

Vergaderjaar 2005–2006

30 500

Wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen in verband met onder andere het Protocol van 1997 tot wijziging van het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Trb. 1999, 169) en richtlijn nr. 2005/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 6 juli 2005 tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG wat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft (PbEU L 191)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN DEEL

§ 1. Inleiding

Op 26 september 1997 is onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in Londen een protocol totstandgekomen tot wijziging van het MARPOL-verdrag (het op 2 november 1973 te Londen totstandgekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocollen en Bijlagen met Aanhangsels (Trb. 1975, 147), met het op 17 februari 1978 te Londen totstandgekomen Protocol bij dat Verdrag met Bijlage en Aanhangsels (Trb. 1978, 188)). Dit protocol is in Nederland bekendgemaakt onder de titel «Protocol van 1997 tot wijziging van het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd bij het Protocol van 1978, met Bijlage» (Trb. 1999, 169 en Trb. 2002, 192; hierna: het protocol). Met dit protocol wordt een nieuwe bijlage, Bijlage VI, aan het MARPOL-verdrag toegevoegd, getiteld «Voorschriften ter voorkoming van luchtverontreiniging door schepen.» Dit wetsvoorstel strekt ertoe de voorschriften van Bijlage VI, net als die van de andere bijlagen van het MARPOL-verdrag, onder de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) uit te kunnen voeren. Daarbij is reeds rekening gehouden met de behoefte om in de toekomst ook het AFS-verdrag (het op 5 oktober 2001 te Londen totstandgekomen Internationaal Verdrag inzake de beperking van schadelijke aangroeiwerende verfsystemen op schepen (Trb. 2004, 44)) en het Ballastwaterverdrag (het op 13 februari 2004 te Londen totstandgekomen Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, met Bijlage, Aanhangsels, en Resoluties (Trb. 2004, 256 en Trb. 2005, 44)) onder de Wvvs te kunnen uitvoeren, zonder dat daarvoor nog een aparte wijzigingswet tot stand hoeft te komen.

Het protocol is bij brief van de Minister van Buitenlandse Zaken van 31 augustus 2005 ter stilzwijgende goedkeuring aan de Staten-Generaal overgelegd (Kamerstukken I/II 2004/05, 30 249 (R 1799), A en nr. 1); de

goedkeuring is verleend op 14 oktober 2005. Het AFS-verdrag en het Ballastwaterverdrag zullen vanzelfsprekend ook nog aan de Staten-Generaal ter goedkeuring worden voorgelegd. Op dit moment is echter nog niet precies aan te geven wanneer dat zal zijn. De ter uitvoering van het protocol en de twee verdragen op te stellen regelgeving krachtens de Wvvs zal pas worden vastgesteld indien en nadat de Staten-Generaal goedkeuring aan de verdragen zullen hebben verleend. In paragraaf 7 van het algemeen deel van deze memorie zal kort worden ingegaan op de inhoud en enkele andere aspecten van deze twee verdragen.

Inmiddels is ook een Europese richtlijn totstandgekomen die (op onderdelen) overeenkomsten vertoont met Bijlage VI. Het gaat om richtlijn nr. 2005/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 6 juli 2005 tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG wat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft (PbEU L 191). Gezien de overeenkomsten en de onlosmakelijke verbondenheid van de uitvoering, het toezicht en de handhaving van een belangrijk deel van de verplichtingen uit de richtlijn met het certificeringssysteem van de Wvvs, zullen de in dit wetsvoorstel voorgestelde aanpassingen mede dienen ter implementatie van onderdelen van die richtlijn bij of krachtens algemene maatregel van bestuur¹. In deze memorie zal de (gewijzigde) richtlijn worden aangehaald als «de richtlijn zwavelgehalte brandstof» en zal, met uitzondering van de transponeringstabel, naar de artikelen van die richtlijn worden verwezen zoals die luiden in een geconsolideerde tekst van de richtlijn waarin alle wijzigingen zijn verwerkt.

§ 2. Achtergrond en korte inhoud van Bijlage VI

a. hoofdlijnen

Reeds tegen het einde van de jaren tachtig werd duidelijk dat ook emissies naar de atmosfeer afkomstig van zeeschepen een bijdrage leveren aan mondiale en regionale milieuvervuiling. Bijlage VI is totstandgekomen om deze bijdrage te verminderen en bestrijkt een viertal categorieën van emissies, namelijk verzurende emissies (zwavel- en stikstofoxiden (SO_x en NO_x waarbij de x aanduidt dat deze oxiden in verschillende samenstellingen kunnen voorkomen) 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 brandblusinstallaties van schepen), vluchtige organische stoffen («VOS», deze komen vrij 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).

De opbouw en de aard van de voorschriften van Bijlage VI zijn geënt op die van de overige bijlagen van het MARPOL-verdrag, en wel met name bij die van de bijlagen I (olie), II (schadelijke vloeistoffen in bulk) en IV (sanitair afval). In hoofdlijnen bestaat de nieuwe Bijlage VI om te beginnen uit gedragsvoorschriften om de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen vanaf schepen, zowel op directe wijze (regulering van de uitstoot zelf) als op indirecte wijze (regulering van de uitstoot door voorschriften over verbranding en het gebruik van brandstoffen), te voorkomen of te beperken. Om uitstoot in strijd met de gedragsvoorschriften te voorkomen, worden daarnaast eisen gesteld aan onder andere de bouw, inrichting en uitrusting van schepen en operationele voorschriften gegeven die aan boord van schepen in acht moeten worden genomen. Ten bewijze van het voldoen aan de eisen die aan het schip worden gesteld, wordt, net als in de genoemde andere bijlagen van het MARPOL-verdrag, aan de grotere schepen in internationale vaart een certificaat verstrekt. Ten behoeve van de controle op de naleving van de bepaalde

¹ Het wetsvoorstel strekt mede ter implementatie bij of krachtens algemene maatregel van bestuur onder de Wvvs van richtlijn nr. 2005/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 6 juli 2005 tot wijziging van richtlijn 1999/32/EG wat betreft het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft (PbEU L 191). De richtlijn bepaalt dat de implementatiewetgeving voor 11 augustus 2006 in werking moet zijn getreden. De transponeringstabel, waarin mede de uitvoering van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag is opgenomen, is te vinden op de pagina's 22 en 23 van het algemeen deel van deze memorie.

eisen uit Bijlage VI moet de kapitein diverse gegevens bijhouden in een logboek. Verder wordt een systeem van bunkerafleveringsbonnen geïntroduceerd om na te gaan welke brandstofolie waar en wanneer is gebruikt. Ten slotte bevat Bijlage VI een inleverplicht voor de kapitein van bepaalde stoffen en de verplichting voor de partijen bij het protocol om zorg te dragen voor toereikende inrichtingen in havens voor de ontvangst van die stoffen.

b. enkele onderwerpen nader belicht

NO_x-Code

Tijdens de Diplomatieke Conferentie waarbij het protocol werd aangenomen, werd in resolutie 2 bij het protocol de Technische Code inzake de beheersing van de emissie van stikstofoxiden door scheepsdieselmotoren (hierna: de NO_x-Code) vastgesteld (zie Trb. 2005, 30). Deze code maakt onderdeel uit van de regulering van de verzurende emissies die door de uitstoot van stikstofoxiden uit scheepsdieselmotoren vrijkomen; de uitstoot varieert al naar gelang de constructie en de werking van deze motoren. De basis voor de regulering van de uitstoot van stikstofoxiden ligt in voorschrift 13 van Bijlage VI. Het belangrijkste onderdeel van dat voorschrift zijn de grenzen die worden gesteld aan de uitstoot van motoren. Het testen of de uitstoot van motoren binnen die grenzen blijft en de daaraan gekoppelde certificering van motoren vindt plaats conform de daarover in de NO_x-Code opgenomen regels. Deze regels hebben ook betrekking op de documentatie die nodig is voor het testen en de certificering en op de te gebruiken test- en meetmethoden. Op het testen en certificeren van motoren wordt verderop in deze paragraaf nader ingegaan. De NO_x-Code bevat ook regels over de goedkeuring van uitlaatgasreinigingssystemen die kunnen worden gebruikt om, los van de constructie en de werking van motoren conform de NO_x-Code, de uitstoot binnen de grenzen te houden van voorschrift 13 en over de goedkeuring van boordsystemen voor NO_x-bewaking en registratie die, naast andere methoden, gebruikt kunnen worden om te testen of de emissies van een motor binnen de grenzen van voorschrift 13 blijven. De NO_x-Code is vanwege haar grondslag in voorschrift 5 en voorschrift 13 verplicht voor de partijen bij het protocol.

Certificering

Op grond van Bijlage VI zullen alle schepen met een bruto-tonnage van 400 of meer moeten beschikken over een Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging (*International Air Pollution Prevention Certificate*, hierna: IAPP-certificaat) om aan te tonen dat het schip voldoet aan de (met name) technische en bouwkundige eisen die daaraan in Bijlage VI worden gesteld. Ook dieselmotoren op schepen moeten over een certificaat beschikken, het zogenaamde Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging door motoren (*Engine International Air Pollution Prevention Certificate*, hierna: EIAPP-certificaat). Deze eis geldt, bepaalde uitzonderingen daargelaten, voor alle dieselmotoren met een uitgangsvermogen van meer dan 130 kW die zijn geïnstalleerd op, of ontworpen en bedoeld voor installatie op schepen waarop Bijlage VI van toepassing is – zijnde in dit geval schepen gebouwd op of na 1 januari 2000 –, en op dieselmotoren die op of na 1 januari 2000 een belangrijke wijziging ondergaan (zie met name voorschrift 13, eerste lid, en NO_x-Code, onderdeel 1.2).

Voor het verband tussen het IAPP- en het EIAPP-certificaat is voorschrift 13, derde lid, onderdeel a, relevant. Daarin wordt bepaald dat het gebruik van elke dieselmotor waarop het voorschrift van toepassing is, verboden is, behalve wanneer de uitstoot van stikstofoxiden door de motor binnen

de daarin opgenomen grenzen blijft. Aan die grenzen kan onder andere worden voldaan door het gebruik van motoren die zijn getest en gecertificeerd conform de NO_x-Code. Voorschrift 5 van Bijlage VI bepaalt dat het onderzoek van motoren conform de NO_x-Code moet plaatsvinden. Op grond van de NO_x-Code moeten motoren worden onderzocht vóór plaatsing aan boord van een schip (*pre-certification*), waarna het EIAPP-certificaat wordt afgegeven. Vervolgens vindt voor schepen waaraan een IAPP-certificaat wordt afgegeven, vóór afgifte van het IAPP-certificaat of bij wijziging van dat certificaat bij plaatsing van nieuwe motoren (waarvoor is vereist dat die motoren een EIAPP-certificaat hebben) een onderzoek van de motoren plaats ná plaatsing aan boord, maar vóór gebruik van de motor (de zogenaamde *initial certification*). Na afgifte van het IAPP-certificaat vinden er periodieke en tussentijdse keuringen van de motoren plaats en wel gelijktijdig met de gelijknamige keuringen van het schip ten behoeve van de verlenging van het IAPP-certificaat. De eisen van een motor met EIAPP-certificaat is op deze wijze feitelijk te beschouwen als een eis aan het schip.

Voor schepen met een bruto-tonnage van minder dan 400 kan de vlaggenstaat passende maatregelen vaststellen ten einde te verzekeren dat aan de van toepassing zijnde bepalingen van Bijlage VI wordt voldaan (voorschrift 5, tweede lid). Voor deze schepen zal in ieder geval gelden dat daarop geïnstalleerde dieselmotoren waarop voorschrift 13 van toepassing is, een EIAPP-certificaat moeten hebben. Voor het schip zelf zal geen afzonderlijk certificaat nodig zijn.

Havenontvangstvoorzieningen

Voorschrift 17 van Bijlage VI bepaalt dat de partijen bij het protocol ten behoeve van schepen zorg dienen te dragen voor toereikende inrichtingen voor de ontvangst van ten eerste ozonlaagafbrekende stoffen en uitrusting die deze stoffen bevat in reparatiehavens en ten tweede voor de ontvangst van residuen van uitlaatgasreinigingssystemen (alleen indien en voorzover de lozing daarvan in havens niet is toegestaan) in havens, laad- of losplaatsen en reparatiehavens.

Voorschrift 17 komt wat dat betreft inhoudelijk grotendeels overeen met gelijksoortige bepalingen over ontvangstvoorzieningen in de Bijlagen I, II, IV en V van het MARPOL-verdrag. De uitvoering van de verplichtingen uit die bijlagen geschiedt sinds december 2002 op Europees niveau op basis van richtlijn nr. 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (PbEG L 332, hierna: richtlijn havenontvangstvoorzieningen). Die richtlijn is overwegend geïmplementeerd in de Wvvs en de krachtens die wet gestelde regels. De richtlijn voorziet naast de verplichting om voor toereikende havenontvangstvoorzieningen te zorgen, ook in enkele verplichtingen met betrekking tot deze voorzieningen die aanvullend zijn op die uit het MARPOL-verdrag, zoals de verplichting om ten aanzien van deze voorzieningen havenafvalplannen op te (laten) stellen en een kostendekkingssysteem in te voeren voor het gebruik van de voorzieningen. De richtlijn heeft geen betrekking op ontvangstvoorzieningen voor de stoffen die in Bijlage VI worden gereguleerd.

Ter uitvoering van Bijlage VI wordt in dit wetsvoorstel voorgesteld om in de Wvvs te bepalen dat de beheerders van havens dienen te zorgen voor toereikende voorzieningen. Deze verplichting zal worden aangevuld met enkele bepalingen die noodzakelijk zijn voor de goede uitvoering daarvan. De onderdelen van de Wvvs die zijn opgenomen ter implementatie van de eisen uit de richtlijn die aanvullend zijn op het MARPOL-verdrag (zie vorige alinea), zijn niet nodig ter uitvoering van Bijlage VI. In de artikelsge wijze toelichting bij artikel I, onderdeel B, van het wetsvoorstel zal nader op de uitvoering van Bijlage VI op dit punt worden ingegaan.

Overigens zijn de bestaande ontvangstvoorzieningen die over de vereiste milieuvergunningen beschikken, in de praktijk ter uitvoering van Bijlage VI toereikend voor de behoefte van schepen die gebruik maken van (reparatie-)havens en laad- of losplaatsen.

In voorschrift 17 is overigens nog bepaald dat partijen zorg moeten dragen voor toereikende voorzieningen die voorzien in de behoeften in scheepssloopinrichtingen aan de ontvangst van ozonlaagafbrekende stoffen (en uitrusting die dergelijke stoffen bevat) die van schepen worden verwijderd. De afgifte en verwerking van die stoffen is in Nederland geregeld in de op het Besluit ozonlaagafbrekende stoffen Wms 2003 gebaseerde Inzamelingsregeling CFK en halonen en de Wet milieubeheer (hoofdstukken 8 en 10). Een inzamelaar of verwerker van die stoffen moet volgens de Wet milieubeheer beschikken over een milieuvergunning. Aanvullende regelgeving in de Wvvs is niet nodig.

Voor de volledigheid wordt er in dit verband nog op gewezen dat ook de bepalingen van de richtlijn havenontvangstvoorzieningen die zich richten tot de kapiteins van schepen (zoals de afgifte- en meldingsplichten) niet van toepassing zijn op de stoffen die in Bijlage VI worden gereguleerd. De bij en krachtens de Wvvs ter uitvoering van die bepalingen van de richtlijn vastgestelde artikelen die zich richten tot de kapiteins, zullen dan ook niet worden aangepast in verband met Bijlage VI. In de toelichting bij artikel I, onderdeel G, van het wetsvoorstel wordt ingegaan op de verplichtingen voor kapiteins ten aanzien van de afgifte van stoffen die ter uitvoering van Bijlage VI wel in de Wvvs zullen worden opgenomen.

Vluchtige organische stoffen

Bijlage VI bepaalt dat de partijen bij het protocol de mogelijkheid hebben om havens of laad- of losplaatsen onder hun rechtsmacht aan te wijzen waarin de emissies van vluchtige organische stoffen moeten worden gereguleerd, in welk geval voorschrift 15 de reglementering ervan bepaalt. Er zijn nog geen partijen geweest die de IMO in kennis hebben gesteld van een dergelijke aanwijzing. Zoals reeds aangegeven in de toelichtende nota ter stilzwijgende goedkeuring van het protocol (Kamerstukken I/II 2004/05, 30 249 (R 1799), A en nr. 1), is ook in Nederland thans geen aanleiding een dergelijke aanwijzing te doen, omdat de omvang van deze emissies dat niet rechtvaardigt. De voorschriften van Bijlage VI ten aanzien van de vluchtige organische stoffen zullen dus naar verwachting zowel in Nederland als in de overige landen die partij zijn bij het protocol vooralsnog niet van toepassing zijn.

In de regelgeving onder de Wvvs zal desondanks wel een voorziening worden getroffen om de verplichting te regelen die, bij een toekomstige aanwijzing, gaat gelden voor Nederlandse schepen wat het alsdan aan boord hebben van in die havens te gebruiken dampopvangsystemen betreft. Mocht er in de toekomst aanleiding zijn om voor Nederland een aanwijzing als bedoeld in voorschrift 15 te doen, dan zal op dat moment worden bekeken hoe in de regelgeving uitvoering zal worden gegeven aan de eisen die dan in de terminals zullen gaan gelden ten aanzien van het ter beschikking hebben van dampemissiebewakingssystemen en het gebruik van dampopvangsystemen aan boord van schepen.

a. Bijlage VI

SECA's

De bijlagen I, II, en V (vuilnis) van het MARPOL-verdrag kennen bijzondere gebieden waar lozingsverboden gelden of strengere lozingsvoorschriften dan buiten die gebieden. Bijlage VI kent iets soortgelijks, namelijk de zogenaamde beheersgebieden voor SO_x-Emissie (*SO_x-Emission Control Areas*, hierna: SECA's). In die gebieden gelden met betrekking tot de vermindering van de uitstoot van zwaveloxiden strengere eisen dan in andere zeegebieden. In de volgende paragraaf wordt op deze eisen nader ingegaan. Overigens bevat Bijlage VI ten aanzien van de SECA's ook nog bepalingen met betrekking tot het lozen van afvalstromen van uitlaatgasreinigingssystemen in gedeeltelijk omsloten havens, havenbekkens en estuaria (alleen toegestaan indien door de kapitein van het schip kan worden aangetoond, op basis van door de havenstaat vast te stellen criteria, dat afvalstromen geen nadelige invloed hebben), over het spoelen van bedrijfsbrandstofsysteem voordat een SECA wordt binnengevaren (alleen indien verschillende soorten brandstofolie worden gebruikt) en over het bijhouden van gegevens in een logboek (bijvoorbeeld het tijdstip en de positie van het schip ten tijde van overschakeling van de ene op de andere brandstofolie).

Bijlage VI wijst zelf al het gebied van de Oostzee (of Baltische zee) aan als SECA, en de Noordzee is als SECA aangewezen bij resolutie MEPC.132(53) van 22 juli 2005 tot wijziging van Bijlage VI. Het gebied van de Oostzee betreft hetzelfde gebied als omschreven in voorschrift 10, eerste lid, onderdeel b, van Bijlage I (artikel 10, eerste lid, onderdeel b, van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen). Het gebied van de Noordzee betreft hetzelfde gebied als omschreven in voorschrift 5, eerste lid, van Bijlage V (artikel 5, tweede lid, onderdeel a, van het Besluit voorkoming verontreiniging door vuilnis van schepen). De wijzigingsresolutie met betrekking tot het gebied van de Noordzee zal naar verwachting in werking treden op 21 november 2006. Voor iedere SECA geldt dat de strengere eisen pas gaan gelden een jaar nadat het protocol in werking treedt of nadat een aanwijzing door wijziging van het protocol in werking zal zijn getreden. Voor het gebied van de Oostzee zullen de strengere eisen dus gaan gelden met ingang van 19 mei 2006 en voor de Noordzee zal dit naar verwachting gebeuren met ingang van 21 november 2007.

Zwaveloxiden en de kwaliteit van brandstofolie

In deze paragraaf wordt nader ingegaan op de voorschriften om de uitstoot van zwaveloxiden te verminderen en de eisen aan de kwaliteit van brandstofolie in het algemeen (voorschriften 14 en 18 van Bijlage VI). De voorschriften om de uitstoot van zwaveloxiden te verminderen, betreffen in eerste instantie de eis dat het zwavelgehalte van brandstofolie bij zowel het gebruik aan boord van schepen als bij de levering aan schepen niet hoger mag zijn dan 4,5% m/m (4,5 massaprocent), en in de SECA's niet hoger dan 1,5% m/m. Schepen in SECA's mogen echter in plaats van laagzwavelige brandstofolie, ook uitlaatgasreinigingssystemen of een andere technische methode gebruiken waarmee de totale emissie van zwaveloxiden beperkt blijft tot 6,0 gram SO_x/kWh (dit is de uitstoot die ook wordt bereikt met het gebruik van brandstofolie met een zwavelgehalte van maximaal 1,5% m/m).

Ook de eisen aan de kwaliteit van brandstofolie in het algemeen hebben betrekking op zowel het gebruik aan boord van schepen als op de levering aan schepen. De eisen betreffen naast de reeds genoemde eisen aan het

zwavelgehalte, eisen zoals het niet mogen bevatten van anorganische zuren of stoffen die schadelijk zijn voor het personeel.

Ten behoeve van controle op de naleving van zowel de voorschriften om de uitstoot van zwaveloxiden te verminderen als de eisen aan de kwaliteit van brandstofolie in het algemeen, bevat Bijlage VI bepalingen over bunkerafleveringsbonnen en monsters bij de brandstofolie. Zo moet een leverancier van brandstofolie op een bunkerafleveringsbon het zwavelgehalte van de geleverde brandstofolie vermelden. Deze bon moet een ondertekende verklaring bevatten van (de vertegenwoordiger van) de brandstofolieleverancier waarin deze verklaart dat de geleverde brandstofolie in overeenstemming is met alle eisen die in Bijlage VI worden gesteld. In aanhangsel V bij Bijlage VI staat welke informatie er verder in ieder geval op de bunkerafleveringsbon moet worden vermeld. De bon moet gedurende drie jaar na levering aan boord worden gehouden en een afschrift van de bon dient gedurende eenzelfde periode door de leverancier te worden bewaard ten behoeve van inspecties. De bon dient vergezeld te gaan van een representatief monster, dat zowel door de leverancier als door de kapitein (of de officier die verantwoordelijk is voor het bunkeren) dient te worden verzegeld en getekend. Vervolgens moet het monster aan boord van het schip worden gehouden totdat de brandstofolie grotendeels is verbruikt, maar in ieder geval gedurende tenminste twaalf maanden na levering.

b. richtlijn nr. 2005/33/EG inzake het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen

Richtlijn nr. 1999/32/EG van de Raad van de Europese Unie van 26 april 1999 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG (PbEG L 121, hierna: richtlijn nr. 1999/32/EG) bevat onder andere regels over het zwavelgehalte van gasolie voor de scheepvaart. De Europese Commissie was op een gegeven moment voornemens om deze richtlijn aan te scherpen, maar wachtte aanvankelijk de ontwikkeling van Bijlage VI bij de IMO af. Toen het er naar uitzag dat Bijlage VI niet op korte termijn in werking zou treden, heeft de Europese Commissie alvast een voorstel ingediend tot wijziging van richtlijn nr. 1999/32/EG. Inmiddels is gebleken dat aan de voorwaarden voor internationale inwerkingtreding van Bijlage VI sneller is voldaan dan verwacht en dat de totstandkoming van de wijzigingsrichtlijn een langdurig proces is geworden; Bijlage VI is internationaal op 19 mei 2005 in werking getreden, de (wijzigings)richtlijn is uiteindelijk op 6 juli 2005 vastgesteld en zal voor 11 augustus 2006 moeten zijn geïmplementeerd.

De gewijzigde richtlijn bevat, voorzover deze betrekking heeft op zeeschepen, verplichtingen die grotendeels identiek zijn aan die uit Bijlage VI. Zo is bepaald dat geen scheepsbrandstoffen met een zwavelgehalte van meer dan 1,5% m/m mogen worden gebruikt in de territoriale wateren of de exclusieve economische zone (EEZ) van lidstaten binnen een op grond van Bijlage VI aangewezen SECA, tenzij goedgekeurde emissiereductie-technologieën worden gebruikt. Verder bepaalt de richtlijn dat lidstaten met ingang van 19 mei 2006 een correct ingevuld logboek (inclusief de overschakeling op andere brandstof) als voorwaarde moeten stellen voor schepen om een haven binnen te lopen en dat de leverancier van scheepsbrandstoffen op de brandstofleveringsnota het zwavelgehalte moet vermelden en dat de nota vergezeld moet gaan van een verzegeld monster. Ook verplicht de richtlijn, in navolging van Bijlage VI, de lidstaten om een register van lokale leveranciers bij te houden. De richtlijn gebruikt op enkele punten andere begrippen dan Bijlage VI, waarmee inhoudelijk wel hetzelfde wordt bedoeld. Het begrip

«emissiereductie-technologieën» uit de richtlijn bijvoorbeeld is inhoudelijk identiek aan de in Bijlage VI gebruikte begrippen «uitlaatgasreinigingssystemen» en «andere technische methoden» tezamen. De beschrijving van «scheepsbrandstof» in de richtlijn komt overeen met de betekenis die in Bijlage VI moet worden gegeven aan het daar gebruikte begrip «brandstofolie». Ook de begrippen «leverancier van scheepsbrandstoffen» en «brandstofleveringsnota» uit de richtlijn en «brandstofolieleverancier» en «bunkerafleveringsbon» uit Bijlage VI zijn identiek. Voor alle duidelijkheid zullen in het vervolg van deze memorie de begrippen uit Bijlage VI worden gebruikt.

De richtlijn bevat ook een aantal bepalingen die verder gaan dan Bijlage VI of deze nader invullen. Zo bepaalt de richtlijn dat brandstofolie met een zwavelgehalte van meer dan 1,5% m/m met ingang van 19 mei 2006 ook niet meer gebruikt mag worden in de territoriale wateren en de EEZ door passagiersschepen op regelde diensten naar of vanuit havens in de Europese Gemeenschap. Voor schepen op een ligplaats in een haven in de Europese Gemeenschap gaat met ingang van 1 januari 2010 een verbod gelden voor het gebruik van brandstoffen met een zwavelgehalte van meer dan 0,1% m/m, waarbij wel voldoende tijd moet worden gegeven om zo nodig over te schakelen op andere brandstofolie; uitgezonderd zijn onder andere schepen die volgens een gepubliceerde dienstregeling minder dan twee uur op een ligplaats liggen. Ook hier geldt dat beide verboden niet gelden indien goedgekeurde uitlaatgasreinigingssystemen of andere technische methoden worden gebruikt en dat logboeken correct moeten worden ingevuld.

De richtlijn vult voorschriften van Bijlage VI nader in door te bepalen dat de criteria op basis waarvan door de kapitein van een schip moet kunnen worden aangetoond dat het lozen van afvalstromen van uitlaatgasreinigingssystemen in een haven geen nadelige invloed heeft op de ecosystemen in een haven, door de Europese Unie zullen worden vastgesteld in plaats van door de lidstaten afzonderlijk; hoe deze criteria zullen gaan luiden is nog niet bekend.

De richtlijn bepaalt overigens nog dat de verboden ten aanzien van het gebruik van brandstoffen met een te hoog zwavelgehalte (onder voorwaarden) ook niet gelden tijdens proefnemingen van nieuwe emissiereductietechnologieën.

Wat de verboden betreft om bepaalde brandstofolie in de handel te brengen, wijkt de richtlijn af van Bijlage VI. Zo mag met ingang van 19 mei 2006 geen dieselolie voor de scheepvaart meer in de handel worden gebracht met een zwavelgehalte van meer dan 1,5% m/m en met ingang van 1 januari 2010 geen gasolie voor de zeescheepvaart met een zwavelgehalte van meer dan 0,1% m/m. De motivering voor deze strengere regulering is voor de levering van gasolie gelegen enerzijds in het feit dat gasolie met name wordt gebruikt door binnenvaartschepen of alleen in wateren die vallen onder de rechtsmacht van de lidstaten van de Europese Unie, en anderzijds in het feit dat in de praktijk nu al geen gasolie meer wordt geleverd met een zwavelgehalte van meer dan 0,1% m/m. Ten aanzien van dieselolie ligt de motivering enerzijds in het feit dat de ISO-normen die gelden voor dieselolie al uitgaan van een zwavelgehalte van maximaal 2,0% m/m en anderzijds het feit dat de zeescheepvaartsector zelf heeft aangegeven graag te zien dat aan de te leveren dieselolie een eis van een zwavelgehalte van maximaal 1,5% m/m wordt gesteld. De meeste zeeschepen die internationale reizen maken buiten de Europese Unie gebruiken overigens zware stookolie; aan de eisen waaraan deze bij levering moeten voldoen, stelt de richtlijn geen eisen.

c. implementatie Bijlage VI en de richtlijn

Gezien de overeenkomsten tussen de bepalingen van Bijlage VI voor wat betreft de vermindering van de uitstoot van zwaveloxiden en die van de richtlijn zwavelgehalte brandstof, voorzover van toepassing op zeeschepen, zullen deze tezamen in Nederlandse regelgeving worden geïmplementeerd (zie ook paragraaf 1 van het algemeen deel van deze memorie). Drie wetgevingscomplexen zijn hierbij relevant: de uitvoering, het toezicht op de naleving en de handhaving van het MARPOL-verdrag plegen te geschieden bij of krachtens de Wvvs en de Wet havenstaatcontrole, terwijl de oorspronkelijke richtlijn zwavelgehalte brandstof is geïmplementeerd in het Besluit zwavelgehalte brandstof (Bzb) onder de Wet inzake de luchtverontreiniging. Gelet op de aard van de drie wetgevingscomplexen, de daarin geadresseerde normadressaten en de bestaande toezichts- en handhavingsstructuren, is het volgende uitgangspunt voor de implementatie van de nieuwe internationale en Europese regelgeving gehanteerd: de onderdelen van Bijlage VI en de richtlijn die verboden en verplichtingen betreffen die gericht zijn op gedragingen aan boord van zeeschepen zullen onder de Wvvs en de Wet havenstaatcontrole worden geïmplementeerd (deels bestaande wetgeving) en de onderdelen die verboden en verplichtingen betreffen die gericht zijn tot de leveranciers van brandstofolie in het Bzb. Meer concreet betekent dit dus dat alle voorschriften die betrekking hebben op het gebruik van brandstofolie aan boord van zowel Nederlandse als buitenlandse zeeschepen en verplichtingen van de kapiteins van Nederlandse zeeschepen ten aanzien van de monsters en het bijhouden van gegevens in een logboek zullen worden uitgevoerd in regelgeving onder de Wvvs, en de voorschriften die betrekking hebben op de levering van brandstofolie aan schepen en de plichten van leveranciers ten aanzien van de bunkerafleveringsbonnen en monsters, in het Bzb. Door het gehanteerde uitgangspunt wordt overigens tevens overlap in toezichtbevoegdheden vermeden; voor de Wvvs en de Wet havenstaatcontrole is namelijk de divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (hierna: IVW) als toezichthouder aangewezen en voor het Bzb de VROM-inspectie. Op het toezicht en de handhaving op grond van de Wet havenstaatcontrole wordt in de paragrafen 6.b en 6.c van het algemeen deel van deze memorie verder ingegaan. De aan de verboden en verplichtingen verwante uitvoeringsaspecten van Bijlage VI en de richtlijn zullen ook conform het uitgangspunt primair vallen onder de verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat (uitvoeringsaspecten ten aanzien van de zeeschepen) en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (uitvoeringsaspecten ten aanzien van de leveranciers). Zo zal de Minister van Verkeer en Waterstaat, indien bij een controle van een buitenlands schip in de haven waaraan brandstofolie is geleverd die niet blijkt te voldoen, de staat onder wiens rechtsmacht de bunkerafleveringsbon is afgegeven daarover informeren (voorschrift 18, achtste lid, onderdeel a, van Bijlage VI). De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zal bijvoorbeeld verantwoordelijk zijn voor het voeren van een register van plaatselijke leveranciers van brandstofolie (voorschrift 18, zevende lid, onderdeel a, van Bijlage VI en artikel 6bis van de richtlijn). Voor de volledigheid zij hier nog vermeld dat bij de wijziging van het Bzb ter implementatie van Bijlage VI en de richtlijn de daarin – ter uitvoering van de nu geldende oorspronkelijke tekst van de richtlijn zwavelgehalte brandstof – opgenomen voorschriften betreffende het gebruik van brandstofolie aan boord van zeeschepen, zullen worden geschrapt; die voor de binnenvaartschepen blijven in het Bzb en zullen conform de wijzigingsrichtlijn worden aangepast.

De wijziging van de richtlijn zwavelgehalte brandstof leidt er overigens toe dat, anders dan in de huidige tekst van die richtlijn, op grond van de richt-

lijnen geen eisen meer zullen gelden voor het zwavelgehalte van brandstofolie gebruikt aan boord van zeeschepen gedurende de tijd dat ze varen op de binnenwateren (dus ook in havens). Ook Bijlage VI bevat daarover geen voorschriften. Het is echter onwenselijk om de eis die zal gaan gelden op de Noordzee, namelijk het gebruik van brandstofolie met een zwavelgehalte van maximaal 1,5% m/m, niet ook te laten gelden gedurende de tijd dat het schip op de Nederlandse binnenwateren op weg is naar een haven, alwaar op een ligplaats aan de kade op grond van de richtlijn op termijn de eis van maximaal 0,1% m/m zal gaan gelden. In lijn met het uitgangspunt om de eisen ten aanzien van gedragingen aan boord van zeeschepen in de Wvvs te implementeren, wordt in dit wetsvoorstel voorgesteld om krachtens die wet ook op de Nederlandse binnenwateren de eis van maximaal 1,5% m/m in te stellen aan de brandstofolie die aan boord van zeeschepen wordt gebruikt (zie de toelichting bij artikel I, onderdeel A).

d. kwalificatie eisen brandstofolie

De in de voorgaande paragrafen opgenomen voorschriften met betrekking tot het zwavelgehalte van brandstofolie, gebruikt aan boord van schepen, zijn enerzijds wel te beschouwen als eisen waaraan een schip moet voldoen en zijn anderzijds gedragsvoorschriften, vergelijkbaar met de voorschriften voor lozingen en emissies.

De eisen aan de brandstof plegen wel als (indirecte) eis aan een schip te worden gezien, net zoals de eisen aan uitrusting worden gezien als (indirecte) eis aan een schip. In het IAPP-certificaat komt tot uitdrukking of het schip in een SECA ófwel brandstofolie met een zwavelgehalte dat niet hoger is dan 1,5% m/m zal gebruiken, ófwel een goedgekeurd uitlaatgasreinigingssysteem.

De voorschriften zijn ook te kwalificeren als gedragsvoorschrift, omdat het gebruik van bepaalde brandstofolie een keuze is die steeds opnieuw wordt gemaakt en die in die zin niet onlosmakelijk verbonden is met eisen die aan een schip worden gesteld en de naleving waarvan blijkt uit een certificaat. Wat de voorschriften binnen een SECA betreft, volgt uit het certificaat immers alleen welke principiële (ontwerp-)keuze met betrekking tot een schip is gemaakt (gebruik van laagzwavelige brandstofolie of een uitlaatgasreinigingssysteem), maar een daaruit blijkende keuze voor laagzwavelige brandstofolie zegt niets over het daadwerkelijke gebruik van brandstofolie op een bepaald moment op een bepaalde plaats. Wat betreft de eis dat het zwavelgehalte van brandstofolie, gebruikt aan boord, niet hoger mag zijn dan 4,5% m/m buiten een SECA is er zelfs helemaal geen relatie met het certificaat, omdat buiten de SECA's geen uitlaatgasreinigingssystemen als alternatief kunnen worden gebruikt. Het feit dat in Bijlage VI regels zijn gesteld over het bijhouden van logboeken waarin bijvoorbeeld de overschakeling van de ene op de andere brandstofolie moet worden bijgehouden, ondersteunt de kwalificering van het gebruik als gedragsvoorschrift. Deze bepalingen ter vergemakkelijking van het toezicht en de handhaving zijn vergelijkbaar met de bepalingen over het bijhouden van bijvoorbeeld oliejournaals in Bijlage I van het MARPOL-verdrag in relatie tot de lozingsvoorschriften.

§ 4. Internationaalrechtelijke aspecten

De internationaalrechtelijke kaders ten aanzien van de rechtsmacht over zeeschepen en de waarborgen die bij het uitoefenen van die rechtsmacht in acht moeten worden genomen, zijn voor een belangrijk deel vastgelegd in het VN-Zeerechtverdrag. Wat betreft de bescherming van het milieu is met name Deel XII (getiteld «Bescherming en behoud van het mariene milieu») van dat verdrag relevant, waarin diverse vormen van verontreiniging aan bod komen. De meest uitvoerige bepalingen over de rechts-

macht in dat deel hebben betrekking op verontreiniging door schepen en betreffen de artikelen 211, 218 en 220. Afdeling 7 van Deel XII vult de rechtsmachtbepalingen aan met specifieke waarborgen die bij de uitoefening van de rechtsmacht in acht moeten worden genomen. De genoemde rechtsmachtbepalingen en de waarborgen zijn vaak gerelateerd aan lozingen die verontreiniging van het *mariene* milieu (dreigen te) veroorzaken of aan de bescherming van dat milieu. De voorschriften van Bijlage VI reguleren echter de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in plaats van lozingen en wel vooral met het oog op de bescherming van de atmosfeer. Het is wel zo dat bescherming van de atmosfeer mede kan leiden tot bescherming van het mariene milieu wanneer verontreiniging van de atmosfeer *via* de lucht ook leidt tot verontreiniging van het mariene milieu, maar die situatie zal zich niet altijd voordoen. De uitgebreide rechtsmachtbepalingen ten aanzien van verontreiniging door schepen en de waarborgen die in acht moeten worden genomen, zouden voor Bijlage VI dus beperkt toepasselijk zijn. In Bijlage VI is een voorziening getroffen om daar wat aan te doen. In het zesde lid van voorschrift 11 is bepaald dat – kort gezegd – internationaal recht inzake de voorkoming, beperking en bestrijding van vervuiling van het mariene milieu door schepen van overeenkomstige toepassing is op de regels en normen, genoemd in Bijlage VI. Dat betekent dat de rechtsmachtbepalingen en alle waarborgen uit het VN-Zeerechtverdrag ten aanzien van de voorkoming van verontreiniging van het mariene milieu, waarbij met name de genoemde artikelen 218 en 220 en afdeling 7 van Deel XII relevant zijn, daarmee ook van toepassing zijn ten aanzien van luchtverontreiniging door schepen. Voor een uitgebreidere uiteenzetting van de rechtsmachtbepalingen en waarborgen wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, de Wet verontreiniging zeewater en de Scheepvaartverkeerswet in verband met de instelling van de Nederlandse exclusieve economische zone en enkele andere onderwerpen (Kamerstukken II 2002/03, 28 984, nr. 3).

§ 5. AFS-verdrag en Ballastwaterverdrag

Zoals in de inleiding van deze memorie al is aangegeven, is in dit wetsvoorstel reeds rekening gehouden met de behoefte om in de toekomst ook het AFS-verdrag en het Ballastwaterverdrag onder de Wvvs te kunnen uitvoeren. In deze paragraaf zal kort en in meer algemene zin aan deze twee verdragen enige aandacht worden besteed, mede vanwege het feit dat in de artikelsgewijze toelichting bepaalde wijzigingen mede aan de hand van deze twee verdragen zullen worden gemotiveerd.

a. AFS-verdrag

In het AFS-verdrag wordt een wereldwijd verbod op of beperking van het gebruik op schepen van milieuschadelijke aangroeiwerende (verf) systemen geregeld. Vooralnog zijn tributyltin (TBT), een zeer toxische organische tinverbinding, en andere organotinverbindingen de eerste en enige stoffen waarvan het gebruik in het verdrag geheel verboden wordt. Het AFS-verdrag gaat uit van een verbod op het (opnieuw) aanbrengen van aangroeiwerende systemen met organische tinverbindingen op schepen met ingang van 1 januari 2003 en een verbod op de aanwezigheid van die systemen op schepen, tenzij daarop een afsluitende laag is aangebracht, met ingang van 1 januari 2008. Het verdrag voorziet in een procedure om in de toekomst het gebruik van andere stoffen dan organotinverbindingen in aangroeiwerende (verf)systemen te reguleren. Het AFS-verdrag is internationaal nog niet in werking getreden, maar de Nederlandse regering is wel voornemens om partij te worden bij dat verdrag. De bedoeling is om het verdrag binnen afzienbare termijn ter (stilzwijgende) goedkeuring aan de Staten-Generaal voor te leggen.

In Europees verband is overigens inmiddels Verordening (EG) nr. 782/2003 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 14 april 2003 houdende een verbod op organische tinverbindingen op schepen (PbEU L 115, hierna: TBT-verordening) totstandgekomen, die vooruitlopend op het verdrag reeds verboden heeft ingesteld ten aanzien van het gebruik en de aanwezigheid van organische tinverbindingen die fungeren als biociden in aangroeiwerende systemen op, voornamelijk met name alleen, EU-schepen (met ingang van 2008 wordt het verbod ten aanzien van de aanwezigheid van TBT in aangroeiwerende systemen ook van toepassing op niet-EU-schepen die EU-havens aandoen). Ter naleving van deze verboden is een systeem van keuring en certificering voor bepaalde categorieën schepen in de TBT-verordening opgenomen. Ter uitvoering van deze verordening kwamen in Nederland het Besluit aangroeiwerende verfsystemen zeeschepen en de Regeling uitvoering EG-verordeningen Wvvs tot stand.

Ten behoeve van de ratificatie van het verdrag zijn naast de verordening en bijbehorende uitvoeringswetgeving, ook nog enige aanpassingen in de Wvvs noodzakelijk, mede om een grondslag te bieden voor de toekomstige regulering onder de Wvvs van andere stoffen dan organotinverbindingen. Pas als alle uitvoeringsregelgeving gereed is (of zal zijn op het moment dat binding aan het verdrag tot stand zal komen), zal het Koninkrijk der Nederlanden, na verleende parlementaire goedkeuring, tot het verdrag kunnen toetreden.

b. Ballastwaterverdrag

Het Ballastwaterverdrag stelt normen vast ter voorkoming van de ongewenste introductie, via het lozen van ballastwater, van uitheemse organismen en ziektekiemen in het milieu. Doelstelling van het verdrag is de introductie van schadelijke organismen en ziektekiemen te voorkomen, te beperken en uiteindelijk uit te bannen, omdat deze een verstoring veroorzaken of kunnen veroorzaken in het (mariene) ecosysteem. Dit doel wordt bereikt door het toepassen van ballastwaterbeheer. Ballastwaterbeheer omvat twee methoden: ballastwater wisselen en ballastwater behandelen. Het wisselen van ballastwater is een bestaande techniek waarbij op zee, al naar gelang de behoefte, ballastwater wordt verversd. Behandeling van ballastwater is een technologie in ontwikkeling (te denken valt aan technieken als filtratie, warmtebehandeling of chemische behandeling). Qua inhoud en opbouw lijkt het Ballastwaterverdrag sterk op het MARPOL-verdrag. Er zijn normen voor de wisseling en de behandeling van ballastwater en eisen waaraan schepen moeten voldoen om aan die normen te kunnen voldoen en ten bewijze waarvan certificaten worden afgegeven. Ook operationele voorschriften en bepalingen over het bijhouden van bepaalde gegevens in een journaal maken onderdeel uit van het verdrag. Een belangrijke rol speelt verder het zogenaamde ballastwaterbeheersplan, dat goedgekeurd moet worden en aan boord aanwezig moet zijn. Uitvoering van dit verdrag onder de Wvvs, die de systematiek van het MARPOL-verdrag volgt, is dan ook goed mogelijk.

De Nederlandse regering is voornemens om partij te worden bij dit verdrag en het verdrag is inmiddels voor het Koninkrijk der Nederlanden ondertekend onder voorbehoud van goedkeuring. Indien en zodra parlementaire goedkeuring zal zijn verleend en zodra de uitvoeringsregelgeving gereed is, zal het verdrag worden goedgekeurd. Op dit moment hebben overigens nog maar zes landen het verdrag, dat pas in 2004 tot stand is gekomen, geratificeerd; de verwachting is dan ook dat de internationale inwerkingtreding nog wel een paar jaar op zich zal laten wachten.

Aangezien dit wetsvoorstel primair is bedoeld om op zo kort mogelijke termijn krachtens de Wvvs uitvoering te kunnen geven aan Bijlage VI en onderdelen van de richtlijn zwavelgehalte brandstof, zal deze paragraaf over de uitvoerings- en handhavingsaspecten en de bestuurlijke lasten die zullen voortvloeien uit de regelgeving die onder de gewijzigde Wvvs tot stand zullen komen, tot die bijlage en die richtlijn beperkt zijn. In de toelichting bij de regelgeving die ter uitvoering van het AFS-verdrag en het Ballastwaterverdrag onder de Wvvs tot stand zal komen (indien en nadat de Staten-Generaal de ratificatie zullen hebben goedgekeurd), zal aan de desbetreffende aspecten van die verdragen aandacht worden besteed.

a. uitvoering

De gevolgen van Bijlage VI voor de uitvoering hebben met name betrekking op de nieuwe IAPP-certificaten en EIAPP-certificaten en de daaraan voorafgaande onderzoeken. Net als bij de overige bijlagen van het MARPOL-verdrag, is de divisie Scheepvaart van de IVW voor het onderzoek en de afgifte van certificaten verantwoordelijk. De onderzoeken van (nagenoeg alle) koopvaardij schepen worden zoals gebruikelijk door de klassenbureaus uitgevoerd en die van vissersvaartuigen door de IVW zelf. Na onderzoek van een schip worden de certificaten afgegeven door de inspecteur-generaal van de IVW. Het onderzoek en de certificering zal (zoveel mogelijk) gelijk opgaan met de onderzoeken en certificering van de andere verdragseisen waaraan schepen moeten voldoen, hetgeen qua tijdsbelasting voor de IVW een voordeel oplevert.

Uit Bijlage VI zullen weinig andere extra uitvoeringslasten voortvloeien dan de genoemde ten aanzien van onderzoek en certificering. De goedkeuring van bepaalde uitrusting zal gaan vallen onder richtlijn nr. 96/98/EG van de Raad van de Europese Unie van 20 december 1996 inzake uitrusting van zeeschepen (PbEG 1997, L 46); vanaf het moment dat uitrusting definitief onder de richtlijn valt, zal een op grond van die richtlijn gegeven keurmerk de door de inspecteur-generaal van de IVW te geven (type)goedkeuringen vervangen, zodat deze uitvoeringslasten zeer beperkt zullen zijn en uiteindelijk op dit punt geheel zullen vervallen.

Met ingang van 1 juli 2005 is de organisatie van de IVW overigens veranderd, waarbij de divisienamen zijn verdwenen. Een wetsvoorstel tot wijziging van diverse wetten op het gebied van de scheepvaart in verband met onder andere deze reorganisatie is in voorbereiding. Aangezien in de Wvvs de benaming van de divisie Scheepvaart nog wordt gebruikt, wordt in deze memorie daarbij aangesloten.

b. toezicht en handhaving Bijlage VI algemeen

Het wetsvoorstel leidt niet tot veranderingen in het in de Wvvs gebruikelijke systeem van toezicht en handhaving. Dat betekent dat de eisen die op grond van Bijlage VI worden gesteld aan (met name de bouw, inrichting en uitrusting van) schepen onderdeel zullen uitmaken van het certificeringssysteem, dat in met name de artikelen 7 en 8 in samenhang met de artikelen 13, 14 en 20 van de Wvvs tot uitdrukking komt. Kort gezegd komt dat er op neer dat schepen die uitvaren zonder een geldig certificaat, dat wordt afgegeven als na onderzoek blijkt dat het schip aan de eisen voldoet, aangehouden kunnen worden en dat het uitvaren met die schepen ook strafbaar is. Overtreding van de meer operationele voorschriften en de verplichtingen over het bijhouden van journaals en de afgifte van afval (artikelen 10, 11 en 12e van de Wvvs) is voor Nederlandse

schepen strafbaar op grond van artikel 1a, onder 1° of 2°, van de Wet op de economische delicten (Wed).

De voorschriften van Bijlage VI die betrekking hebben op de regulering van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, al dan niet via het reguleren van het gebruik van brandstofolie en het verbranden van stoffen, zullen hun grondslag krijgen in artikel 5 van de Wvvs en aldus zowel voor Nederlandse als buitenlandse schepen strafrechtelijk zijn gesanctioneerd onder artikel 1a, onder 1°, van de Wed.

Voor de volledigheid wordt eraan herinnerd dat het toezicht op de certificering van buitenlandse schepen en de naleving van de operationele voorschriften van Bijlage VI door die schepen is geregeld in de Wet havenstaatcontrole. Op grond van die wet kunnen buitenlandse schepen aan inspecties en nadere inspecties worden onderworpen en zo nodig worden aangehouden. De Wet havenstaatcontrole sluit aan bij de van kracht zijnde onderdelen van het MARPOL-verdrag en omdat de verwijzing naar dat verdrag in die wet een zogenaamde dynamische verwijzing is, zal ook de controle op naleving van de voorschriften uit Bijlage VI ten aanzien van de voor schepen gestelde eisen en de meer operationele voorschriften onder die wet vallen.

Voorzover Bijlage VI en de richtlijn zwavelgehalte brandstof overeenkomsten vertonen, wordt met het bovenstaande toezichts- en handhavingssysteem van de Wvvs en de Wet havenstaatcontrole tevens voorzien in het toezicht op de naleving en de handhaving van de eisen van de richtlijn zwavelgehalte brandstof.

c. toezicht en handhaving eisen brandstofolie

Inleiding

In paragraaf 3.d van het algemeen deel van deze memorie is al aangegeven dat de voorschriften met betrekking tot het zwavelgehalte van brandstofolie enerzijds moeten worden gekwalificeerd als een eis waaraan het schip moet voldoen en als zodanig onderdeel zijn van het in het MARPOL-verdrag en de Wvvs bekende certificeringssysteem, maar anderzijds ook als gedragsvoorschriften, vergelijkbaar met de voorschriften voor lozingen en emissies. In deze paragraaf wordt nader ingegaan op wat dat meer concreet betekent voor het toezicht en de handhaving van deze eisen.

Voor de volledigheid zij er op deze plek nogmaals op gewezen dat de bepalingen uit de gewijzigde richtlijn zwavelgehalte brandstof die betrekking hebben op de levering van brandstofolie aan alle schepen en het gebruik van brandstofolie door binnenvaartschepen, zullen worden geïmplementeerd in het Bzb. Op het toezicht op en de handhaving van die bepalingen en de financiële consequenties daarvan, zal in de toelichting bij de wijziging van dat besluit worden ingegaan.

Bestuursrechtelijke handhaving van eisen op zee voor Nederlandse schepen

Indien aan boord van een Nederlands schip geen goedgekeurd uitlaatgasreinigingssysteem wordt aangetroffen, terwijl uit het IAPP-certificaat blijkt dat het schip daarvan in een SECA gebruik zal maken, dan kan dat een reden tot aanhouding zijn, zeker als het schip – gezien de volgende haven waar gebunkerd wordt – te weinig brandstofolie heeft met een zwavelgehalte van 1,5% m/m. In een dergelijk geval kan worden gesteld dat het schip feitelijk niet voldoet aan de aan het schip gestelde eisen, hetgeen op grond van artikel 20, eerste lid, onderdeel b, van de Wvvs een

aanhoudingsgrond is. Ook bestaat de mogelijkheid om het certificaat in te trekken.

Voor schepen die geen IAPP-certificaat behoeven te hebben, behoort in de zojuist beschreven situatie en de situatie waarin te weinig brandstofolie wordt aangetroffen met een zwavelgehalte van maximaal 4,5% m/m aanhouding tot de mogelijkheden, omdat gesteld kan worden dat in dat geval het schip zodanig is uitgerust dat uitvaren een bedreiging vormt voor – kort gezegd – het milieu (artikel 20, eerste lid, onderdeel c, van de Wvvs zoals dit onderdeel zal luiden na de aanpassing die in dit wetsvoorstel in artikel I, onderdeel H, wordt voorgesteld).

Voor de categorie schepen die blijkens hun certificaat in een SECA geen gebruik zullen maken van een uitlaatgasreinigingssysteem, maar bij welke te weinig brandstofolie wordt aangetroffen met een zwavelgehalte van maximaal 1,5 % m/m of 4,5% m/m, bestaat op grond van de huidige tekst van de Wvvs geen aanhoudingsgrond, omdat er geen duidelijk verband is tussen de op dat moment gebruikte brandstof en de eisen waaraan het schip volgens het certificaat voldoet (zie paragraaf 3.d van het algemeen deel van deze memorie). Een reparatoire sanctie als aanhouding is echter ook in deze gevallen wenselijk, omdat op die manier het gebruik van de verkeerde brandstofolie op zee kan worden voorkomen. Ook is het wenselijk om alle schepen, ongeacht of ze een Nederlands of buitenlands schip zijn (zie volgende alinea), in gelijke gevallen gelijk te kunnen behandelen. Om deze redenen wordt in dit wetsvoorstel voorgesteld om voor deze overtreding ook voor schepen mét een certificaat een aanhoudingsgrond in het leven te roepen. Dit voorstel wordt in de artikelsgewijze toelichting bij artikel I, onderdeel H, nader toegelicht.

Bestuursrechtelijke handhaving van eisen op zee voor buitenlandse schepen

In de vorige alinea werd al kort gerefereerd aan de handhavingsmogelijkheden ten aanzien van buitenlandse schepen. Zoals hiervoor al aangegeven, zullen buitenlandse schepen op grond van de Wet havenstaatcontrole in Nederlandse havens kunnen worden gecontroleerd. In eerste instantie zal een havenstaatcontrole wat de voorschriften van Bijlage VI betreft ten aanzien van het zwavelgehalte van brandstof gebruikt op zee, plaatsvinden op basis van controle van het IAPP-certificaat en de bunkerafleveringsbonnen met bijgeleverde monsters van de brandstofolie. Een nadere inspectie kan bijvoorbeeld aan de orde zijn als de certificaten ongeldig zijn of er bewijs is dat de kwaliteit van de brandstofolie niet aan de eisen voldoet. Vervolgens kan bij die nadere inspectie worden gekeken of de brandstofolie wel voldoet aan de eisen van Bijlage VI (waarbij mede de gegevens over overschakeling van brandstofolie in SECA's in de logboeken moeten worden meegenomen) en of de voor overschakeling benodigde procedures wel in acht zijn genomen. Gronden voor aanhouding kunnen vervolgens zijn het niet voldoen aan de eisen die gelden voor het varen in SECA's, dus ofwel teveel de verkeerde brandstofolie ofwel gebrekkige of niet gebruikte uitlaatgasreinigingssystemen. Ook het aantreffen van brandstofolie die niet voldoet aan de eis van een zwavelgehalte van 4,5% m/m voor gebruik buiten SECA's is een grond voor aanhouding.

De hiervoor geschetste praktijk van controle van buitenlandse schepen in onze havens is gebaseerd op richtlijnen die hierover binnen de IMO zijn opgesteld en in 2005 aangenomen. De havenstaatcontroles in Nederland zijn echter in principe gebaseerd op afspraken die daarover zijn gemaakt in het zogenaamde Paris MOU (het op 26 januari 1982 te Parijs tot stand gekomen Memorandum van overeenstemming inzake toezicht op schepen door de havenstaat (Trb. 1996, 248)), welke afspraken doorgaans weer worden verwerkt in de Richtlijn havenstaatcontrole die in de Wet havenstaatcontrole is geïmplementeerd. Binnen het Paris MOU zijn in het

kader van controles *guidelines* ontwikkeld voor de toepassing van de voorschriften van Bijlage VI. De kans is groot dat grotendeels zal worden aangesloten bij de IMO-richtlijnen, maar uitgesloten is niet dat de uiteindelijke praktijk van de havenstaatcontroles op grond van definitieve afspraken binnen Europa op kleine punten zullen afwijken van de bovengeschetste praktijk die voorlopig door de IVW zal worden aangehouden.

Strafrechtelijk handhaving van eisen op zee

Aangezien het gebruik van brandstofolie met een te hoog zwavelgehalte ook een verbod zal zijn, overtreding waarvan strafbaar is op grond van artikel 1a, onder 1°, van de Wed in samenhang met artikel 5 van de Wvvs, is naast bovenstaande bestuursrechtelijke sanctionering voor zowel Nederlandse als buitenlandse schepen ook strafrechtelijke vervolging mogelijk bij het gebruik van verkeerde brandstof op zee. In paragraaf 4 van deze memorie is reeds stilgestaan bij de internationaalrechtelijke aspecten hiervan. In de toelichting bij artikel I, onderdeel A, van dit wetsvoorstel, waarin wordt voorgesteld om artikel 5 te wijzigen, wordt nader stilgestaan bij de wijze waarop aan de internationaalrechtelijke beperkingen en waarborgen in de Wvvs uitvoering wordt gegeven.

Handhaving van eisen op binnenwateren en ligplaats in haven

Het verbod dat op grond van de richtlijn zwavelgehalte brandstof vanaf 2010 zal gelden op een ligplaats in de haven en het verbod dat, ter aanvulling op Bijlage VI en de richtlijn, zal gaan gelden voor het gebruik van brandstofolie aan boord van zeeschepen gedurende de tijd dat zij varen op de Nederlandse binnenwateren (zie paragraaf 3.c van het algemeen deel van deze memorie), zullen ook worden gebaseerd op artikel 5 van de Wvvs en derhalve ook voor zowel Nederlandse als buitenlandse schepen strafrechtelijk gesanctioneerd zijn onder artikel 1a, onder 1°, van de Wed.

Bestuursrechtelijke handhaving van beide verboden, met uiteindelijke sanctie aanhouding, zal voor buitenlandse schepen op grond van de Wet havenstaatcontrole niet mogelijk zijn, nu op grond van die wet alleen de naleving van voorschriften van, in dit geval, het MARPOL-verdrag, kan worden gecontroleerd. Voor varende Nederlandse schepen stuit aanhouding op grond van de Wvvs vooral op praktische bezwaren. Aanhouding van een zeeschip op een ligplaats in de haven ter handhaving van de eisen aan de brandstofolie die aldaar zullen gaan gelden, is weinig effectief. Aanhouding is immers gericht op het voorkomen van het *uitvaren* van een schip totdat een geconstateerd gebrek is verholpen. Het strafrecht biedt hier wel goede mogelijkheden (zie hierna).

Verhouding bestuursrechtelijke en strafrechtelijke handhaving

De bestuursrechtelijke handhaving geniet voor de eisen op zee de voorkeur boven de strafrechtelijke. Aanhouding van een schip (en publicatie daarvan) heeft voor de kapitein en de reder grote financiële consequenties, reden waarom van dit sanctie-instrument een grote afschrikwekkende dreiging uitgaat. Aanhouding heeft bovendien een reparatoir en preventief karakter. Door een aangehouden schip te verplichten om de verkeerde brandstofolie om te wisselen of voldoende juiste brandstofolie te bunkeren voordat het schip mag uitvaren, kan ernstige luchtverontreiniging worden voorkomen. Bovendien is controle van schepen in de haven veel beter uitvoerbaar dan controle op het gebruik van brandstofolie op zee. Ten slotte is aanhouding het meest wenselijke instrument in het licht van de internationale afspraken over havenstaatcontrole. De strafrechtelijke sanctionering die op grond van artikel 5 van de Wvvs mogelijk zal zijn, moet, wat de eisen aan het gebruik van brandstofolie op zee betreft,

worden beschouwd als een *ultimum remedium* en zal bijvoorbeeld kunnen worden gebruikt voor schepen die herhaaldelijk of zeer ernstig in overtreding zijn.

Een zeeschip dat varend op de Nederlandse binnenwateren verkeerde brandstof gebruikt, zal dat doorgaans ook al op zee hebben gedaan. Bij aankomst in de haven zijn dan de hierboven geschetste mogelijkheden tot aanhouding op grond van de Wvvs en de Wet havenstaatcontrole van toepassing. Het daarnaast ook strafrechtelijk handhaven van dit verbod op de binnenwateren is daarom niet wenselijk en qua praktische uitvoerbaarheid van het toezicht ook niet de meest verkiesbare optie. Ook voor de handhaving van het verbod op de Nederlandse binnenwateren zal het strafrecht dus alleen als *ultimum remedium* worden ingezet.

Slechts voor de handhaving van de eisen die zullen gaan gelden tijdens het verblijf van een zeeschip op een ligplaats in de haven zal het strafrecht de meest effectieve methode van handhaving zijn.

Tussen de divisie Scheepvaart van de IVW en het Openbaar Ministerie zal afstemming plaatsvinden over het gebruik van de bestuursrechtelijke en strafrechtelijke instrumenten tot handhaving van de bepalingen over het zwavelgehalte van brandstofolie.

d. financiële consequenties

De extra inzet van de divisie Scheepvaart van de IVW in verband met de uitvoering (onderzoeken en certificering) van Bijlage VI en de richtlijn zwavelgehalte brandstof op grond van de Wvvs zal ongeveer 0,6 fte bedragen.

Het toezicht op de naleving en de handhaving van Bijlage VI, van de richtlijn zwavelgehalte brandstof, voorzover deze betrekking heeft op het gebruik van brandstofolie door zeeschepen, en van de eisen die zullen gaan gelden voor zeeschepen op de binnenwateren zal, zoals uit het bovenstaande blijkt, ook met name worden uitgevoerd door de divisie Scheepvaart van de IVW.

Het toezicht dat op grond van de Wvvs op Nederlandse koopvaardij-schepen zal worden uitgeoefend, zal naar verwachting weinig extra tijd (0,2 fte) kosten naast het toezicht dat nu al op grond van de bestaande wetgeving op deze schepen wordt uitgeoefend. Voor de visserijvloot kan het toezicht op het zwavelgehalte van de brandstofolie in het kader van de certificering worden meegenomen, omdat deze schepen vrijwel allemaal op laagzwavelige diesel draaien; de paar schepen die wel hoogzwavelige brandstofolie gebruiken, varen vrijwel nooit in de toekomstige SECA's. Het toezicht op buitenlandse schepen op grond van de Wet havenstaatcontrole (inspecties, nadere inspecties en aanhoudingen) zal de meeste extra inzet vergen ten opzichte van de huidige inzet van de IVW op dit gebied, en wel zo'n 2,8 fte op jaarbasis.

De totale extra inzet van de divisie Scheepvaart, dus zowel de uitvoering als het toezicht en de handhaving, wordt ingeschat op 3,6 fte.

De belasting die de genoemde nieuwe regelgeving voor de politie, het openbaar ministerie (OM) en de rechterlijke macht met zich meebrengt in verband met de toe- of afname van het aantal strafbare feiten, is moeilijk in te schatten. Het aantal strafzaken dat uit de huidige Wvvs voortvloeit in de vorm van transactievoorstellen van het OM ligt in de tientallen per jaar; het aantal zaken dat uiteindelijk aan een rechter wordt voorgelegd is zeer gering. Enerzijds lijken extra strafrechtelijk te handhaven overtredingen van de onder de Wvvs te regelen nieuwe verboden met betrekking tot de uitstoot van stoffen, het verbranden van stoffen en het gebruik van brandstofolie met een te hoog zwavelgehalte, te leiden tot extra inspanningen van in eerste instantie de politie en het OM. Daar staat tegenover

dat de te leveren inspanningen die op strafrechtelijk gebied op dit moment door de politie en het OM ter handhaving van het Bzb op grond van de huidige richtlijn zwavelgehalte brandstof worden verricht ten aanzien van zeeschepen, zullen verminderen nu voortaan de eisen ten aanzien van het zwavelgehalte van brandstofolie gebruikt aan boord van zeeschepen in eerste instantie bestuursrechtelijk zullen worden gehandhaafd in de vorm van aanhouding door de divisie Scheepvaart van de IVW op grond van de Wvvs en de Wet havenstaatcontrole. De strafrechtelijke weg zal alleen nog als *ultimum remedium* worden gevolgd (met uitzondering van de eisen tijdens het verblijf op een ligplaats in de haven).

Naar verwachting zullen de uitvoering, het toezicht op en de handhaving van Bijlage VI, de richtlijn en de eisen aan brandstofolie gebruikt door zeeschepen op de Nederlandse binnenwateren onder de Wvvs niet eerder aanvangen dan eind 2006. De eisen die gaan gelden voor de brandstofolie die wordt gebruikt op een ligplaats in een haven zullen pas gaan gelden met ingang van 1 januari 2010. Voorzover zal blijken dat extra werkzaamheden uit Bijlage VI zullen voortkomen voor de politie, het OM en de rechterlijke macht en deze consequenties hebben voor de Rijksbegroting van 2006 of 2007 of 2010, zal dat in de toelichting op de desbetreffende begrotingshoofdstukken worden verantwoord. Hetzelfde geldt voor de extra inzet die zal worden geleverd van de divisie Scheepvaart van de IVW.

§ 7. Lasten voor het bedrijfsleven en burgers

Net als in paragraaf 6 zal deze paragraaf over de lasten die voor het bedrijfsleven en burgers zullen voortvloeien uit de regelgeving die onder de gewijzigde Wvvs tot stand zal komen, beperkt zijn tot Bijlage VI en onderdelen van de richtlijn zwavelgehalte brandstof die krachtens de Wvvs zullen worden geïmplementeerd. Over het Ballastwaterverdrag kan op deze plaats al wel worden aangegeven dat de administratieve lasten die er uit voort zullen vloeien, (met name) betrekking zullen hebben op het onderzoek en de certificering van schepen, het bijhouden van bepaalde gegevens in een journaal en het aan boord hebben van een goedgekeurd ballastwaterbeheersplan (zie paragraaf 5.b van het algemeen deel van deze memorie). Aangezien het verdrag nog ter goedkeuring aan de Staten-Generaal moet worden voorgelegd en het overigens nog wel enige jaren zal duren voordat het verdrag internationaal in werking treedt, is de uitvoeringsregelgeving voor dit verdrag onder de Wvvs nog niet in voorbereiding en zijn de administratieve lasten nog niet gekwantificeerd. Die kwantificering zal geschieden zodra aan de uitvoeringsregelgeving wordt gewerkt en alsdan in de toelichting bij die regelgeving worden verwerkt.

a. administratieve lasten

De meeste administratieve lasten die uit Bijlage VI voortvloeien zijn de lasten die samenhangen met het onderzoek en de certificering van schepen. Als uitgangspunt voor de berekening van die administratieve lasten dient in het algemeen het in 2001 door Cap Gemini Ernst & Young verrichte onderzoek naar de uit de bestaande wet- en regelgeving op het terrein van Verkeer en Waterstaat voortvloeiende administratieve lasten. In dat onderzoek is berekend dat de jaarlijkse kosten die samenhangen met de certificering van een schip, na correctie voor 2003, gemiddeld € 2069 per certificaat per schip bedragen indien jaarlijks onderzoeken plaatsvinden. Dat bedrag is opgebouwd uit een deel interne kosten (de tijd die de reder kwijt is aan zijn betrokkenheid bij de onderzoeken en de aanvraag van het certificaat) en een deel externe kosten (de kosten die de reder kwijt is aan het klassenbureau dat een onderzoek verricht). Voor deze interne kosten wordt een tijdsbesteding bij een standaardtarief van € 45,38 (zijnde de exacte omzetting in euro's van het oorspronkelijk

aangehouden bedrag van fl.100,-) van 25,6 uur aangehouden (€ 1162), voor de externe kosten geldt een forfaitair bedrag van € 907. De onderzoeken voor bepaalde schepen, zoals visservaartuigen, worden niet door een klassenbureau, maar door de divisie Scheepvaart van de IVW zelf verricht; aangezien de tarieven die daarvoor in rekening worden gebracht niet worden meegerekend in de administratieve lasten, zijn de jaarlijkse kosten voor deze schepen beperkt tot de interne kosten. Uitgaande van de standaardtijdsbesteding en -kosten, komen de administratieve lasten voor het bedrijfsleven voor de certificering voor Bijlage VI (met jaarlijkse onderzoeken) uit op € 1 927 583 per jaar (870 koopvaardis-schepen en 110 visserijschepen van 400 GT of meer, allen in internationale vaart, jaarlijkse onderzoeken). Er zijn slechts twee recreatievaartuigen van 400 GT of meer in gebruik bij burgers die gecertificeerd moeten worden; in tijd gerekend zal de certificering deze burgers gezamenlijk per jaar ongeveer 50 uur tijd kosten.

Verder vloeien lasten voort uit de verplichting om bunkerafleveringsbonnen te bewaren en het bijbehorende verzegelde monster te tekenen. De gemiddelde tijd die dit in beslag zal nemen wordt geschat op 0,2 uur en uitgegaan wordt van een uurtarief van € 45,38. Het aantal keren dat gebunkerd wordt varieert per schip, maar wordt gemiddeld geschat op 24 maal per jaar. Voor de recreatievaartuigen in gebruik bij burgers wordt uitgegaan van 12 maal per jaar, omdat met name in de zomermaanden zal worden gevaren. Op grond van Bijlage VI gelden deze verplichtingen alleen voor schepen die gecertificeerd moeten worden, dus 870 koopvaardis-schepen, 110 visserijschepen en 2 recreatievaartuigen van burgers (zie ook hiervoor). Uitgaande van de voorgaande cijfers komen de administratieve lasten per jaar op dit punt voor het bedrijfsleven dan in totaal uit op € 213 640 en voor de burgers in totaal op 4,8 uur tijd. Op grond van de richtlijn zwavelgehalte brandstof echter gelden de genoemde verplichtingen voor alle schepen, ongeacht het tonnage; dat komt neer op 1230 koopvaardis-schepen en 500 visserijschepen. Het aantal recreatievaartuigen dat op zee door burgers wordt gebruikt, wordt geschat op 3000. Uitgaande van voorgaande cijfers komen de administratieve lasten per jaar op dit punt voor het bedrijfsleven dan in totaal uit op € 376 836 en voor alle burgers in totaal op 7200 uur tijd. De geconstateerde afwijking in de richtlijn van Bijlage VI heeft in de praktijk weinig nut, omdat de schepen die als gevolg van deze afwijking verzegelde monsters moeten tekenen gas- of dieselolie gebruiken. Gas- of dieselolie heeft een zwavelgehalte van 0,1–0,2% m/m, dus altijd al minder dan 1,5% m/m. Deze afwijking van de richtlijn van Bijlage VI is het gevolg van een amendement van het Europees parlement in tweede lezing. In dat vergevorderde stadium van besluitvorming was weinig gelegenheid om een verzwaaring van administratieve lasten te vermijden. De betrokken ministeries (het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat) zullen zich inspannen om bij gelegenheid, bijvoorbeeld een evaluatie of wijziging van de richtlijn, deze afwijking van Bijlage VI en het nut en de noodzaak ervan ter discussie te stellen.

Weinig lasten vloeien tenslotte voort uit de verplichting om het omschakelen van hoogzwavelige brandstof op volle zee naar laagzwavelige in de SECA's in een journaal te noteren. Met ingang van 2010 gaat een dergelijke plicht op grond van de richtlijn ook gelden bij omschakeling van laagzwavelige brandstof tijdens de vaart naar zeer laagzwavelige aan de kade. De tijd die met de registratie van deze handeling gemoeid is, wordt geschat op 0,1 uur en ook hier wordt uitgegaan van een uurtarief van € 45,38. Omschakelen is in de praktijk alleen aan de orde bij schepen die zware olie gebruiken. Dit zijn allemaal grote schepen (die overigens niet door burgers worden gebruikt); hun aantal wordt geschat op 400. Hoe

vaak deze schepen de buitengrenzen van de twee SECA's (die aan elkaar grenzen) overschrijden, varieert per schip, maar zal gemiddeld neerkomen op 20 keer per jaar. De lasten voor het bedrijfsleven komen daarmee uit op € 30 253. Dat cijfer geldt voor de periode vanaf eind 2007, wanneer de strengere eisen aan brandstofolie zowel in het gebied van de Oostzee als in het gebied van de Noordzee zullen gelden.

Gedurende ruim een jaar daaraan voorafgaand gelden de strengere eisen nog niet in het gebied van de Noordzee, als gevolg waarvan schepen ook op de grens van de twee gebieden moeten omschakelen, maar schepen die alleen het gebied van de Noordzee in- of uitvaren niet hoeven om te schakelen. Per saldo levert dit tijdelijke extra administratieve lasten op van ongeveer € 91 427. Overigens zullen veel schepen die alleen in het gebied van de Oostzee en de Noordzee varen in de praktijk niet hoeven om te schakelen, omdat ze er veelal voor zullen kiezen om ook op de Noordzee al laagzwavelige brandstof te gebruiken.

Met ingang van 2010 zullen de hiervoor genoemde 400 schepen die zware olie gebruiken ook aan de kade moeten omschakelen op zeer laagzwavelige brandstof. Hoe vaak deze schepen een Nederlandse havens aanlopen, varieert sterk per schip, maar aangenomen mag worden dat dit gemiddeld een maal per jaar is. Zowel bij het aan- als bij het afmeren moet worden omgeschakeld, dus het aantal registraties per schip is twee per jaar. De jaarlijkse administratieve lasten voor het bedrijfsleven komen dan uit op € 36 304.

De totale structurele jaarlijkse lasten die voor het bedrijfsleven voortvloeien uit Bijlage VI bedragen op grond van het voorgaande € 2 171 476; daarbij opgeteld de extra lasten uit de richtlijn zwavelgehalte brandstof ten aanzien van de bunkerbonnen komt het totaal op jaarlijks € 2 334 672. Gedurende ruim een jaar (half 2006 tot eind 2007) komt daar tijdelijk € 91 427 bij. Verder zullen de lasten met ingang van 2010 toenemen met € 36 304. De uiteindelijk jaarlijkse administratieve lasten voor het bedrijfsleven zullen dus met ingang van 2010 in totaal € 2 370 976 bedragen. Burgers zullen jaarlijks structureel 54 uur kwijt zijn; daarbij opgeteld de extra lasten uit de richtlijn ten aanzien van de bunkerbonnen komt het totaal op 6050 uur.

Als gevolg van de internationale herkomst van deze regels, zijn deze administratieve lasten onvermijdelijk. Een ontwerp van dit wetsvoorstel is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal). Het college adviseert er rekening mee te houden dat de berekende toename van de administratieve lasten een extra inspanning vergt van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat om aan het administratieve lastenplafond voor het bedrijfsleven te voldoen. Binnen het ministerie zal hier rekening mee worden gehouden in die zin dat, waar de gelegenheid zich voordoet bij komende regelgeving op het desbetreffende beleidsterrein, deze toename van lasten door een afname elders zal worden gecompenseerd. Op advies van het college is verder in de bovenstaande paragraaf nader ingegaan op de praktische betekenis van de afwijking van Bijlage VI in de richtlijn ten aanzien van de tekening van verzegelde monsters, op de vraag in hoeverre deze additionele lasten een rol hebben gespeeld bij de onderhandelingen over de richtlijn en op het heroverwegen van de desbetreffende verplichting.

b. overige lasten

Naast de administratieve lasten zal de scheepvaartsector ook andere kosten moeten maken om aan de nieuwe verplichtingen van Bijlage VI en die van de richtlijn zwavelgehalte brandstof te kunnen voldoen. Van hogere kosten voor brandstofolie met een zwavelgehalte van maximaal 4,5 % m/m zal geen sprake zijn, omdat de brandstofolie die nu wordt

geleverd een gemiddeld zwavelgehalte heeft van 2,7%. Binnen de SECA's mag alleen brandstofolie worden gebruikt met een zwavelgehalte van maximaal 1,5% m/m. Er is nog weinig ervaring met de prijzen van dergelijke brandstofolie, maar de verwachting is dat deze ongeveer 50 USD/ton (circa 20%) duurder zal zijn dan de brandstofolie die nu gebruikt wordt. Ten slotte mogen in havens afgemeerde schepen vanaf 2010 geen brandstofolie meer gebruiken met een zwavelgehalte van meer dan 0,1% m/m. Veelal gebruiken afgemeerde schepen een aparte generator aan boord voor de dan benodigde elektriciteit. De in deze generatoren gebruikte kleinere motoren kunnen meestal geen stookolie gebruiken en draaien op gas- of dieselolie. Deze laatste twee soorten brandstofolie hebben nu al veelal een zwavelgehalte van minder dan 0,2% m/m en vaak ook minder dan 0,1% m/m. Omdat in 2010 in alle Europese zeehavens en ook door de gehele Europese binnenvaart (op grond van de richtlijn, welk onderdeel niet krachtens de Wvvs wordt geïmplementeerd; zie paragraaf 3.c van het algemeen deel van deze memorie) alleen brandstof met een zwavelgehalte van maximaal 0,1% m/m mag worden gebruikt, zal er tegen die tijd binnen de Europese Unie waarschijnlijk alleen nog gas- en dieselolie worden verkocht die aan die eisen voldoet. Verwacht wordt dat de kosten voor deze brandstofolie niet veel hoger zullen zijn dan de kosten voor de huidige gas- en dieselolie.

De alternatieven die in plaats van brandstofolie met een zwavelgehalte van maximaal 4,5 % m/m buiten SECA'S mogen worden gebruikt (uitlaatgasreinigingssystemen en andere technische methoden) zijn nog in ontwikkeling. De kosten van deze systemen zijn aldus moeilijk in te schatten. Omdat de keuze voor deze alternatieven de uitkomst zal zijn van een commerciële afweging tussen de kosten van de juiste brandstof enerzijds en die van het alternatief anderzijds, zullen de kosten van deze alternatieven, indien gekozen, nooit in het nadeel uitvallen van de reder.

De verplichting om ozonlaagafbrekende stoffen en uitrusting die deze stoffen bevat in te leveren bij havenontvangstvoorzieningen is voor buitenlandse schepen nieuw. Voor Nederlandse schepen bestaat deze verplichting (grotendeels) echter ook al op grond van de Inzamelingsregeling CFK en halonen (zie verder de toelichting bij artikel I, onderdeel F). Extra kosten zal de verplichting onder de Wvvs dus niet opleveren voor de Nederlandse scheepvaartsector.

De kosten om te voldoen aan de nieuwe eisen die gaan gelden voor dieselmotoren en vuilverbrandingsinstallaties aan boord van schepen zijn gering, ten eerste omdat deze eisen alleen gelden voor motoren en installaties gebouwd op of na 1 januari 2000. Alle sindsdien geleverde motoren en installaties voldoen reeds aan deze eisen. De extra kosten van deze motoren en installaties ten opzichte van de kosten die hier eerder voor werden gemaakt, zijn overigens gering omdat deze producten in serie worden geproduceerd en de benodigde ontwikkelingskosten over meerdere eenheden worden uitgesmeerd.

De eisen die kunnen gaan gelden ten aanzien van de beschikbaarheid van dampemissiebewakingssystemen in terminals en dampopvangsystemen aan boord van schepen, zullen vooralsnog niet gaan gelden (zie paragraaf 2.b van het algemeen deel van deze memorie). Kosten vloeien hieruit vooralsnog dus niet voort.

§ 8. Externe consultatie

Een voorontwerp van dit wetsvoorstel is aangeboden aan diverse belanghebbenden. Reacties zijn ontvangen van de Nationale Havenraad, de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, de Stichting van de Nederlandse Visserij en de Vereniging van Waterbouwers in bagger-, kust-

en oeverwerken. Waar mogelijk is rekening gehouden met de opmerkingen die bij het voorontwerp zijn gemaakt zijn. Terugkoppeling naar de desbetreffende organisaties aan de hand van de gemaakte opmerkingen heeft rechtstreeks plaatsgevonden.

§ 9. Transponeringstabel

Voorschriften in Bijlage VI	Bepalingen Richtlijn nr. 2005/33/EG ¹ , voorzover van toepassing op zeeschepen	Bepalingen in de Wvvs (tenzij anders vermeld)
vr. 1 en 2	art. 1, onder 2 , wijz. <i>art. 2 van RI. 1999/32</i> , onder d, invoeging punten 3a, 3b, 3d, 3e, 3f, 3g, 3i, 3m invoeging punt 3c invoeging punt 3l	lagere regelgeving op grond van de Wvvs art. 1, onderdeel d behoeft geen implementatie (niet relevant voor Nederland) art. 3
vr. 3 vr. 4 vr. 5 tot en met 9 vr. 10	invoeging punt 3h en art. 1, onder 1 , wijz. <i>art. 1, tweede lid, van RI. 1999/32</i> , aanhef en onder e onder f en g	art. 5 en lagere regelgeving art. 7 en lagere regelgeving art. 8, 8a en 9 en lagere regelgeving art. 20, eerste lid, onderdeel d, en de Wet havenstaatcontrole Wvvs, Wet havenstaatcontrole en de Wed art. 5 en lagere regelgeving art. 7 en lagere regelgeving art. 12e en lagere regelgeving art. 7 en lagere regelgeving art. 5 en lagere regelgeving geen implementatie nodig (feitelijke uitvoering) art. 5 en lagere regelgeving art. 5 en lagere regelgeving
vr. 11 vr. 12 , eerste lid tweede lid derde lid vr. 13 vr. 14 , eerste lid tweede lid derde lid vierde lid, onderdeel a	art. 1, onder 5 , <i>invoeging artikel 4bis</i> , eerste, tweede en vierde lid, en <i>invoeging art. 4quater</i> , eerste lid	art. 7 en lagere regelgeving art. 7, derde lid, en lagere regelgeving
vierde lid, onder b (t.a.v. van lozen) vierde lid, onder b en c (t.a.v. uitrusting en andere technische methoden)	art. 1, onder 1 , <i>art. 1, tweede lid</i> , aanhef en onder h en art. 1, onder 5 , <i>invoeging art. 4quater</i> , eerste, tweede en vierde lid	Besluit ozonlaagafbrekende stoffen Wms 2003 art. 10, eerste lid, en lagere regelgeving art. 11 en lagere regelgeving
vijfde lid zesde lid (t.a.v. spoelen) zesde lid (t.a.v. logboek) zevende lid	art. 1, onder 5 , <i>invoeging art. 4bis</i> , vijfde lid	dezelfde regelgeving als die waarin de overige onderdelen van voorschrift 14 worden uitgevoerd art. 5 en 11 en lagere regelgeving
vr. 15 , eerste en tweede lid	<i>invoeging art. 4ter</i> , eerste lid, onderdeel b en tweede alinea, en tweede lid <i>invoeging art. 4bis</i> , derde lid, en art. 1, onder 6 , <i>wijziging art. 6, onder a</i> , invoeging lid 1 bis	alle handhavingsmogelijkheden van de Wvvs en de Wet havenstaatcontrole behoeven geen afzonderlijke uitvoeringsregelgeving op dit moment geen uitvoering nodig behoeft geen omzetting art. 7 en lagere regelgeving op dit moment geen uitvoering nodig
derde lid vierde lid vijfde lid (t.a.v. voorziening aan boord) vijfde (m.u.v. voorziening aan boord) en zesde lid vr. 16 , eerste, vierde, vijfde en zesde lid tweede lid derde lid zevende lid achtste lid		art. 5 en lagere regelgeving art. 7 en lagere regelgeving art. 42 art. 10, eerste lid, en lagere regelgeving Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart en Besluit zeevisvaartbemanning art. 10, eerste lid, en lagere regelgeving
negenste lid (t.a.v. handelingen aan boord) negenste lid (t.a.v. ontwerp van verbranders) tiende lid		art. 7 en lagere regelgeving
vr. 17		behoeft geen omzetting art. 6 en lagere regelgeving

Voorschriften in Bijlage VI	Bepalingen Richtlijn nr. 2005/33/EG ¹ , voorzover van toepassing op zeeschepen	Bepalingen in de Wvvs (tenzij anders vermeld)
<p>vr. 18, eerste, tweede, derde, zesde (t.a.v. leverancier)en zevende lid</p> <p>eerste en tweede lid (t.a.v. schip) derde, vierde en zesde lid (t.a.v. schip) achtste lid, onderdeel a achtste lid, onderdeel b</p> <p>vr. 19, t.a.v. schepen in de zin van de Wvvs t.a.v. drijvende mijnbouw-installaties die voor onderzoek en winning op of boven de zeebodem zijn geplaatst en vaste mijnbouw-installaties</p>	<p>art. 1, onder 5, <i>invoeging art. 4bis</i>, zesde en zevende lid, <i>invoeging art. 4ter</i>, derde lid, en <i>invoeging art. 6bis</i></p>	<p>Besluit ozonlaagafbrekende stoffen Wms 2003</p> <p>art. 5 en lagere regelgeving art. 10, eerste lid, en lagere regelgeving behoeft geen omzetting art. 20, eerste lid, onderdeel c, en derde lid en de Wet havenstaatcontrole Wvvs en lagere regelgeving</p> <p>Mijnbouwbesluit</p>

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

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel I

A

Zoals in het algemeen deel van deze memorie al is beschreven, zijn de internationale verdragen ter voorkoming van verontreiniging door schepen en de Europese richtlijnen op dat gebied niet meer beperkt tot de regulering van lozingen van schadelijke stoffen, maar uitgebreid tot de regulering van luchtverontreiniging en het beheer van ballastwater. Om aan deze ontwikkelingen in Nederland uitvoering te kunnen geven, is het wenselijk om artikel 5 van de Wvvs aan te passen. In een dergelijke maatregel zullen op grond van het voorgestelde onderdeel b ook de nieuwe verboden ter uitvoering van Bijlage VI en het Ballastwaterverdrag kunnen worden ingesteld en gereguleerd. Ter uitvoering van Bijlage VI gaat het om de regulering van het verbod op de uitstoot van stoffen (zoals een verbod op de opzettelijke uitstoot van ozonlaagafbrekende stoffen), het verbod op het verbranden van afval en andere stoffen en het verbod op het gebruik van bepaalde brandstofolie. Ter uitvoering van het Ballastwaterverdrag zal een gereguleerd verbod met betrekking tot het wisselen en behandelen van ballastwater kunnen worden ingesteld.

De instelling van de diverse verboden bij of krachtens algemene maatregel van bestuur is in overeenstemming met de feitelijke opbouw van de bepalingen in de regelgeving onder de Wvvs. Het huidige verbod in de wet zelf wordt namelijk herhaald in de diverse artikelen van de algemene maatregelen van bestuur onder de Wvvs. Daarbij zijn de schadelijke stoffen waarom het gaat, de gevallen waarin en de wijze waarop mag worden geloosd in dezelfde artikelen verwerkt (zie bijvoorbeeld artikel 9, eerste lid, van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen, en artikel 5, eerste lid, van het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen).

Verder is het wenselijk om de beperking van de delegatie van de gereguleerde verboden in artikel 5 uit te breiden tot regels «ter bescherming en behoud van het milieu». De wijze waarop de diverse gedragingen van invloed zijn of kunnen zijn op het milieu is namelijk divers. Bij het lozen van schadelijke stoffen dat nu in artikel 5 is gereguleerd, gaat het om stoffen die, indien zij in zee terecht komen, diverse nadelige gevolgen hebben of kunnen hebben voor met name het zeemilieu (zoals gevaar voor de gezondheid van de mens, schade aan het mariene milieu, aan de recreatiemogelijkheden die de zee biedt en verstoring van enig ander

rechtmatig gebruik van de zee). In Bijlage VI worden regels gesteld ter voorkoming van luchtverontreiniging door schepen en zoals in het algemeen deel al is toegelicht betreft dat zowel verontreiniging *van* de lucht als verontreiniging van het mariene milieu *via* de lucht. Het Ballastwaterverdrag reguleert het wisselen en behandelen van ballastwater met als doel de introductie van schadelijke organismen en ziektekiemen te voorkomen, te beperken en uiteindelijk uit te bannen, omdat deze een verstoring (kunnen) veroorzaken in het (mariene) ecosysteem. De formulering «ter bescherming en behoud van het milieu» omvat al deze doelstellingen. De formulering is geïnspireerd op de titel van Deel XII van het VN-Zeerechtverdrag, het deel dat de diverse genoemde verdragen van een kader voorziet.

De voorgestelde technische aanpassing in het derde lid van artikel 5 houdt verband met de aanpassing in het eerste lid. Op grond van dat derde lid zullen de voorschriften van Bijlage VI die betrekking hebben op de regulering van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, al dan niet via het reguleren van het gebruik van brandstofolie en het verbranden van stoffen, in beginsel ook van zijn op buitenlandse schepen buiten de Nederlandse territoriale zee. Deze toepasselijkheid buiten de territoriale zee is beperkt tot verboden die betrekking hebben op de voorschriften van het MARPOL-verdrag, of verboden die toepassing geven aan de artikelen 218 of 220 van het VN-Zeerechtverdrag. Als gevolg van voorschrift 11, zesde lid, van Bijlage VI, waaraan in paragraaf 6 van het algemeen deel van deze memorie reeds aandacht is besteed, is deze beperking ook van toepassing op de verboden die op grond van Bijlage VI buiten de territoriale zee gaan gelden. Bij de toepasselijkheid van de strafwet op de overtreding van deze verboden moeten op grond van artikel 36 van de Wvvs ook de artikelen 218 en 220 en afdeling 7 van Deel XII van het VN-Zeerechtverdrag in acht worden genomen. Daarmee wordt mede uitvoering gegeven aan het meergenoemde voorschrift 11, zesde lid, van Bijlage VI. Overigens is de beschrijving van het MARPOL-verdrag, waarnaar in (onder andere) artikel 5, derde lid, wordt verwezen, een zogenaamde dynamische verwijzing; deze beschrijving omvat dus ook de nieuwe Bijlage VI.

De derde wijziging betreft een nieuw vierde lid in artikel 5. Dit vierde lid strekt ter uitvoering van Bijlage VI. Anders dan voor de gereguleerde lozingsverboden van de Wvvs in zee, die voor de Nederlandse binnenwateren worden aangevuld door de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, is er geen aanvullende wetgeving voor de nieuwe onder het eerste lid, onderdeel b, te reguleren verboden voor zeeschepen op de Nederlandse binnenwateren. Ter uitvoering van de voorschriften uit Bijlage VI over het verbranden van afval aan boord van schepen is dergelijke regelgeving echter wel noodzakelijk, omdat de gereguleerde verboden ten aanzien van het verbranden gelden aan boord van zeeschepen, ongeacht waar deze zich bevinden. Een van deze verboden is zelfs beperkt tot de havens, havenbekkens en estuaria. Ten aanzien van het verbod om ozonlaagafbrekende stoffen uit te stoten is het niet wenselijk dat dit verbod wel zou gaan gelden op zee, maar niet op de Nederlandse binnenwateren. Hetzelfde geldt voor het in te stellen verbod om brandstofolie met een zwavelgehalte van meer dan 1,5% m/m te gebruiken aan boord van zeeschepen gedurende de tijd dat zij varen op de Nederlandse binnenwateren, hetgeen hiervoor in paragraaf 3.c van het algemeen deel van deze memorie reeds is toegelicht. De Wvvs is als belangrijkste wet voor de regulering van gedragingen aan boord van zeeschepen ter voorkoming van milieuverontreiniging de meest voor de hand liggende wet om voor deze situaties in wettelijke maatregelen te voorzien, waarvoor het voorgestelde vierde lid de grondslag biedt. De grens tussen de Nederlandse territoriale zee en de Nederlandse binnenwateren wordt overigens

gevormd door de laagwaterlijn langs de kust en de zogenaamde basislijnen en is vastgelegd in de Wet grenzen Nederlandse territoriale zee. Voor de volledigheid zij erop gewezen dat Nederlandse schepen in het nieuwe vierde lid niet expliciet worden genoemd. Krachtens artikel 2 van de Wvvs is de wet immers steeds van toepassing op Nederlandse schepen, terwijl dit voor buitenlandse schepen expliciet moet worden bepaald. Voor gedragingen als bedoeld in onderdeel b is de regulering, anders dan in onderdeel a, ook niet beperkt tot gedragingen op zee, zodat regulering van deze gedragingen door Nederlandse schepen op de binnenwateren bij of krachtens algemene maatregel van bestuur steeds mogelijk is.

B

In paragraaf 2.b, onder «Havenontvangstvoorzieningen», van het algemeen deel van deze memorie is aangegeven dat wordt voorgesteld om in de Wvvs ter uitvoering van Bijlage VI te bepalen dat de beheerder van een haven dient te zorgen voor toereikende voorzieningen en om deze verplichting aan te vullen met enkele bepalingen die noodzakelijk zijn voor de goede uitvoering van die verplichting. In dit onderdeel worden met dit doel enkele aanpassingen voorgesteld in artikel 6 van de Wvvs. De aanpassing in het eerste lid heeft tot gevolg dat ook havenbeheerders kunnen worden aangewezen die moeten voorzien in toereikende voorzieningen voor de ontvangst van stoffen waarvoor dergelijke voorzieningen aanwezig moeten zijn op grond van Bijlage VI. Deze beheerders zullen uiteindelijk in de Regeling havenontvangstvoorzieningen worden aangewezen, waartoe ook het Besluit havenontvangstvoorzieningen zal worden aangepast. Bij die aanwijzing zal, conform Bijlage VI, rekening worden gehouden met de behoeften van schepen aan dergelijke voorzieningen in de diverse havens. Ter uitvoering van Bijlage VI zullen op grond van het nieuwe onderdeel b van het eerste lid ozonlaagafbrekende stoffen en uitrusting die deze stoffen bevat worden aangewezen. Op grond van onderdeel c kunnen zo nodig residuen van bepaalde uitlaatgasreinigingssystemen worden aangewezen, indien lozing daarvan niet zal zijn toegestaan. Het verschil in de (eind)formulering van de onderdelen b en c is gebaseerd op de tekst van voorschrift 17. Het verschil is inhoudelijk ook logisch, aangezien ozonlaagafbrekende stoffen en uitrusting die deze stoffen bevat geen stoffen zijn die «ontstaan» aan boord van een schip, maar steeds aanwezig zijn in bijvoorbeeld brandblusapparaten en als zodanig alleen worden verwijderd in een reparatiehaven als zij aan vervanging toe zijn. Het in het huidige artikel 6 vermelde «scheepsafval en overige schadelijke stoffen dan wel restanten van schadelijke stoffen», is nu terecht gekomen in onderdeel a. Voor het overige blijft artikel 6, eerste lid, ongewijzigd.

De voorgestelde aanpassing in het tweede lid leidt ertoe dat, zo nodig of wenselijk, ook bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels kunnen worden gesteld over de wijze van afgifte van de genoemde stoffen en uitrusting uit Bijlage VI. Bijlage VI en de richtlijn zwavelgehalte brandstof bepalen op dit moment niets over de wijze van afgifte van deze stoffen en uitrusting, maar niet uitgesloten is dat in de toekomst op internationaal of Europees niveau bepalingen tot stand zullen komen die hierover wel iets zeggen.

De aanpassingen in het derde, zesde en zevende lid van artikel 6 zijn technische aanpassingen die voortvloeien uit de opsomming die in het eerste lid wordt voorgesteld. De desbetreffende artikelleden zijn de implementatie van onderdelen van de richtlijn havenontvangstvoorzieningen die aanvullend zijn op die van het MARPOL-verdrag. Zij zijn dus alleen van toepassing op scheepsafval en andere stoffen als bedoeld in het huidige eerste lid, die nu zullen worden ondergebracht in het eerste lid, onderdeel a. Uit de samenhang van het vierde, vijfde en achtste lid van artikel 6 met

het derde, zesde en zevende lid, volgt dat die eerstgenoemde artikelleden ook niet van toepassing zullen zijn op de stoffen uit Bijlage VI. De aanpassing in het negende lid ten slotte heeft tot gevolg dat de havenbeheerders die in verband met Bijlage VI zullen worden aangewezen, over dezelfde bevoegdheden beschikken als de havenbeheerders die ter uitvoering van de overige Bijlagen van het MARPOL-verdrag zijn aangewezen. Het betreft de bevoegdheid om verplichtingen te kunnen opleggen aan degene die in hun haven beschikken over los- of laadplaatsen of scheepsreparatiewerven.

Als gevolg van de aanpassingen die in artikel 6 worden voorgesteld, zal ook artikel 6b van de wet, dat de grondslag biedt voor het systeem voor de ontvangst en de behandeling van klachten in de Wvvs, van toepassing zijn op de havenontvangstvoorzieningen die in verband met Bijlage VI zullen worden aangewezen. Artikel 6b is weliswaar vooral opgezet ter implementatie van de richtlijn, maar bij de implementatie van de richtlijn ook wenselijk geacht ter uitvoering van het MARPOL-verdrag en als zodanig ook wenselijk voor de uitvoering van Bijlage VI.

De aanpassingen in artikel 6, eerste lid, hebben overigens geen gevolgen voor de reikwijdte van de artikelen 6a (de financiering) en 12a tot en met 12d (afgifte- en meldingsplichten) van de wet, zijnde enkele onderdelen van de richtlijn die aanvullend zijn op het MARPOL-verdrag en niet nodig voor Bijlage VI. In enkele leden van de genoemde artikelen wordt verwezen naar havens die zijn aangewezen krachtens artikel 6, eerste lid. Op grond van artikel 6, eerste lid, zullen weliswaar ook ontvangstvoorzieningen worden aangewezen in verband met Bijlage VI, maar uit andere onderdelen van de artikelen 6a en 12a tot en met 12d volgt dat deze artikelen niet van toepassing zullen zijn op de havenontvangstvoorzieningen en stoffen uit Bijlage VI. Die niet-toepasselijkheid blijkt bijvoorbeeld uit het begrip «scheepsafval», uit de nadere invulling van bijvoorbeeld te melden gegevens bij ministeriële regeling, en de in de genoemde artikelen gevolgde wetsystematiek.

Ook het Ballastwaterverdrag bevat bepalingen over havenontvangstvoorzieningen; deze zullen nodig zijn voor de ontvangst van sedimenten van ballastwater en mogelijk wenselijk voor de ontvangst van ballastwater zelf. Aangezien ook op deze stoffen de richtlijn havenontvangstvoorzieningen niet van toepassing is, ligt toekomstige uitvoering van dat verdrag op het punt van ontvangstvoorzieningen onder het nieuwe artikel 6, eerste lid, onderdeel c, het meest voor de hand. Met het oog daarop en gelet op de reeds geschetste internationale tendens om steeds nieuwe gedragingen ten aanzien van schepen ter voorkoming van milieuverontreiniging te reguleren, wordt voorgesteld om in de nieuwe onderdelen b en c van het eerste lid van artikel 6 de term «stoffen» te gebruiken, zodat in ieder geval alle stoffen ter uitvoering van Bijlage VI en het Ballastwaterverdrag, in welke aggregatietoestand dan ook, kunnen worden aangegeven.

C

De delegatiegrondslag van artikel 7, eerste lid, van de Wvvs behoeft om twee redenen aanpassing. Ten eerste zijn de eisen die op grond van Bijlage VI en het Ballastwaterverdrag aan schepen worden gesteld niet zozeer bedoeld ter voorkoming of beperking van het lozen van schadelijke stoffen in zee, maar – zoals in het algemeen deel van deze memorie al uiteengezet –, vooral ter voorkoming of beperking van de uitstoot van bepaalde stoffen naar de atmosfeer en ter voorkoming of beperking van de introductie van schadelijke organismen en ziektekiemen via het ballastwater. In lijn met de voorgestelde aanpassing van artikel 5, wordt voorge-

steld om op dit punt ook in artikel 7 op te nemen dat het doel van het stellen van eisen aan schepen is gelegen in de bescherming en het behoud van het milieu.

Ten tweede is de huidige opsomming van eisen aan de bouw, inrichting en uitrusting van schepen te beperkt. Zo is het voor de uitvoering van het Ballastwaterverdrag nodig dat ook eisen kunnen worden gesteld aan de beproeving van de werking van bepaalde uitrusting na plaatsing aan boord van schepen. Verder zijn krachtens artikel 10, eerste lid, onderdelen a en c (wat de aanwezigheid van bepaalde meet- en registratieapparatuur betreft), van de Wvvs eisen aan schepen gesteld, controle waarvan feitelijk onderdeel uitmaakt van de onderzoeken die schepen ondergaan ten behoeve van de diverse MARPOL-certificaten. Om die reden is overtreding van de krachtens de onderdelen a en c, anders dan de onderdelen b en d, gestelde regels overigens ook niet strafbaar gesteld in de Wed. Nu de grondslag voor de afgifte van certificaten is geregeld in artikel 8 en dat artikel voor de te onderzoeken eisen verwijst naar artikel 7, is onderbrenging van de genoemde onderdelen van artikel 10 in artikel 7 wenselijk om de praktijk van de juiste juridische jas te voorzien. Het voorstel is dan ook om de grondslag van artikel 7 zodanig te wijzigen dat voortaan op grond van dat artikel bij of krachtens algemene maatregel van bestuur eisen aan schepen kunnen worden gesteld, zonder in de wet alle soorten eisen met name te noemen. Daarmee kan dan uitvoering worden gegeven aan het totaalpakket van eisen aan een schip die in de diverse verdragen voorkomen (en overigens inhoudelijk soms ook overlap vertonen), en die variëren van de bouw (constructie), inrichting, uitrusting (inclusief de beproeving ervan na plaatsing aan boord) en meet- en registratieapparatuur tot voorzieningen en documenten die aan boord moeten zijn (denk aan instructies, gebruiksaanwijzingen, waarschuwingen en plannen). Het is dit totale pakket aan eisen dat wordt onderzocht voordat een certificaat aan een schip wordt afgegeven. Het zijn ook dezelfde soort eisen als in het Schepenbesluit 2004 vallen onder de aanduiding «eisen aan het schip» en die aldaar ook in het kader van de certificering worden onderzocht.

Voor de volledigheid wordt erop gewezen dat de voorgestelde aanpassing in artikel 7 niet leidt tot aanpassing van de situaties waarin een certificaat vervalt of kan worden ingetrokken (artikel 9, eerste lid, onderdeel b, en derde lid, van de Wvvs). In die gevallen blijven de begrippen bouw, inrichting en uitrusting van een schip hun betekenis behouden. Hetzelfde geldt ten aanzien van de aanhoudingsgrond in artikel 20, eerste lid, onderdeel c, van de Wvvs, met dien verstande dat uitrusting zodanig moet worden opgevat dat ook het aan boord hebben van te weinig juiste brandstofolie daaronder wordt begrepen (zie paragraaf 5.d van het algemeen deel van deze memorie).

D, I en J

Met het oog op de behoefte om in de toekomst onder de Wvvs ook uitvoering te kunnen geven aan het AFS-verdrag en het Ballastwaterverdrag, is aanpassing van een aantal bepalingen in de Wvvs, waarin expliciet naar het MARPOL-verdrag wordt verwezen, wenselijk. Het gaat ten eerste om de artikelen 8 en 8a wat de daarin geregelde mogelijkheden voor partijen betreft bij de drie genoemde verdragen om ten behoeve van elkaars schepen onderzoeken te verrichten en certificaten af te geven (onderdeel D, onder 1). Ten tweede moet de bevoegdheid van artikel 21 om buitenlandse schepen in Nederlandse havens aan te houden en het verbod in artikel 23 voor Nederlandse schepen om bij aanhouding in een buitenlandse haven die haven te verlaten, worden uitgebreid tot aanhoudingen in het kader van het AFS-verdrag en het Ballastwaterverdrag (onderdelen I en J).

In het huidige artikel 8, tweede lid, onderdeel b, wordt bepaald dat de regels voor de aanvraag voor een certificaat en de daarbij over te leggen stukken bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden geregeld. Omdat het hier in feite gaat om uitwerking van details, wordt voorgesteld om deze regels bij ministeriële regeling vast te stellen (onderdeel D, onder 2 en 3).

Ten aanzien van artikel 23, vierde lid, is van de gelegenheid gebruik gemaakt om het daarin opgenomen verbod voor de kapitein om in het in dat artikellid bepaalde geval de haven te verlaten te wijzigen in een verbod om *met het aangehouden schip* de haven te verlaten, hetgeen uiteraard steeds de bedoeling van deze bepaling is geweest.

E

De in onderdeel C van artikel I voorgestelde overheveling van onderdelen van artikel 10, eerste lid, naar artikel 7 van de Wvvs, heeft geleid tot een voorstel voor een nieuw eerste lid van artikel 10. Ten eerste is daarbij gekeken naar de voorschriften in de bestaande algemene maatregelen van bestuur die hun grondslag vinden in die onderdelen van artikel 10, eerste lid, die overblijven na de in onderdeel C voorgestelde wijziging. Ten tweede is gekeken naar de nieuwe internationale regelgeving die niet alleen nu, maar ook in de toekomst, deels onder artikel 10, eerste lid, uitgevoerd moet kunnen worden.

Voorgesteld wordt om twee grondslagen te creëren in het nieuwe eerste lid van artikel 10. Het nieuwe onderdeel a biedt de grondslag voor het stellen van regels ten aanzien van het vervoer van schadelijke stoffen en andere stoffen waarover bij of krachtens artikel 5 van deze wet regels zijn gesteld, zoals te zijner tijd ballastwater. De voorschriften met betrekking tot het vervoer van deze stoffen omvatten bijvoorbeeld de belading van het schip (bijvoorbeeld voorschriften uit Bijlage I en II over in welke tanks aan boord olie of schadelijke vloeistoffen in bulk wel of niet mogen worden vervoerd), de stuwage, de wijze van verpakking en etikettering, de ladingdocumenten en het lossen (inclusief het reinigen van de tanks). Voor alle duidelijkheid wordt erop gewezen dat het vervoer in dit geval dus niet alleen lading betreft, maar ook bijvoorbeeld brandstof of ballastwater.

Op grond van onderdeel b kunnen regels worden gesteld ten aanzien van de verplichtingen van de kapitein. In de huidige formulering van artikel 10 wordt de kapitein niet genoemd, maar aangezien hij degene is op wie de verantwoordelijkheid rust voor de operationele milieuveiligheid van het schip, is het goed om dat ook met zoveel woorden in de wet zelf vast te leggen. De verplichtingen zijn met name zorgplichten ten aanzien van allerlei handelingen die aan boord (moeten) worden verricht. Van de huidige regelgeving onder de Wvvs gaat het dan bijvoorbeeld om de voorschriften over het aan boord houden van olierestanten totdat deze aan een havenontvangstvoorziening kunnen worden afgegeven (Bijlage I). Voor Bijlage VI (en deels de richtlijn zwavelgehalte brandstof) gaat het onder andere om de bepaling dat voldoende tijd moet worden genomen om alle brandstofolie met een zwavelgehalte van meer dan 1,5% m/m uit het bedrijfsbrandstofsysteem te spoelen voordat een SECA wordt binnengevaren (voorschrift 14, zesde lid), bepalingen over het continue gebruik van uitlaatgasreinigingssystemen (richtlijn), de bepaling dat bunker-afleveringsbonnen aan boord moeten worden gehouden en gedurende drie jaar na aflevering moeten worden bewaard, dat de kapitein (of de verantwoordelijke officier) het monster van de brandstofolie mede moet verzegelen en tekenen, aan boord moet houden en ook gedurende een bepaald tijdvak bewaren (voorschrift 18, vierde en zesde lid) en de bepaling dat de uitlaatgastemperatuur te allen tijde dient te worden bewaakt (voorschrift 16, negende lid). Mochten in de toekomst technische

middelen worden ontwikkeld voor de beperking van de uitstoot van zwaveloxiden, die niet zozeer uitrusting van een schip betreffen, maar het gebruik van andere methoden, dan zal naar verwachting daaraan ook onder onderdeel b uitvoering kunnen worden gegeven.

In lijn met de voorgestelde aanpassingen van de artikelen 5 en 7, wordt voorgesteld om ook de beperking aan de regels die op grond van artikel 10 kunnen worden gesteld uit te breiden tot regels ter bescherming en behoud van het milieu.

F

Voorgesteld wordt om, vergelijkbaar met artikel 5, de zorgplicht van de kapitein uit artikel 11 van de Wvvs voortaan bij of krachtens algemene maatregel van bestuur te regelen. Deze aanpassing biedt, in combinatie met het vierde lid, de noodzakelijke flexibiliteit om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur ook aan kapiteins van buitenlandse schepen de zorgplicht op te leggen om journaals bij te houden wanneer zij zich bevinden in Nederlandse havens. Dat is noodzakelijk vanwege de eis uit de richtlijn zwavelgehalte brandstof om de tijdstippen waarop op een andere brandstof wordt overgeschakeld in een haven, in een logboek (hetgeen inhoudelijk hetzelfde is als een journaal in de zin van de Wvvs) aan te tekenen, welke eis ook zal gelden voor buitenlandse schepen. Net als bij artikel 5 is ook bij artikel 11 overigens sprake van enige overlap in formulering tussen het eerste lid en diverse artikelen van de algemene maatregelen van bestuur onder de Wvvs (zie bijvoorbeeld artikel 20 van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen, en artikel 9 van het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen). Deze overlap wordt met dit voorstel tot aanpassing van artikel 11 ook opgeheven.

Overigens wordt in de nieuwe formulering voorgesteld om, in lijn met de overige in dit wetsvoorstel voorgestelde aanpassingen van de reikwijdte van de wet, de in het journaal bij te houden handelingen uit te breiden tot alle gedragingen als bedoeld in artikel 5, eerste lid. Ter uitvoering van Bijlage VI zal de kapitein worden verplicht om in een journaal ook handelingen met betrekking tot brandstofolie op te nemen (de hoeveelheid brandstofolie met een laag zwavelgehalte en het tijdstip en de positie van het schip ten tijde van de overschakeling van de ene op de andere brandstofolie, voorschrift 14, zesde lid, van Bijlage VI). Ter uitvoering van het Ballastwaterverdrag kan op grond van dit artikel een zogenaamd ballastwaterjournaal worden geïntroduceerd. Aangezien Bijlage VI geen specifiek journaal voorschrijft waarin de handelingen moeten worden bijgehouden, wordt in de nieuwe formulering niet langer bepaald dat steeds regels zullen worden gesteld ten aanzien van het model van het journaal.

Het derde en het vijfde lid van (de huidige tekst van) artikel 11 zijn onder andere gebaseerd op voorschrift 20, vierde tot en met zesde lid, van Bijlage I van het MARPOL-verdrag. Soortgelijke bepalingen staan ook in het Ballastwaterverdrag, maar niet in Bijlage VI. Echter, overeenkomstige toepassing van de in de genoemde artikelleden opgenomen verplichting voor kapiteins van zowel Nederlandse als buitenlandse schepen om inzage in de journaals te verlenen en mee te werken aan het laten maken van een eensluidend gewaarmerkt afschrift daarvan dat in een gerechtelijke procedure in Nederland als bewijs kan dienen, is voor het toezicht op de naleving en de handhaving van de bepalingen van Bijlage VI over het gebruik van brandstofolie en die van de richtlijn zwavelgehalte brandstof wel zeer wenselijk, zo niet noodzakelijk. Om die reden zullen de genoemde artikelleden, zonder dat daartoe overigens een wijziging van die leden

nodig is, ook gaan gelden voor de verplichtingen uit die nieuwe bijlage. Ten aanzien van het vijfde lid wordt wel een technische wijziging voorgesteld in verband met de vernumming van het derde lid tot tweede lid.

G

Het voorgestelde nieuwe artikel 12e van de Wvvs houdt ten eerste verband met voorschrift 12, derde lid, van Bijlage VI, waarin is bepaald dat ozonlaagafbrekende stoffen en uitrusting die deze stoffen bevat, moeten worden ingeleverd bij ontvangstvoorzieningen wanneer zij worden verwijderd van schepen. De bedoelde stoffen en uitrusting zullen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden vastgesteld op grond van het eerste lid, onderdeel a. Bezien zal worden of daarbij kan worden aangesloten bij de stoffen die zijn genoemd in Verordening (EG) nr. 2037/2000 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 29 juni 2000 betreffende de ozonlaag afbrekende stoffen (PbEG L 244). De afgifte en verwerking van die stoffen is in Nederland ter uitvoering van die verordening voor Nederlandse schepen overigens ook geregeld in de Inzamelingsregeling CFK en halonen (zie paragraaf 2.b van het algemeen deel van deze memorie). Omdat de divisie Scheepvaart van de IVW naast de VROM-inspectie is aangewezen als toezichthouder voor deze regeling en overigens de toezichthouder is op de naleving van de Wvvs, zal nadere afstemming over het toezicht tussen de beide inspectiediensten plaatsvinden.

Onderdeel b biedt de mogelijkheid om, in verband met voorschrift 14, vierde lid, onderdeel b, van Bijlage VI verplichtingen op te leggen tot de afgifte van de residuen van uitlaatgasreinigingssystemen en ter uitvoering van het Ballastwaterverdrag tot de afgifte van sedimenten van ballastwater en, indien wenselijk geacht, ballastwater zelf.

In het tweede lid wordt aangesloten bij artikel 12d van de Wvvs en wordt de afgifteplicht geregeld voor kapiteins die, kort gezegd, havens aandoen waarop het Besluit jachthavens van toepassing is. Zoals in de memorie van toelichting bij het hiervoor reeds aangehaalde wetsvoorstel tot wijziging van de Wvvs ter implementatie van de richtlijn havenontvangstvoorzieningen (Kamerstukken II 2003/04, 29 400, nr. 3, blz. 12 en 35–36) al is aangegeven, kan in het Besluit jachthavens een afgifteplicht voor zeegaande pleziervaartuigen niet worden geregeld, reden waarom die in de Wvvs terecht is gekomen.

De inleverplicht geldt op grond van het derde lid ook voor buitenlandse schepen.

Net als in artikel 6, eerste lid, onderdelen b en c, wordt in dit artikel gesproken over «stoffen». Als zodanig kunnen ook hier in principe alle stoffen, in welke aggregatietoestand dan ook, worden aangewezen.

H

De eerste aanpassing die wordt voorgesteld ten aanzien van artikel 20 van de Wvvs betreft het herstel van een omissie in onderdeel a van het eerste lid die is ontstaan bij de wijzigingen die de Wet buitenlandse schepen in artikel 13 van de Wvvs tot stand heeft gebracht. Als gevolg van die wijziging is het op grond van artikel 13 niet alleen verboden om een haven te verlaten zonder geldige certificaten, maar ook zonder bepaalde geldige documenten. De daarmee verband houdende aanhoudingsgrond in artikel 20 moet daarom ook tot het ontbreken van geldige documenten worden uitgebreid.

De tweede aanpassing betreft een nieuwe formulering van de aanhoudingsgrond in onderdeel c. Ten eerste is in die nieuwe formule-

ring, in aansluiting op de voorgestelde aanpassing in artikel 5, de zinsnede «verontreiniging van het mariene milieu» vervangen door «verontreiniging van het milieu.»

Ten tweede heeft deze aanpassing tot doel de aanhoudingsgrond in onderdeel c voortaan van toepassing te laten zijn op alle schepen, ongeacht of ze wel of niet moeten zijn gecertificeerd. In paragraaf 6.c, onder «Bestuursrechtelijke handhaving van eisen op zee voor Nederlandse schepen», van het algemeen deel van deze memorie is reeds gemotiveerd dat het wenselijk is om een schip dat een IAPP-certificaat moet hebben, net als een schip dat niet over een dergelijk certificaat behoef te beschikken, te kunnen aanhouden indien brandstofolie wordt aangetroffen met een hoger zwavelgehalte dan 1,5 % of 4,5% m/m, en blijkens het certificaat in SECA's ook geen uitlaatgasreinigingssysteem zal worden gebruikt. Deze voorgestelde uitbreiding van de bestaande aanhoudingsgrond is weliswaar ruimer dan strikt genomen noodzakelijk voor de uitvoering van Bijlage VI, maar past volledig in het handhavingssysteem en de daarin gebruikelijke formuleringen van de wet. Hoewel de aanvulling nu ten behoeve van een onderdeel van Bijlage VI wordt geïntroduceerd, is het zeker niet ondenkbaar dat deze aanvulling in de toekomst ook voor andere situaties een nuttige rol kan vervullen. Ook de Schepenwet bevat overigens een vergelijkbare aanhoudingsgrond voor die gevallen waarin het twijfelachtig is of een gecertificeerd schip wel zeewaardig is, naast de aanhoudingsgrond voor het niet beschikken over de vereiste geldige certificaten.

Ten derde wordt voorgesteld om de aanhoudingsgrond in artikel 20, onderdeel e, van de Wvvs aan te passen in verband met de voorgestelde nieuwe afgifteplicht in artikel 12e.

K

De voorgestelde aanpassing in dit onderdeel betreft het herstel van de per abuis – bij de wet van 20 januari 2005, houdende wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, de Wet verontreiniging zeewater en de Scheepvaartverkeerswet in verband met de instelling van de Nederlandse exclusieve economische zone en enkele andere onderwerpen (Stb. 49) – opgetreden fout in de opmaak van het opschrift van paragraaf 1 van hoofdstuk V van de Wvvs.

L

Ten aanzien van artikel 35 van de Wvvs wordt voorgesteld om in navolging van artikel 5 van de Schepenwet, de bevoegdheid te introduceren om bij ministeriële regeling voor bepaalde categorieën schepen vrijstelling van de bedoelde eisen en voorschriften te verlenen. In het MARPOL-verdrag wordt in dit kader gesproken over *exemptions*, hetgeen in de Nederlandse situatie zowel op ontheffingen als op vrijstellingen betrekking kan hebben. Voor die situaties waarin bij gelijke individuele gevallen steeds identieke ontheffingen worden verleend, is het wenselijk om de mogelijkheid voor categorale vrijstellingen bij ministeriële regeling op te nemen in de wet. Deze mogelijkheid wordt opgenomen in het eerste lid.

De bestaande mogelijkheid tot het verlenen van ontheffingen blijft gehandhaafd, maar verhuist naar het tweede lid. Ten aanzien van dit lid wordt voorgesteld om de gedelegeerde mogelijkheid tot het verlenen van ontheffingen van de eisen met betrekking tot de bouw, inrichting en uitrusting van schepen uit te breiden tot de extra eisen die op grond van het nieuwe artikel 7, eerste lid, kunnen worden gesteld en de eisen van het nieuwe artikel 10, eerste lid. Er is namelijk vaak sprake van een verband tussen de eisen waaraan een schip moet voldoen en de voor-

schriften die gelden ten aanzien van het vervoer van stoffen en verplichtingen van de kapitein aan boord van het schip. Zo kan een tank alleen op een bepaalde wijze worden gewassen, als het schip is uitgerust met de daartoe noodzakelijke apparatuur. Het verlenen van een ontheffing van een bepaalde eis aan het schip kan dus doorwerken in de na te leven voorschriften ten aanzien van het vervoer en de verplichtingen van de kapitein aan boord. In deze systematiek is het dus logisch om ook voor deze laatste groep voorschriften het verlenen van een ontheffing mogelijk te maken.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om, in lijn met artikel 5 van de Schepenwet, de bevoegdheid tot het verlenen van ontheffing in de wet zelf neer te leggen. Verder is het huidige derde lid in de formulering van het nieuwe tweede lid verwerkt.

M

Vanwege de aanpassingen in de strafbaarstellingen in de Wed (zie verder de toelichting bij artikel II), is het wenselijk om artikel 37 van de Wvvs op gelijke wijze aan te passen. In dat artikel zijn namelijk de regels opgenomen met betrekking tot de mogelijkheden om bij een vermoeden van overtreding van bij of krachtens de Wvvs gestelde voorschriften die strafbaar zijn gesteld in de Wed en waarvoor personen aan boord van een schip vervolgd kunnen worden, een waarborg te innen waaruit een eventuele op te leggen geldboete kan worden verhaald.

N

Nu lozing in dit wetsvoorstel op diverse plaatsen wordt uitgebreid tot andere gedragingen vanaf of aan boord van schepen, zal ook de afstemming met de bepalingen die de Wet verontreiniging zeewater (Wvz) over lozing en verbranding stelt, moeten worden aangepast. In de Wvz is onder andere het op 29 december 1972 te Londen tot stand gekomen verdrag inzake de voorkoming van verontreiniging van de zee ten gevolge van het storten van afval en andere stoffen (Trb. 1973, 172) uitgevoerd. Een wetswijziging ter uitvoering van het op 7 november 1996 te Londen tot stand gekomen Protocol daarbij (Trb. 1998, 134) is in voorbereiding. In voorschrift 16, derde lid, van Bijlage VI, is bepaald dat geen enkele bepaling in voorschrift 16 afbreuk doet aan het verbod in of andere vereisten van dat verdrag en bijbehorend protocol. De voorgestelde aanpassing van artikel 42 van de Wvvs leidt tot de gewenste afbakening.

Met de uitbreiding van deze afbakening met de Wvz wordt tevens bereikt dat de bepalingen die ter uitvoering van Bijlage VI onder de Wvvs zullen worden vastgesteld ten aanzien van het verbranden van afval en andere stoffen, alleen van toepassing zijn op verbranding van afval en andere stoffen die zijn ontstaan tijdens normaal gebruik van het schip (voorschrift 2, achtste lid, van Bijlage VI). Het genoemde verdrag en protocol ter uitvoering waarvan de Wvz mede strekt, stellen namelijk regels aan het verbranden van afval en andere stoffen aan boord van een schip, voorzover die juist niet zijn ontstaan tijdens normaal gebruik van het schip (zie artikel III, eerste lid, onderdeel b, van het verdrag en artikel 1, vierde lid, onderdeel 2, onder 1, van het protocol). Die uitzondering voor normaal gebruik is ook terug te vinden in artikel 5 van de Wvz.

Artikel II

In lijn met de strafbaarstelling zoals die is geregeld voor overtreding van de artikelen 12c en 12d van de Wvvs wordt voorgesteld om de strafbaarstelling van overtreding van het nieuwe artikel 12e, eerste lid, te regelen door opname ervan in artikel 1a, onder 1°, van de Wed en die van het nieuwe artikel 12e, tweede lid, in artikel 1a, onder 2°, van die wet.

De in de onderdelen C en E toegelichte aanpassing van artikel 10 van de Wvvs leidt tot de voorgestelde aanpassing in de strafbaarstelling van overtreding van dat artikel in de opsomming in artikel 1a, onder 2°, van de Wed. Overigens leidt deze wijziging niet tot een inhoudelijke wijziging van strafbaar gestelde overtredingen, omdat overtreding van de krachtens artikel 10, eerste lid, onderdelen a en c, van de Wvvs gestelde eisen, waarvan wordt voorgesteld deze naar artikel 7 over te hevelen, op grond van de huidige wetgeving (ook) niet strafbaar is.

De aanpassingen in artikel 11 van de Wvvs in onderdeel F van artikel I, hebben geleid tot een verwijzing naar het vernummerde tweede lid (was derde lid) van dat artikel. Overtreding van het eerste lid door buitenlandse schepen in Nederlandse havens is ook strafbaar, indien dat lid op grond van het nieuwe vierde lid bij of krachtens algemene maatregel van bestuur op buitenlandse schepen van toepassing is verklaard. Het is echter voor die strafbaarstelling niet nodig om in de opsomming ook expliciet naar dat vierde lid te verwijzen. Om die reden wordt ook voorgesteld om het eerder in de opsomming opgenomen «artikel 10 derde lid jo. artikel 10, eerste lid, onder b en d» bij nader inzien te schrappen.

Het voorstel om de artikelen 16, 17 en 31 van de Wvvs in de strafbaarstelling van artikel 1a, onder 2°, van de Wed te laten vervallen, betreft het herstel van een fout die bij de samenloop van diverse recente wijzigingen van de Wvvs en daarmee samenhangende wijziging van de Wed is ontstaan. Het laten vervallen van de artikelen 16 en 31 was al voorgesteld bij het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, de Wet verontreiniging zeewater en de Scheepvaartverkeerswet in verband met de instelling van de Nederlandse exclusieve economische zone en enkele andere onderwerpen (Kamerstukken II 2005/06, 28 984), met als motivering dat beide artikelen destijds in de Wvvs reeds waren vervallen en dus ook in de opsomming in de Wed konden worden geschrapt. Inmiddels is een nieuw artikel 16 van kracht, maar dat artikel komt voor strafbaarstelling in de Wed niet in aanmerking. Het laten vervallen van de strafbaarstelling van artikel 17 was voorgesteld, omdat dat artikel ten onrechte destijds nog was opgenomen; inmiddels is artikel 17 vervallen.

Voor alle duidelijkheid wordt voorgesteld om de strafbaarstelling in artikel 1a, onder 2°, van de Wed voor de Wvvs in haar geheel opnieuw vast te stellen.

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