vgl. de toelichting bij artikel 5, derde lid).

Het vierde lid geeft uitvoering aan Bijlage IV bij het Milieuprotocol, waarin is bepaald dat de partijen bij het verdrag «waar passend» het gebruik van een journaal voor sanitair afval vereisen. De eis om voor dit sanitair afval een journaal bij te houden was reeds opgenomen in het Besluit sanitair afval zeeschepen en keert terug in dit vierde lid. Het te gebruiken journaal kan een afzonderlijk sanitair-afvaljournaal zijn, maar de desbetreffende aantekeningen kunnen ook in het al bestaande vuilnisjournaal opgenomen worden. Voor de wijze waarop het journaal moet worden ingevuld, wordt verwezen naar de voorschriften die daaromtrent ten aanzien van vuilnis zijn gegeven in Bijlage V van het MARPOL-verdrag. Inhoudelijk verschilt het vierde lid niet van hetgeen in het Besluit sanitair afval zeeschepen reeds ten aanzien van het bijhouden van een journaal voor sanitair afval was bepaald.

In het vijfde lid wordt zowel uitvoering gegeven aan Bijlage V van het MARPOL-verdrag als aan Bijlage IV bij het Milieuprotocol. Net als voor sanitair afval bepaalt Bijlage IV bij het Milieuprotocol dat de partijen bij het verdrag «waar passend» het gebruik van een journaal voor vuilnis vereisen. Die eis voor alle schepen die zich in het Antarctisch gebied bevinden was reeds opgenomen in het Besluit voorkoming verontreiniging door vuilnis van schepen en keert, samen met de verplichtingen uit

Bijlage V van het MARPOL-verdrag ten aanzien van het vuilnisjournaal, terug in het vijfde lid.

Op grond van het zesde lid is de kapitein ervoor verantwoordelijk dat ter uitvoering van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag en de richtlijn zwavelgehalte brandstof in een journaal (in de Nederlandse vertaling van het protocol van 1997 wordt gesproken over «logboek») worden opgetekend de hoeveelheid brandstofolie met een zwavelgehalte van max. 1,5% m/m in iedere tank en de datum, het tijdstip en de positie van het schip ten tijde van de overschakeling van de ene op de andere brandstofolie. Deze zorgplicht geldt ten aanzien van die schepen die ervoor kiezen om varend in de SECA's laagzwavelige brandstofolie te gebruiken in plaats van bijvoorbeeld uitlaatgasreinigingssystemen, en daarbuiten brandstofolie met een hoger zwavelgehalte.

Het zevende lid van artikel 36 houdt verband met de mogelijkheden die het MARPOL-verdrag biedt tot het verlenen van ontheffing van bepaalde handelingen die met betrekking tot het lossen van schadelijke vloeistoffen worden voorgeschreven in Bijlage II van het MARPOL-verdrag. De voorwaarden waaronder een dergelijke ontheffing kan worden verleend teneinde te waarborgen dat de verleende ontheffing niet leidt tot gevaar voor verontreiniging van het mariene milieu, zijn daarbij aangegeven. Op grond van voorschrift 16 van Bijlage II moet van een dergelijke ontheffing aantekening worden gemaakt in het ladingjournaal, welke aantekening door de ter plaatse bevoegde autoriteit dient te worden afgetekend. Die bevoegde autoriteit in Nederland is de inspecteur-generaal.

Artikel 37

In de toelichting op de artikelen 16, 17 en 19 is reeds opgemerkt dat de onderzoeken waaraan een schip tijdens de geldigheidsduur van een certificaat wordt onderworpen, ook een incidenteel karakter kunnen hebben. Incidentele onderzoeken zijn onder meer verplicht, wanneer een schip schade heeft opgelopen. Met het oog hierop bepaalt het onderhavige artikel (waarmee onder meer uitvoering wordt gegeven aan voorschrift 6.4.3. van Bijlage I en voorschrift 8.3.3. van Bijlage II van het MARPOL-verdrag) dat de kapitein schade en gebreken die het schip zodanig kunnen beïnvloeden dat het schip een gevaar vormt voor het milieu moet melden, opdat het schip – indien de divisie Scheepvaart van de IVW dat nodig acht – onderzocht kan worden. Ook moet de kapitein de autoriteiten van de buitenlandse haven waar hij zich in voorkomend geval bevindt, inlichten. De havenstaat heeft op grond van de verdragen de verplichting om schepen ten aanzien waarvan het vermoeden bestaat dat zij niet (meer) voldoen aan de internationale eisen, niet te laten uitvaren (vgl. voorschrift 11 van Bijlage I van het MARPOL-verdrag).

Artikel 38

Dit artikel maakt het mogelijk om nadere regels te stellen met betrekking tot de operationele voorschriften uit de artikelen 33 tot en met 36. Krachtens het artikel kan uitvoering worden gegeven aan IMO-resoluties die een nadere invulling geven aan de internationale eisen, maar ook aan Europese richtlijnen die ten opzichte van de verdragen in aanvullende eisen voorzien. Een voorbeeld is de richtlijn zwavelgehalte brandstof op grond waarvan alle schepen met ingang van 2010 aan de kade de overschakeling op andere brandstoffen in een logboek op moeten nemen. Die eis kan ter uitvoering van die richtlijn op grond van het tweede lid van artikel 38, dat is gebaseerd op het nieuwe artikel 11, vijfde lid, van de Wvvs, ook worden opgelegd aan buitenlandse schepen.

Artikelen 39 en 40

Voorschrift 18.4 van Bijlage II van het MARPOL-verdrag over losplaatsvoorzieningen wijkt niet af van de oude tekst van Bijlage II. Aangezien de bepaling een opdracht aan de partijen bij het verdrag betreft om te verzekeren dat er in de havens losplaatsvoorzieningen zijn die voldoen aan de eisen die daaraan in die bepaling worden gesteld, is een specifiek artikel ter uitvoering van die opdracht nodig. Dit artikel 39 wijkt in beginsel niet af van hetgeen in artikel 7A van het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen was geregeld. Het enige verschil is dat met betrekking tot de eisen waaraan een losplaatsvoorziening moet voldoen in het oude besluit werd verwezen naar de in paragraaf 4.b. van het algemene deel van deze nota van toelichting reeds genoemde *Standards for Procedures and Arrangements*, en in dit besluit naar Bijlage II zelf, waarin die *Standards* zijn verwerkt.

Artikel 41

In de bekendmaking van de op grond van dit besluit toepasselijke verdragen wordt reeds door de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen voorzien: deze worden in de Tractatenblad gepubliceerd. De door de IMO vastgestelde Codes worden doorgaans echter niet in het Tractatenblad gepubliceerd. Om die reden bepaalt het onderhavige artikel dat in de bekendmaking van de op grond van dit besluit toepasselijke Codes door de Minister van Verkeer en Waterstaat zal worden voorzien.

Naast de formele bekendmaking waarop dit artikel ziet, is het de bedoeling om de op grond van dit besluit toepasselijke verdragen en Codes ook langs elektronische weg bekend te maken. In lijn met het overheidsbeleid om wet- en regelgeving ook via internet toegankelijk te maken, is door de IVW een internet-site geopend waarop verdragen, IMO-besluiten en andere relevante documenten van de IMO op eenvoudige wijze kunnen worden geraadpleegd. Het internet-adres van de site is: <http://www.ivw.nl>.

Artikel 42

Naar de op grond van het besluit toepasselijke verdragen en Codes wordt in het besluit dynamisch verwezen. In verband hiermee regelt het onderhavige artikel het tijdstip waarop wijzigingen in die verdragen en Codes voor de toepassing van het besluit doorwerken. Daarbij is, gelet op het internationale karakter van de scheepvaartsector en het feit dat ook de relevante Europese regelgeving in beginsel de internationale inwerkingtreddingsdata volgt, aansluiting gezocht bij het tijdstip waarop wijzigingen internationaal in werking treden. Wel voorziet het eerste lid in de mogelijkheid om de automatische doorwerking van wijzigingen bij ministerieel besluit te doorbreken. Dit is onder meer van belang met het oog op communautaire regelgeving die tot versnelde implementatie van verdragswijzigingen of wijzigingen van Codes kan verplichten, maar ook met het oog op de onlangs in de Europese maritieme regelgeving geïntroduceerde bevoegdheid van het (Europese) Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS) om wijzigingen van de verdragen voor de toepassing van communautaire scheepvaartregelgeving uit te sluiten. Zie in dit verband de reeds in paragraaf 3 van het algemeen deel van deze toelichting aangehaalde verordening (EG) nr. 2099/2002 en richtlijn nr. 2002/84/EG, waarbij in de communautaire scheepvaartregelgeving een systeem van dynamische verwijzing naar de internationale verdragen is ingevoerd.

Het tweede lid ziet op de zogeheten «*grandfather clauses*» (bepalingen inzake eerbiedigende werking) die bij wijzigingen van bijvoorbeeld de BCH- en IBC-Code, waarnaar in Bijlage II van het MARPOL-verdrag wordt verwezen, gebruikelijk zijn. Om te voorkomen dat bestaande schepen ingrijpende verbouwingen of aanpassingen zouden moeten ondergaan of dat hun uitrusting (voortijdig) zou moeten worden vervangen, wordt bij wijziging van de constructie- en uitrustings-eisen in die twee Codes veelal bepaald dat op bestaande schepen de voordien geldende eisen van toepassing blijven. De eerbiedigende werking van de *grandfather clauses* is echter niet absoluut. Bij herstellingen, verbouwingen en andere veranderingen in de toestand of uitrusting van het schip moeten – «voorzover praktisch uitvoerbaar» – vaak alsnog de nieuwe eisen worden toegepast. De twee Codes bevatten hiervoor gedetailleerde regels, die bij de toepassing van de *grandfather clauses* in acht moeten worden genomen. In het MARPOL-verdrag zelf komen *grandfather clauses* voornamelijk niet voor, maar niet uitgesloten is dat dit in de toekomst anders zal worden. Hetzelfde geldt voor de twee verdragen waaraan in het onderhavige besluit in de nabije toekomst ook uitvoering zal worden gegeven, namelijk het AFS-verdrag en het Ballastwaterverdrag. Om die reden is ervoor gekozen om in artikel 42, tweede lid, naast de Codes, ook rekening te houden met *grandfather clauses* in de verdragen.

Het derde lid strekt ertoe om ook de reeds voor de inwerkingtreding van dit besluit van kracht geworden wijzigingen van de verdragen en Codes en de daarbij behorende overgangsbepalingen in het besluit te laten doorwerken. Door de verdragen en Codes in feite vanaf hun oorspronkelijke internationale inwerkingtreding van toepassing te verklaren, konden de bij dit besluit in te trekken besluiten ook ten aanzien van bestaande schepen worden vervangen door het onderhavige besluit en behoefde voor die schepen geen ingewikkeld overgangsrecht tot stand te worden gebracht om de in te trekken besluiten op het onderhavige besluit te laten aansluiten.

Artikel 43

In het eerste lid is de door de IMO gemaakte afspraak opgenomen om voor schepen die zijn voorzien van op het moment van inwerkingtreding van de herziening van Bijlage II van het MARPOL-verdrag nog geldige certificaten een nieuw certificaat af te geven met dezelfde vervaldatum als het bestaande certificaat. Op deze wijze blijft de voor het betrokken schip geldende cyclus van momenten waarop het schip aan onderzoek moet worden onderworpen, in stand.

Het tweede lid geeft uitvoering aan voorschrift 5, eerste lid, van Bijlage IV van het MARPOL-verdrag. Nu de eisen voor bestaande schepen in de zin van Bijlage IV pas gaan gelden met ingang van 28 september 2008 (zijnde vijf jaar na de datum van (internationale) inwerkingtreding van Bijlage IV), zullen de bijbehorende internationale certificaten ook pas met ingang van die datum worden verstrekt. Het vijfde lid ligt in dezelfde lijn, aangezien ook de lozingsvoorschriften van Bijlage IV voor deze bestaande schepen pas gaan gelden met ingang van 28 september 2008.

In het derde lid is een overgangsbepaling opgenomen ter uitvoering van voorschrift 6.2 van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag, waarin een voorziening is getroffen met betrekking tot de certificering van schepen die zijn gebouwd voor de datum van inwerkingtreding van het protocol van 1997, zijnde 19 mei 2005. Deze schepen moeten op grond van dat voorschrift van een Internationaal certificaat van voorkoming van luchtverontreiniging zijn voorzien uiterlijk bij de eerstvolgende, geplande droogzetting na 19 mei 2005, maar in geen geval later dan 19 mei 2008. In

artikel 43 is ter uitvoering van dat voorschrift «de eerstvolgende, geplande droogzetting na 19 mei 2005» evenwel gewijzigd in «de eerstvolgende, geplande droogzetting na inwerkingtreding van dit besluit.»

Het vierde lid is opgenomen ter uitvoering van voorschrift 2, derde lid, van Bijlage 4 van het AFS-verdrag. In beginsel worden certificaten voor bestaande schepen afgegeven zodra het aangroeiwerende verfsysteem wordt gewijzigd of vervangen. Op grond van het genoemde voorschrift echter moeten schepen die vóór de datum waarop eisen uit Bijlage 1 van dat verdrag inzake de aangroeiwerende verfsystemen in werking treden al voldoen aan die eisen, wel uiterlijk binnen twee jaar na die datum worden voorzien van een certificaat. Dat geldt zowel voor de eisen ten aanzien van organische tinverbindingen in aangroeiwerende verfsystemen die nu al in Bijlage 1 zijn opgenomen, als voor nieuwe eisen die in de toekomst ten aanzien van die verfsystemen in die Bijlage opgenomen kunnen worden. Certificaten als opgenomen in bijlage II van de TBT-verordening die reeds zijn afgegeven op grond van het Besluit aangroeiwerende verfsystemen in samenhang met de verordening, zullen, indien in die twee jaar het systeem niet wordt gewijzigd of vervangen, kunnen worden omgezet in een AFS-certificaat als bedoeld het AFS-verdrag.

De in het eerste tot en met vierde lid opgenomen overgangsbepalingen ten aanzien van de afgifte van certificaten laten overigens onverlet de in dit besluit opgenomen bepalingen inzake de aan de certificering voorafgaande onderzoeken.

Het zesde lid houdt verband met de omschrijving van het begrip «GT» in artikel 1, onderdeel h, van het besluit. Sinds 1994 worden alle schepen gemeten volgens het in dat artikelonderdeel aangehaalde Verdrag betreffende de meting van schepen uit 1969. Een beperkt aantal schepen beschikt echter nog over meetbrieven die zijn afgegeven overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag nopens een eenvormig stelsel voor de meting van zeeschepen uit 1947. De bruto-inhoud van deze zogenaamde «groene stempel»-schepen (vanwege het stempel op hun meetbrief) is niet in GT vastgesteld, maar in de eenheid bruto-registerton (BRT). Omdat de eenheid BRT groter is dan de eenheid GT, zouden schepen die precies onder de toenmalige tonnagegrenzen zijn gebouwd (bijvoorbeeld 399,9 BRT), thans alsnog boven de tonnagegrenzen uitkomen. Overeenkomstig resolutie A.791(19) van de Algemene Vergadering van de IMO mag, waar het gaat om de toepassing van aan tonnage-grenzen gebonden voorschriften van het MARPOL-verdrag, voor deze schepen dan ook de bruto-inhoud in BRT worden aangehouden. Met het oog hierop voorziet het tweede lid in een gelijkstelling van de eenheid BRT aan de eenheid GT.

Artikel 44

In verband met het nieuwe onderdeel b in artikel 6, eerste lid, van de Wvvs is artikel 2 van het Besluit havenontvangstvoorzieningen aangepast, zodat in de Regeling havenontvangstvoorzieningen ter uitvoering van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag ozonlaagafbrekende stoffen en uitrusting die deze stoffen bevatten (zie artikel 36, derde lid, van dit besluit) kunnen worden aangewezen als stoffen waarvoor de in die regeling aangewezen havens zorg dienen te dragen voor toereikende havenontvangstvoorzieningen. Bij die aanwijzing zal, conform Bijlage VI, rekening worden gehouden met de behoeften van schepen aan dergelijke voorzieningen in de diverse havens.

Artikel 45

In dit artikel wordt behalve de besluiten genoemd in de onderdelen a en de onderdelen c tot en met g die in dit nieuwe besluit zijn opgegaan, in onderdeel b ook het Besluit melding voorvallen van verontreiniging door schepen ingetrokken. Bij Wet van 20 januari 2005, houdende wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, de Wet verontreiniging zeewater en de Scheepvaartverkeerswet in verband met de instelling van de Nederlandse exclusieve economische zone en enkele andere onderwerpen (Stb. 49) is de grondslag in artikel 12 van de Wvvs vervallen om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur bepaalde zaken te regelen met betrekking tot de melding van voorvallen. De inhoud van die algemene maatregel van bestuur, het Besluit melding voorvallen van verontreiniging door schepen, is toen deels opgenomen in artikel 12 van de Wvvs en deels gedelegeerd naar een ministeriële regeling. Het Besluit melding voorvallen van verontreiniging door schepen is bij de genoemde wet niet formeel ingetrokken, aangezien ervan werd uitgegaan dat het besluit van rechtswege zou vervallen nu het inhoudelijk volledig was gebaseerd op artikel 12 van de Wvvs. Formeel vormt artikel 38 van de Wvvs echter ook een grondslag van het genoemde besluit en strikt genomen zou dat artikel (nog steeds) als grondslag van het besluit kunnen worden opgevat. Zoals uit het voorgaande moge blijken, is het echter niet de bedoeling geweest dat het besluit zou blijven bestaan. Voor alle duidelijkheid is daarom in artikel 45 van het onderhavige besluit het Besluit melding voorvallen van verontreiniging door schepen formeel ingetrokken.

Als gevolg van de intrekking van de in dit artikel genoemde besluiten, is een aantal regelingen van rechtswege vervallen. Het gaat om de volgende regelingen:

- Regeling stoffenlijsten en concentraties schadelijke vloeistoffen;
- Regeling Standards;
- Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 29 april 1988, nr. S/J 30.690/88, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, houdende de vaststelling van het model van een ladingjournaal (Stcrt. 101);
- Regeling BCH-Code;
- Regeling IBC-Code;
- Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 3 februari 1997, nr. DGSM/J-97000043, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, houdende voorschriften voor het indienen van tekeningen en bescheiden ten behoeve van de afgifte van een certificaat (Stcrt. 28);
- Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 3 februari 1997, nr. DGSM/J-97000024, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, houdende voorschriften voor schepen geen olietankschepen zijnde, met een tonnage kleiner dan 400 (Stcrt. 28);
- Regeling van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van 17 december 1986, nr. M.1/1987, houdende voorschriften voor olietankschepen ingericht voor de Ruwe Oliewasmethode (Stcrt. 252);
- Regeling van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van 17 december 1986, nr. M.2/1987, houdende voorschriften voor olietankschepen met aangewezen schone ballasttanks (Stcrt. 252);
- Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 22 oktober 1996, nr. DGSM/J-96006643, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, houdende nadere regels betreffende een bewaking- en regelsysteem voor lozingen als bedoeld in artikel 14 van het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen (Stcrt. 212).

De eerste twee genoemde regelingen zijn als gevolg van de herziening van Bijlage II van het MARPOL-verdrag en in het systeem van dynamische verwijzing in het nieuwe besluit niet meer nodig. Voor de meeste overige regelingen geldt in beginsel hetzelfde, maar deze regelingen bevatten naast de regelgeving van internationale herkomst soms ook kleine onderdelen nationaal beleid. Bij de totstandkoming van de ministeriële regeling bij het onderhavige besluit is ten aanzien van al deze overige regelingen bekeken of en in hoeverre zij in die nieuwe regeling zouden moeten worden opgenomen. Daarbij gold als uitgangspunt «nationale koppen» zoveel mogelijk te vermijden. In paragraaf 7 van deze nota van toelichting is reeds ingegaan op enkele reeds gemaakte keuzes ten aanzien van een aantal van deze regelingen die leiden tot een vermindering van de administratieve lasten.

Artikel 46

De mogelijkheid tot gefaseerde inwerkingtreding is noodzakelijk vanwege het AFS-verdrag, waarvan in paragraaf 6 van deze toelichting reeds is aangegeven dat de ter uitvoering van dat verdrag opgenomen bepalingen in dit besluit pas in werking zullen treden indien de Staten-Generaal goedkeuring aan het verdrag zullen hebben verleend en wanneer het verdrag internationaal en voor Nederland in werking zal treden.

In verband met artikel 39 van de Wvvs is in dit besluit voorzien in mede-contrasignering door de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs