
91

Besluit van 9 februari 2010 tot wijziging van het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen in verband met de implementatie van het Ballastwaterverdrag en de herziene Bijlage VI van het MARPOL-verdrag

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

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, gedaan mede namens Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 27 augustus 2009, nr. CEND/HDJZ-2009/723, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Trb. 1975, 147) met het op 17 februari 1978 te Londen tot stand gekomen Protocol bij dat Verdrag (Trb. 1978, 188), op het op 13 februari 2004 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen (Trb. 2005, 44) en de artikelen 5, eerste en vierde lid, 6, eerste en tweede lid, 7, eerste en derde lid, 8, eerste en tweede lid, 8a, 10, eerste lid, 11, eerste en vierde lid, 12e, 21, artikel 35, tweede lid, en 38 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen;

De Raad van State gehoord (advies van 15 oktober 2009, nr. W09.09.0334/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, uitgebracht mede namens Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 3 februari 2010, nr. CEND/HDJZ/-2010/71, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 1, eerste lid, worden onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel p door een puntkomma, twee onderdelen toegevoegd, luidende:

q. *Ballastwaterverdrag*: het op 13 februari 2004 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen (Trb. 2005, 44);

r. *ballastwater*: water dat aan boord genomen wordt teneinde de trim, helling, diepgang, stabiliteit van of krachten op het schip te beheersen.

B

In artikel 2 wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel f door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:
g. ballastwater en sediment afkomstig uit een ballastwatertank van een schip.

C

In artikel 3 wordt « het AFS-verdrag » vervangen door: het AFS-verdrag en het Ballastwaterverdrag.

D

Na artikel 7 wordt een artikel ingevoegd luidende:

Artikel 7a Eisen aan schepen op grond van het Ballastwaterverdrag

1. Elk schip voldoet aan de op dat schip van toepassing zijnde eisen van voorschrift B-3 en voorschrift B-5, lid 2, van de bijlage van het Ballastwaterverdrag, tenzij er sprake is van een uitzondering als bedoeld in voorschrift A-3 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag.

2. Elk schip voldoet aan de op dat schip van toepassing zijnde eisen van voorschrift B-1 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag voor het hebben van een ballastwaterbeheerplan.

3. De in het eerste en tweede lid bedoelde eisen gelden niet voor schepen die niet ontworpen of gebouwd zijn voor het vervoer van ballastwater en voor schepen die ballastwater vervoeren in permanent verzegelde tanks en dit ballastwater niet lozen.

4. In afwijking van het eerste lid is voor een schip waarop een ballastwaterbeheersysteem in gebruik is dat voldoet aan een bij ministeriële regeling vastgesteld programma voor het testen en beoordelen van technieken voor ballastwaterbehandeling, de norm van voorschrift D-2 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag niet van toepassing gedurende een in de bij die ministeriële regeling vastgestelde periode.

E

In artikel 8 wordt «de artikelen 5 tot en met 7» vervangen door: de artikelen 5 tot en met 7a, waarbij kan worden bepaald dat de eisen en regels alleen gelden in daarbij aangewezen gebieden.

F

Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding «1.» geplaatst.

2. In het eerste lid wordt de zinsnede «de in artikel 5 bedoelde eisen» vervangen door: de in artikel 5 bedoelde eisen en de in artikel 31, eerste en tweede lid, bedoelde eisen en voorschriften waaronder de in deze artikelliden bedoelde handelingen mogen worden verricht.

3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
2. De inspecteur-generaal kan, met inachtneming van hetgeen dienaangaande is bepaald in voorschrift A-5 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag, afwijkingen toestaan van de voorschriften van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag, indien aan boord van het schip een voorziening wordt getroffen of een maatregel wordt genomen die naar zijn oordeel tenminste gelijkwaardig is aan het voorschrift waarvan wordt afgeweken.

G

Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt een « 1.» geplaatst.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 2. Van een ontheffing als bedoeld in artikel 35, tweede lid, van de wet, van de in artikel 7a bedoelde eisen wordt aantekening gemaakt in het ballastwaterjournaal van het desbetreffende schip.

H

Na artikel 13 wordt een artikel toegevoegd luidende:

Artikel 13a Certificaten op grond van het Ballastwaterverdrag

1. Voor een schip van 400 GT of meer, waarvan na onderzoek is gebleken dat het voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 7a en de met dat artikel samenhangende eisen, bedoeld in artikel 8, tweede en derde lid, wordt een Internationaal ballastwaterbeheercertificaat als bedoeld in voorschrift E-4 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag afgegeven.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op drijvende platforms, drijvende opslageenheden en drijvende productie-, opslag-, en overslageenheden.

I

In artikel 14 wordt «de artikelen 12 en 13» vervangen door: de artikelen 12, 13 en 13a.

J

In artikel 15, tweede lid, wordt «de artikelen 12 en 13» vervangen door «de artikelen 12, 13 en 13a» en wordt «de artikelen 5 tot en met 7» vervangen door: de artikelen 5 tot en met 7a.

K

Na artikel 17 wordt een artikel toegevoegd, luidende:

Artikel 17a Onderzoeken in verband met het Ballastwaterbeheercertificaat

Ter verkrijging van een Internationaal ballastwaterbeheercertificaat en tijdens de geldigheidsduur van dat certificaat wordt een schip onderworpen aan de in voorschrift E-1 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag voorgeschreven onderzoeken.

L

In artikel 18 wordt «de artikelen 16 en 17» vervangen door: de artikelen 16, 17 en 17a.

M

In artikel 19 wordt «de artikelen 16 en 17» vervangen door: de artikelen 16, 17 en 17a.

N

Artikel 20 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel b, wordt «de artikelen 12 en 13» vervangen door: de artikelen 12, 13 en 13a.

2. In het tweede lid wordt «bedoeld in de artikelen 16 en 17» vervangen door: bedoeld in de artikelen 16, 17 en 17a.

O

In artikel 21 wordt «de artikelen 16 en 17» vervangen door: de artikelen 16, 17 en 17a.

P

Artikel 23 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het derde lid wordt «dan in het eerste lid bepaald» vervangen door: dan in het eerste en het derde lid bepaald.

2. Onder vernummering van derde lid tot vierde lid, wordt een lid ingevoegd, luidende:

3. Het ballastwaterbeheercertificaat heeft een geldigheidsduur van vijf jaren.

Q

In artikel 26 wordt «de artikelen 12 en 13» vervangen door: de artikelen 12, 13 en 13a.

R

Artikel 29 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, onderdeel a, komt te luiden:

a. in het gebied van de Middellandse Zee, het gebied van de Oostzee, het gebied van de Zwarte Zee, het Golfgebied, de Noordwest-Europese wateren en de Zuidelijke Zuid-Afrikaanse wateren, bedoeld in voorschrift 1 van die Bijlage, en het Antarctisch gebied de voorschriften 15 en 34 van die Bijlage wat betreft lozingen in bijzondere gebieden van toepassing zijn;.

2. Het vijfde lid, onderdeel a, komt te luiden:

a. in het gebied van de Middellandse Zee, het gebied van de Oostzee, het Golfgebied, 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;.

S

Artikel 31, tweede lid, onderdeel a, komt te luiden:

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;

T

Na artikel 31 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 31a Verboden lozingen en gedragingen onder het Ballastwaterverdrag

1. Het is verboden met een schip ballastwater of sediment uit ballastwater in te nemen of te lozen, tenzij:

a. deze inname of lozing in overeenstemming is met het bepaalde in de bijlage bij het Ballastwaterverdrag, de krachtens artikel 8, tweede lid gestelde voorschriften, of op grond van artikel 9, tweede lid toegestane afwijkingen van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag;

b. deze inname of lozing in overeenstemming is met de krachtens artikel 38, tweede lid, gestelde voorschriften;

c. deze inname of lozing plaatsvindt om ballastwater te wisselen in een krachtens artikel 33a, tweede lid, aangewezen gebied, in overeenstemming met de krachtens dat artikel gestelde voorschriften, of

d. voor het desbetreffende schip in overeenstemming met het Ballastwaterverdrag een vrijstelling of ontheffing is verleend als bedoeld in artikel 35 van de wet.

2. Het is verboden met een schip ballastwater te lozen gedurende een nadere inspectie als bedoeld in artikel 3, tweede lid, van de Wet havenstaatcontrole of voor zolang het schip op grond van artikel 20 of 21 van de wet of artikel 7 van de Wet havenstaatcontrole is aangehouden.

3. Het eerste lid is ook van toepassing op buitenlandse schepen gedurende de tijd dat deze zich bevinden op de Nederlandse binnenwateren.

U

In artikel 32 wordt «de artikelen 29, 30 en 31» vervangen door: de artikelen 29, 30, 31 en 31a.

V

Na artikel 33 wordt een artikel toegevoegd, luidende:

Artikel 33a

1. Een schip waarvoor op grond van voorschrift B-3 van de bijlage van het Ballastwaterverdrag de normen van voorschrift D-1 van de bijlage van het Ballastwaterverdrag van toepassing zijn, wisselt ballastwater in overeenstemming met het bepaalde in voorschrift B-4 van de bijlage van het Ballastwaterverdrag.

2. Bij ministeriële regeling kunnen gebieden worden aangewezen als bedoeld in voorschrift B-4, lid 2, van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag, waar ballastwater wordt gewisseld overeenkomstig de daarbij gestelde regels.

W

Artikel 34 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding «1.» geplaatst.

2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 2. De kapitein draagt er zorg voor dat aan boord van een schip de in de bijlage van het Ballastwaterverdrag opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

X

Onder vernummering van het zevende lid van artikel 36 tot achtste lid, wordt een lid ingevoegd, luidende:

7. De kapitein van een schip waarop voorschrift 6.1 van Bijlage VI van het Verdrag van toepassing is en dat navulbare systemen heeft die ozonlaagaantastende stoffen bevatten, draagt er zorg voor dat aan boord het journaal met betrekking tot ozonlaagaantastende stoffen, bedoeld in voorschrift 12 van bijlage VI van het Verdrag, wordt bijgehouden met inachtneming van hetgeen dienaangaande in dat voorschrift is bepaald.

Y

Na artikel 36 wordt een artikel toegevoegd, luidende:

Artikel 36a

De kapitein van een schip waarop de in artikel 7a bedoelde eisen van toepassing zijn, houdt een ballastwaterjournaal bij overeenkomstig het bepaalde in voorschrift B-2 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag.

Z

Artikel 38 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder vernummering van het tweede lid tot derde lid, wordt een lid ingevoegd, luidende:

2. Bij regeling van Onze Minister kunnen aanvullende voorschriften worden gegeven over het beheer van ballastwater die gelden in bij deze regeling aangewezen gebieden.

2. In het nieuwe derde lid wordt «het eerste lid» vervangen door: het eerste en tweede lid.

AA

Aan artikel 43 wordt een lid toegevoegd, luidende:

7. Voor een schip dat voorafgaand aan de datum waarop de norm van voorschrift D-2 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag voor het desbetreffende schip van toepassing wordt, een ballastwaterbeheersysteem in gebruik heeft genomen dat voldoet aan een bij ministeriële regeling vastgesteld programma voor het testen en beoordelen van technieken voor ballastwaterbehandeling, is de norm van voorschrift D-2 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag niet van toepassing gedurende een in de bij die ministeriële regeling vastgestelde periode.

ARTIKEL II

Artikel 1 van het Besluit aanwijzing verdragen Wet havenstaatcontrole komt te luiden:

Artikel 1

Als verdrag als bedoeld in artikel 1, onderdeel b, onder 10°, van de Wet havenstaatcontrole worden aangewezen:

a. het op 27 november 1992 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (Trb. 1994, 229), alsmede de daarbij behorende Nederland bindende protocollen, bijlagen en aanhangsels;

b. het op 5 oktober 2001 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de beperking van schadelijk aangroeiwerende verfsystemen op schepen (Trb. 2004, 44);

c. het op 13 februari 2004 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen (Trb. 2005, 44).

ARTIKEL III

In afwijking van artikel 7a, eerste lid, en in afwijking van voorschrift B-3 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag is het voor schepen gebouwd in 2009 tot de tweede jaarlijkse inspectie, bedoeld in voorschrift E-1 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag, maar uiterlijk tot 31 december 2011 toegestaan te voldoen aan de normen van voorschrift D-1 in plaats van de normen van voorschrift D-2 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag.

ARTIKEL IV

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip met uitzondering van artikel I, onderdelen F, onder 2, Q, S, T en Y, die in werking treden met ingang van 1 juli 2010.

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

's-Gravenhage, 9 februari 2010

Beatrix

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. M. Cramer

Uitgegeven de *negende* maart 2010

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

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 de Staatscourant.

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

§ 1. Inleiding

Op 13 februari 2004 is onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) het Internationale verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, met Bijlage en Aanhangsels tot stand gekomen (hierna: het Ballastwaterverdrag; Trb. 2004, 256 en 2005, 44). Het Ballastwaterverdrag stelt normen vast ter voorkoming van de ongewenste introductie, via het lozen van ballastwater, van uitheemse organismen en ziektekiemen in het milieu. Het Ballastwaterverdrag treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop tenminste 30 Staten, waarvan de koopvaardijvloeden tezamen ten minste 35 procent vormen van de brutotonnage van de wereldkoopvaardijvloot, het verdrag hebben geratificeerd. De Nederlandse regering is voornemens partij te worden bij dit verdrag. Voor een uitgebreide toelichting op de aanleiding en de totstandkoming van het Ballastwaterverdrag wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij de Rijkswet tot goedkeuring van het Ballastwaterverdrag.

Dit besluit strekt tot implementatie van het Ballastwaterverdrag in het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen (Bvvs). Wat de Nederlandse Antillen en Aruba betreft, geldt dat zij hebben aangegeven dat het Ballastwaterverdrag daar zal gaan gelden en dat de daarvoor noodzakelijke regelgeving in voorbereiding is.

Daarnaast strekt dit besluit tot uitvoering van resolutie MEPC.176(58) van de Mariene Milieucommissie (MEPC) van de IMO, waarbij een volledig herziene tekst is vastgesteld van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag¹ over de voorkoming van luchtverontreiniging vanaf schepen. Deze resolutie is tijdens de 58e bijeenkomst van de MEPC op 10 oktober 2008 aangenomen. De resolutie zal op 1 juli 2010 in werking treden en zal vóór die tijd in het Tractatenblad worden gepubliceerd.

Verder wordt met het onderhavige besluit uitvoering gegeven aan de in de verschillende bijlagen van het MARPOL-verdrag opgenomen mogelijkheid tot verlenging van de geldigheidsduur van certificaten die voor een periode van minder dan vijf jaar zijn afgegeven.

Tot slot wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om de regels die op dit moment gelden met betrekking tot lozingen in bijzondere gebieden (ter uitvoering van Bijlagen I en V) neer te leggen in het Bvvs, in plaats verspreid over het Bvvs en de daarop gebaseerde ministeriële besluiten.

In verband met artikel 39 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen is in dit besluit voorzien in mede-ondertekening door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

§ 2. Het Ballastwaterverdrag

§ 2.1 Doelstelling van het Ballastwaterverdrag

Veel schepen hebben ballastwatertanks waarin zeewater wordt ingenomen om de stabiliteit en manoeuvreerbaarheid van een schip tijdens zijn reis te bevorderen als hetgeen of weinig vracht heeft, of om voor extra stabiliteit te zorgen bij ruwe zee. Dit ballastwater is dus noodzakelijk voor de veiligheid van het schip en zijn bemanning. Het ballastwater zorgt echter ook voor problemen. De schepen lozen het ballastwater doorgaans weer op een hele andere plaats dan waar het is

¹ Het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen 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 tot stand gekomen Protocol bij dat Verdrag met Bijlage en Aanhangsels (Trb. 1978, 188).

ingenomen. Hierdoor worden allerlei organismen en ziektekiemen geïntroduceerd op plaatsen waar ze van oorsprong niet thuishoren. Deze vreemde organismen en ziektekiemen kunnen daar vervolgens grote ecologische en economische schade veroorzaken. Doelstelling van het Ballastwaterverdrag is de introductie van schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen te voorkomen, te beperken en uiteindelijk uit te bannen. Dit doel wordt bereikt door het toepassen van ballastwaterbeheer. Het verdrag voorziet in twee methoden voor ballastwaterbeheer: ballastwater wisselen en ballastwater behandelen. Alleen met de laatst genoemde methode zal het mogelijk zijn om te voldoen aan de doelstelling van het Ballastwaterverdrag om de verspreiding van uitheemse organismen en ziektekiemen in het milieu uit te bannen. De methode van ballastwater wisselen is daarom slechts toegestaan voor een in het Verdrag aangegeven periode, waarvan de duur afhankelijk is van het bouwjaar van het schip en de ballastwatercapaciteit.

§ 2.2 Inhoud van het Ballastwaterverdrag

In de memorie van toelichting bij de Rijkswet tot goedkeuring van het Ballastwaterverdrag is een toelichting gegeven op de structuur en de inhoud van het verdrag. In deze paragraaf wordt dieper ingegaan op enkele belangrijke elementen uit het Ballastwaterverdrag.

a. Toepassingsbereik

Het Ballastwaterverdrag is in principe van toepassing op alle schepen die gerechtigd zijn te varen onder de vlag van een partij bij het Ballastwaterverdrag. Het Ballastwaterverdrag definieert een schip als «een vaartuig, ongeacht het type, dat zich bevindt in een aquatische omgeving, met inbegrip van afzinkbare vaartuigen, vaartuigen in drijvende toestand, drijvende platforms, FSU's (Floating storage units) en FPSO's (Floating production, storage and offloading vessels)». Wat het type schepen en de uitzonderingen op de toepassing van het Ballastwaterverdrag op bijvoorbeeld oorlogsschepen betreft, wijkt de definitie niet af van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (hierna: MARPOL-verdrag) en het Internationaal Verdrag inzake de beperking van schadelijke aangroeiwerende verfsystemen op schepen (hierna: AFS-verdrag).

Een opvallend verschil met deze verdragen is wel dat daar wordt gesproken van schepen «in een mariene omgeving» terwijl het Ballastwaterverdrag spreekt van schepen «in een aquatische omgeving». Dit verschil komt voort uit het feit dat de schade die wordt veroorzaakt door organismen afkomstig uit ballastwater zich niet beperkt tot het mariene milieu en deze schadelijke organismen zelf ook niet alleen uit de zee afkomstig zijn. De zebromossel uit Europa heeft bijvoorbeeld grote schade aangericht in het zoete water van de grote meren in Noord-Amerika. De inname en lozing van ballastwater vindt ook vaak plaats in havens en niet op zee. Dit verklaart waarom het Ballastwaterverdrag handelt over schepen «in een aquatisch milieu». Het lozen en innemen van ballastwater – of dat nu geschiedt op zee of op een binnenwater – wordt door het Ballastwaterverdrag ook niet verboden. De schade aan het aquatisch milieu moet worden voorkomen door de strenge eisen die worden gesteld aan het ballastwaterbeheer.

Voor de regelgeving heeft deze van de andere verdragen afwijkende definitie van schip dan ook geen consequenties. Het Ballastwaterverdrag geeft regels voor het beheer van het ballastwater van zeeschepen. Het betreft – afgezien van de in de verdragen gegeven uitzonderingen – dezelfde schepen waarop ook het MARPOL- en het AFS-verdrag van toepassing zijn. De schepen waarop het Ballastwaterverdrag van toepassing is,

moeten voldoen aan de eisen voor het beheer van ballastwater. Door hieraan te voldoen wordt het aquatische milieu beschermd.

b. Uitzonderingen

Op het uitgangspunt dat het Ballastwaterverdrag van toepassing is op alle schepen die gerechtigd zijn te varen onder de vlag van een partij bij het verdrag, zijn in artikel 3 van het Ballastwaterverdrag enkele uitzonderingen gemaakt. De uitzondering voor oorlogsschepen en hulpschepen is gelijk aan de uitzonderingen in het MARPOL-verdrag en het AFS-verdrag. Deze uitzondering is geregeld in artikel 3 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (hierna: Wvvs). Het is op grond van artikel 3 van het Ballastwaterverdrag wel de bedoeling dat – voor zover redelijk en praktisch uitvoerbaar – deze schepen opereren op een wijze die verenigbaar is met het Verdrag.

Verder zijn uitgezonderd schepen die vanwege hun constructie nooit ballastwater lozen, oftewel schepen die geen ballastwatertanks hebben of schepen die verzegelde ballastwatertanks hebben. Ook schepen die uitsluitend varen in de wateren onder de rechtsmacht van één Partij zijn uitgezonderd van de toepassing van het Ballastwaterverdrag, maar daarbij geldt wel dat dit niet mag resulteren in een verslechtering van of schade aan het milieu, de gezondheid van de mens, of goederen of hulpbronnen. Deze uitzondering geldt dus niet zondermeer, maar enkel als een Partij oordeelt dat deze kustvaart niet schadelijk is. Dit zal sterk afhankelijk zijn van de ligging van een land en de lengte van de kustlijn.

Van de toepassing van het Ballastwaterverdrag kunnen ook schepen worden uitgezonderd die uitsluitend varen in wateren onder de rechtsmacht van een Partij én in wateren onder de rechtsmacht van een andere Partij indien de laatstbedoelde partij toestemming heeft gegeven voor zo'n ontheffing. Die toestemming kan uiteraard alleen worden gegeven als dit niet tot schade kan leiden.

Ten slotte is het Ballastwaterverdrag niet van toepassing op schepen die uitsluitend varen in wateren onder de rechtsmacht van één Partij en op volle zee indien de desbetreffende Partij van oordeel is dat dit niet tot bovenbedoelde schade lijdt.

c. Voorschriften voor ballastwatermanagement

Het Ballastwaterverdrag voorziet zoals gezegd in twee methoden voor ballastwaterbeheer: ballastwater wisselen en ballastwater behandelen. De methode van ballastwater wisselen is slechts gedurende een in de bijlage bij het Ballastwaterverdrag aangegeven periode toegestaan om de verspreiding van aquatische organismen en ziektekiemen al zo spoedig mogelijk te beperken. Uiteindelijk dienen de schepen aan boord te beschikken over een installatie waarmee het ballastwater zodanig wordt gezuiverd dat bij lozing het ballastwater voldoet aan de normen van voorschrift D-2 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag voor de aanwezigheid van levensvatbare organismen. Op grond van voorschrift B-3, lid 6 van de bijlage is het ook toegestaan in plaats van te beschikken over een ballastwaterbeheersysteem, het ballastwater af te geven bij een ontvangstinstallatie. Omdat niet alle schepen op hetzelfde moment kunnen worden voorzien van een ballastwaterbeheersysteem, geldt de volgende fasering:

Bouw schip	Ballastwatercapaciteit	Methode ballastwaterbeheer
Voor 2009	< 1500 m ³ 1500–5000 m ³ > 5000 m ³	Wisselen toegestaan tot 2016, daarna behandelen Wisselen toegestaan tot 2014, daarna behandelen Wisselen toegestaan tot 2016, daarna behandelen
In of na 2009	< 5000 m ³	Wisselen niet toegestaan, direct behandelen
Van 2009 tot 2012	> 5000 m ³	Wisselen toegestaan tot 2016, daarna behandelen
In of na 2012	> 5000 m ³	behandelen

De IMO heeft op 29 november 2007 een resolutie aangenomen (Resolution A.1005(25)) waarin wordt erkend dat het nog onzeker is dat er voor alle type schepen voldoende goedgekeurde ballastwatermanagementsystemen zijn om op de aangegeven tijdstippen in voorschrift B-3 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag te voldoen aan de normen door de installatie van een dergelijk systeem. Voor schepen die in 2009 worden gebouwd en direct een behandelingsstelsel moeten installeren, kan dit een probleem zijn. De genoemde resolutie biedt de mogelijkheid voor deze schepen een uitzondering te maken, door bij de ratificatie van het Ballastwaterverdrag een voorbehoud te maken voor deze groep van schepen. Voor deze groep wordt dan afgeweken van het bovengenoemde schema. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar de toelichting bij artikel III.

d. Sedimentenbeheer

Het Ballastwaterverdrag geeft aparte voorschriften voor het beheer van sedimenten in ballastwater. Dit is met name van belang op het moment dat de ballastwatertanks gereinigd worden. Op grond van voorschrift B-5 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag moeten nieuw te bouwen schepen zodanig worden ontworpen dat de inname van sedimenten tot een minimum wordt beperkt en het verwijderen van sedimenten uit ballastwatertanks zo eenvoudig mogelijk is.

e. Goedkeuring ballastwaterbeheersystemen

De ballastwaterbeheersystemen die worden gebruikt om te voldoen aan het Ballastwaterverdrag, moeten op grond van voorschrift D-3 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag veilig zijn voor het schip, zijn uitrusting en de bemanning. Om vast te stellen of een systeem aan deze eisen en aan de normen voor het behandelen van ballastwater voldoet, moet het systeem worden goedgekeurd. Systemen die gebruik maken van actieve substanties of preparaten die een of meer actieve substanties bevatten, worden gekeurd door de IMO. Andere ballastwaterbeheersystemen worden op grond van voorschrift D-3, lid 1 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag gekeurd door de Partij waaraan de producent zijn systeem ter goedkeuring voordraagt. De IMO heeft voor de goedkeuring richtlijnen opgesteld.

Naast de goedkeuring van ballastwaterbeheersystemen overeenkomstig het Verdrag, moet worden opgemerkt dat daarnaast vaak ook een goedkeuring nodig zal zijn op grond van de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden, omdat in deze systemen van biociden gebruik wordt gemaakt om het ballastwater te zuiveren.

f. Ballastwaterbeheerplan

Onafhankelijk van de methode van ballastwaterbeheer, moeten alle schepen waarop het Ballastwaterverdrag van toepassing is, beschikken over een goedgekeurd ballastwaterbeheerplan. Hierin zijn de procedures

voor het ballastwaterbeheer van het desbetreffende schip beschreven, inclusief de veiligheidsprocedures en aanwijzing van officieren aan boord die verantwoordelijk zijn voor de implementatie van het plan.

g. Ballastwaterbeheercertificaat

Schepen met een brutotonnage van 400 ton of meer – met uitzondering van drijvende platforms, FSU's en FPSO's – moeten beschikken over een ballastwaterbeheercertificaat. Dit certificaat wordt afgegeven als bij de eerste inspectie op grond van het Ballastwaterverdrag is gebleken dat het schip voldoet aan de daaraan te stellen eisen voor ballastwaterbeheer. Bij die inspectie wordt geverifieerd of het vereiste ballastwaterbeheerplan en de bijbehorende bouw, uitrusting, systemen, onderdelen, voorzieningen en materialen of processen voldoen aan de vereisten van het Ballastwaterverdrag.

Na een eerste inspectie – en afgifte van het ballastwaterbeheercertificaat – dienen op grond van voorschrift E-1 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag, tussentijdse en jaarlijkse inspecties te worden uitgevoerd en vijfjaarlijks een volledige herkeuring. De periodiciteit van de inspecties valt in het kader van het door de IMO ingevoerde *Harmonized System of Survey and Certification («HSSC»)* samen met inspecties die op grond van de andere toepasselijke verdragen zijn voorgeschreven, zodat de onderzoeken waaraan schepen worden onderworpen, zoveel mogelijk binnen een bepaald tijdvak zijn geconcentreerd.

h. Afgifte van ballastwater of sediment uit ballastwater

Zoals hierboven is toegelicht is het op grond van voorschrift B-3, lid 6 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag toegestaan het ballastwater af te geven bij een ontvangstinstallatie in plaats van het aan boord behandelen van het ballastwater met een ballastwaterbeheersysteem. Het Ballastwaterverdrag verplicht Partijen echter niet om voor de ontvangst van dit ballastwater voorzieningen te treffen. Op grond van artikel 5 van het Ballastwaterverdrag is deze verplichting er wel voor de ontvangst van sedimenten uit het ballastwater. De reden hiervan is dat er altijd – in meer of mindere mate – sediment achter blijft in de tanks waarin zich schadelijke organismen en ziektekiemen kunnen bevinden. Een veilige afvoer van dit sediment moet daarom verzekerd worden. De verplichting van artikel 5 van het Ballastwaterverdrag houdt in dat havens en laad- en losplaatsen die een Partij op grond van het MARPOL-verdrag al heeft aangewezen en waar ballastwatertanks gewoonlijk worden gereinigd of hersteld, adequate voorzieningen moeten hebben om het sediment op veilige wijze en zonder risico of schade voor het milieu, mensen, goederen of hulpbronnen af te voeren.

§ 2.3. Implementatie van het Ballastwaterverdrag

Bij de laatste wijziging van de Wvvs (Stb. 2006, 446) is al rekening gehouden met de totstandkoming van het Ballastwaterverdrag. De Wvvs voorziet daarom nu in voldoende grondslag om het Ballastwaterverdrag te implementeren in het Bvvs. Dit besluit introduceert de noodzakelijke bepalingen in het Bvvs ter implementatie van het Ballastwaterverdrag. Daarbij is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de methode van dynamische verwijzing naar het Ballastwaterverdrag. Dat betekent dat wordt verwezen naar de voorschriften van het Ballastwaterverdrag voor zover die duidelijke en rechtstreeks toepasbare normen bevatten. Het voordeel van deze methode is dat niet onbedoeld wordt afgeweken van het Verdrag door andere formuleringen en dat eventuele wijzigingen van de bijlage bij het Verdrag zodra zij van kracht worden zonder wijziging van het Bvvs van toepassing kunnen zijn.

In deze paragraaf wordt bij een aantal onderwerpen de wijze van implementatie nader toegelicht.

a. Begrip schadelijke stof

In de Wvvs is een «schadelijke stof» gedefinieerd als «een stof die, indien zij in zee terecht komt, gevaar kan opleveren voor de gezondheid van de mens, schade kan toebrengen aan het mariene milieu, de recreatiemogelijkheden die de zee biedt kan schaden of storend kan werken op enig ander rechtmatig gebruik van de zee en die bij of krachtens algemene maatregel van bestuur is aangewezen».

Zoals in paragraaf 2.2, onderdeel a is toegelicht, beperkt het Ballastwaterverdrag zich strikt genomen niet enkel tot het voorkomen van verontreiniging van de zee. De schadelijke organismen en ziektekiemen kunnen ook uit andere wateren dan de zee afkomstig zijn en uiteindelijk schade toebrengen aan het aquatisch milieu van binnenwater. In de definitie van «schadelijke stof» in de Wvvs is echter sprake van stoffen die schadelijk kunnen zijn als zij in zee terecht komen. De definitie bepaalt echter ook dat de schadelijkheid van de stof niet bij voorbaat vast hoeft te staan. Voldoende is dat de stof mogelijk schade *kan* toebrengen of gevaar opleveren indien zij in zee terechtkomt. Dat is zeker ook bij ballastwater het geval. Gelet op de systematiek van de Wvvs waarbij «schadelijke stof» een kernbegrip is waar ook het begrip «lozen» aan gekoppeld is, is ballastwater in het Bvvs aangewezen als schadelijke stof. Door het verbod op het lozen van ballastwater op welke plaats dan ook in strijd met de daarvoor geldende voorschriften, worden ook de binnenwateren beschermd.

b. Uitzonderingen

In paragraaf 2.2 onderdeel b, is toegelicht dat het Ballastwaterverdrag in principe van toepassing is op alle zeegaande schepen.

Schepen die uitsluitend varen in de wateren onder de rechtsmacht van één partij zijn uitgezonderd van de toepassing van het Ballastwaterverdrag, mits dit niet resulteert in een verslechtering van of schade aan het milieu, de gezondheid van de mens, goederen of hulpbronnen. Deze uitzondering geldt dus niet zondermeer, maar enkel als een partij oordeelt dat deze kustvaart niet schadelijk is. Vanwege deze beoordeling en omdat dit oordeel door een veranderde (ecologische) situatie kan veranderen, is ervoor gekozen geen algemene uitzondering op te nemen in het Bvvs, maar deze uitzonderingen te regelen via een vrijstellingsregeling op grond van artikel 35 van de Wvvs. Op deze manier is het eenvoudiger om in te spelen op nieuwe omstandigheden of, indien nodig, onderscheid te maken tussen categorieën schepen. Zo is voorstelbaar dat zich in Nederlandse wateren met specifieke ecologische kenmerken (bijvoorbeeld de Waddenzee of het IJsselmeer) omstandigheden voordoen waarbij ballastwater ingenomen in deze gebieden niet mag worden geloosd in andere Nederlandse kustwateren. De hier bedoelde vrijstellingen raken aan de mogelijkheid tot het verlenen van ontheffing op grond van voorschrift A-4 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag. In voorschrift A-4 gaat het echter om ontheffingen voor afzonderlijke schepen die varen tussen vaste locaties en die gelden voor ten hoogste vijf jaar. Deze ontheffingen kunnen worden verleend op grond van artikel 35 van de Wvvs.

Het verdrag spreekt in alle gevallen van «exemptions», maar in het Nederlandse rechtsstelsel wordt onderscheid gemaakt tussen vrijstellingen voor een hele categorie en ontheffingen voor afzonderlijke schepen. Daarbij wordt de hierboven besproken categorie van schepen die in de wateren onder de eigen rechtsmacht varen in artikel 3 van het Ballastwaterverdrag geschaard onder de algemene uitzonderingen,

evenals schepen die uitsluitend varen in wateren onder de rechtsmacht van een andere Partij of in de wateren onder de eigen rechtsmacht en op volle zee. In deze laatste gevallen gaat het op grond van onze Nederlandse rechtssystematiek om ontheffingen. Hoewel het verdrag op dit punt dus niet geheel helder is, is voor de implementatie gekeken naar de eisen die het verdrag aan de uitzondering of ontheffing stelt.

c. Ballastwaterbeheercertificaat

Zoals is toegelicht in paragraaf 2.2. moeten schepen met een bruto-tonnage van 400 ton of meer beschikken over een ballastwaterbeheercertificaat. Het model voor dit certificaat wordt vastgesteld op grond van artikel 8, tweede lid, van de Wvvs.

In voorschrift E-1, lid 9 en 10 is bepaald dat de toestand van het schip niet mag worden gewijzigd na afgifte van een certificaat, tenzij weer opnieuw onderzoek wordt gedaan. Deze systematiek geldt ook voor certificaten op grond van het MARPOL-verdrag. De noodzakelijke regels hiervoor waren daarom al neergelegd in artikel 22 van het Bvvs.

Schepen onder de 400 ton hebben op grond van het Ballastwaterverdrag geen certificaat nodig. Deze schepen moeten – behoudens de uitzonderingen – wel voldoen aan de overige voorschriften van het Ballastwaterverdrag. Op grond van voorschrift E-1, lid 2 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag, moeten passende maatregelen worden vastgesteld om te waarborgen dat schepen die niet onder de certificeringsverplichting vallen, wel voldoen aan het verdrag. Het MARPOL-verdrag kent gelijklopende bepalingen. Bij regeling op grond van artikel 20 van het Bvvs kan daarom worden bepaald aan welke onderzoeken deze schepen kunnen worden onderworpen om vast te stellen of ze aan het verdrag voldoen. De eigenaren van deze schepen ontvangen vervolgens vaak graag een verklaring waarin is vastgelegd dat het schip voldoet. Dit is geregeld in artikel 15 van het Bvvs.

d. Ontvangstvoorzieningen

In paragraaf 2.2. is toegelicht dat het Ballastwaterverdrag geen verplichting kent tot het innemen van ballastwater. Voor het sediment uit ballastwater bestaat die verplichting wel omdat schepen op grond van voorschrift B-5 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag een afgifteplicht hebben. De verplichting voorzieningen te hebben voor het innemen van sediment is neergelegd in artikel 5 van het Ballastwaterverdrag. De aanwezigheid van ontvangstvoorzieningen voor sediment moet op grond van artikel 5 van het Ballastwaterverdrag zijn gewaarborgd in havens en laad- en losplaatsen waar het reinigen of herstellen van ballastwatertanks zich voordoet. Artikel 5 van het Ballastwaterverdrag is hetzelfde geformuleerd als bepalingen in het MARPOL-verdrag over het waarborgen van de aanwezigheid van havenontvangstvoorzieningen. Op grond hiervan moet worden aangenomen dat ter implementatie van artikel 5 van het Ballastwaterverdrag dezelfde regels moeten gelden voor het waarborgen van de aanwezigheid van havenontvangstvoorzieningen voor sediment afkomstig uit ballastwatertanks.

Artikel 6, eerste lid, van de Wvvs biedt de basis om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur havens aan te wijzen die zorg moeten dragen voor toereikende voorzieningen voor het in ontvangst nemen van onder andere bepaalde schadelijke stoffen afkomstig van schepen die gewoonlijk de desbetreffende haven aandoen. In de Regeling havenontvangstvoorzieningen zijn op basis van dit artikel havens aangewezen voor de daarbij aangeduide stoffen. Op grond van artikel 6, eerste lid, Wvvs zullen in de Regeling havenontvangstvoorzieningen ook de havens worden aangewezen waarvan de beheerder zorg zal moeten dragen voor toereikende voorzieningen voor het in ontvangst nemen van sediment

afkomstig uit ballastwatertanks van schepen. Artikel 6, negende lid, van de Wvvs biedt aan havenbeheerders de mogelijkheid om ter uitvoering van deze verplichting degene die in de desbetreffende haven los- of laadplaatsen of scheepsreparatiewerven in bedrijf hebben verplicht en zorg te dragen voor een voldoende havenontvangstvoorziening. Welke havens zullen worden aangewezen in de Regeling havenontvangstvoorzieningen, zal worden bepaald na overleg met de betrokken partijen.

Zodra het sediment afkomstig uit de ballastwatertanks in ontvangst is genomen, is dit sediment een afvalstof als bedoeld in de Wet milieubeheer. Voor de verdere verwerking van dit afval gelden dan ook de bij of krachtens de Wet milieubeheer gestelde regels.

In artikel 8 van het Besluit havenontvangstvoorzieningen is de melding van tekortkomingen met betrekking tot havenontvangstvoorzieningen, o.a. op basis van de al bestaande verplichtingen uit het MARPOL-verdrag geregeld. Artikel 5, tweede lid, van het Ballastwaterverdrag is gelijk aan deze bepalingen in de bijlagen bij het MARPOL-verdrag. De bestaande regeling van artikel 8 van het Besluit havenontvangstvoorzieningen is daarom voldoende ter implementatie van artikel 5, tweede lid, van het Ballastwaterverdrag.

e. Aanwijzen van gebieden waar tijdelijk geen ballastwater moet worden ingenomen

Voorschrift C-2 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag regelt de tijdelijke aanwijzing van gebieden waar het omwille van vervuiling of een anderszins slechte kwaliteit van het zeewater, niet wenselijk is ballastwater in te nemen. Als voorbeeld van een dergelijk gebied wordt in voorschrift C-2 genoemd gebieden waar sprake is van weinig spoeling door de getijden of tijdstippen waarop een getijdestroming meer modder met zich brengt, of gebieden nabij rioolmondingen. Voor zover dit soort gebieden in de Nederlandse situatie aanwezig zijn, betreft het gebieden die vanwege de bovengenoemde redenen permanent ongeschikt zijn om ballastwater in te nemen. Voor die situaties kunnen op grond van het nieuwe artikel 38, tweede lid, bij ministeriële regeling aanvullende voorschriften worden gegeven.

In de praktijk nemen schepen het voor de reis noodzakelijke ballastwater altijd in, in de haven van waaruit zij vertrekken. Indien zich in de haven een situatie voordoet dat een bepaald gebied gedurende een afzienbare periode niet geschikt is voor de inname van ballastwater, kan de bevoegde autoriteit in de desbetreffende haven hierover een waarschuwing doen uitgaan.

§ 3. Herziening Bijlage VI van het MARPOL-verdrag

§ 3.1 Doelstelling

Emissies naar de atmosfeer afkomstig van zeeschepen leveren een bijdrage aan mondiale en regionale milieuvervuiling. Bijlage VI is tot stand gekomen om deze bijdrage te verminderen en bestrijkt vier categorieën van emissies, namelijk verzurende emissies (zwavel- en stikstofoxiden, die deel uitmaken van de uitlaatgassen van de voortstuwings- en hulpmotoren van schepen), stoffen die de ozonlaag kunnen aantasten (onder andere gebruikt in koel- en vriesinstallaties en brandblusinstallaties van schepen), vluchtige organische stoffen (die vrij komen uit de lading van sommige tankschepen, geladen met ruwe olie of aardolieproducten) en verbrandingsgassen van zogenaamde vuilverbrandingsinstallaties (gebruikt voor aan boord gegenereerde afvalstoffen, zoals huisvuil).

Met de herziening van Bijlage VI worden de emissies van luchtverontreinigende stoffen vanaf zeeschepen verder verminderd. De herziening van Bijlage VI beoogt de emissies van zwaveloxiden en fijnstof verder terug te brengen. De belangrijkste maatregel die in de herziene Bijlage VI is neergelegd, is het terugbrengen van het maximum toegestaan zwavelpercentage in brandstofolie voor zeeschepen. Voorts zijn de geldende eisen ten aanzien van motoren aangescherpt en gaan nieuwe eisen gelden voor motoren uit de periode 1990–2000, waarmee de verdere vermindering van de emissies van stikstofoxiden wordt beoogd. Tot slot beoogt de herziene Bijlage VI de handhaving te verbeteren van de voorschriften met betrekking tot de emissies van ozonlaagaantastende stoffen en vluchtige organische stoffen. Hiertoe voorziet de herziene Bijlage VI in nieuwe operationele voorschriften. Hieronder zal nader op deze nieuwe voorschriften worden ingegaan.

§ 3.2 Inhoud herziene Bijlage VI

De herziene Bijlage VI is op een aantal punten gewijzigd. De belangrijkste wijzigingen betreffen:

- De vervanging van de *SO_x-Emission Control Areas* (SECA's) door *Emission Control Areas* (ECA's), waarin met betrekking tot de emissie van stikstofoxiden of zwavel en fijnstof strengere eisen gelden dan in andere zeegebieden. De herziene Bijlage VI wijst de Noordzee en de Oostzee aan als ECA's, waar speciale maatregelen met betrekking tot zwavel en fijnstof gelden. Voor andere regio's kan de speciale status van emissiebeheersgebied worden aangevraagd.
- De toenemende vermindering van het maximaal toegestane zwavelpercentage in brandstofolie. Het maximaal toegestane zwavelpercentage in brandstofolie bedroeg in SECA's 1,50% m/m en buiten SECA's 4,5% m/m en moet worden verminderd tot 1.00% m/m vanaf 1 juli 2010 en 0,10% m/m vanaf 1 januari 2015 in SECA's en tot 3,50% m/m vanaf 1 januari 2012 en 0,50% vanaf 1 januari 2020 buiten SECA's. Daarbij geldt voor verdragspartijen de verplichting alle redelijke stappen te nemen om de beschikbaarheid van brandstofolie die aan deze strengere eisen voldoet te promoten. Indien desondanks geconstateerd wordt dat een schip brandstofolie gebruikt die niet aan de eisen voldoet, moet bij het bepalen van de te nemen actie (waaronder het afzien van handhavingsmaatregelen) het bewijs dat de brandstofolie niet beschikbaar is, in aanmerking worden genomen.
- Strengere normen voor nieuwe motoren. Vanaf 1 januari 2011 moeten nieuwe motoren voldoen aan normen die gemiddeld 20% strenger zijn en vanaf 1 januari 2016 moeten nieuwe motoren in ECA's voldoen aan normen die 80% strenger zijn.
- Nieuwe normen voor grotere dieselmotoren uit de periode 1990–2000. Deze laatste nieuwe normen gelden alleen voor motoren waarvoor een door de vlaggestaat goedgekeurde en aan de IMO gemelde methode bestaat, om de gewenste norm te halen.
- De verplichting een lijst bij te houden van alle apparaten aan boord die ozonlaagaantastende stoffen bevatten en de verplichting voor de kapitein van een schip dat met koelmiddel navulbare systemen heeft, om een journaal in te vullen met betrekking tot ozonlaagaantastende stoffen.
- De verplichting om een door de bevoegde autoriteiten goedgekeurd managementplan met betrekking tot vluchtige organische stoffen aan boord te hebben van een tanker die ruwe olie vervoert en de verplichting dit plan uit te voeren.

§ 3.3. Richtlijn nr. 1999/32/EG inzake het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen

Naast Bijlage VI van het MARPOL-verdrag bevat ook richtlijn nr. 1999/32/EG¹ regels over het zwavelgehalte van gasolie voor de scheepvaart². Deze richtlijn is geïmplementeerd in de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen. Op grond van deze richtlijn geldt met ingang van 1 januari 2010 voor schepen op een ligplaats in een haven in de Europese Gemeenschap een verbod op het gebruik van brandstofolie met een zwavelgehalte van meer dan 0,1% m/m. Met ingang van 2015 zal dit zwavelgehalte op grond van Bijlage VI ook in ECA's het maximaal toegestaan zijn. Voor het overige echter gaat de richtlijn op dit punt verder dan de herziene Bijlage VI. Ook de bepaling in de richtlijn dat brandstofolie met een zwavelgehalte van meer dan 1,5% m/m niet meer gebruikt mag worden in de territoriale wateren en de EEZ door passagiersschepen op geregelde diensten naar of vanuit havens in de Europese Gemeenschap, is strenger dan Bijlage VI. Op grond van Bijlage VI zal echter met ingang van 2015 een strengere percentage gelden binnen ECA's (maximaal 0,1% m/m) en met ingang van 2020 mondiaal (0,5% m/m).

§ 3.4. Implementatie Bijlage VI van het MARPOL-verdrag

Omdat in het Bvvs dynamisch wordt verwezen naar de Bijlagen van het MARPOL-verdrag, waaronder Bijlage VI, behoeven de meeste wijzigingen van Bijlage VI geen implementatie; deze wijzigingen zijn op het moment van inwerkingtreding direct in Nederland van kracht. Het betreft hier de eisen aan schepen, waaronder de eisen aan motoren en de eis een managementplan met betrekking tot vluchtige organische stoffen aan boord te hebben (die doorwerken via artikel 5, vijfde lid, van het Bvvs), eisen aan het gebruik van brandstofolie (die doorwerken via artikel 31, tweede lid, van het Bvvs) en de in Bijlage VI opgenomen voorschriften en verplichtingen met betrekking waartoe de kapitein zorg draagt dat deze worden nageleefd, waaronder de verplichting een lijst bij te houden van apparaten die ozonlaagaantastende stoffen bevatten en de verplichting het managementplan met betrekking tot vluchtige organische stoffen uit te voeren (die doorwerken via artikel 34).

De volgende drie wijzigingen van Bijlage VI van het MARPOL-Verdrag werken echter niet door via de bestaande dynamische verwijzing en behoeven wel implementatie:

- De wijziging van voorschrift 4 die tot gevolg heeft dat afwijking kan worden toegestaan van de op grond van Bijlage VI vereiste procedures, brandstofolie of methoden tot naleving, indien een gelijkwaardige voorziening wordt getroffen aan boord van het schip.
- De met de wijziging van voorschrift 4 samenhangende wijziging van voorschrift 14.4, waarin de mogelijkheid was neergelegd om te kiezen voor een uitlaatgasreinigingssysteem of een andere technische methode in plaats van het gebruik van laagzwavelige brandstof in SECA's.
- De verplichting tot het bijhouden van een journaal met betrekking tot ozonlaagaantastende stoffen.

Met het onderhavige besluit wordt uitvoering gegeven aan deze wijzigingen van Bijlage VI. De wijzigingen worden besproken bij de artikelsgewijze toelichting.

§ 4. Administratieve lasten voor het bedrijfsleven

Vanuit Nederland is bij de totstandkoming van regelgeving de inspanning in internationaal en Europees verband gericht op de systematiek van doelregelgeving (goal based standards) en betere in plaats van nieuwe

¹ 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).

² Voor een nadere toelichting zij gewezen op de Memorie van Toelichting bij de 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 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 (TK, 2005-2006, 30 500, nr. 3).

regelgeving. Daarbij wordt tevens gewaakt voor administratieve lasten voor burgers en bedrijven.

Het uitgangspunt van goal based standards is ook een uitgangspunt van de IMO en is dan ook toegepast bij zowel het nieuwe Ballastwaterverdrag als de revisie van Bijlage VI. Voorbeelden daarvan zijn:

- Er wordt voorgeschreven welke normen moeten worden gehaald, niet hoe de installaties eruit moeten zien.
- Alternatieve technieken worden toegestaan, als maar de zelfde milieu- en veiligheidsstandaard wordt gehaald.
- Er zijn veel aanbevelingen als niet dwingend in richtlijnen vastgelegd. Deze niet verplichte richtlijnen zijn dan ook niet opgenomen in de nieuwe regelgeving ter implementatie van het Ballastwaterverdrag, maar ze zijn wel beschikbaar en behulpzaam voor het bedrijfsleven om zo goed en praktisch mogelijk aan de nieuwe voorschriften te voldoen.
- Als partijen een rapportageverplichting hebben zijn steeds standaard-formulieren ontwikkeld die bedrijven direct kunnen gebruiken.

Hoewel in het verleden met succes de regeldruk en administratieve lasten door voorstellen van partijen zijn beperkt, leidt de implementatie van het Ballastwaterverdrag wel tot nieuwe regeldruk en daardoor tot nieuwe administratieve lasten. Deze administratieve lasten komen voort uit verplichtingen die integraal onderdeel uitmaken van het Ballastwaterverdrag. Er is geen extra verplichting opgenomen die boven de vereisten van het verdrag uitgaan. In die zin zij de beschreven administratieve lasten onvermijdelijk als Nederland partij wordt bij het Ballastwaterverdrag en het verdrag in werking treedt.

Zelfs als Nederland geen partij zou worden bij het verdrag zullen de meeste reders extra administratieve lasten moeten maken. Bij dit verdrag geldt de gebruikelijk IMO 'No favorable treatment'-clausule. Als een land partij wordt bij een verdrag moeten alle schepen die dat land aandoen aan de eisen van het verdrag voldoen, ook als ze varen onder een vlag van een land dat geen partij is. Nederlandse schepen die een internationale reis maken naar een verdragsland moeten alle vereiste certificaten, ballastwaterbeheersplan, ballastwaterjournaal e.d. aan boord hebben.

De herziene Bijlage VI van het MARPOL-verdrag brengt geen verhoging van de administratieve lasten met zich.

§ 4.1 Ballastwaterverdrag

De administratieve lasten die verband houden met het Ballastwaterverdrag zullen moeten worden gedragen door de scheepseigenaren van schepen waarop het Ballastwaterverdrag van toepassing is. Er is een drietal categorieën administratieve lasten.

De eerste categorie hangt samen met de verplichting een ballastwaterbeheersplan aan boord te hebben. Dit ballastwaterbeheersplan moet onder andere een veiligheidsbeheersplan bevatten, procedures voor het verwijderen van sedimenten op zee en aan de wal en er moet een officier in worden aangewezen die er voor zorgt dat het plan wordt geïmplementeerd.

Het plan moet zijn opgesteld in de werktaal van het schip en vertaald in Engels, Frans of Spaans. De IMO heeft voor dit ballastwaterbeheersplan de «Guidelines for Ballast Water Management and Development of Ballast Water Management Plans (G4)» aangenomen. In de bijlage van deze IMO-richtlijn wordt een standaard formaat aanbevolen van hoe het ballastwaterbeheersplan er uit moet zien en welke informatie tenminste moet worden opgenomen. Er is geraamd dat het opstellen van dit Ballastwaterbeheersplan eenmalig € 1165,- kost.

De tweede categorie kosten bestaat uit het verplicht bijhouden van een ballastwaterjournaal. Het moet tenminste de in Aanhangsel 2 van het Ballastwaterverdrag omschreven informatie bevatten. Het journaal mag in elektronische vorm worden bijgehouden en kan worden geïntegreerd in een al bestaand journaal of systeem aan boord. Dit zijn administratieve lasten omdat deze gegevens moeten worden bijgehouden en getoond aan inspectie.

Schepen houden ook nu al ballastwateroperaties bij. Echter, de nieuwe voorschriften vragen uitgebreider informatie (zoals waar ballastwater is ingenomen en wanneer het ballastwater is behandeld), en stellen eisen aan de vorm van bijhouden en aan het bewaren van informatie. Door experts is geschat dat de extra activiteiten zo'n 150 uur extra arbeid per jaar met zich brengen (gemiddeld 3 uur per week). De extra activiteiten hangen af van het aan boord gebruikte ballastwaterbeheersysteem en de hoeveelheid ballastwaterwisselingen. De extra kosten voor het uitgebreider bijhouden van het ballastwaterjournaal worden geschat op € 6.340,- per schip per jaar.

De derde categorie kosten vloeit voort uit de aanvraag van het benodigde certificaat en de inspecties die daarvoor moeten worden uitgevoerd.

Voor elk schip met een brutotonnage van 400 ton moeten de volgende handelingen worden verricht:

1. Aanvraag en eerste inspectie certificaat voor ballastwaterbeheer. Er wordt geverifieerd of het ballastwaterbeheersplan en de ballastwateruitrusting en -systemen voldoen aan de vereisten van het Ballastwaterverdrag.
2. Herkeuring met tussenpozen van ten hoogste 5 jaar.
3. Jaarlijkse inspectie of alles wordt onderhouden en in goede staat is.
4. Na 2 of 3 jaar, in plaats van een jaarlijkse, een tussentijdse inspectie of de uitrusting voldoet aan de gestelde eisen.

Voor deze activiteiten moet de reder werkzaamheden laten verrichten voor het aanvragen van het certificaat en voor zijn betrokkenheid bij de onderzoeken. Het aanvragen en tonen van het certificaat zijn administratieve lasten. Deze lasten zijn geraamd op € 117,- per schip. Een certificaat is 5 jaar geldig, en moet dan worden verlengd door herkeuring. Dit zijn eenmalige kosten, waarbij is aangenomen dat gemiddeld eens in de 15 jaar, de periode dat een schip gemiddeld onder Nederlandse vlag vaart, een certificaat moet worden aangevraagd. Tevens is de reder aan het klassebureau een vergoeding verschuldigd voor het verrichten van een onderzoek ter verkrijging van een ballastwaterbeheercertificaat. Dat zijn nalevingskosten. Deze bedragen € 1.041,- per schip. De kosten voor de herkeuring ten behoeve van de certificering zijn geraamd op € 1197,-. Deze kosten moeten eens per 5 jaar worden gemaakt.

De kosten voor het meewerken aan jaarlijkse inspecties zijn geraamd op € 97,- administratieve lasten per jaar per schip. De kosten voor het meewerken aan de inspecties die eens in de 2 of 3 jaar plaatsvinden zijn ook geraamd op € 97,- per inspectie per schip. Deze 2 of 3 jarige inspectie is een tussentijdse grondiger inspectie die eens in de vijfjaarsperiode dat een certificaat geldig is moeten worden gemaakt.

Door de bovengenoemde ramingen bij elkaar op te tellen, worden de totale jaarlijkse administratieve lasten per jaar per schip geraamd op € 6.500,-. De eenmalige administratieve lasten per schip komen uit op € 1.400,-, de eenmalige nalevingskosten op € 1.000,-.

Het Ballastwaterverdrag schrijft voor dat schepen met een brutotonnage van 400 ton of meer een geldig certificaat moeten hebben en onder-

worpen moeten worden aan inspecties. In 2007, het ijkpunt waartegen een verandering van de regeldruk wordt afgemeten, vielen er 983 Nederlandse schepen onder deze categorie.

De kosten van een aanvraag voor een ontheffing bedragen € 200,-. Als het Ballastwaterverdrag door voldoende landen wordt geratificeerd en van kracht wordt – de verwachting is dat dat in 2011 gebeurt – zal dat een jaarlijkse toename van de administratieve lasten voor het Nederlandse bedrijfsleven geven van € 6,4 miljoen per jaar. Eenmalige administratieve lasten voor het Nederlandse bedrijfsleven worden geraamd op € 1,4 miljoen. De eenmalige nalevingskosten bedragen € 1,0 miljoen.

Administratieve lasten voor burgers die voortkomen uit de implementatie van het Ballastwaterverdrag zijn verwaarloosbaar omdat plezierjachten over het algemeen niet beschikken over een ballaststelsel waarmee ballastwater wordt ingenomen. Ook eventuele administratieve lasten voorkomend uit ministeriële regelingen op grond van artikel 8 of artikel 20 zijn verwaarloosbaar omdat het nadere regels zal betreffen die slechts een specificatie zullen zijn van de al gegeven regels, of regels met een niet verplichtend karakter.

Aangezien het betrokken bedrijfsleven al vanaf een vroegtijdig stadium betrokken is bij de totstandkoming en implementatie van het verdrag, zullen ook de kosten die specifiek gemoeid zijn met de kennisname van de nieuwe regelgeving gering zijn.

§ 4.2 Bijlage VI van het MARPOL-verdrag

De herziene Bijlage VI van het MARPOL-verdrag brengt geen verhoging van de administratieve lasten met zich.

De bevoegdheid van de Inspecteur-Generaal om voorzieningen toe te staan als alternatief voor de op grond van Bijlage VI vereiste procedures of methoden, leidt op korte termijn niet tot een verhoging van de administratieve lasten. Deze bevoegdheid is met name bedoeld om uitlaatgasreinigingssystemen en andere technische methoden als alternatief voor het gebruik van laagzwavelige brandstofolie in ECA's toe te staan. Deze specifieke methoden waren echter op grond van de «oude» Bijlage VI ook reeds toegestaan, zij het op een andere grondslag.

Andere voorzieningen als alternatief voor de door Bijlage VI voorgeschreven procedures en methoden zijn, voor zover bekend, nog niet in ontwikkeling, zodat de tijd die de scheepvaartsector kwijt zal zijn in verband met zijn betrokkenheid bij een eventueel toekomstige beoordeling van deze voorzieningen, niet is in te schatten. Bovendien zal het verzoek om deze alternatieve voorzieningen toe te staan betrekking hebben op experimenten en slechts incidenteel worden gedaan.

Ook de in de herziene Bijlage VI neergelegde verplichting tot het bijhouden van een journaal met betrekking tot ozonlaagaantastende stoffen, leidt niet tot een verhoging van de administratieve lasten. De herziene Bijlage VI zondert permanent verzegelde uitrusting die niet kan worden nagevuld met koelmiddel (zoals bijvoorbeeld een brandblusinstallatie) uit van deze verplichting. In de praktijk heeft de verplichting tot het bijhouden van een logboek enkel betrekking op navulbare koelinstallaties. Op grond van de Regeling lekdichtheidsvoorschriften koelinstallaties op schepen¹ is de beheerder van koelinstallaties op schepen reeds verplicht tot het bijhouden van een logboek met betrekking tot koelinstallaties ter voorkoming van lekkages van onder meer ozonlaagafbrekende stoffen. Het journaal dat moet worden ingevuld op grond van het Bvvs kan onderdeel uitmaken van dit logboek.

¹ Stcrt. 1997, 122; laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 21 mei 2008 (Stcrt. 101). De huidige citeertitel is ingevoerd bij ministeriële regeling van 20 november 2006 (Stcrt. 235).

De voor tankers geldende verplichting een door de bevoegde autoriteiten goedgekeurd managementplan met betrekking tot vluchtige organische stoffen aan boord te hebben, leidt evenmin tot een verhoging van de administratieve lasten, omdat er geen tankers onder Nederlandse vlag varen die ruwe olie vervoeren.

Tot slot leidt ook de verplichting tot het bijhouden van een lijst van uitrusting die ozonlaagaantastende stoffen niet tot een verhoging van de administratieve lasten. Op het supplement behorend bij het Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging (opgenomen in appendix I van Bijlage VI), dat permanent aan het certificaat moet worden bevestigd, moest reeds alle uitrusting worden genoteerd die ozonlaagaantastende stoffen bevat. Met de herziening van Bijlage VI is deze reeds bestaande verplichting in voorschrift 12.3 van Bijlage VI opgenomen.

§ 4.3 Advies Actal

Het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) heeft op basis van de bovenstaande informatie besloten om het besluit te selecteren voor een toets op de gevolgen voor de administratieve lasten. Actal concludeert dat de administratieve lasten goed in beeld zijn gebracht en dat er aandacht is besteed aan alternatieven om de stijging van de administratieve lasten zoveel mogelijk te beperken. Actal constateert dat de lastenstijging voortkomt uit internationale verplichtingen, waardoor het helaas niet mogelijk is een bijdrage te leveren aan de kabinetsdoelstelling om de administratieve lasten te reduceren. Actal heeft geadviseerd het besluit verder in procedure te brengen.

§ 5. Overige lasten voor het bedrijfsleven en milieueffecten

§ 5.1. Bedrijfseffecten en milieueffecten van het Ballastwaterverdrag

Bedrijfseffecten

Implementatie van het Ballastwaterverdrag leidt tot bedrijfseffecten voor het Nederlandse bedrijfsleven, meer in het bijzonder voor Nederlandse rederijen. Als het verdrag in werking treedt, zullen in principe alle zeeschepen onder Nederlandse vlag, vanaf het moment als aangegeven in het schema in paragraaf 2.2 onder «voorschriften voor ballastwatermanagement», een goedgekeurd en goed werkend ballastwaterbehandelingssysteem aan boord moeten hebben.

Voor elk schip moeten drie verschillende soorten kosten worden gemaakt. De eerste kostenpost betreft de aankoopkosten van een nieuw ballastwaterbehandelingssysteem. De kosten hiervan hangen af van het type schip, de hoeveelheid te behandelen ballastwater en van het aan te schaffen systeem. Voor een relatief klein schip zullen de kosten rond de € 100.000,- bedragen. Voor een gemiddeld schip liggen de kosten hiervan rond € 300.000,- tot € 400.000,-, en voor een relatief groot of speciaal schip kunnen de kosten oplopen van € 500.000,- tot meer dan een miljoen.

De tweede kostenpost betreft de installatiekosten. Het aan te schaffen ballastwaterbehandelingssysteem zal op bestaande en nieuwe schepen moeten worden ingebouwd. Het gaat daarbij om inbouw van het systeem, eventueel aanpassen van pompen, leidingen, energie, afvalverwerking etc. Deze installatiekosten kunnen weer elk sterk uiteenlopen per schip, maar geschat is dat deze gemiddeld € 150.000,- zullen bedragen.

De bovenstaande aankoopkosten en installatiekosten zijn van toepassing voor standaard schepen waarvoor een redelijk kant en klaar ballastwaterbehandelingssysteem op de markt beschikbaar is. Daarnaast is te verwachten dat voor bijzondere gevallen extra kosten moeten worden gemaakt. Het gaat daarbij om speciale schepen als zeer grote of specialistische schepen, hopperzuigers, afzinkbare pontons e.d. waarvoor geen standaard oplossingen beschikbaar zijn. Aangenomen wordt dat 5% van de schepen extra kosten moeten maken die gemiddeld zo'n € 500.000,- zullen bedragen.

De derde kostenpost betreft de kosten van het gebruik van het ballastwaterbehandelingssysteem. De installatie moet worden bediend, onderhouden, eventueel gebruikte chemicaliën moeten worden aangevuld, afval worden behandeld etc. Ook hier hangen de kosten weer sterk af van het te gebruiken systeem. De gemiddelde kosten van het gebruik van een ballastwaterbehandelingssysteem gedurende zijn hele levensloop worden geschat op € 375.000,-.

De uiteindelijke totale kosten per schip kunnen uiteenlopen van een paar honderd duizend euro tot ver boven de miljoen. De gemiddelde totale kosten per schip komen uit op € 900.000,- voor de gehele levensduur van het ballastwaterbeheerssysteem. De gemiddelde totale kosten per schip per jaar worden geschat op € 36.000,-. Daarbij is aangenomen dat de gemiddelde levensduur van een ballastwaterbehandelingssysteem 25 jaar bedraagt.

Zoals in paragraaf 4 (administratieve lasten) is aangegeven, wordt geraamd dat ongeveer 1070 schepen onder Nederlandse vlag aan de verplichtingen van het Ballastwaterverdrag moeten voldoen. De totale jaarlijkse bedrijfskosten voor de Nederlandse zeevaart komen dan uit op € 39 miljoen per jaar. Dit zijn zeer forse kosten, maar het is geen bedrag dat de draagkracht van het betrokken Nederlandse bedrijfsleven te boven gaat. De kosten bedragen ongeveer 1% van de huidige omzet van de Nederlandse zeevaartsector.

Ook de meest relevante concurrerende landen krijgen met dezelfde regelgeving en met dezelfde kostenstijgingen te maken. Het Ballastwaterverdrag zal pas in werking treden als tenminste 30 staten, met een gecombineerde handelsvloot met tenminste 35% van het totale mondiale bruto tonnage, het verdrag hebben geratificeerd. De Europese Commissie heeft erop aangedrongen dat alle EU-lidstaten het verdrag gaan ratificeren, en veel van de lidstaten hebben aangegeven druk met de voorbereidingen daarvan bezig te zijn. Als het verdrag in werking is getreden, zullen alle schepen die varen onder de vlag van een land dat lid is van het verdrag, en ook alle schepen die de havens aandoen van deze verdragsstaten (dus ook de schepen van niet-verdragsstaten) aan de verplichtingen van het Ballastwaterverdrag moeten voldoen. Omdat de meest relevante landen met dezelfde regelgeving en verplichtingen te maken krijgen, zullen de huidige marktstructuur en de huidige concurrentieverhoudingen naar verwachting niet ingrijpend wijzigen.

In de berekening van de bedrijfseffecten zijn niet de mogelijke kosten voor ballastwaterontvangstvoorzieningen meegenomen, omdat het Ballastwaterverdrag hiertoe niet verplicht en nog volstrekt onduidelijk is of deze installaties er zullen komen.

Milieueffecten

Elk jaar wordt tussen de 3.000 en 4.000 miljoen ton onbehandeld ballastwater geloosd in havens en kustgebieden. Er wordt geschat dat dagelijks meer dan 10.000 mariene soorten worden getransporteerd in ballastwater over de zeeën en geïntroduceerd in een uitheemse omgeving. Schadelijke uitheemse organismen en ziekte kiemen (zoals cholera) hebben regelmatig een verwoestende werking gehad. Het meest bekende voorbeeld is de introductie van de Europese zebramossel in de Grote Meren tussen de Verenigde Staten en Canada. Als gevolg hiervan zijn reeds miljarden U.S. dollars uitgegeven om deze plaag te stoppen en onderwater structuren en pijpen weer schoon te maken. Een ander voorbeeld is de introductie van de Amerikaanse ribkwal in de Zwarte Zee. In deze zee heeft dat geleid tot het vrijwel verdwijnen van de visserij naar ansjovis en sprat daar. Een voorbeeld in Nederland is de introductie van de Japanse oester in onze kustwateren. De Japanse oester heeft in Nederland vrijwel geen natuurlijke vijanden, en deze consumeert onder andere larven van de inheemse mossel, de kokkel en de oester. Als gevolg hiervan zien we een snelle verdwijning van de inheemse schelpdieren ten gunste van de Japanse oester.

In Europese zeewateren zijn ruim 1400 exoten, soorten organismen van buitenlandse herkomst, aanwezig. De meesten hiervan zitten in de Middellandse Zee, gevolgd door de Noordzee.

Tabel Aantal exoten in Europese zeewateren

Regio	Aantal exoten	Aandeel in totaal %
Middellandse Zee	662	46,8
Noordzee	230	16,2
Atlantische kust	177	12,5
Oostzee	170	12,0
Zwarte Zee	83	5,9
Azoren	25	1,8
Ierse wateren	51	3,6
Arctische wateren	18	1,3
Totaal	1416	100

Bron: Stephan Gollasch, «Setting the scene: the problem of aquatic invasive species in Europe», EMSA presentation 2008».

In de Noordzee kuststrook die loopt van België tot en met Noordwest Duitsland zijn 94 exoten bekend. Van dit aantal zijn 21 exoten waarschijnlijk via ballastwater geïntroduceerd. Andere soorten zijn binnengekomen door aanhechting aan de scheepwand, door kweek en watercultuur, of door andere oorzaken.

Deze introductie van exoten is overigens niet alleen van deze tijd. Reeds vanaf 1700 is bekend dat zich exoten in Europese wateren zijn geïntroduceerd. Wel is het probleem van schadelijke soorten in de laatste decennia snel toegenomen door een groei van de handel en zeevaart vervoersstromen. Sinds 1950 is gemiddeld eens in de 23 weken een exoot in de Noordzee geïntroduceerd.

Het Ballastwaterverdrag heeft als milieueffect dat de introductie van exoten in de Nederlandse kustwateren en de introductie van Nederlandse soorten in andere kustwateren via het ballastwater wordt tegengegaan.

Bedrijfseffecten

De revisie van MARPOL Bijlage VI leidt tot bedrijfseffecten voor het Nederlandse bedrijfsleven. De bedrijven die met name effecten onderkennen zijn

- scheepseigenaren
- petroleummaatschappijen
- bunkerleveranciers

Met deze partijen is intensief overleg gevoerd over deze effecten en over hun visie op mogelijk te nemen internationale milieumaatregelen.

Nederlandse scheepseigenaren zullen door de strengere milieueisen voor schepen zowel milieuvriendelijker scheepsbrandstof als milieuvriendelijkere motoren moeten gaan gebruiken. In het kader van de totstandkoming van de herziene Bijlage VI heeft de IMO een expertgroep ingesteld, die onderzoek heeft gedaan naar de omvang van de effecten van deze maatregelen. Uit het door deze expertgroep opgeleverde rapport¹ blijkt dat gedestilleerde brandstof al in veel schepen wordt gebruikt (29% van de totale brandstofconsumptie door schepen in 2007 betrof gedestilleerde brandstof). Deze schepen worden niet geconfronteerd met hogere kosten voor brandstofolie. Het is niet goed mogelijk een inschatting te maken van de verhoging van de kosten van brandstofolie waarmee schepen die nog geen gedestilleerde brandstof gebruiken, zullen worden geconfronteerd met ingang van 2020. Het prijsverschil tussen brandstofolie en gedestilleerde brandstof varieerde de laatste jaren tussen de 50 en 72%. Daarbij komt blijkens het rapport dat bestaande schepen die nu zware stookolie gebruiken weliswaar gedestilleerde brandstof kunnen verstoken, maar dat deze schepen wel aanpassing behoeven, zoals een andere afstelling van de motor en gebruik van type/hoeveelheid smeerolie. Daar staat tegenover dat gedestilleerde brandstof ook kostenvoordelen heeft. Het is schoner, veiliger voor de bemanning en motoren kunnen om die reden efficiënter worden bediend. Ook hoeft de brandstof aan boord niet meer van tevoren te worden verwarmd en gezuiverd voordat het kan worden gebruikt. Het beschikbare onderzoek geeft geen nadere kwantificering van deze effecten.

De alternatieven die in plaats van laagzwavelige brandstofolie buiten ECA's mogen worden gebruikt (uitlaatgasreinigingssystemen en andere technische methoden) zijn nog in ontwikkeling. De kosten van deze systemen zijn aldus moeilijk in te schatten. Hetzelfde geldt voor de kosten van systemen die op de langere termijn ontwikkeld kunnen gaan worden als alternatief voor de methode van verbranding van afval en andere stoffen. Omdat de keuze van al deze alternatieven de uitkomst zal zijn van een commerciële afweging tussen de extra kosten van de juiste brandstof dan wel de voorgeschreven methode van verbranding enerzijds en die van het alternatief anderzijds, zullen de kosten van deze alternatieven, indien gekozen, nooit in het nadeel uitvallen van de reder.

Naast milieuvriendelijker scheepsbrandstof zullen ook schonere motoren moeten worden gebruikt. Deze aanscherping heeft als doel de uitstoot van stikstofoxide terug te dringen. Vanaf 1 januari 2011 moeten nieuwe motoren voldoen aan normen die gemiddeld 20% strenger zijn dan nu. IMO Experts denken dat deze aanscherping met relatief eenvoudige, goedkope, zogenaamde «in-motor-technieken» of aanpassingen kunnen worden bereikt². Alle schepen onder Nederlandse vlag gebouwd in of na 2011 zullen hiermee te maken krijgen.

¹ Report on the outcome of the Informal Cross Government/Industry Scientific Group of Experts established to evaluate the effects of the different fuel options proposed under the revision of MARPOL Annex VI.

² Zie IMO overleg van het subcommittee on Bulk, Liquids and Gases, IMO BLG11-5.

Daarnaast gaat gelden dat vanaf 1 januari 2016 nieuwe motoren in ECA's moeten voldoen aan normen die 80% strenger zijn dan de huidige. Om deze norm te halen zullen nieuwe technieken als naverbrandingstechnologieën of waterbehandelingstechnologieën moeten worden toegepast. Deze regionale norm moet ook voor de Noordzee gaan gelden. Alle schepen onder Nederlandse vlag, gebouwd in of na 2016, en varende in de Noordzee of andere gebieden die als ECA worden aangewezen, zullen hiermee te maken krijgen. Het beschikbare onderzoek geeft geen kwantificering van de kosten die hiermee gemoed zijn.

De concurrentiepositie van de Nederlandse scheepvaart is niet in het geding. Deze zal eerder een licht voordeel krijgen. De internationale maatregelen gaan gelden voor alle schepen onder de vlag van landen die Bijlage VI van het MARPOL-verdrag hebben geratificeerd. Alle landen van de Europese Unie hebben Bijlage VI geratificeerd of hebben aangekondigd dat op korte termijn te doen. De schepen die varen onder de vlag van landen die Bijlage VI hebben geratificeerd kunnen in havens in landen die partij zijn bij Bijlage VI worden gecontroleerd op de naleving van de in Bijlage VI neergelegde maatregelen. Bovendien kent het MARPOL-verdrag de zogenaamde «no more favourable treatment clause». Dit betekent dat ten aanzien van schepen varende onder een vlag van een land dat Bijlage VI van het MARPOL-verdrag niet heeft geratificeerd, wel de daarin opgenomen bepalingen op een zoveel mogelijk overeenkomstige wijze worden toegepast, voorzover dat nodig is om te verzekeren dat dergelijke schepen geen gunstigere behandeling krijgen dan schepen varende onder de vlag van een land dat Bijlage VI wel heeft geratificeerd. Ook laatstgenoemde schepen kunnen derhalve worden gecontroleerd in havens in landen die partij zijn bij Bijlage VI. Om die reden zullen de maatregelen niet leiden tot een verstoring van de markt. Hoogstens zullen de nu meest milieuvriendelijke schepen minder extra maatregelen hoeven te nemen, en dus met relatief minder kostenstijgingen te maken krijgen dan relatief milieuvriendelijke schepen. Nederland heeft een relatief jonge, milieuvriendelijke vloot, en zal dus een licht concurrentievoordeel krijgen.

Voornoemde kostenverhogingen waarmee de eigenaren van Nederlandse schepen te maken krijgen door de nieuwe milieumaatregelen worden door andere Europese landen en landen buiten Europa als redelijk ervaren, omdat andere vervoersmodaliteiten zoals het wegvervoer en de binnenvaart de laatste decennia óók te maken hebben gehad met milieueisen, zowel voor hun brandstoffen als voor hun motoren. Echter, Europese landen zijn van mening dat een terugschakeling van de korte vaart naar het wegvervoer moet worden vermeden. Daarom is afgesproken dat de Europese Commissie de ontwikkeling van de kosten van de zeevaart en de effecten daarvan gaat monitoren, en dat zij, indien noodzakelijk, met voorstellen zal komen om een terugschakeling te vermijden.

De tweede groep Nederlandse bedrijven die bedrijfseconomische effecten zal ondervinden zijn Nederlandse en in Nederland actieve petroleummaatschappijen. Zij zullen circa € 1,5 tot 2 miljard extra moeten investeren, waarbij de investeringen uiteindelijk in de meeste gevallen vanuit de opbrengsten worden terugverdiend.

Voor de petroleummaatschappijen is de afspraak belangrijk dat vanaf 2020 mondiaal alleen nog scheepsbrandstof met een zwavelpercentage van maximaal 0,5% mag worden gebruikt, tenzij technologieën worden toegepast die even effectief zijn. In de praktijk betekent dat dat residuale brandstof niet meer als scheepsbrandstof verkocht kan worden.

Er zijn veel IMO studies verricht over de gevolgen van deze maatregel voor petroleumaanschippers. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft een onafhankelijke studie laten verrichten om de economische effecten voor Nederlandse bedrijven in beeld te krijgen door het Energieonderzoek Centrum Nederland (ECN)¹. Als onderdeel van de studie heeft de opdrachtnemer ECN Nederlandse bedrijven als reders, havens, petroleum maatschappijen en bunker leveranciers geraadpleegd. Het vervolgens opgeleverde rapport laat zien dat de Nederlandse raffinage industrie een jaarlijkse productie heeft van ca. 8 miljoen ton residuen, die nu worden afgezet als scheepsbrandstof.

Indien deze verkoop niet meer mogelijk is zullen deze residuen moeten worden geconverteerd in lichtere producten. Technisch is dat mogelijk. Enkele Nederlandse raffinaderijen beschikken al over installaties waarin alle residuale olie in lichtere producten wordt omgezet. Voor Nederlandse raffinaderijen die deze installaties nog niet hebben zijn de benodigde investeringen voor het verder raffineren van de huidige Nederlandse raffinageresiduen geraamd op circa € 1,5 tot 2 miljard. Door deze investeringen worden wel hoogwaardiger producten geproduceerd. De onderzoekers concluderen dat, zoals in andere markten, de investeringen uiteindelijk in de meeste gevallen vanuit de opbrengsten (kunnen) worden terugverdiend.

In het rapport wordt verder geconcludeerd dat een snelle invoering leidt tot marktverstoringen en prijsspieken. Deze effecten kunnen worden beperkt door een geleidelijke invoering in circa 6 jaar. Soortgelijke conclusies komen ook uit andere IMO studies. Dat is de reden dat uiteindelijk in het internationale overleg is overeengekomen om de maatregel veel later dan in eerdere voorstellen, namelijk pas vanaf 2020, in te voeren.

De derde groep Nederlandse bedrijven die bedrijfseconomische effecten ondervinden zijn Nederlandse bunkerleveranciers. In bovengenoemde studie zijn ook de effecten voor deze bedrijfstak in kaart gebracht. De Rotterdamse bunkermarkt verwerkt zowel de Nederlandse als geïmporteerde raffinage residuen. De hieruit bereide residuale scheepsbrandstof wordt zowel geleverd aan zeeschepen als geëxporteerd naar andere havens. Rotterdam zal niet noodzakelijkerwijs een gelijkwaardige positie kunnen opbouwen in import, export en bunkering van gedestilleerde scheepsbrandstoffen. Daarom moet per saldo rekening gehouden worden met een krimp van de bunkersector, waar ongeveer 1500 mensen werkzaam zijn.

Per saldo leiden de maatregelen tot behoorlijke kostenverhogingen voor drie Nederlandse bedrijfstakken. Echter, omdat zij wereldwijd worden ingevoerd zullen de concurrentieverhoudingen gelijk blijven. Zoals bij de hieronder beschreven milieueffecten zal worden uitgewerkt, zijn de positieve milieueffecten significant. Het Milieu- en Natuur Planbureau (MNP) komt dan ook in haar hierna genoemde studie tot de conclusie dat een pakket met emissie maatregelen bij de zeescheepvaart kosteneffectiever is dan een pakket met emissie maatregelen die bij andere sectoren kunnen worden genomen.

Milieueffecten

De uitstoot van de zeescheepvaart op de Noordzee draagt significant bij aan de luchtkwaliteitsproblematiek in Nederland en Europa. Zonder nieuw beleid zal de verwachte groei van de zeescheepvaart leiden tot een verdere toename van die uitstoot. Door de herziening van Bijlage VI van

¹ Energieonderzoek Centrum Nederland, Quick Scan economische gevolgen van een verbod op residuale brandstof in de zeevaart.

het MARPOL-verdrag zal luchtverontreiniging door zeeschepen worden teruggedrongen.

Door het verplichte gebruik van schonere brandstof zal de uitstoot van fijnstof en zwaveloxiden verminderen. In ECA's voor fijn stof en zwavel, zoals de Noordzee, mag er vanaf 2010 ruim 33 procent minder zwavel in brandstof zitten dan nu. Vanaf 2015 moet het zwavelgehalte met minstens 93 procent worden teruggebracht. Naast deze maatregelen voor speciale gebieden is afgesproken dat wereldwijd vanaf 2012 ten minste 30 procent minder zwavel in brandstof mag zitten. Minder zwavel in brandstof betekent minder uitstoot van fijn stof en zwaveloxide naar de lucht.

Vanaf 2020 mag mondiaal alleen nog schone gedestilleerde brandstof worden gebruikt, tenzij toestemming is gegeven voor de toepassing van gelijkwaardige technologieën die even effectief zijn. Daarmee wordt het gebruik door zeeschepen van sterk vervuilende residuale brandstof, een teerachtig afvalproduct van de petroleumindustrie, aan banden gelegd. In 2018 vindt een evaluatie plaats over de beschikbaarheid van schone brandstoffen. Mocht deze brandstof onvoldoende beschikbaar zijn, dan wordt de datum met ingang waarvan schone gedestilleerde brandstof moet worden gebruikt, verschoven van 2020 naar 2025.

Ook de uitstoot van stikstofoxiden door nieuwe dieselmotoren wordt sterk teruggedrongen. Zo wordt de emissienorm voor nieuwe motoren vanaf 2011 gemiddeld 20 procent strenger dan de huidige. Vanaf 2016 moeten nieuwe motoren in ECA's voor stikstofoxiden voldoen aan normen die 80 procent strenger zijn dan nu. De landen van de Europese Unie zullen bekijken voor welke speciale gebieden de status van ECA voor stikstofoxiden zal worden aangevraagd, nadat de resultaten van het onderzoek dat de Europese Commissie laat uitvoeren naar de effecten van de maatregelen van de IMO op de Europese luchtkwaliteit bekend zullen zijn. De landen die grenzen aan de Noordzee hebben in ieder geval de intentie voor de Noordzee ook de status van ECA voor stikstofoxiden aan te vragen.

Voorvoemde emissiereducties dragen significant bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in Nederland. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft aan het Milieu en Natuur Planbureau MNP (inmiddels omgedoopt tot Planbureau voor de Leefomgeving) gevraagd om de effectiviteit van een aantal van dit soort internationale emissiereducerende maatregelen te beoordelen voor de Nederlandse regionale en stedelijke luchtkwaliteit. Deze studie is in 2007 verricht als voorbereiding van de Nederlandse inzet in het internationale overleg. Het MNP komt tot de conclusie dat met het door het MNP geformuleerde ambitieuze emissiereductieprogramma het aantal verloren levensjaren door de blootstelling aan fijn stof met enkele procenten kan worden teruggebracht, de stikstofoxide concentraties in stedelijke gebieden met 1-5% in 2020 kan verminderen, en dat de verzuring van onbeschermde ecosystemen kan worden teruggebracht met 7%. Het uiteindelijke internationale besluit in 2008 is op onderdelen iets meer en op onderdelen iets minder ambitieus dan het zogenaamde «hoge ambitie scenario» zoals geformuleerd door het MNP.

Het MNP trekt de conclusie dat met voorvoemd emissiereductieprogramma op zee ongeveer een/derde van het effect op de Nederlandse luchtkwaliteit heeft, vergeleken met een aantal landzijdige emissie maatregelen. Deze landzijdige maatregelen komen uit studies in opdracht van de Europese Commissie om de Europese luchtkwaliteitsdoelen te halen. Het MNP concludeert ook dat de meeste zeevaart emissie maatregelen kosten

effectiever zijn dan landzijdige maatregelen. Dus zal een kostenoptimale strategie voor verbetering van de luchtkwaliteit in Europa zal zowel landzijdige als maatregelen op zee moeten bevatten¹.

§ 6. Uitvoering en handhaving

De uitvoering en de handhaving van de voorschriften van het onderhavige besluit zijn geregeld in de Wvvs. De afgifte van een ballastwaterbeheercertificaat is opgedragen aan de inspecteur-generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) (artikel 8, eerste lid, van de Wvvs). Met de aan de afgifte van het certificaat verbonden onderzoeken zijn belast de ambtenaren van de toezichtbeheereenheid Zeevaart 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 toezichtbeheereenheid Zeevaart 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, tweede lid, 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.

Met de herziene Bijlage VI van het MARPOL-verdrag worden reeds bestaande voorschriften aangescherpt. Gewezen zij naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 3.2 van deze toelichting.

De handhaving van de aangescherpte voorschriften vindt reeds plaats op grond van de Wvvs, zowel langs bestuurlijke als strafrechtelijke weg. De inspecteur-generaal van de IVW is bevoegd tot intrekking van het voor een schip afgegeven Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging en de voor een schip afgegeven Internationale certificaten betreffende voorkoming van luchtverontreiniging door motoren (artikel 9, derde lid, Wvvs). Verder is de inspecteur-generaal bevoegd 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 ook de overtreding van de met dit besluit aangescherpte voorschriften begrepen.

Er is wetgeving in voorbereiding om de Wvvs te kunnen gaan handhaven met het opleggen van bestuurlijke boetes.

¹ De uitgebreide MNP analyses zijn terug te vinden in het rapport «Effectiveness of international emission control measures of North Sea shipping on Dutch air quality», MNP Report 500092004/2007.

§ 7. Reacties op het ontwerpbesluit

Het ontwerpbesluit tot wijziging van het Bvvs ter implementatie van het Ballastwaterverdrag is voorgelegd aan de KVNR, het VBKO, de Vereniging voor de Zeevisserij en de Nationale Havenraad. De daaruit voortgekomen vragen en reacties zijn beantwoord en hebben niet geleid tot aanpassing van het ontwerpbesluit.

Zowel de KVNR als de Nationale Havenraad hebben – elk vanuit hun eigen perspectief – vragen over de afgifte van het sediment uit ballastwater. Terwijl de havens juist vrezen de zorg te krijgen voor het inzamelen van sediment terwijl hiervoor wellicht geen markt is, bestaat bij de reders juist de zorg of er straks wel genoeg mogelijkheden zijn om het sediment af te kunnen geven. In een gezamenlijk overleg is afgesproken dat nader zal worden uitgezocht hoe groot naar verwachting de behoefte zal zijn om sediment af te kunnen geven.

Bij lang niet alle schepen is het namelijk nodig regelmatig sediment uit de ballasttanks te verwijderen en na 2016 – als alle schepen moeten zijn voorzien van een ballastwaterbehandelingssysteem – zal de noodzaak zich nauwelijks nog voordoen. Voor alle systemen die nu zijn ontwikkeld geldt namelijk dat een filter al bij inname tegengaat dat er sediment wordt ingenomen. Bij testen is gebleken dat de systemen zonder deze filters niet werken.

Ook wordt geïnventariseerd in welke havens nu al bedrijven actief zijn in het schoonmaken van ballasttanks.

Afhankelijk van de uitkomsten van de inventarisaties zal na overleg met de KVNR en de havenbeheerders worden bepaald welke havens op grond van artikel 6 Wvvs worden aangewezen zorg te dragen voor ontvangstin- stallaties voor sediment uit ballastwater.

§ 8. Notificatie

Het ontwerpbesluit is op 10 september 2009 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (notificatienummer 2009/0497/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 Ballastwaterbeheercertificaat en de met dat certificaat 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 aquatische 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.

Geen opmerkingen van Commissie van de Europese Gemeenschappen, of de andere lidstaten van de Europese Unie

§ 9. Transponeringstabel

Ballastwaterverdrag	Implementatie
Art. 1, lid 1	Behoeft geen implementatie
Art. 1, lid 2	Art. 1, onderdeel r, Bvvs
Art. 1, lid 3	Behoeft geen implementatie
Art. 1, lid 4	Behoeft geen implementatie
Art. 1, lid 5	Art. 1, onderdeel m, Bvvs
Art. 1, lid 6	Art. 1, onderdeel q, Bvvs
Art. 1, lid 7	Art. 1, onderdeel h, Bvvs
Art. 1, lid 8	Art. 1, onderdeel r, Bvvs
Art. 1, lid 9	Behoeft geen implementatie
Art. 1, lid 10	Behoeft geen implementatie
Art. 1, lid 11	Behoeft geen implementatie
Art. 1, lid 12	Art. 1, onderdeel i, Wvvs
Art. 2	Behoeft geen implementatie
Art. 3, lid 1	Art. 2 Wvvs
Art. 3, lid 2, onderdelen a en f	Art. 7a, derde lid Bvvs
Art. 3, lid 2, onderdelen b, c en d	Bij ministeriële regeling o.g.v. art. 35 Wvvs
Art. 3, lid 2, onderdeel e	Art. 3 Wvvs
Art. 3, lid 3	Art. 2, 5, 11, 12e, 23 en 37 Wvvs
Art. 4	Behoeft geen implementatie
Art. 5, lid 1	Bij regeling o.g.v. art. 6 Wvvs en art. 2 Besluit havenontvangsvoorzieningen,
Art. 5, lid 2	Behoeft geen implementatie
Art. 6	Behoeft geen implementatie
Art. 7, lid 1	Art. 13a en 17a Bvvs
Art. 7, lid 2	Behoeft geen implementatie
Art. 8, lid 1	Art. 36, 36a en 37 Wvvs, Art. 31a Bvvs, art. 1a Wet op de economische delicten
Art. 9, lid 1 en 2	Art. 14 Wvvs en bij ministeriële regeling o.g.v. art. 14, art. 3 en 17 Wet havenstaatcontrole
Art. 9, lid 3	Art. 31a, tweede lid Bvvs, art. 6 Wet havenstaatcontrole
Art. 10, lid 1	Behoeft geen implementatie
Art. 10, lid 2, 3 en 4	Art. 20, 24 en 26 Wvvs, art. 6, 7 en 10 Wet havenstaatcontrole
Art. 11	Behoeft geen implementatie (Feitelijk handelen vanwege de Minister)
Art. 12	Art. 27 Wvvs
Artt. 13 t/m 22	Behoeft geen implementatie
Bijlage	
Voorschrift A 1	Behoeft geen implementatie
Voorschrift A 2	Art. 31a Bvvs
Voorschrift A 3	Art. 7a, eerste lid Bvvs
Voorschrift A 4	Ontheffing o.g.v. art. 35, tweede lid Wvvs, art. 10, tweede lid Bvvs
Voorschrift A 5	Art. 9, tweede lid Bvvs
Voorschrift B 1	Art. 7a, tweede lid Bvvs en bij ministeriële regeling o.g.v. art. 8, tweede lid Bvvs
Voorschrift B2	art. 36a Bvvs
Voorschrift B 3, lid 1 en 2	Art. 7a, eerste lid Bvvs
Voorschrift B 3, lid 3, 4 en 5	Art. 36a Bvvs
Voorschrift B 4	Art. 33a Bvvs
Voorschrift B 5, lid 1	Art. 34 Bvvs
Voorschrift B 5, lid 2	Art. 7a, eerste lid Bvvs
Voorschrift B 6	Art. 34 Bvvs
Voorschrift C 1	Art. 8, tweede lid, en art. 38, tweede lid Bvvs
Voorschrift C 2	Behoeft geen implementatie
Voorschrift C 3	Behoeft geen implementatie
Voorschrift D 1	Art. 7a, eerste en vierde lid Bvvs
Voorschrift D 2	Art. 7a, eerste lid Bvvs
Voorschrift D 3	Art. 11 Bvvs
Voorschrift D 4, lid 1	Art. 43, zevende lid Bvvs
Voorschrift D 4, lid 2	Art. 7a, vierde lid Bvvs
Voorschrift D 4, lid 3 en 4	Behoeft geen implementatie
Voorschrift D 5	Behoeft geen implementatie
Voorschrift E 1, lid 1	Art. 17a Bvvs, art. 13a, tweede lid Bvvs
Voorschrift E 1, lid 2	Art. 15, tweede lid en art. 20 Bvvs
Voorschrift E 1, lid 3 en 4	Art. 8, derde lid, en art. 14 Wvvs, art. 20, 21 en 22 Bvvs
Voorschrift E1, lid 5	Behoeft geen implementatie
Voorschrift E1, lid 6	Art. 9, tweede lid Wvvs, Art. 21 Bvvs
Voorschrift E1, lid 7	Art. 12 Wvvs en bij ministeriële regeling o.g.v. art. 12 Wvvs

Ballastwaterverdrag	Implementatie
Voorschrift E1, lid 8	Behoeft geen implementatie
Voorschrift E1, lid 9 en 10	Art. 22 Bvvs
Voorschrift E 2	Art. 17a Bvvs, art. 19 Bvvs
Voorschrift E 3	Art. 8 en 8a Wvvs
Voorschrift E 4	Art. 13a Bvvs, art. 8, tweede lid Wvvs
Voorschrift E 5, lid 1	Art. 23, derde lid Bvvs
Voorschrift E 5, lid 2	Art. 18 en 19 Bvvs
Voorschrift E 5, lid 3	Art. 23, vierde lid en 24 Bvvs
Voorschrift E 5, lid 4	Art. 25, vierde lid Bvvs
Voorschrift E 5, lid 5	Art. 25, eerste lid, en art. 37 Bvvs
Voorschrift E 5, lid 6	Art. 25, tweede lid Bvvs
Voorschrift E 5, lid 7	Bij ministeriële regeling o.g.v. art. 26 Bvvs
Voorschrift E 5, lid 8	Art. 24 Bvvs
Voorschrift E 5, lid 9	Art. 9 Wvvs, art. 27 Bvvs

Artikelsgewijs

Artikel I

Onderdeel A

Deze wijziging van het Bvvs strekt onder meer tot implementatie van het Ballastwaterverdrag. Dit verdrag wordt in artikel 1, onderdeel q, nader aangeduid.

De definitie van ballastwater is gelijk aan de in het Ballastwaterverdrag gegeven definitie.

Onderdeel B

In artikel 1, onderdeel h, van de Wvvs, wordt «schadelijke stof» gedefinieerd. Op grond van deze definitie is iets een schadelijke stof indien deze stof voldoet aan de gegeven omschrijving én als zodanig bij algemene maatregel van bestuur wordt aangeduid. Met de toevoeging van onderdeel g aan artikel 2 van het Bvvs, zijn ballastwater en sediment uit de ballastwatertanks van schepen aangemerkt als schadelijke stof in de zin van de Wvvs. Sediment is niet aangeduid als «sediment uit ballastwater» omdat er waarschijnlijk ballastwaterbehandelingssystemen op de markt komen die het sediment uit het water filteren alvorens het water te zuiveren en in de ballastwatertanks te pompen. Het sediment wordt dan niet vervoerd naar een plaats elders ter wereld waar de daarin aanwezige organismen en ziektekiemen schade kunnen aanrichten, maar blijft op de plek waar het ballastwater is ingenomen. Alleen als het sediment in de ballastwatertanks is meegenomen naar een andere locatie kan het schadelijk zijn en daarom is dit bij de aanduiding als schadelijke stof zo omschreven.

Onderdeel C

In een aantal artikelen van de Wvvs is de mogelijkheid opgenomen om bij algemene maatregel van bestuur verdragen aan te wijzen zodat deze artikelen van de Wvvs ook toegepast kunnen worden bij de uitvoering van verdragen die niet in de Wvvs zelf zijn genoemd. Met de wijziging van artikel 3 van het Bvvs is geregeld dat deze artikelen uit de Wvvs ook toegepast kunnen worden ten aanzien van het Ballastwaterverdrag.

Onderdeel D

In artikel 7a zijn de eisen opgenomen waaraan schepen op grond van het Ballastwaterverdrag moeten voldoen. Welke eisen op een bepaald schip van toepassing zijn, is afhankelijk van het bouwjaar van het schip en

van de ballastwatercapaciteit van het schip. Artikel 7a verwijst hiervoor naar de toepasselijke bepalingen van het Ballastwaterverdrag.

In het eerste lid wordt verwezen naar voorschrift B-3 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag waarin is bepaald dat schepen met een bepaalde, in voorschrift B-3 genoemde ballastwatercapaciteit, per de in het voorschrift genoemde datum over een ballastwaterbeheersysteem moeten beschikken. Een dergelijk systeem moet voldoen aan de normen van voorschrift D-2 ten aanzien van het maximaal nog aanwezige aantal organismen in het ballastwater.

Daarnaast worden in voorschrift B-5, lid 2 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag in het kader van het sedimentenbeheer eisen gesteld aan de constructie van ballastwatertanks van nieuw te bouwen schepen.

Overigens is het op grond van voorschrift B-3 ook toegestaan dat schepen in plaats van het behandelen van het ballastwater met een ballastwaterbeheersysteem aan boord, het ballastwater afgeven bij een ontvangstinrichting. Zoals gezegd in het algemeen deel van deze nota van toelichting, zijn de partijen bij het verdrag niet verplicht tot het aanwijzen van deze ontvangstinrichtingen. In de komende jaren zal duidelijk gaan worden of er in bepaalde havens een markt is voor ontvangstinrichtingen voor ballastwater of dat uiteindelijk alle schepen waarop het Ballastwaterverdrag van toepassing is, zullen zijn voorzien van een ballastwaterbeheersysteem.

Op grond van voorschrift B-3 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag kunnen schepen tot de in dit voorschrift voor het desbetreffende schip geldende datum ook hun ballastwater beheren door middel van het wisselen van het ballastwater. Voor het wisselen van ballastwater gelden de operationele eisen als bedoeld in artikel 33a van het Bvvs.

Voor alle schepen waarop het Ballastwaterverdrag van toepassing is, geldt dat ze moeten beschikken over een goedgekeurd ballastwaterbeheerplan. In artikel 7a, tweede lid, is geregeld dat dit plan moet voldoen aan de eisen van voorschrift B-1 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag.

De eisen die in artikel 7a worden gesteld aan schepen voor het beheer van ballastwater gelden niet voor schepen die nooit ballastwater lozen, zoals schepen die geen ballastwatertanks hebben. Deze uitzondering op grond van artikel 3 van het Ballastwaterverdrag is geregeld in het derde lid.

In artikel 7a, vierde lid, is de implementatie van voorschrift D-4, lid 2 van de bijlage van het Ballastwaterverdrag geregeld. Op grond van dit voorschrift kan worden afgeweken van de norm van voorschrift D-2 in het kader van onderzoek naar behandelingssystemen waarmee een hogere norm kan worden verwezenlijkt dan de norm van voorschrift D-2. Het moet gaan om het testen van systemen op basis van een goedgekeurd programma. Voor het vaststellen van dit programma kunnen op basis van het vierde lid regels worden gesteld. In de 54^e vergadering van de milieucommis­sie van de IMO (MEPC) is een ontwerprichtlijn vastgesteld voor het testen van prototypen van ballastwaterbeheerssystemen.

Onderdeel E

Op grond van artikel 8, tweede lid, kunnen bij ministeriële regeling aanvullende eisen en nadere regels worden gesteld met betrekking tot de eisen die op grond van het Bvvs voor schepen gelden. Voor het Ballastwaterverdrag zijn dit bijvoorbeeld regels met betrekking tot het ballastwaterbeheerplan in overeenstemming met de richtlijnen van de IMO. Nadere

regels met betrekking tot operationele voorschriften, bijvoorbeeld over het wisselen van ballastwater, kunnen worden gesteld bij ministeriële regeling op grond van artikel 38.

Op grond van voorschrift C-1 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag en na het doorlopen van de daarin beschreven procedure is het mogelijk aanvullende eisen te stellen ter voorkoming van de verplaatsing van schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen. Deze aanvullende eisen gelden, gelet op voorschrift C-1, lid 3, onderdeel 2, altijd voor een specifiek gebied. Daarom is aan artikel 8, tweede lid toegevoegd dat bij een krachtens deze bepaling vastgestelde regeling van toepassing kan zijn op specifiek bij die regeling aangewezen gebieden.

Onderdeel F

Met de herziening van voorschrift 4 van Bijlage VI is de mogelijkheid tot afwijking van de in Bijlage VI neergelegde voorschriften uitgebreid. Naast de reeds bestaande mogelijkheid voor de *Administration* om afwijking toe te staan van de op schepen van toepassing zijnde eisen, indien de alternatieve voorziening gelijkwaardig is aan de door Bijlage VI voorgeschreven voorziening, voorziet de herziene Bijlage VI tevens in de mogelijkheid voor de *Administration* om afwijking toe te staan van de door Bijlage VI voorgeschreven procedures, brandstofolie en methoden tot naleving. Ook dan geldt dat de alternatieve voorziening gelijkwaardig is aan de door Bijlage VI voorgeschreven voorziening. Deze zogenoemde «*equivalent arrangements*»-bepaling heeft onder meer tot doel om de toepassing van nieuwe, innovatieve technieken en voorzieningen mogelijk te maken.

Om uitvoering te geven aan de herziening van Bijlage VI op dit punt, wordt met het onderhavige besluit artikel 9 van het Bvvs gewijzigd, zodat de inspecteur-generaal op grond van het nieuwe artikel 9, eerste lid, van het Bvvs ook afwijking kan toestaan van de in artikel 31, tweede lid, van het Bvvs neergelegde verboden gedragingen met betrekking tot het gebruik van brandstofolie en de verbranding van afval en andere stoffen aan boord van een schip, indien sprake is van een gelijkwaardige voorziening.

Of sprake is van gelijkwaardigheid is ter beoordeling van de inspecteur-generaal. De inspecteur-generaal is bij de gebruikmaking van de hem in dit artikel toegekende bevoegdheid gebonden aan de ruimte die Bijlage VI hem biedt. Dit betekent dat hij geen afwijking kan toestaan als de alternatieve voorziening niet ten minste even effectief is op het punt van de op grond van Bijlage VI vereiste vermindering van uitstoot.

Voorschrift A-5 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag voorziet eveneens in de mogelijkheid om afwijking toe te staan van de in de bijlage neergelegde voorschriften voor pleziervaartuigen en opsporings- en reddingsvaartuigen van de in dit voorschrift genoemde maximale afmetingen, indien sprake is van gelijkwaardige voorzieningen. In artikel 9, tweede lid is geregeld dat de beoordeling of er sprake is van gelijkwaardigheid ter beoordeling is aan de inspecteur-generaal.

Onderdeel G

Voorschrift A-4 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag geeft de mogelijkheid ontheffing te verlenen van de eisen gesteld in voorschrift B-3 of van krachtens voorschrift C-1 gestelde eisen aan schepen. Het gaat om schepen die varen tussen vaste havens en locaties. In voorschrift A-4 lid 4 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag staat dat een aan het schip

verleende ontheffing moet worden vastgelegd in het ballastwaterjournaal. Dat wordt in het tweede lid van artikel 10 geregeld.

Onderdeel H

Schepen van 400 GT of meer moeten op grond van het Ballastwaterverdrag beschikken over een ballastwaterbeheercertificaat. Het certificaat wordt afgegeven als na onderzoek is gebleken dat een schip voldoet aan de daarvoor geldende eisen voor ballastwaterbeheer voldoet. Dit wordt in artikel 13a geregeld door verwijzing naar de voorschriften die gelden op grond van artikel 7a en de eisen die op grond van artikel 8 bij ministeriële regeling worden gesteld.

Artikel 13a, tweede lid, regelt de uitzondering voor onder andere drijvende platforms zoals die geldt op grond van voorschrift E-1, lid 1 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag.

Onderdeel I

In het Ballastwaterverdrag zijn geen voorschriften opgenomen met betrekking tot bij het ballastwaterbeheercertificaat horende rapporten of aanhangsels. Met het oog op eventuele wijzigingen van het Ballastwaterverdrag in de toekomst waarbij wél dergelijke voorschriften worden gegeven, is artikel 14 aangepast.

Onderdeel J

Voorschrift E-1, lid 2 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag stelt dat passende maatregelen moeten worden genomen voor schepen die niet op grond van voorschrift E-1, lid 1 over een ballastwaterbeheercertificaat hoeven te beschikken, om te waarborgen dat voldaan wordt aan de toepasselijke bepalingen van het Ballastwaterverdrag. Om hierin te voorzien is in artikel 15 geregeld dat voor deze schepen een verklaring kan worden afgegeven.

Onderdelen K en L

De onderzoeken waaraan schepen zijn onderworpen ter verkrijging of verlenging van een ballastwaterbeheercertificaat of tijdens de geldigheidsduur daarvan, verlopen volgens een vaste cyclus zoals neergelegd in voorschrift E-1 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag. In artikel 17a is geregeld dat deze cyclus wordt gevolgd. De periodiciteit van de onderzoeken valt in het kader van het door de IMO ingevoerde *Harmonized System of Survey and Certification («HSSC»)* samen met onderzoeken die op grond van de andere toepasselijke verdragen zijn voorgeschreven, zodat de onderzoeken waaraan schepen worden onderworpen, zoveel mogelijk binnen een bepaald tijdvak zijn geconcentreerd.

Onderdeel M

Op grond van voorschrift E-1 wordt van het doen van een onderzoek aantekening gemaakt op het ballastwaterbeheercertificaat. Dit is geregeld in artikel 19.

Onderdeel N

Schepen die op grond van het Ballastwaterverdrag niet verplicht zijn te beschikken over een ballastwaterbeheercertificaat kunnen ter verkrijging van een certificaat als bedoeld in artikel 15 aan een onderzoek worden onderworpen. Dit onderzoek verloopt volgens de daartoe bij ministeriële regeling gestelde regels.

Onderdeel O

In artikel 21 is geregeld dat de ingevolge artikel 8, derde lid, van de Wvvs aangewezen natuurlijke personen of rechtspersonen die de in het Ballastwaterverdrag voorgeschreven onderzoeken verrichten, het herstel van geconstateerde gebreken kunnen vorderen.

Onderdelen P en Q

In artikel 23 wordt de geldigheidsduur van het Ballastwaterbeheercertificaat vastgesteld op 5 jaar. Dat is de maximum toegestane termijn volgens voorschrift E-5, lid 1 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag en daarmee gelijk aan de geldigheid van de certificaten op grond van het MARPOL-verdrag.

Op grond van art. 9, eerste lid, onderdeel e, van de Wvvs vervalt een certificaat ook als de tijdens de geldigheidsduur verplichte onderzoeken niet of niet tijdig zijn gedaan. Op grond van artikel 26 kunnen zonodig bij ministeriële regeling nadere regels worden gesteld met betrekking tot de geldigheidsduur van het ballastwaterbeheercertificaat.

Onderdeel R

Op grond van het MARPOL-verdrag gelden strengere voorschriften voor het lozen van olie en oliehoudende mengsels (Bijlage I) en vuilnis (Bijlage V) in de in genoemde bijlagen nader omschreven bijzondere gebieden, dan buiten deze gebieden. Op grond van voorschrift 38.6 van Bijlage I en voorschrift 5.4b van Bijlage V worden de strengere lozingsvoorschriften die gelden ten aanzien van (een deel van) deze bijzondere gebieden eerst van kracht op een datum die door de IMO wordt vastgesteld op het moment dat toereikende havenontvangstvoorzieningen in deze gebieden aanwezig zijn voor de ontvangst van olie dan wel vuilnis. Aan deze voorschriften van Bijlage I en V is uitvoering gegeven via artikel 29 van het Bvvs. Hierin zijn de bijzondere gebieden genoemd ten aanzien waarvan strengere voorschriften gelden voor het lozen van olie en oliehoudende mengsels (artikel 29, eerste lid, onderdeel a) en voor het lozen van vuilnis (artikel 29, vijfde lid, onderdeel a). Daarnaast bevat artikel 29 van het Bvvs een basis om bij ministerieel besluit het tijdstip vast te stellen waarop de strengere voorschriften voor het lozen van olie en oliehoudende mengsels (artikel 29, eerste lid, onderdeel b) en het lozen van vuilnis (artikel 29, vijfde lid, onderdeel b) ten aanzien van de overige bijzondere gebieden in werking treden.

Ter uitvoering van resolutie MEPC.167(56) van 13 juli 2007 is op basis van artikel 29, eerste lid, onderdeel a, van het Bvvs bij besluit van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 16 juli 2008 (Stcrt. 2008, 143) 1 augustus 2008 vastgesteld als datum met ingang waarvan de strengere lozingsvoorschriften van Bijlage I van toepassing worden in het gebied van de Zuidelijke Zuid-Afrikaanse wateren. Om redenen van overzichtelijkheid wordt met het onderhavig besluit dit gebied opgenomen in de in artikel 29, eerste lid, onderdeel a, gegeven opsomming van bijzondere gebieden ten aanzien waarvan de strengere lozingsvoorschriften van Bijlage I gelden. Om dezelfde redenen wordt met het onderhavig besluit tevens het gebied van de Middellandse Zee opgenomen in de in artikel 29, vijfde lid, onderdeel a gegeven opsomming van gebieden ten aanzien waarvan de strengere lozingsvoorschriften van Bijlage V gelden. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan resolutie MEPC.172(59), waarbij 1 mei 2009 is vastgesteld als tijdstip waarop de strengere lozingsvoorschriften van Bijlage V gaan gelden voor het gebied van de Middellandse Zee. Ter overbrugging van de periode van 1 mei 2009 tot de datum waarop het onderhavige besluit in werking zal treden,

is bij besluit van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat op grond van artikel 29, vijfde lid, onderdeel b, 1 mei 2009 vastgesteld als datum met ingang waarvan de strengere lozingsvoorschriften van Bijlage V gaan gelden voor het gebied van de Middellandse Zee.

Onderdeel S

In verband met het nieuwe voorschrift 4 van de herziene Bijlage VI van het MARPOL-verdrag zijn de «oude» onderdelen a en b van voorschrift 14.4 met de herziening van Bijlage VI komen te vervallen. In deze onderdelen was de eis neergelegd om, indien in SECA's geen laagzware brandstof wordt gebruikt, een door de *Administration* goedgekeurd uitlaatgasreinigingssysteem (onderdeel b) of een andere technische methode (onderdeel c) te gebruiken, waarmee de totale emissie van zwaveloxiden beperkt blijft tot 6,0 gram SO_x/kWh. Op grond van de herziene Bijlage VI kan een uitlaatgasreinigingssysteem of een andere technische methode op grond van voorschrift 4 worden toegestaan, indien het een gelijkwaardige voorziening betreft die op het punt van de vermindering van uitstoot ten minste even effectief is als de op grond van Bijlage VI vereiste voorziening. Het voorgaande noodzaakt tot aanpassing van artikel 31, tweede lid, van het Bvvs, waarin een verwijzing is opgenomen naar de in het «oude» voorschrift 14.4 opgenomen technische methoden.

Onderdeel T

Artikel 8 van het Ballastwaterverdrag verbiedt elke overtreding van de vereisten van het verdrag. Op grond van artikel 31a is de inname en lozing van ballastwater en sedimenten verboden tenzij dit gebeurt in overeenstemming met het bepaalde in de bijlage bij het Ballastwaterverdrag, of in overeenstemming met het bepaalde in de ministeriële regelingen op grond van artikel 7a en artikel 8.

In het eerste lid, onderdeel c, is bepaald dat voor schepen waarvoor een vrijstelling geldt of waaraan een ontheffing is verleend op grond van artikel 35 van de Wvvs, het verbod eveneens niet van toepassing is. Het moet gaan om vrijstellingen en ontheffingen die voldoen aan voorschrift A-4 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag. Het betreft schepen die uitsluitend varen tussen vaste locaties of havens.

Op grond van artikel 9, derde lid, van het Ballastwaterverdrag moet worden voorkomen dat bij een nadere inspectie van een schip in het kader van de havenstaatcontrole, ballastwater wordt geloosd. Er is immers een verdenking gerezen dat het in het schip aanwezige ballastwater niet voldoet aan de geldende norm. Om dit kracht bij te zetten is in het tweede lid een verbod opgenomen om tijdens deze inspectie ballastwater te lozen. Dit geldt ook voor zolang het schip is aangehouden.

Op grond van artikel 5, derde lid, in samenhang met het eerste lid, van de Wvvs is het verbod van artikel 31a – 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 van het Ballastwaterverdrag zijn echter niet beperkt tot schepen die zich op zee bevinden. Op grond van artikel 5, vierde lid, van de Wvvs is daarom in artikel 31a een derde lid opgenomen om te bepalen dat het verbod ook van toepassing is op buitenlandse schepen op de Nederlandse binnenwateren (inclusief de havens). Voor Nederlandse schepen is zo'n aanvullende bepaling niet nodig: uit artikel 5 Wvvs volgt voor Nederlandse schepen geen beperking.

Onderdeel U

Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de in artikel 31a bedoelde verboden.

Onderdeel V

In artikel 33a is geregeld dat schepen die op grond van voorschrift B-3 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag het ballastwater mogen beheren door middel van het wisselen van ballastwater, moeten voldoen aan de daarvoor geldende operationele voorschriften, bedoeld in voorschrift B-4 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag. Dit betekent dat schepen hun ballastwater bij voorkeur ten minste 200 zeemijl maar in ieder geval minimaal 50 zeemijl uit de kust wisselen bij een minimale waterdiepte van 200 meter. Op bijvoorbeeld de Noordzee kan het problematisch zijn om binnen de vaarroute een gebied te vinden dat aan deze parameters voldoet. Daarom kunnen op grond van voorschrift B-4, lid 2, van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag in overleg met naburige Staten gebieden worden aangewezen voor het wisselen van ballastwater. In artikel 33a, tweede lid, is geregeld dat dit bij ministeriële regeling gebeurt. Bij deze regeling worden regels gesteld voor het wisselen van ballastwater in die gebieden. In deze regeling wordt de in voorschrift B-4 bedoelde richtlijn van de IMO geïmplementeerd.

Onderdelen W en Y

In artikel 34, tweede lid, wordt de zorgplicht van de kapitein vastgelegd voor het naleven van de voorschriften en verplichtingen uit de bijlage van het Ballastwaterverdrag. Het betreft de implementatie van het ballastwaterbeheerplan, en het uitvoeren van het ballastwaterbeheer en het sedimentenbeheer overeenkomstig de voorschriften. De verantwoordelijkheid van de kapitein houdt ook in dat hij ervoor zorgt dat overeenkomstig voorschrift B-6 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag, de officieren en bemanning vertrouwd zijn met hun taken in het kader van het ballastwaterbeheer.

Strikt genomen valt ook het bijhouden van het ballastwaterjournaal onder de verantwoordelijkheden van de kapitein, bedoeld in artikel 34. Omdat hoofdstuk 5 van het Bvvs echter in artikel 36 een bijzondere bepaling heeft over het bijhouden van journaals, is ook de verplichting een ballastwaterjournaal bij te houden overeenkomstig voorschrift B-2, afzonderlijk geregeld in artikel 36a.

Onderdeel X

In voorschrift 12.6 van de herziene Bijlage VI van het MARPOL-verdrag is de verplichting opgenomen tot het bijhouden van een journaal met betrekking tot ozonlaagaantastende stoffen voor schepen ten behoeve waarvan een certificaat moet worden afgegeven en die navulbare systemen aan boord hebben die ozonlaagaantastende stoffen bevatten. Ter uitvoering van dit voorschrift wordt in het nieuwe artikel 36, zevende lid, van het Bvvs de verantwoordelijkheid van de kapitein neergelegd om ervoor te zorgen dat dit journaal wordt bijgehouden. Daarbij wordt verwezen naar voorschrift 12 van Bijlage VI. Uit laatstgenoemd voorschrift volgen de gegevens die in het journaal moeten worden vermeld en de wijze van vermelding.

Op grond van de Regeling lekdichtheidsvoorschriften koelinstallaties op schepen is de beheerder van koelinstallaties op schepen reeds verplicht tot het bijhouden van een logboek ter voorkoming van lekkages van ozonlaagafbrekende stoffen. Deze verplichting heeft echter alleen

betrekking op koelinstallaties, in tegenstelling tot de in Bijlage VI van het Verdrag neergelegde verplichting tot het bijhouden van een logboek met betrekking tot ozonlaagaantastende stoffen, die betrekking heeft op alle oplaadbare installaties. Bovendien stemmen de gegevens die in dit logboek moeten worden ingevuld, niet volledig overeen met de gegevens die in het logboek moeten worden ingevuld waartoe Bijlage VI verplicht. Voor zover het (oplaadbare) koelinstallaties betreft, waarop de verplichting tot het invullen van een logboek als bedoeld in de Regeling lekdichtheidsvoorschriften koelinstallaties van toepassing is, kan het journaal dat moet worden ingevuld op grond van het Bvvs onderdeel uitmaken van dit logboek, mits dit logboek voldoet aan zowel de in Bijlage VI van het MARPOL-verdrag als de in de Regeling lekdichtheidsvoorschriften koelinstallaties neergelegde eisen.

Onderdeel Z

Zoals toegelicht bij de wijziging van artikel 8, kunnen op basis van voorschrift C-1 naast aanvullende eisen aan schepen ook aanvullende operationele voorschriften worden gesteld, bijvoorbeeld over het wisselen van ballastwater. Deze voorschriften zijn altijd van toepassing in bepaalde aangewezen gebieden. Dat wordt in dit artikel geregeld.

Onderdeel AA

Het zevende lid van artikel 43 verwijst naar het bepaalde in voorschrift D-4, lid 1, van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag. Dit voorschrift maakt mogelijk dat voor het testen van nieuwe ballastwaterbeheersystemen die worden geïnstalleerd op schepen die nog niet hoeven te voldoen aan de norm van voorschrift D-2, de toepasselijkheid van voorschrift D-2 wordt uitgesteld. Aangezien het uitstel van de toepassing van deze norm niet meer dan vijf jaar zal duren en voorschrift D-4, eerste lid op een gegeven moment op geen enkel schip meer van toepassing kan zijn, is dit opgenomen als overgangsbepaling.

Artikel II

Het grootste deel van de voorschriften uit het Ballastwaterverdrag betreft vlaggenstaatverplichtingen. Schepen die varen onder de koninkrijksvlag moeten voldoen aan de bij of krachtens de Wvvs gestelde voorschriften ter implementatie van het Ballastwaterverdrag. Voor zover bepalingen ook van toepassing zijn op buitenlandse schepen is dat uitdrukkelijk bepaald.

Het Ballastwaterverdrag bevat naast de eisen waaraan schepen moeten voldoen ook havenstaatverplichtingen. Het betreft de controle of schepen die onze havens aandoen ook voldoen aan de voorschriften van het Ballastwaterverdrag. Het uitvoeren van deze inspecties is geregeld in de Wet havenstaatcontrole. Door de in artikel II geregelde wijziging van artikel 1 van het Besluit aanwijzing verdragen Wet havenstaatcontrole, behoort het Ballastwaterverdrag tot de verdragen waarvan de naleving bij het uitvoeren van een havenstaatinspectie worden gecontroleerd.

Artikel III

Zoals reeds in het algemene deel van deze toelichting is aangegeven, heeft de IMO op 29 november 2007 een resolutie aangenomen (Resolution A.1005(25)) waarin wordt erkend dat het nog onzeker is dat er voor alle type schepen voldoende goedgekeurde ballastwatermanagementsystemen zijn om op de aangegeven tijdstippen in voorschrift B-3 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag te voldoen aan de normen door de installatie van een dergelijk systeem. Nederland heeft van de gelegenheid die deze

resolutie biedt, gebruik gemaakt om voor schepen gebouwd in 2009 een uitzondering te maken op de verplichting te voldoen aan voorschrift B-3 van de bijlage bij het Ballastverdrag. Nederland heeft dat gedaan door een voorbehoud te maken bij de ratificatie Artikel III strekt tot uitwerking van het hierboven gestelde.

Tijdens de 58^e vergadering van de Milieucommissie van de IMO (MEPC) in oktober 2008 is geconcludeerd dat er steeds meer ballastwaterbehandelingstechnologieën komen. Tijdens de 59^e zitting van de MEPC in juli 2009 is besproken of er ook voldoende goedgekeurde systemen voor verschillend type schepen uit 2010 op de markt beschikbaar zullen zijn. Geconcludeerd is dat er geen extra maatregelen nodig zijn voor schepen uit 2010. Voor schepen uit 2009 is het wel nodig de bovengenoemde resolutie te passen. Om dat mogelijk te maken zal artikel III in werking treden.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa