

Vergaderjaar 2004–2005 A

30 249 (R 1799)

Protocol van 1997 tot wijziging van het Internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd door het Protocol daarbij van 1978, met Bijlage; Londen, 26 september 1997

Nr. 1

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitters van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 augustus 2005

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 13 september 2005.

De wens dat het verdrag aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal wordt onderworpen kan door of namens een van de Kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer of door de Gevolmachtigde Ministers van de Nederlandse Antillen onderscheidenlijk van Aruba te kennen worden gegeven uiterlijk op 13 oktober 2005.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 2, eerste en tweede lid, en artikel 5, eerste en tweede lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, de Raad van State van het Koninkrijk gehoord, heb ik de eer u hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen het op 26 september 1997 te Londen totstandgekomen Protocol van 1997 tot wijziging van het Internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd door het Protocol daarbij van 1978, met Bijlage (Trb. 1999, 169, Trb. 2002, 192 en Trb. 2005, 30).

Een toelichtende nota bij dit Protocol treft u eveneens hierbij aan.

De goedkeuring wordt voor het gehele Koninkrijk gevraagd.

Aan de Gouverneurs van de Nederlandse Antillen en van Aruba is verzocht hogergenoemde stukken op 13 september 2005 over te leggen aan de Staten van de Nederlandse Antillen en de Staten van Aruba.

De Gevolmachtigde Ministers van de Nederlandse Antillen en van Aruba zijn van deze overlegging in kennis gesteld.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
B. R. Bot

PROTOCOL VAN 1997 TOT WIJZIGING VAN HET INTERNATIONAAL VERDRAG TER VOORKOMING VAN VERONTREINIGING DOOR SCHEPEN, 1973, ZOALS GEWIJZIGD DOOR HET PROTOCOL DAARBIJ VAN 1978, MET BIJLAGE; LONDEN, 26 SEPTEMBER 1997 (TRB. 1999, 169; 2002, 192 EN 2005, 30)

TOELICHTENDE NOTA

1. Algemeen

Het advies van de Raad van State van het Koninkrijk wordt niet openbaar gemaakt, omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat (artikel 25a, vijfde lid vierde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State).

Op 26 september 1997 werd in Londen onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) het einddocument van een diplomatieke conferentie ter vaststelling van een nieuw Protocol bij het op 2 november 1973 te Londen totstandgekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocollen, Bijlagen en Aansluitingen (Trb. 1975, 147), met het op 17 februari 1978 te Londen totstandgekomen Protocol bij dat verdrag met Bijlage en Aansluitingen (Trb. 1978, 188) (hierna: MARPOL-verdrag) door de aan de conferentie deelnemende landen ondertekend. Met dit op 26 september 1997 te Londen tot stand gekomen Protocol tot wijziging van het Internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Trb. 1999, 169 en 2002, 192) wordt een nieuwe Bijlage VI toegevoegd aan genoemd verdrag. Deze bijlage is internationaal bekend onder de naam Marpol 73/78, Bijlage VI.

2. Achtergrond

Reeds tegen het einde van de jaren tachtig werd duidelijk dat ook emissies naar de atmosfeer afkomstig van schepen een bijdrage leveren aan mondiale en regionale milieuvervuiling. Bijlage VI bestrijkt een viertal categorieën van deze emissies.

De eerste categorie betreft *verzurende emissies*, die deel uitmaken van de uitlaatgassen van de voortstuwings- en hulpmotoren van zeeschepen. Vooral de zure neerslag waaraan door de scheepvaart wordt bijgedragen, bleek omvangrijker dan verwacht. Hierbij gaat het dan vooral om de emissies en deposities van zwavel- en stikstofoxiden (SO_x en NO_x, waarbij de x aangeeft dat deze oxiden in verschillende samenstellingen kunnen voorkomen).

De tweede categorie betreft *stoffen die de ozonlaag aantasten*. Deze stoffen worden onder andere gebruikt in koel- en brandblusinstallaties van schepen en komen in de atmosfeer bij lekkage van deze installaties of, zoals in het geval van *halonen*, wanneer deze stoffen worden gebruikt bij het blussen van branden. De genoemde stoffen zijn weliswaar ook onderwerp van Europese en nationale regelgeving voortvloeiende uit het op 16 september 1987 te Montreal totstandgekomen Protocol van Montreal betreffende stoffen die de ozonlaag afbreken (Trb. 1988, 11; 1991, 49; 1991, 74 en 2000, 83), maar voor de scheepvaart is daarnaast een aantal specifieke regels nodig.

De derde categorie betreft de *vluchtige organische stoffen (VOS)*. Deze komen vrij uit de lading van sommige tankschepen, geladen met ruwe olie of aardolieproducten. Voor een aantal van deze emissies kan regulering in de toekomst gewenst zijn. Bijlage VI biedt voor dergelijke regels de benodigde grondslag.

De vierde categorie betreft de verbrandingsgassen van zogenaamde *incinerators*. Veel schepen zijn tegenwoordig uitgerust met deze verbrandingsinstallaties voor aan boord gegenereerde afvalstoffen, zoals huisvuil. Regels voor deze vorm van afvalverwerking zijn noodzakelijk, zowel betreffende de stoffen die in de installaties verbrand mogen worden

als betreffende de uitvoering van de installaties zelf, omdat anders gevaarlijke en schadelijke uitlaatgassen worden uitgestoten.

Een vijfde categorie emissies, die van *broeikasgassen*, valt buiten de hier genoemde regels, omdat ten tijde van de totstandkoming daarvan geen passende maatregelen konden worden voorzien en bij veel landen de zorg bestond dat het opnemen van maatregelen op het gebied van broeikasgassen in weg zou staan aan brede aanvaarding en derhalve aan snelle inwerkingtreding van Bijlage VI.

De eerste categorie emissies hangt tevens samen met de *kwaliteit van de aan boord gebruikte brandstoffen* voor voortstuwing en andere energie-opwekking. Deze kwaliteit is een factor die van belang is bij het streven naar beperking van de luchtverontreiniging door schepen. Om deze reden zijn ook regels betreffende brandstofkwaliteit opgenomen.

Overigens regelt Bijlage VI in voorschrift 19 de toepasselijkheid op mijnbouwinstallaties. Omdat deze als regel onderhevig zullen zijn aan het mijnbouwregime van de staat die ter plaatse soevereiniteit of jurisdictie heeft, is het regime van Bijlage VI (in lijn met het MARPOL-verdrag, artikel 2, derde lid, sub b ii) niet van toepassing op emissies die direct voortvloeien uit de opsporing, winning en daarmee verband houdende bewerking van delfstoffen. Vanwege het bijzonder karakter van mijnbouwinstallaties is ook het regime ten aanzien van onderzoeken en certificering afwijkend van dat van gewone schepen. In de artikelsgewijze toelichting bij de voorschriften 5, 6 en 19 van Bijlage VI wordt nader op de toepasselijkheid op mijnbouwinstallaties ingegaan.

3. Internationale inwerkingtreding

Bijlage VI bij het MARPOL-verdrag treedt in werking 1 jaar nadat tenminste 15 landen met gezamenlijk tenminste 50% van het wereldhandelstonnage het verdrag hebben geratificeerd.

Aan de voorwaarden voor inwerkingtreding is voldaan en Bijlage VI zal op 19 mei 2005 in werking treden. De stand van zaken per 31 maart 2005 is dat 22 landen met gezamenlijk 62,52% tonnage hebben geratificeerd. Deze landen zijn Azerbaidjan, de Bahama's, Bangladesh, Barbados, Bulgarije, Cyprus, Denemarken, Duitsland, Finland, Griekenland, Japan, Liberia, de Marshall Eilanden, Noorwegen, Panama, Samoa, Singapore, Spanje, St. Kitts and Nevis, Vanuatu, het Verenigd Koninkrijk en Zweden.

4. EU-positie en regelgeving

De Europese Unie kent tal van maatregelen ter voorkoming van luchtverontreiniging afkomstig van bronnen op het land, bijvoorbeeld voor raffinaderijen en elektriciteitscentrales. Andere regelgeving met een algemeen karakter, bijvoorbeeld op het gebied van stoffen die de ozonlaag aantasten, is ook op de scheepvaart onder de vlag van de lidstaten van toepassing. Gezien de ontwikkeling van Bijlage VI bij de IMO werd het niet direct nodig geacht nadere specifieke Europese maatregelen te nemen op het gebied van emissies naar de atmosfeer door de scheepvaart. Daarop is één belangrijke uitzondering. Richtlijn nr. 1999/32/EG van de Raad van de Europese Unie van 26 april 1999 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG (PbEG L 121; hierna Richtlijn nr. 1999/32/EG), stelt ook regels aan het zwavelgehalte van gasolie voor de scheepvaart. Inmiddels is het duidelijk dat zowel het relatieve als het absolute aandeel van de emissies van de scheepvaart en de milieu-effecten daarvan, in Europa toenemen. Noordwest Europa en Nederland in het bijzonder hebben vooral groot belang bij de vermindering van verzurende uitlaatgasemissies. Het protocol en de daarin op te nemen status van de Noordzee als zeegebied waar beperkingen voor SO_x emissies gelden zijn daartoe geschikte instrumenten.

Toen het er nog naar uitzag dat Bijlage VI niet op korte termijn in werking zou treden, heeft de Europese Commissie twee initiatieven genomen. Enerzijds wordt er bij de lidstaten op aangedrongen om zo snel mogelijk tot het protocol toe te treden. Anderzijds is de Commissie met een voorstel gekomen voor een richtlijn van het Europees parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG betreffende het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen (PbEU 2003, C 45 E). In het kader van het eerstgenoemde initiatief loopt thans een discussie over de inhoud en de werkingssfeer van de bovengenoemde richtlijn. Ook met het oog op de Europese dimensie is het zaak dat Nederland op korte termijn tot het protocol toetreedt.

5. Implementatie

Implementatie van het protocol en Bijlage VI zal nationaal worden gerealiseerd door een kleine aanpassing van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs), omdat deze wet thans niet voorziet in de benodigde basis voor maatregelen ter beperking van schadelijke emissies naar de atmosfeer of ter beperking van schadelijke deposities aan land die via de atmosfeer afkomstig zijn van zeeschepen. De maatregelen zelf zullen in een algemene maatregel van bestuur onder de Wvvs worden geïmplementeerd.

Het zwavelgehalte van bepaalde scheepsbrandstoffen is behalve in Bijlage VI ook onderwerp van regelgeving in Richtlijn nr. 1999/32/EG en in het Besluit zwavelgehalte brandstoffen onder de Wet inzake luchtverontreiniging. In EU-kader is een aanpassing van de genoemde richtlijn in voorbereiding. Te zijner tijd zal bij de implementatie afstemming moeten plaatsvinden om discrepanties in de regelgeving te voorkomen. Voorzover Bijlage VI van toepassing is op mijnbouwinstallaties, zal implementatie in lijn met de implementatie van het MARPOL-verdrag deels plaatsvinden bij en krachtens de Wvvs en deels krachtens de Mijnbouwwet. Drijvende mijnbouwinstallaties vallen onder de definitie van «schip» in de Wvvs, behoudens wanneer zij op de zeebodem zijn geplaatst voor het instellen van een onderzoek naar de aanwezigheid van delfstoffen of voor het winnen daarvan. Implementatie van Bijlage VI zal voor drijvende mijnbouwinstallaties die voor onderzoek en winning op de zeebodem zijn geplaatst en vaste mijnbouwinstallaties dus plaatsvinden onder de Mijnbouwwet.

6. Financiële en andere gevolgen

Het zijn vooral de nieuwe regels voor de emissies van stikstof- en zwaveloxiden die financiële gevolgen hebben voor de scheepvaartsector. Voor thans in de vaart zijnde schepen ontstaat bij inwerkingtreding de situatie dat, indien zij op of na 1 januari 2000 zijn gebouwd, de motoren aan de emissie-eisen van Bijlage VI moeten voldoen. In deze nieuw gebouwde schepen worden over het algemeen reeds motoren geïnstalleerd die aan deze emissie-eisen voor stikstofoxiden voldoen. De scheepsmotorenindustrie is in staat dergelijke motoren te leveren. Daarmee blijven de extra kosten vrij beperkt en zijn in ieder geval geringer dan wanneer motoren later nog moeten worden aangepast. In de praktijk wordt hiermee al sinds 1997 rekening gehouden en worden ook interim-certificaten afgegeven die bij inwerkingtreding van het protocol voor Nederland tegen het internationale certificaat kunnen worden ingeruild. Verwacht wordt dan ook dat de terugwerkende kracht van Bijlage VI geen noemenswaardige problemen oplevert.

Aan het voldoen aan de wereldwijde eis voor emissies van zwaveloxiden zijn geen extra kosten verbonden omdat de meerderheid van de geleverde

brandstoffen een lager percentage zwavel bevat dan de norm (max 4,5% zwavel). In de gebieden waar strengere emissie-eisen worden gesteld voor SO_x emissies («SO_x emission control areas») ligt dit anders. De scheepvaart moet hier brandstof met een lager zwavelgehalte (maximaal 1,5%) innemen voor gebruik in deze gebieden of installaties voor het reinigen van de uitlaatgassen gebruiken. Naar verwachting zal in de meeste gevallen gekozen worden voor inname van een hoeveelheid brandstof met een zwavelgehalte van maximaal 1,5%, die toereikend is voor de vaart in het zeegebied waar de strengere emissie-eisen gelden. Deze brandstof is duurder dan de hoogzwavelige. In sommige gevallen zullen ook aanpassingen aan de scheepsinstallaties nodig zijn, bijvoorbeeld aan de brandstofsysteemen, om het varen op verschillende soorten brandstof mogelijk te maken. De landen die aan de zeegebieden grenzen waar de strengere eisen gelden, moeten er zorg voor dragen dat de laagzwavelige brandstof in voldoende mate leverbaar is. Dit zal na inwerkingtreding gaan gelden voor de landen die grenzen aan deze zeegebieden, te weten aan de Oostzee en de Noordzee.

7. Wijzigingen van Bijlage VI

Met het Protocol van 1997 wordt Bijlage VI aan het MARPOL-verdrag toegevoegd. Op eventuele toekomstige wijzigingen van Bijlage VI is daarmee artikel 16 van het verdrag van toepassing (zie ook de artikelsgewijze toelichting bij artikel 4 van het Protocol van 1997). Dit artikel kent een snelle amenderingsprocedure voor technische voorschriften in de bijlagen en bijbehorende aanhangsels alsmede voor Protocol I door middel van stilzwijgende goedkeuring door de verdragspartijen. Teneinde slagvaardig mee te kunnen werken aan deze aanpassingen in de bijlagen en Protocol I, is in artikel 3 van de Rijkswet van 31 maart 1983 tot goedkeuring van het MARPOL-verdrag (met Bijlagen I en II met Aanhangsels) (Stb. 1983, 201) bepaald dat de goedkeuring door de Staten-Generaal van wijzigingen van Protocol I alsmede van de Bijlagen met Aanhangsels, behorende bij het MARPOL-verdrag, niet is vereist. Blijkens de memorie van toelichting bij deze rijkswet is de formulering van dit artikel bewust niet beperkt tot bepaalde met name genoemde bijlagen, zodat het te zijner tijd ook van toepassing zou zijn op wijzigingen van later nog door het Koninkrijk te aanvaarden bijlagen (zie verder Kamerstukken II 1981, 17 033 (R 1189), nrs. 1–3, p. 6). Zo is het artikel ook van toepassing geworden op wijzigingen van de bijlagen III, IV en V van het MARPOL-verdrag, die in 1987 stilzwijgend zijn goedgekeurd (Kamerstukken II 1987/88, 20 338 (R 1342), nr. 1). Nu het Protocol van 1997 een nieuwe bijlage aan het MARPOL-verdrag toevoegt, zal artikel 3 van de genoemde rijkswet na aanvaarding van dit Protocol ook van toepassing zijn op wijzigingen van Bijlage VI.

8. Artikelsgewijze toelichting bij Bijlage VI

Hoofdstuk I, algemeen, artikelen 1 t/m 4

Voorschrift 1 Toepasselijkheid

Voorschrift 1 regelt de toepasselijkheid van de Bijlage op alle schepen en noemt de uitzonderingen daarop voor wat betreft categorieën van schepen, emissies en bronnen van uitstoot in de voorschriften 3, 5, 6, 13, 15, 18 en 19.

Voorschrift 3 zondert emissies uit die noodzakelijk zijn voor de veiligheid van het schip, voor reddingsacties of die het gevolg zijn van schade aan het schip.

Voorschrift 5 en 6 beperken respectievelijk de periodieke onderzoeken en de certificering tot schepen met een bruto tonnage van 400 of meer.

Voorschrift 13 legt de toepassingsgrens voor emissie-eisen bij motoren

met een vermogen van meer dan 130 kW geïnstalleerd op schepen gebouwd op of na 1 januari 2000 en zondert noodaggregaten en motoren van reddingsboten uit. Motoren van schepen die uitsluitend binnen de soevereiniteit of jurisdictie van de vlaggenstaat vallen zijn eveneens uitgezonderd, maar moeten wel voldoen aan alternatieve maatregelen zoals die door de bevoegde autoriteit zijn vastgesteld.

Voorschrift 15 is beperkt tot met name door een verdragspartij aan te wijzen categorieën tankschepen en ladingen.

Voorschrift 16 wordt niet in voorschrift 1 genoemd maar beperkt de eisen te stellen aan incinerators die op of na 1 januari 2000 aan boord van schepen zijn geïnstalleerd.

Voorschrift 18 zondert kolen als vaste brandstof en nucleaire brandstof uit.

Voorschrift 19 zondert van mijnbouwinstallaties de emissies uit die direct met opsporing, winning of bewerking te maken hebben.

Voorschrift 2 Omschrijvingen

Dit voorschrift bevat de definitiebepalingen.

Voorschrift 3 Algemene uitzonderingen

Het MARPOL-verdrag zelf zondert in artikel 3 de toepassing uit op marineschepen en schepen in niet-commerciële overheidsdienst. Deze uitzondering geldt ook voor Bijlage VI.

De uitzonderingen van voorschrift 3 van Bijlage VI zelf zijn hierboven reeds toegelicht.

Voorschrift 4 Gelijkwaardige voorzieningen

In dit voorschrift is de toelating van alternatieven voor de in de Bijlage vereiste uitrusting geregeld.

Hoofdstuk II, onderzoek, certificering en handhaving, voorschriften 5 t/m 11

Voorschrift 5 Onderzoeken en inspecties

Voorschrift 5 betreft de onderzoeken en inspecties en legt de ondergrens van de onderzoeken voor schepen bij een bruto tonnage van 400 ton. Doel van de onderzoeken is vast te stellen dat de inrichting, uitrusting, systemen, voorzieningen en materialen van het schip (alsmede van vaste en drijvende mijnbouwinstallaties) geheel voldoen aan de vereisten van Bijlage VI. Zoals ook blijkt uit de toelichting bij voorschrift 19 strekt dit onderzoek zich niet uit tot de uitstoot die direct samenhangt met de opsporing, winning of bewerking van delfstoffen. Artikel 5 bevat tevens een verwijzing naar de technische code betreffende maatregelen voor de beperking van NOx emissies van scheepsdieselmotoren, waarin het onderzoek van motoren en uitrusting is geregeld met het oog op de vereisten van voorschrift 13.

Voorschrift 6 Afgifte van een Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging

Dit voorschrift regelt de afgifte van het Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging aan schepen die internationale reizen maken en aan mijnbouwinstallaties die reizen maken naar wateren die vallen onder de soevereiniteit of jurisdictie van andere Partijen bij het Protocol van 1997 verkrijgen. Het certificaat wordt afgegeven indien aan het doel van het onderzoek bedoeld in artikel 5 is voldaan. Het certificaat is het primaire en voornaamste instrument bij de controle op de naleving van de eisen van Bijlage VI met betrekking tot de emissies van de stoffen die daarin genormeerd zijn.

Voorschrift 7 Afgifte van een certificaat door de regering van een ander land

Voorschrift 7 regelt de uitgifte van een certificaat door een andere verdragspartij.

Voorschrift 8 Model van het certificaat

In dit voorschrift worden taal, vorm en inhoud van het certificaat geregeld.

Voorschrift 9 Looptijd en geldigheid van het certificaat

Dit voorschrift betreft de geldigheid en de geldigheidsduur van het certificaat.

Voorschrift 10 Havenstaatcontrole op operationele vereisten

Dit voorschrift betreft controles op de vaardigheid van de bemanning om de essentiële procedures ter voorkoming van luchtverontreiniging te kunnen uitvoeren.

Voorschrift 11 Opsporing en vervolging

Dit voorschrift legt verplichtingen op met betrekking tot de samenwerking tussen verdragspartijen bij controle op de naleving en de opsporing en vervolging van overtredingen van de bepalingen van de bijlage. Schepen kunnen worden geïnspecteerd met het doel om vast te stellen of in strijd met de bepalingen van de bijlage emissies van stoffen hebben plaatsgevonden.

Hoofdstuk III, vereisten voor de beperking van de uitstoot van schepen

Voorschrift 12 Stoffen die de ozonlaag aantasten

Dit voorschrift bevat regels betreffende stoffen die de ozonlaag aantasten. Deze zijn opgesomd in voorschrift 2, zesde lid. Het gaat voornamelijk om gehalogeniseerde koolwaterstoffen gebruikt als brandblusmiddel in draagbare blustoestellen of vaste brandblusinstallaties of om soortgelijke stoffen gebruikt in koelinstallaties.

Voorschrift 13 Stikstofoxiden (NO_x)

Dit voorschrift bevat regels betreffende de emissies van stikstofoxiden die in de uitlaatgassen voorkomen. Het voorschrift bepaalt dat van schepen gebouwd na 1 januari 2000, de motoren met een vermogen van meer dan 130 kW aan de emissie-eisen moeten voldoen. Bij inwerkingtreding van Bijlage VI kan deze bepaling niet met terugwerkende kracht worden toegepast. Er kunnen geen strafsancities aan worden verbonden als vóór inwerkingtreding van Bijlage VI in strijd met het bepaalde in dit voorschrift is gehandeld. Er is internationale overeenstemming dat de bepaling bij inwerkingtreding wel onmiddellijke werking heeft. Het voorschrift werkt feitelijk nu reeds in de praktijk. Het verwijst tevens naar de technische code betreffende maatregelen voor de beperking van NO_x-emissies van scheepsdieselmotoren.

Voorschrift 14 Zwaveloxiden (SO_x)

Dit voorschrift bevat regels betreffende de emissies van zwaveloxiden die in de uitlaatgassen van scheepsmotoren voorkomen. Het voorziet tevens in de mogelijkheid zeegebieden aan te merken als gebieden waar beperkingen voor SO_x-emissies gelden (SO_x-emission control areas). Het voorschrift kent thans slechts de Oostzee als een zodanig gebied, maar een amendement om ook de Noordzee als zodanig aan te merken is reeds in de IMO goedgekeurd en zal naar verwachting binnenkort formeel worden aangenomen.

Voorschrift 15 Vluchtige organische stoffen

Dit voorschrift bevat regels betreffende de emissies van vluchtige organische stoffen uit de lading van tankschepen. Een verdragspartij kan besluiten dat in zijn havens de emissies van vluchtige organische stoffen moeten worden beperkt. De daartoe voorgenomen maatregelen moeten tijdig aan de IMO worden genotificeerd om schepen met bestemming in deze havens de gelegenheid te bieden de benodigde voorzieningen te treffen. Er is in Nederland thans geen aanleiding een dergelijk besluit te nemen, omdat de omvang van deze emissies dat niet rechtvaardigt.

Voorschrift 16 Installaties voor afvalverbranding aan boord

In dit voorschrift zijn regels gesteld aan de inrichting en het gebruik van installaties voor de verbranding van scheepsafvalstoffen die aan boord ontstaan. Ten aanzien van de datum 1 januari 2000 in dit voorschrift geldt een soortgelijke overweging als bij voorschrift 13.

Voorschrift 17 Ontvangstvoorzieningen

Dit voorschrift legt verplichtingen op aan de verdragspartijen met betrekking tot het kunnen ontvangen van afvalstoffen ontstaan bij de reiniging van uitlaatgassen alsmede van de ozonlaag aantastende stoffen en van boord verwijderde installaties die deze stoffen kunnen bevatten. De Nederlandse praktijk is op dit punt reeds gevestigd en in werking, omdat met betrekking tot verwijdering van deze stoffen uit installaties reeds nationale wetgeving (onder de Wet milieugevaarlijke stoffen) van toepassing is.

Voorschrift 18 Kwaliteit van de brandstof

Dit voorschrift bevat kwaliteitsvereisten voor de aan boord gebruikte brandstoffen. Eén categorie van deze brandstoffen, namelijk gasolie gebruikt in de zeescheepvaart, is onderhevig aan Europese regels (richtlijn nr. 1999/32/EG), die in Nederland zijn geïmplementeerd in het Besluit zwavelgehalte brandstoffen. Uitbreiding van deze richtlijn tot alle aan boord van zeeschepen gebruikte brandstoffen wordt thans in Europees kader overwogen, maar laat onverlet dat de bijlage in Nederlandse regelgeving onder de Wvvs moet worden geïmplementeerd. In dit verband wordt ook verwezen naar het gestelde in paragraaf 5 hierboven omtrent andere regelgeving betreffende het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen.

Voorschrift 19 Vereisten voor mijnbouwinstallaties

Dit voorschrift betreft de eisen die aan vaste en drijvende mijnbouwinstallaties worden gesteld. De uitstoot die direct samenhangt met de opsporing, winning of bewerking van delfstoffen valt, blijkens het tweede lid van het artikel, niet onder de werking van Bijlage VI. De uitstoot die *niet* direct samenhangt met de opsporing, winning of bewerking van delfstoffen valt wel onder de werking van Bijlage VI. Te denken valt aan het gebruik van brandstoffen in generatoren op mijnbouwinstallaties die niet of niet uitsluitend worden gebruikt ten behoeve van de directe opsporing, winning en bewerking van delfstoffen (minerale rijkdommen).

9. Toelichting op de aanhangsels bij Bijlage VI

Aanhangsel 1

Dit aanhangsel legt de vorm en inhoud van het «International Air Pollution Prevention Certificate» (IAPP) vast.

Aanhangsel II

Dit aanhangsel legt de testcycli en wegingsfactoren vast, waarnaar in voorschrift 13 van deze bijlage wordt verwezen. Deze dienen te worden gehanteerd om te verifiëren of scheepsdieselmotoren voldoen aan de

NO_x-grenswaarden in overeenstemming met voorschrift 13, gebruik makend van de in de NO_x-Technische Code beschreven testprocedure en berekeningsmethode.

Aanhangsel III

Dit aanhangsel bevat criteria en procedures voor de aanwijzing van zeegebieden als gebieden waar beperkingen voor SO_x-emissies gelden (SO_x-emission control areas).

Aanhangsel IV

Dit aanhangsel betreft de typegoedkeuring en de beperkingen ten aanzien van het gebruik van vuilverbrandingsinstallaties aan boord.

Aanhangsel V

Dit aanhangsel legt de informatie vast, die op grond van voorschrift 18, derde lid, in de bunkerafleveringsbon moet worden vastgesteld.

10. Toelichting op de Resoluties bij Bijlage VI

Tijdens de diplomatieke conferentie is een achttal resoluties aangenomen bij Bijlage VI.

De belangrijkste daarvan zijn hieronder weergegeven; voor resolutie 2 wordt, vanwege het bindende karakter daarvan, bij deze ook parlementaire goedkeuring gevraagd. De tekst van de resoluties is verkrijgbaar bij de IMO onder «sales number» IMO-664E en ligt ter inzage bij de bibliotheek van de Hoofddirectie Juridische Zaken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, gevestigd aan de Koningskade 4 te Den Haag.

Resolutie 2

Door middel van deze resolutie (zie rubriek J van Trb. 2005, 30) is de technische code betreffende maatregelen voor de beperking van NO_x emissies van scheepsdieselmotoren aangenomen. De code zal tegelijk met het inwerkingtreden van Bijlage VI bindend zijn voor de partijen bij het protocol. In de algemene maatregel van bestuur ter implementatie van Bijlage VI (of eventueel een bijbehorende ministeriële regeling) zal een verwijzing naar deze code worden opgenomen.

Resolutie 4

Met deze resolutie heeft de conferentie MEPC gevraagd richtlijnen te ontwikkelen voor het volgen van de ontwikkelingen aangaande het zwavelgehalte van residuale brandstoffen. Deze richtlijnen zijn inmiddels vastgesteld bij resolutie MEPC.82(43). De ontwikkelingen worden al enkele jaren gevolgd en als zich een significante stijging van dit zwavelgehalte zou voordoen, is dat aanleiding om het debat over de zwavelnormen van voorschrift 14 van Bijlage VI in MEPC te heropenen.

Resolutie 5

Tijdens de diplomatieke conferentie hebben de Noordzeestaten een poging gedaan om de Noordzee de status te verlenen van gebied waar beperkingen voor SO_x emissies gelden en dit direct in de tekst van voorschrift 14 van Bijlage VI op te nemen. Dat is niet gelukt, maar het compromis was deze resolutie op basis waarvan de Noordzeestaten later in MEPC een amendement hebben ingediend ter verkrijging van genoemde status voor de Noordzee.

Resolutie 6

Door middel van deze resolutie wordt het geharmoniseerde systeem van onderzoek en certificering dat ook voor andere IMO-conventies geldt, tevens voor Bijlage VI gevestigd. Doel daarvan is onder andere om de periodieke onderzoeken waarin deze conventies voorzien, te synchroniseren.

11. Koninkrijkspositie

De regering van de Nederlandse Antillen acht het wenselijk dat het verdrag mede geldt voor dit land. De regering van Aruba streeft naar medegelding van het verdrag op termijn. De goedkeuring van het Protocol, met inbegrip van resolutie 2, wordt thans gevraagd voor het gehele Koninkrijk. De binding van de afzonderlijke landen aan dit Protocol zal tot stand worden gebracht, zodra de ter zake dienende uitvoeringswetgeving gereed is.

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

De Minister van Buitenlandse Zaken,
B. R. Bot

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