

112

Besluit van 17 maart 1988, houdende regelen ter voorkoming van verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen (Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen)

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

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 17 juli 1987, nr. S/J-31 187/87, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;

Overwegende dat het noodzakelijk is uitvoering te geven aan de bepalingen van Bijlage II van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen met Protocollen en Bijlagen met Aanhangsels (Trb. 1975, 147 en 1978, 187), zoals gewijzigd en aangevuld bij het op 17 februari 1978 te Londen tot stand gekomen Protocol bij dat Verdrag met Bijlage en Aanhangsels (Trb. 1978, 188 en 1986, 121);

Gelet op de artikelen 1, onder e, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 35, 38 en 39 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Stb. 1983, 683);

De Raad van State gehoord (advies van 29 december 1987, no. W09.87.0328);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 26 februari 1988, nr. S/J-30.225/88 Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel 1

Omschrijvingen

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

a. chemicaliëntankschip: een schip dat is gebouwd voor of aangepast aan voornamelijk het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk. Hieronder wordt mede verstaan een olietankschip als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder d, van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen (Stb. 1986, 160), indien dit schip een gehele of gedeeltelijke lading schadelijke vloeistoffen in bulk vervoert;

b. schone ballast: ballastwater in een tank die, nadat er voor de laatste maal een vloeistof van categorie A, B, C of D in werd vervoerd, grondig is gereinigd en waaruit de overgebleven restanten zijn verwijderd en die is leeg gemaakt overeenkomstig de voorschriften van dit besluit;

c. gescheiden ballast: ballastwater dat wordt ingenomen in een tank, die volledig is gescheiden van het lading- en brandstofoliesysteem en die blijvend is bestemd voor het vervoer van ballastwater of voor het vervoer van ballast of ladingen andere dan schadelijke vloeistoffen en olie;

d. van het dichtstbijzijnde land: van de basislijn van waaruit de territoriale zee van het betrokken gebied wordt bepaald overeenkomstig het internationale recht, behoudens dat voor de toepassing van dit besluit «van het dichtstbijzijnde land» onder de noordoostkust van Australië betekent: van een lijn getrokken van een punt op de kust van Australië gelegen op 11°00' zuiderbreedte en 142°08' oosterlengte, naar een punt op 10°35' zuiderbreedte en 141°55' oosterlengte, vandaar naar een punt op 10°00' zuiderbreedte en 142°00' oosterlengte, vandaar naar een punt op 9°10' zuiderbreedte en 143°52' oosterlengte, vandaar naar een punt op 9°00' zuiderbreedte en 144°30' oosterlengte, vandaar naar een punt op 13°00' zuiderbreedte en 144°00' oosterlengte, vandaar naar een punt op 15°00' zuiderbreedte en 146°00' oosterlengte, vandaar naar een punt op 18°00' zuiderbreedte en 147°00' oosterlengte, vandaar naar een punt op 21°00' zuiderbreedte en 153°00' oosterlengte, vandaar naar een punt op de kust van Australië op 24°42' zuiderbreedte en 153°15' oosterlengte;

e. vloeistof: vloeistof die een dampspanning heeft van niet meer dan 2,8 kgf/cm² bij een temperatuur van 37,8° C;

f. schadelijke vloeistof: elke vloeistof aangewezen door Onze Minister die met inachtneming van artikel 3 is ingedeeld in categorie A, B, C of D;

g. bijzonder gebied: een zeegebied waarbinnen het volgen van bijzondere in dit besluit voorgeschreven methoden ter voorkoming van verontreiniging van de zee door schadelijke vloeistoffen is vereist. Deze gebieden zijn het gebied van de Oostzee en van de Zwarte Zee, welke als volgt worden omschreven:

1°. onder het gebied van de Oostzee wordt verstaan de Oostzee zelf met inbegrip van de Botnische Golf, de Finse Golf en de toegang tot de Oostzee, begrensd door de parallel van Kaap Skagen in het Skagerak op 57°44,8' noorderbreedte;

2°. onder het gebied van de Zwarte Zee wordt verstaan de Zwarte Zee zelf, waarbij de grens tussen de Middellandse Zee en de Zwarte Zee wordt gevormd door de parallel van 41° noorderbreedte;

h. schip gebouwd: een schip waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium van aanbouw bevindt. Onafhankelijk van de datum waarop het schip is gebouwd, zal een schip verbouwd tot chemicaliëntankschip vanaf de datum van de aanvang van de verbouwing als chemicaliëntankschip worden aangemerkt. Deze bepaling is niet van toepassing op de verbouwing van een schip indien wordt voldaan aan onderstaande voorwaarden:

1°. het schip is gebouwd voor 1 juli 1986; en

2°. het schip vervoert producten waarop de Bulk Chemicaliën Code van toepassing is en die in de Code zijn opgenomen vanwege hun schadelijkheid voor het mariene milieu;

i. soortgelijk stadium van aanbouw: het stadium waarop de bouw, herkenbaar als behorend tot een bepaald schip, is aangevangen en is begonnen met de samenbouw die ten minste 50 000 kg moet omvatten of één percent van de geschatte massa van al het bouw materiaal, welke van deze twee waarden de laagste is;

j. lengte (L): 96 percent van de lengte van de lastlijn op 85 percent van de kleinste holte naar de mal gemeten vanaf de bovenzijde van de kielplaat, dan wel de lengte van de voorzijde van de voorsteven tot aan de hartlijn van de roerkoning op deze lastlijn gemeten, indien deze laatste lengte groter is, gemeten in meters;

k. Internationale Bulk Chemicaliën Code: de code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren, (Resolutie MEPC 19(22) van de Maritieme Milieu Commissie van de Internationale Maritieme Organisatie);

l. Bulk Chemicaliën Code: de code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren, (Resolutie MEPC 20(22) van de Maritieme Milieu Commissie van de Internationale Maritieme Organisatie);

m. ton: registerton van $\frac{1}{0,353}$ kubieke meter; waar in dit besluit en de daarop berustende bepalingen de grootte van een schip in deze eenheid wordt uitgedrukt, wordt daaronder verstaan de bruto-inhoud van het schip als vastgesteld volgens de bepalingen krachtens de Meetbrievenwet 1948 (Stb. I 492); indien de grootte van een schip is vastgesteld volgens de bepalingen krachtens de Meetbrievenwet 1981 (Stb. 122) en derhalve wordt aangegeven als bruto-tonnage, heeft deze term dezelfde betekenis als de term bruto-inhoud uitgedrukt in registerton;

n. goedgekeurd: door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurd.

Artikel 2

Toepassing

1. Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, zijn de bepalingen van dit besluit van toepassing op alle schepen die schadelijke vloeistoffen in bulk vervoeren.

2. Indien een lading waarop de bepalingen van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen (Stb. 1986, 160) van toepassing zijn, in de ladingtanks van een chemicaliëntankschip wordt vervoerd, dient eveneens te worden voldaan aan de desbetreffende voorschriften van dat besluit.

3. Het bepaalde in artikel 13 is alleen van toepassing op schepen waarin vloeistoffen worden vervoerd die zijn ingedeeld in de categorieën A, B of C, bedoeld in artikel 3.

4. Elk schip, gebouwd voor 1 juli 1986, dient met ingang van 1 januari 1988 te voldoen aan de bepalingen voor het lozen onder de waterlijn en voor de maximale concentratie in het kielzog van het schip, bedoeld in artikel 5.

5. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan het aanbrengen van andere onderdelen, materialen, voorzieningen of apparatuur, dan die welke in dit besluit worden voorgeschreven, in een schip toestaan, mits deze ten minste even doelmatig zijn als die welke in dit besluit worden vereist. In geen geval zullen vormen van ontwerp en constructie ter regeling van het lozen van schadelijke vloeistoffen, zoals deze in dit besluit zijn voorgeschreven, kunnen worden vervangen door operationele methoden.

Artikel 3

Indeling in categorieën van schadelijke vloeistoffen

1. Voor dit besluit worden schadelijke vloeistoffen ingedeeld in de volgende vier categorieën:

a. categorie A: schadelijke vloeistoffen die, wanneer deze bij het schoonmaken van tanks of bij het ontballasten in zee worden geloosd, een groot gevaar opleveren voor de gezondheid van de mens of het mariene milieu, of die ernstige schade toebrengen aan de recreatiemogelijkheden of ander rechtmatig gebruik van de zee en derhalve strikte maatregelen ter voorkoming van verontreiniging rechtvaardigen;

b. categorie B: schadelijke vloeistoffen die, wanneer deze bij het schoonmaken van tanks of bij het ontballasten in zee worden geloosd, gevaar opleveren voor de gezondheid van de mens of het mariene milieu, of die schade toebrengen aan de recreatiemogelijkheden of ander rechtmatig gebruik van de zee en derhalve bijzondere maatregelen ter voorkoming van verontreiniging rechtvaardigen;

c. categorie C: schadelijke vloeistoffen die, wanneer deze bij het schoonmaken van tanks of bij het ontballasten in zee worden geloosd, een beperkt gevaar opleveren voor de gezondheid van de mens of het mariene milieu, of die beperkte schade toebrengen aan de recreatiemogelijkheden of ander rechtmatig gebruik van de zee en derhalve maatregelen ter voorkoming van verontreiniging vereisen;

d. categorie D: schadelijke vloeistoffen die, wanneer deze bij het schoonmaken van tanks of bij het ontballasten in zee worden geloosd, een gering gevaar opleveren voor de gezondheid van de mens of het mariene milieu, of die geringe schade toebrengen aan de recreatiemogelijkheden of ander rechtmatig gebruik van de zee en derhalve enige maatregelen ter voorkoming van verontreiniging vereisen.

2. Onze Minister wijst de schadelijke vloeistoffen aan, ingedeeld in categorieën als bedoeld in het eerste lid. Deze indeling geschiedt met inachtneming van de richtlijnen in aanhangsel 1 bij Bijlage II van het Verdrag.

3. Voor een vloeistof die wordt aangeboden voor vervoer en niet is aangewezen krachtens het tweede lid van dit artikel of artikel 4, eerste lid, bepaalt het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de voorlopige indeling van deze vloeistof.

Artikel 4

Overige vloeistoffen

1. Behoudens het bepaalde in artikel 3, tweede lid, wijst Onze Minister tevens overige vloeistoffen aan die, na te zijn beoordeeld, niet vallen onder de categorieën A, B, C of D, zoals omschreven in artikel 3, eerste lid, aangezien deze vloeistoffen op het ogenblik worden geacht geen gevaar op te leveren voor de gezondheid van de mens of het mariene milieu, of schade toebrengen aan de recreatiemogelijkheden of ander rechtmatig gebruik van de zee, indien zij in zee worden geloosd bij het schoonmaken van tanks of bij het ontballasten.

2. De bepalingen van dit besluit zijn niet van toepassing op het lozen van restanten van vloeistoffen als bedoeld in het eerste lid, of van lens- of ballastwater of andere mengsels die alleen deze vloeistoffen bevatten.

3. De bepalingen van dit besluit zijn niet van toepassing op het lozen in zee van schone of gescheiden ballast.

Artikel 5

Lozen van schadelijke vloeistoffen

1. Behoudens het bepaalde in artikel 6 is elke lozing in zee van vloeistoffen van de categorieën A, B, C of D, bedoeld in artikel 3, eerste lid, of van vloeistoffen die ingevolge artikel 3, derde lid, als zodanig zijn ingedeeld, of van ballastwater, waswater van tanks of andere restanten of mengsels die deze vloeistoffen bevatten, verboden tenzij wordt voldaan:

a. aan het tweede, derde of vierde lid met betrekking tot vloeistoffen van categorie A, B of C, indien de lozing buiten een bijzonder gebied plaatsvindt;

b. aan het vijfde lid met betrekking tot een vloeistof van categorie D, indien de lozing buiten of binnen een bijzonder gebied plaatsvindt; of

c. aan het zesde, zevende of achtste lid met betrekking tot vloeistoffen van categorie A, B of C, indien de lozing binnen een bijzonder gebied plaatsvindt.

Lozen van vloeistofrestanten van categorie A, B of C buiten een bijzonder gebied

2. Indien tanks, die vloeistoffen van categorie A of mengsels daarvan bevatten, moeten worden gewassen, dienen de restanten aan een

havenontvangstvoorziening te worden afgegeven totdat de concentratie van de vloeistof in het af te geven mengsel is gedaald tot of onder de waarde zoals nader wordt aangegeven door Onze Minister en vervolgens totdat de tank is leeggemaakt.

Indien na afgifte van de restanten water in de tank wordt toegelaten, mag dit water in zee worden geloosd mits wordt voldaan aan alle onderstaande voorwaarden:

a. het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 zeemijl per uur indien het schip eigen voortstuwing heeft, of met een snelheid van ten minste 4 zeemijl per uur, indien het schip geen eigen voortstuwing heeft;

b. het lozen geschiedt onder de waterlijn, waarbij rekening dient te worden gehouden met de plaats van de buitenboordinlaten; en

c. het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijl van het dichtstbijzijnde land en in water met een diepte van ten minste 25 m.

3. Indien ballastwater, waswater van tanks, restanten of mengsels die een vloeistof van categorie B bevatten in zee worden geloosd, moet worden voldaan aan alle onderstaande voorwaarden:

a. het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 zeemijl per uur, indien het schip eigen voortstuwing heeft, of een snelheid van ten minste 4 zeemijl per uur, indien het schip geen eigen voortstuwing heeft;

b. de methode en de voorzieningen voor het lozen, bedoeld in de bijlage bij dit besluit zijn goedgekeurd;

c. de maximum hoeveelheid geloosde lading van elke tank en de daarmee verbonden pijpleidingen bedraagt niet meer dan 1 m³ of 1/3000ste van de tankinhoud, welke van de twee de grootste is;

d. het lozen geschiedt onder de waterlijn, waarbij rekening dient te worden gehouden met de plaats van de buitenboordinlaten; en

e. het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijl van het dichtstbijzijnde land en in water met een diepte van ten minste 25 m.

4. Indien ballastwater, waswater van tanks, restanten of mengsels die een vloeistof van categorie C bevatten in zee worden geloosd, moet worden voldaan aan alle onderstaande voorwaarden:

a. het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 zeemijl per uur, indien het schip eigen voortstuwing heeft, of een snelheid van ten minste 4 zeemijl per uur, indien het schip geen eigen voortstuwing heeft;

b. de methode en de voorzieningen voor het lozen, bedoeld in de bijlage bij dit besluit, zijn goedgekeurd;

c. de maximum hoeveelheid geloosde lading van elke tank en de daarmee verbonden pijpleidingen bedraagt niet meer dan 3 m³ of 1/1000ste van de tankinhoud, welke van de twee de grootste is;

d. het lozen geschiedt onder de waterlijn, waarbij rekening dient te worden gehouden met de plaats van de buitenboordinlaten; en

e. het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijl van het dichtstbijzijnde land en in water met een diepte van ten minste 25 m.

Lozen van vloeistofrestanten van categorie D binnen en buiten een bijzonder gebied

5. Indien ballastwater, waswater van tanks, restanten of mengsels die een vloeistof van categorie D bevatten, in zee worden geloosd, moet worden voldaan aan alle onderstaande voorwaarden:

a. het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 zeemijl per uur, indien het schip eigen voortstuwing heeft, of een snelheid van ten minste 4 zeemijl per uur, indien het schip geen eigen voortstuwing heeft;

b. de concentratie in het te lozen mengsel is niet groter dan één deel vloeistof van categorie D op tien delen water; en

c. het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijl van het dichtstbijzijnde land.

6. Indien tanks die vloeistoffen van categorie A of mengsels daarvan bevatten, moeten worden gewassen, dienen de restanten aan een havenontvangstvoorziening te worden afgegeven totdat de concentratie van de vloeistof in het af te geven mengsel is gedaald tot of onder de waarde zoals nader wordt aangegeven door Onze Minister en vervolgens totdat de tank is leeg gemaakt. Indien na afgifte van de restanten water in de tank wordt toegelaten, mag dit water in zee worden geloosd mits wordt voldaan aan alle onderstaande voorwaarden:

a. het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 zeemijl per uur indien het schip eigen voortstuwing heeft, of een snelheid van ten minste 4 zeemijl per uur indien het schip geen eigen voortstuwing heeft;

b. het lozen geschiedt onder de waterlijn, waarbij rekening dient te worden gehouden met de plaats van de buitenboordinlaten; en

c. het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijl van het dichtstbijzijnde land en in water met een diepte van ten minste 25 m.

7. Indien ballastwater, waswater van tanks, restanten of mengsels die een vloeistof van categorie B bevatten in zee worden geloosd, moet worden voldaan aan alle onderstaande voorwaarden:

a. een voorwas van de tank heeft plaatsgevonden na het lossen volgens een goedgekeurde methode als bedoeld in de bijlage bij dit besluit en dit waswater is afgegeven aan een havenontvangstvoorziening;

b. het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 zeemijl per uur indien het schip eigen voortstuwing heeft, of een snelheid van ten minste 4 zeemijl per uur indien het schip geen eigen voortstuwing heeft;

c. de methode en de voorzieningen voor het lozen als bedoeld in de bijlage bij dit besluit zijn goedgekeurd;

d. het lozen geschiedt onder de waterlijn, waarbij rekening dient te worden gehouden met de plaats van de buitenboordinlaten; en

e. het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijl van het dichtstbijzijnde land en in water met een diepte van ten minste 25 m.

8. Indien ballastwater, waswater van tanks, restanten of mengsels die een vloeistof van categorie C bevatten in zee worden geloosd, moet worden voldaan aan alle onderstaande voorwaarden:

a. het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 zeemijl per uur indien het schip eigen voortstuwing heeft, of een snelheid van ten minste 4 zeemijl per uur indien het schip geen eigen voortstuwing heeft;

b. de methode en de voorzieningen voor het lozen als bedoeld in de bijlage bij dit besluit zijn goedgekeurd;

c. de maximum hoeveelheid geloosde lading van elke tank en de daarmee verbonden pijpleidingen bedraagt niet meer dan 1 m³ of 1/3000ste van de tankinhoud, welke van de twee de grootste is;

d. het lozen geschiedt onder de waterlijn, waarbij rekening dient te worden gehouden met de plaats van de buitenboordinlaten; en

e. het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijl van het dichtstbijzijnde land en in water met een diepte van ten minste 25 m.

Aanvullende voorschriften

9. Ladingrestanten mogen uit een tank worden verwijderd door het toepassen van een goedgekeurde methode voor ventilatie als bedoeld in de bijlage bij dit besluit. Water toegelaten in een tank waaruit de ladingrestanten op deze wijze zijn verwijderd, wordt als schoon aangemerkt. De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing op het lozen van dergelijk water.

10. Het is verboden om vloeistoffen en ballastwater, waswater van tanks, andere restanten of mengsels die dergelijke vloeistoffen bevatten, in zee te lozen, indien deze vloeistoffen niet zijn aangewezen krachtens artikel 3, tweede lid, of artikel 4, eerste lid, danwel indien hiervoor geen nadere voorschriften zijn vastgesteld als bedoeld in artikel 3, derde lid.

11. Onverminderd het bepaalde in het zevende en achtste lid mogen restanten van vloeistoffen van categorie B of C binnen een bijzonder gebied aan boord worden gehouden teneinde deze in zee te lozen buiten een bijzonder gebied overeenkomstig het bepaalde in het derde of vierde lid.

12. Tot een nader door Onze Minister vast te stellen tijdstip mogen schepen in het gebied van de Zwarte Zee lozen volgens het bepaalde in het tweede, derde en vierde lid in plaats van het bepaalde in het zesde, zevende en achtste lid.

Artikel 5A

Pomp, pijpleiding- en losinrichtingen

1. Een schip gebouwd op of na 1 juli 1986 dient te zijn uitgerust met pompen en pijpleidingen waarmee zeker gesteld kan worden dat een tank bestemd voor het vervoer van vloeistoffen van categorie B, na het ledigen, geen groter restant bevat nabij de zuigopening en in de met deze tank verbonden pijpleidingen dan 0,1 m³.

2. a. Behoudens het bepaalde onder b dient een schip gebouwd voor 1 juli 1986 te zijn uitgerust met pompen en pijpleidingen waarmee zeker gesteld kan worden dat een tank bestemd voor het vervoer van vloeistoffen van categorie B, na het ledigen, geen groter restant bevat nabij de zuigopening en in de met deze tank verbonden pijpleidingen dan 0,3 m³.

b. Een schip als bedoeld onder a mag tot 2 oktober 1994 zijn uitgerust met pompen en pijpleidingen waarmee zeker gesteld kan worden dat het restant in de tank en de daarbij behorende pijpleidingen niet meer is dan 1 m³ of 1/3000ste van de tankinhoud, welke van de twee de grootste is.

3. Een schip gebouwd op of na 1 juli 1986 dient te zijn uitgerust met pompen en pijpleidingen waarmee zeker gesteld kan worden dat een tank bestemd voor het vervoer van vloeistoffen van categorie C, na het ledigen, geen groter restant bevat nabij de zuigopening en in de met deze tank verbonden pijpleidingen dan 0,3 m³.

4. a. Behoudens het bepaalde onder b dient een schip gebouwd voor 1 juli 1986 te zijn uitgerust met pompen en pijpleidingen waarmee zeker gesteld kan worden dat een tank bestemd voor het vervoer van vloeistoffen van categorie C, na het ledigen, geen groter restant bevat nabij de zuigopening en in de met deze tank verbonden pijpleidingen dan 0,9 m³.

b. Een schip als bedoeld onder a mag tot 2 oktober 1994 zijn uitgerust met pompen en pijpleidingen waarmee zeker gesteld kan worden dat het restant in de tank en de daarbij behorende pijpleidingen niet meer is dan 3 m³ of 1/1000ste van de tankinhoud, welke van de twee de grootste is.

5. a. Het vaststellen dat pompen en pijpleidingen voldoen aan het bepaalde in het eerste, tweede, derde of vierde lid, dient te geschieden door beproeving waarbij water als medium wordt gebruikt.

b. Bij het vaststellen of voldaan wordt aan het bepaalde in het tweede lid, onder b en in het vierde lid, onder b, dient tevens rekening te worden gehouden met de restanten die achterblijven op de diverse verbanddelen, de tankwanden, de bodem van de tank en onderdeks.

c. De beproevingen en het vaststellen van de restant hoeveelheden dienen te geschieden overeenkomstig het bepaalde in de bijlage bij dit besluit en te zijn goedgekeurd.

6. De bepalingen van het tweede en vierde lid zijn niet van toepassing op een schip gebouwd voor 1 juli 1986 en dat reizen maakt in een beperkt vaargebied tussen havens van staten die partij zijn bij het Verdrag, mits wordt voldaan aan alle onderstaande voorwaarden:

a. een tank waarin zich vloeistoffen van categorie B of C of mengsels daarvan bevinden en welke dient te worden gewassen of geballast, moet worden voorgewassen overeenkomstig het bepaalde in de bijlage bij dit besluit. Het waswater van deze voorwas moet aan een ontvangstvoorziening worden afgegeven;

b. overig waswater of ballastwater uit een tank als bedoeld onder a dient aan een ontvangstvoorziening te worden afgegeven of in zee te worden geloosd overeenkomstig het bepaalde in artikel 5;

c. binnen het beperkte vaargebied dienen de ontvangstvoorzieningen naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toereikend te zijn; en

d. het beperkte vaargebied dient te zijn aangetekend op het certificaat als bedoeld in artikel 11.

7. Voor een schip waarvan de bouw en de bedrijfsvoering zodanig zijn dat de ladingtanks niet worden gebruikt voor ballast en slechts dan worden gewassen indien dit nodig is voor reparatie of voor het droogzetten, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste, tweede, derde en vierde lid indien wordt voldaan aan alle onderstaande voorwaarden:

a. het ontwerp, de bouw en de uitrusting zijn goedgekeurd, waarbij rekening is gehouden met de reizen welke het schip zal gaan maken;

b. het waswater van een tank die wordt gewassen alvorens een reparatie wordt uitgevoerd of alvorens het schip wordt drooggezet, aan een ontvangstvoorziening wordt afgegeven;

c. op het certificaat, bedoeld in artikel 11 is aangetekend:

1°. dat in elke ladingtank alleen een met name genoemde vloeistof mag worden vervoerd; en

2°. de nadere bijzonderheden waaronder de ontheffing wordt verleend; en

d. het schip is voorzien van een goedgekeurd handboek als bedoeld in de bijlage bij dit besluit.

Artikel 6

Uitzonderingen

Het lozingsverbod, bedoeld in artikel 5 is niet van toepassing op het lozen in zee van schadelijke vloeistoffen of mengsels die dergelijke vloeistoffen bevatten:

a. indien dit noodzakelijk is om de veiligheid van het schip zeker te stellen of mensenlevens op zee te redden; of

b. in geval van schade aan het schip of aan de uitrusting daarvan mits na het ontstaan van de schade of na het ontdekken van de lozing alle redelijke voorzorgen zijn getroffen om de lozing te voorkomen of tot een minimum te beperken, uitgezonderd in geval de kapitein of de eigenaar handelde met de bedoeling om schade te veroorzaken, ofwel roekeloos handelde en in de wetenschap dat er waarschijnlijk schade zou ontstaan; of

c. met toestemming van Onze Minister, indien dit geschiedt met het doel bepaalde verontreinigingsvoorvallen te bestrijden teneinde de schade door verontreiniging tot een minimum te beperken.

Artikel 7

Ontvangstvoorzieningen

1. Onze Minister wijst de havens aan, waarvan de beheerders zorg dienen te dragen voor voldoende voorzieningen welke geschikt zijn voor het in ontvangst nemen van restanten of mengsels die schadelijke

vloeistoffen bevatten, overeenkomstig de behoeften van schepen die van die havens gebruik maken, voorzover deze stoffen aan boord overblijven als gevolg van de toepassing door die schepen van het bepaalde bij of krachtens de artikelen 5 en 8.

2. De beheerder van een ingevolge het eerste lid aangewezen haven wijst een zodanig aantal personen aan die over de in het eerste lid bedoelde voorzieningen beschikken, dat onnodig oponthoud voor de schepen bij afgifte van restanten of mengsels, die schadelijke stoffen bevatten, wordt voorkomen.

3. Een aanwijzing als bedoeld in het tweede lid kan slechts plaatsvinden indien de aan te wijzen persoon beschikt over een vergunning die is vereist op grond van artikel 32 juncto artikel 21 en artikel 25 van de Wet chemische afvalstoffen (Stb. 1981, 696) voor het inzamelen, bewaren, bewerken, verwerken of vernietigen van de in het eerste lid bedoelde restanten of mengsels. Aan een aanwijzing kunnen beperkingen en voorschriften worden verbonden.

4. Het is een persoon die niet is aangewezen niet toegestaan om restanten of mengsels die schadelijke vloeistoffen bevatten van schepen, als bedoeld in het eerste lid, in ontvangst te nemen.

5. Havenbeheerders als bedoeld in het eerste lid, dienen op deugdelijke wijze bekend te maken welke personen zijn aangewezen. Zij dragen zorg dat de tarieven voor de kosten die in rekening worden gebracht aan het schip, dat restanten of mengsels die schadelijke vloeistoffen bevatten, afgeeft, op deugdelijke wijze bekend zijn gemaakt.

6. Havenbeheerders als bedoeld in het eerste lid, stellen regels ten aanzien van de wijze waarop de in het eerste lid bedoelde schepen hun restanten of mengsels die schadelijke vloeistoffen bevatten, dienen af te geven en de wijze waarop zij hun behoefte tot afgifte bekend dienen te maken. Deze regels worden op deugdelijke wijze bekend gemaakt.

7. De afgifte van restanten of mengsels die schadelijke vloeistoffen bevatten, afkomstig van schepen, als bedoeld in het eerste lid, mag in Nederland uitsluitend geschieden aan personen welke zijn aangewezen overeenkomstig het tweede lid.

8. Indien naar het oordeel van de kapitein van een schip als bedoeld in het eerste lid, in een haven de voorzieningen voor het in ontvangst nemen van restanten of mengsels die schadelijke vloeistoffen bevatten, ontoereikend zijn, dient hij zulks te melden aan de havenbeheerder en aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. Tevens dient daarvan aantekening te worden gemaakt in het ladingjournaal, bedoeld in artikel 9.

Artikel 7A

Losplaatsvoorzieningen

1. De beheerders van losplaatsen, waar schepen als bedoeld in artikel 7, eerste lid, schadelijke vloeistoffen lossen, dienen zodanige voorzieningen te treffen dat dergelijke schepen hun ladingtanks geheel kunnen leeglossen met in achtneming van het bepaalde bij of krachtens de artikelen 5A en 8 alsmede het bepaalde in de bijlage bij dit besluit.

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

3. Indien naar het oordeel van de kapitein van een schip als bedoeld in artikel 7, eerste lid, bij losplaatsen de voorzieningen als bedoeld in dit artikel, ontoereikend zijn, dient hij zulks te melden aan de havenbeheerder en aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 8

Handelingen bij het lossen van de lading

1. a. De kapitein van een schip, dat schadelijke vloeistoffen in bulk vervoert dient zorg te dragen dat gehandeld wordt in overeenstemming met het bepaalde in artikel 5 en dit artikel. Hij dient het ladingjournaal volledig te doen bijhouden, indien handelingen als bedoeld in artikel 9 plaatsvinden.

b. Onze Minister kan bepalen dat de kapitein zorg draagt dat het schip alvorens het naar zee vertrekt voorzien is van een schriftelijk bewijs, afgegeven door een door Onze Minister erkende instantie, waaruit blijkt dat is voldaan aan het bepaalde onder a.

c. Een ontheffing als bedoeld in het tweede lid, onder b, het vijfde lid, onder b, het zesde lid, onder c of het zevende lid, onder c, kan alleen worden verleend door de daartoe ter plaatse bevoegde autoriteit alwaar het schip een lading lost. Van een dergelijke ontheffing dient aantekening te worden gemaakt in het ladingjournaal. Deze aantekening dient door de daartoe ter plaatse bevoegde autoriteit te worden gewaarmerkt.

Bepalingen voor categorie A vloeistoffen, zowel binnen als buiten een bijzonder gebied

2. Met betrekking tot een vloeistof van categorie A zijn de navolgende bepalingen van toepassing:

a. behoudens het bepaalde onder b dient een tank, waaruit de lading is gelost, te worden gewassen overeenkomstig het bepaalde in het derde en vierde lid voordat het schip uit de loshaven vertrekt;

b. de kapitein van een schip kan de bevoegde autoriteit van de plaats waar het schip de lading lost, verzoeken te worden ontheven van het bepaalde onder a, indien wordt voldaan aan het navolgende:

1°. de tank, die is leeg gelost, wordt opnieuw geladen met dezelfde vloeistof of met een vloeistof die verenigbaar is met de vorige en de uitgeloste tank wordt niet gewassen of geballast alvorens deze opnieuw wordt beladen; of

2°. de tank, die is leeg gelost, wordt op zee niet gewassen of geballast en aan de voorschriften van het derde en het vierde lid wordt voldaan in een volgende haven, voor welke haven schriftelijk is bevestigd dat voldoende ontvangstvoorzieningen voor dat doel aanwezig zijn; of

3°. de ladingrestanten in een tank worden verwijderd door middel van een goedgekeurde methode van ventilatie als bedoeld in de bijlage bij dit besluit.

3. Indien een tank wordt gewassen overeenkomstig het bepaalde in het tweede lid, onder a, dient het aldus ontstane waswater te worden afgegeven aan een ontvangstvoorziening totdat de concentratie van de vloeistof in het af te geven mengsel is gedaald tot of onder de waarde zoals wordt aangegeven door Onze Minister en vervolgens totdat de tank is leeg gemaakt. De concentratie dient te worden gemeten aan de hand van een monster dat genomen wordt door de daartoe ter plaatse bevoegde autoriteit nabij de losaansluiting van het schip. Van deze handelingen dient aantekening te worden gehouden in het ladingjournaal, bedoeld in artikel 9 en deze aantekening moet worden gewaarmerkt door de daartoe ter plaatse bevoegde autoriteit.

4. Indien de daartoe ter plaatse bevoegde autoriteit er van overtuigd is dat het niet redelijk en uitvoerbaar is om de concentratie in een af te geven mengsel te meten zonder daarbij onnodig oponthoud voor het schip te veroorzaken, kan een andere methode worden aanvaard als gelijkwaardig aan het bepaalde in het derde lid mits:

a. een voorwas van de tank plaatsvindt volgens een goedgekeurde methode als bedoeld in artikel 25 van de bijlage bij dit besluit; en

- b. de daartoe bevoegde autoriteit bevestigt in het ladingjournaal:
 - 1°. dat de tank en de daarbij behorende pompen en pijpleidingen zijn leeggemaakt; en
 - 2°. dat de voorwas van de tank, bedoeld onder a, is uitgevoerd; en
 - 3°. dat het aldus ontstane waswater is afgegeven aan een ontvangstvoorziening totdat de tank leeg is.

Bepalingen voor categorie B en C vloeistoffen, buiten een bijzonder gebied

5. Buiten een bijzonder gebied zijn met betrekking tot een vloeistof van categorie B of C de navolgende bepalingen van toepassing:

a. behoudens het bepaalde onder b, dient een tank waaruit de lading is gelost te worden voorgewassen volgens een goedgekeurde methode als bedoeld in artikel 25 van de bijlage bij dit besluit voordat het schip uit de loshaven vertrekt en het waswater dient te worden afgegeven aan een ontvangstvoorziening in de loshaven, wanneer:

1°. de geloste vloeistof zodanige eigenschappen heeft dat de hoeveelheid van het in de tank achterblijvende restant na het lossen van de tank overeenkomstig het bepaalde in de bijlage bij dit besluit, groter is dan 1 m³ of 1/3000ste van de tankinhoud, welke van de twee de grootste is, indien het een vloeistof van categorie B betreft, of groter is dan 3 m³ of 1/1000ste van de tankinhoud, welke van de twee de grootste is, indien het een vloeistof van categorie C betreft; of

2°. het lossen niet is uitgevoerd overeenkomstig het bepaalde in de bijlage bij dit besluit tenzij zodanige maatregelen zijn genomen, dat, ten genoegen van de ter plaatse bevoegde autoriteit, de restanten zodanig worden verwijderd dat de achterblijvende hoeveelheid niet groter is dan die, bedoeld in artikel 5A, eerste, tweede, derde of vierde lid, al naar gelang van toepassing;

b. de kapitein van een schip kan de bevoegde autoriteit van de plaats waar het schip de lading lost, verzoeken te worden ontheven van het bepaalde onder a, indien wordt voldaan aan het navolgende:

1°. de tank, die is leeg gelost, wordt opnieuw geladen met dezelfde vloeistof of met een vloeistof die verenigbaar met de vorige en de uitgeloste tank wordt niet gewassen of geballast alvorens deze opnieuw wordt beladen; of

2°. de tank, die is leeg gelost, wordt op zee niet gewassen of geballast en de tank wordt voorgewassen volgens een goedgekeurde methode als bedoeld in artikel 25 van de bijlage bij dit besluit en het waswater wordt afgegeven aan een ontvangstvoorziening in een andere haven, voor welke haven schriftelijk is bevestigd dat voldoende ontvangstvoorzieningen voor dat doel aanwezig zijn; of

3°. de ladingrestanten in een tank worden verwijderd door middel van een goedgekeurde methode voor ventilatie als bedoeld in de bijlage bij dit besluit.

Bepalingen voor categorie B vloeistoffen, binnen een bijzonder gebied

6. Binnen een bijzonder gebied zijn met betrekking tot een vloeistof van categorie B de navolgende bepalingen van toepassing:

a. behoudens het bepaalde onder b en c, dient een tank waaruit de lading is gelost te worden voorgewassen volgens een goedgekeurde methode als bedoeld in artikel 25 van de bijlage bij dit besluit voordat het schip uit de loshaven vertrekt en het waswater dient te worden afgegeven aan een ontvangstvoorziening in de loshaven;

b. het bepaalde onder a is niet van toepassing indien wordt voldaan aan alle onderstaande voorwaarden:

1°. de geloste vloeistof heeft zodanige eigenschappen dat de hoeveelheid van het in de tank achterblijvende restant na het lossen van de tank overeenkomstig het bepaalde in de bijlage bij dit besluit, niet groter is

dan 1 m³ of 1/3000ste van de tankinhoud, welke van de twee de grootste is en het restant wordt aan boord gehouden voor lozing in zee buiten een bijzonder gebied overeenkomstig het bepaalde van artikel 5, derde lid; en

2°. het lossen is uitgevoerd overeenkomstig het bepaalde in de bijlage bij dit besluit, tenzij zodanige maatregelen zijn genomen dat, ten genoegen van de ter plaatse bevoegde autoriteit, de restanten zodanig worden verwijderd dat de achterblijvende hoeveelheid niet groter is dan die, bedoeld in artikel 5A, eerste of tweede lid, al naar gelang van toepassing;

c. de kapitein van een schip kan de bevoegde autoriteit van de plaats waar het schip de lading lost, verzoeken te worden ontheven van het bepaalde onder a, indien wordt voldaan aan het navolgende:

1°. de tank, die is leeg gelost, wordt opnieuw geladen met dezelfde vloeistof of met een vloeistof die verenigbaar is met de vorige en de uitgeloste tank wordt niet gewassen of geballast alvorens deze opnieuw wordt beladen; of

2°. de tank, die is leeg gelost, wordt op zee niet gewassen of geballast en de tank wordt voorgewassen volgens een goedgekeurde methode als bedoeld in artikel 25 van de bijlage bij dit besluit en het waswater wordt afgegeven aan een ontvangstvoorziening in een andere haven, voor welke haven schriftelijk is bevestigd dat voldoende ontvangstvoorzieningen voor dat doel aanwezig zijn; of

3°. de ladingrestanten in een tank worden verwijderd door middel van een goedgekeurde methode van ventilatie als bedoeld in de bijlage bij dit besluit.

Bepalingen voor categorie C vloeistoffen, binnen een bijzonder gebied

7. Binnen een bijzonder gebied zijn met betrekking tot een vloeistof van categorie C de navolgende bepalingen van toepassing:

a. behoudens het bepaalde onder b en c, dient een tank waaruit de lading is gelost te worden voorgewassen volgens een goedgekeurde methode als bedoeld in artikel 25 van de bijlage bij dit besluit voordat het schip de loshaven verlaat en het waswater dient te worden afgegeven aan een ontvangstvoorziening in de loshaven, wanneer:

1°. de geloste vloeistof zodanige eigenschappen heeft dat de hoeveelheid van het in de tank achterblijvende restant na het lossen van de tank overeenkomstig het bepaalde in de bijlage bij dit besluit, groter is dan 1 m³ of 1/3000ste van de tankinhoud, welke van de twee de grootste is; of

2°. het lossen niet is uitgevoerd overeenkomstig het bepaalde in de bijlage bij dit besluit tenzij zodanige maatregelen zijn genomen dat, ten genoegen van de ter plaatse bevoegde autoriteit, de restanten zodanig worden verwijderd dat de achterblijvende hoeveelheid niet groter is dan die, bedoeld in artikel 5A, derde of vierde lid, al naar gelang van toepassing;

b. het bepaalde onder a is niet van toepassing indien wordt voldaan aan alle onderstaande voorwaarden:

1°. de geloste vloeistof heeft zodanige eigenschappen dat de hoeveelheid van het in de tank achterblijvende restant na het lossen van de tank overeenkomstig het bepaalde in de bijlage bij dit besluit, niet groter is dan 3 m³ of 1/1000ste van de tankinhoud, welke van de twee de grootste is en het restant wordt aan boord gehouden voor lozing in zee buiten een bijzonder gebied overeenkomstig het bepaalde in artikel 5, vierde lid; en

2°. het lossen is uitgevoerd overeenkomstig het bepaalde in de bijlage bij dit besluit, tenzij zodanige maatregelen zijn genomen dat, ten genoegen van de ter plaatse bevoegde autoriteit, de restanten zodanig worden verwijderd dat de achterblijvende hoeveelheid niet groter is dan die, bedoeld in artikel 5A, derde of vierde lid, al naar gelang van toepassing;

c. de kapitein van een schip kan de bevoegde autoriteit van de plaats waar het schip de lading lost, verzoeken te worden ontheven van het bepaalde onder a, indien wordt voldaan aan het navolgende:

1°. de tank, die is leeg gelost, wordt opnieuw geladen met dezelfde vloeistof of met een vloeistof die verenigbaar is met de vorige en de uitgeloste tank wordt niet gewassen of geballast alvorens deze opnieuw wordt beladen; of

2°. de tank, die is leeg gelost, wordt op zee niet gewassen of geballast en de tank wordt voorgewassen volgens een goedgekeurde methode als bedoeld in artikel 25 van de bijlage bij dit besluit en het waswater wordt afgegeven aan een ontvangstvoorziening in een andere haven, voor welke haven schriftelijk is bevestigd dat voldoende ontvangstvoorzieningen voor dat doel aanwezig zijn; of

3°. de ladingrestanten in een tank worden verwijderd door middel van een goedgekeurde methode van ventilatie als bedoeld in de bijlage bij dit besluit.

Bepalingen voor categorie D vloeistoffen, zowel binnen als buiten een bijzonder gebied

8. De ladingrestanten van een tank die een vloeistof van categorie D heeft bevat en die achterblijven nadat de tank is leeg gelost, dienen te worden verdund en in zee geloosd overeenkomstig het bepaalde in artikel 5, vijfde lid, of door middel van het wassen van een tank te worden verwijderd en afgegeven aan een ontvangstvoorziening.

Ladingrestanten in sloptanks

9. Alle ladingrestanten die aan boord worden gehouden in een sloptank, inbegrepen de restanten van de vullings van de ladingpompkamer, dienen te worden afgegeven aan een ontvangstvoorziening:

a. overeenkomstig het bepaalde in artikel 5, tweede lid, indien de restanten een vloeistof van categorie A bevatten; of

b. binnen een bijzonder gebied overeenkomstig het bepaalde in artikel 5, zesde of zevende lid, al naar gelang van toepassing indien de restanten een vloeistof van categorie A of B bevatten.

Artikel 9

Ladingjournaal

1. Elk schip waarop dit besluit van toepassing is, moet zijn voorzien van een ladingjournaal ingericht overeenkomstig een door Onze Minister vast te stellen model.

2. Het ladingjournaal dient, voor elke tank afzonderlijk, te worden ingevuld telkens wanneer een van de volgende handelingen aan boord plaatsvindt:

- a. het innemen van lading;
- b. het overbrengen van lading van de ene tank naar een andere tank;
- c. het lossen van lading;
- d. het schoonmaken van ladingtanks;
- e. het ballasten van ladingtanks;
- f. het ontballasten van ladingtanks;
- g. het afgeven van restanten aan ontvangstvoorzieningen; en
- h. het lozen in zee, of het ventileren van tanks, overeenkomstig het bepaalde in artikel 5.

3. Indien schadelijke vloeistoffen of mengsels die dergelijke vloeistoffen bevatten worden geloosd overeenkomstig het bepaalde in artikel 6, hetzij opzettelijk hetzij per ongeluk, dient melding in het ladingjournaal te worden gemaakt van de omstandigheden waaronder en de redenen waarom de lozing geschiedde.

4. a. Elke handeling als bedoeld in het tweede en derde lid dient onverwijld en volledig te worden vermeld in het ladingjournaal en wel zodanig dat alle rubrieken die betrekking hebben op de handeling, worden ingevuld. Deze vermelding dient in de Nederlandse en in de Engelse taal te worden gesteld.

b. Elke aantekening in het ladingjournaal moet door een officier of de officieren, belast met het toezicht op de betreffende handelingen, worden ondertekend. Elk ingevulde bladzijde van het ladingjournaal moet worden ondertekend door de kapitein.

5. Het ladingjournaal moet, behalve in geval van een onbemand gesleept schip, op een zodanige plaats aan boord worden bewaard dat het op elk redelijk tijdstip beschikbaar is voor onderzoek door de daartoe bevoegde autoriteit. Het ladingjournaal moet gedurende een periode van drie jaren na dagtekening van de laatste aantekening worden bewaard.

Artikel 10

Onderzoeken en inspecties

1. Schepen die schadelijke vloeistoffen in bulk vervoeren zijn aan de hieronder aangegeven onderzoeken onderworpen:

a. een eerste onderzoek voordat het schip in dienst wordt gesteld of voordat het certificaat, bedoeld in artikel 11 voor het eerst wordt afgegeven; dit onderzoek omvat een volledige inspectie van de bouw, uitrusting, systemen, onderdelen, voorzieningen en materialen en dient te verzekeren dat volledig wordt voldaan aan de van toepassing zijnde bepalingen bij of krachtens dit besluit gesteld;

b. periodieke onderzoeken met tussenpozen vast te stellen door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie doch niet meer dan vijf jaar, welke dienen te verzekeren dat de bouw, uitrusting, systemen, onderdelen, voorzieningen en materialen volledig voldoen aan de van toepassing zijnde bepalingen bij of krachtens dit besluit gesteld;

c. 1°. tenminste één tussentijds onderzoek gedurende de geldigheidsduur van het certificaat, teneinde te verzekeren dat de uitrusting en de daarbij behorende pompen en pijpleidingen volledig voldoen aan de van toepassing zijnde bepalingen bij of krachtens dit besluit en in bedrijfsklare staat verkeren;

2°. indien gedurende de geldigheidsduur van het certificaat één tussentijds onderzoek wordt gehouden dient het tijdstip waarop dit onderzoek plaatsvindt niet meer dan zes maanden verwijderd te zijn van de datum gelegen op de helft van de geldigheidsduur van het certificaat;

3°. van dit tussentijds onderzoek dient aantekening te worden gehouden op het certificaat door of namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie; en

d. 1°. een jaarlijks onderzoek, tevens inhoudend een algemene inspectie teneinde te verzekeren dat de bouw, onderdelen, voorzieningen en materialen in alle opzichten zullen blijven voldoen voor de vaart die het schip uitoefent;

2°. deze inspectie dient te worden gehouden tijdens de drie maanden die voorafgaan of volgen op de verjaardatum van het eerste of periodiek onderzoek;

3°. van dit jaarlijks onderzoek dient aantekening te worden gehouden op het certificaat door of namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

2. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan de tussentijdse en de jaarlijkse onderzoeken, bedoeld in het eerste lid, alsmede de daar bedoelde aantekeningen op het certificaat, doen verrichten door de erkende particuliere onderzoeksbureaus, bedoeld in artikel 3 van het Schepenbesluit 1965 (Stb. 367).

3. a. De toestand van het schip en van de uitrusting dient te worden gehandhaafd in overeenstemming met de bepalingen vastgesteld bij of krachtens dit besluit om zeker te stellen dat het schip in alle opzichten geschikt blijft tot het verlaten van een haven zonder dat het een gevaar vormt voor verontreiniging van het mariene milieu.

b. Nadat een onderzoek als bedoeld in het eerste lid is voltooid, mag zonder toestemming van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie geen verandering worden aangebracht in de bouw, uitrusting, systemen,

onderdelen, voorzieningen en materialen die aan het onderzoek zijn onderworpen, tenzij het de onmiddellijke vervanging van dergelijke uitrusting of onderdelen betreft.

c. Indien een schip een ongeval overkomt, of indien gebreken worden geconstateerd die de hechtheid van het schip, de doelmatigheid of de volledigheid van de uitrusting, vallende onder de bepalingen van dit besluit in belangrijke mate beïnvloeden, dient de kapitein of de eigenaar van het schip het betreffende districtshoofd van de Scheepvaartinspectie zo spoedig mogelijk in te lichten. Indien het schip zich in een haven buiten Nederland bevindt, dient de kapitein of de eigenaar tevens onmiddellijk de ter plaatse bevoegde autoriteit in te lichten.

Artikel 11

Afgifte van het certificaat

1. Na een onderzoek als bedoeld in artikel 10, eerste lid, onder a en b, wordt aan elk schip dat schadelijke vloeistoffen in bulk vervoert een certificaat in tweevoud afgegeven.

2. a. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan een daartoe bevoegde regering verzoeken de onderzoeken, bedoeld in artikel 10 uit te voeren en het certificaat af te geven.

b. 1°. Op verzoek van een daartoe bevoegde regering kan namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een schip dat niet gerechtigd is de Nederlandse vlag te voeren, aan de in artikel 10 genoemde onderzoeken worden onderworpen en kan ten behoeve van dat schip een certificaat worden afgegeven.

2°. Een afschrift van het certificaat en een afschrift van het rapport van onderzoek worden zo spoedig mogelijk toegezonden aan de regering die het verzoek heeft gedaan.

3°. Een krachtens het bepaalde onder 1° afgegeven certificaat zal een verklaring bevatten, inhoudende dat het is afgegeven op verzoek van de betrokken regering.

3. Een certificaat wordt afgegeven tegen betaling van de kosten verbonden aan het onderzoek ter verkrijging van het certificaat alsmede de afgifte daarvan, berekend volgens een door Onze Minister vast te stellen tarief.

4. Er wordt geen certificaat afgegeven aan een schip dat gerechtigd is de vlag te voeren van een staat die geen partij is bij het Verdrag.

5. Het certificaat moet zijn ingericht overeenkomstig een door Onze Minister vast te stellen model.

6. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan nadere voorschriften geven betreffende de aanvraag tot het verkrijgen van een certificaat en de daarbij te overleggen bescheiden.

Artikel 12

Geldigheidsduur van het certificaat

1. Het certificaat, bedoeld in artikel 11 wordt door of namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie afgegeven voor een vastgestelde geldigheidsduur, welke niet langer zal zijn dan vijf jaar na de datum van afgifte.

2. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan, met inachtneming van het bepaalde in het eerste lid, regels geven met betrekking tot de verlenging van de geldigheidsduur van het certificaat.

3. a. Het certificaat verliest zijn geldigheid wanneer:

1°. het tussentijds of jaarlijks onderzoek niet is uitgevoerd binnen de gestelde periode danwel indien daarvan geen aantekening is gemaakt op het certificaat;

2°. het schip ophoudt te behoren tot de categorie van schepen, waarop dit besluit van toepassing is;

3°. de bouw, uitrusting, systemen, onderdelen, voorzieningen en materialen van het schip op ingrijpende wijze worden gewijzigd zonder de toestemming van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie tenzij het de onmiddellijke vervanging van dergelijke uitrusting en onderdelen betreft;

4°. de naam van het schip wordt veranderd of het schip een andere roepnaam krijgt. In dat geval wordt op aanvraag een nieuw certificaat afgegeven voor het nog niet verstreken gedeelte van het tijdvak, waarvoor het vervallen certificaat zou hebben gegolden; en

5°. het schip niet meer gerechtigd is de Nederlandse vlag te voeren.

b. De beide exemplaren van vervallen certificaten moeten door de eigenaar van het schip zo spoedig mogelijk aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden ingezonden door tussenkomst van de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie, de ambtenaren met de in- of uitklaring belast, dan wel de Nederlandse diplomatieke of consulaire ambtenaren.

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

4. a. Een certificaat kan door de bevoegde ambtenaar van de Scheepvaartinspectie worden ingetrokken:

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

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

b. Indien een certificaat wordt ingetrokken, wordt de eigenaar van het schip zo spoedig mogelijk bericht gezonden, onder vermelding van de redenen, welke tot de intrekking hebben geleid.

Artikel 12A

Een chemicaliëntankschip voldoet aan het bepaalde in de artikelen 10, 11 en 12, indien voor dit schip een Certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk is uitgereikt overeenkomstig het bepaalde in de Internationale Bulk Chemicaliën Code of Bulk Chemicaliën Code zoals van toepassing.

Artikel 13

Voorschriften voor het beperken van verontreiniging door scheepsongevallen

1. Het ontwerp, de bouw, de uitrusting en de bedrijfsvoering van een schip dat schadelijke vloeistoffen van de categorieën A, B of C in bulk vervoert, dienen zodanig te zijn dat het in zee geraken van deze vloeistoffen bij scheepsongevallen redelijkerwijs zoveel mogelijk wordt beperkt.

2. Een chemicaliëntankschip gebouwd op of na 1 juli 1986 dient te voldoen aan het bepaalde in de Internationale Bulk Chemicaliën Code, zoals de Nederlandse tekst daarvan is vastgesteld door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

3. Een chemicaliëntankschip gebouwd voor 1 juli 1986 dient te voldoen aan de Bulk Chemicaliën Code, zoals de Nederlandse tekst daarvan is vastgesteld door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

4. Ten aanzien van een schip, geen chemicaliëntankschip zijnde, welke schadelijke vloeistoffen van de categorieën A, B of C in bulk vervoert, kunnen door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie nadere voorschriften worden gegeven, teneinde te verzekeren dat wordt voldaan aan het bepaalde in het eerste lid.

Artikel 14

Vervoer en lozing van olie-achtige stoffen

1. Niettegenstaande het bepaalde in dit besluit mogen schadelijke vloeistoffen van de categorieën C of D, die door Onze Minister worden aangemerkt als olie-achtige stoffen, worden vervoerd en geloosd overeenkomstig de voorschriften van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen, mits wordt voldaan aan alle onderstaande voorwaarden:

- a. het schip voldoet aan de van toepassing zijnde bepalingen voor een produktentankschip zoals vereist in genoemd besluit;
- b. het schip is voorzien van een Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie en het aanhangsel B en op dit certificaat is aangekend welke olie-achtige stoffen het schip mag vervoeren; en
- c. het bewaking- en regelsysteem voor olielozingen is goedgekeurd voor het bewaken van de lozing van de te vervoeren olie-achtige stoffen.

2. Voor een schip dat een vloeistof van categorie C vervoert is het bepaalde in het eerste lid alleen van toepassing, indien tevens wordt voldaan aan:

- a. de stabiliteitscriteria voor een type III schip zoals genoemd in de Internationale Bulk Chemicaliën Code, indien het schip is gebouwd op of na 1 juli 1986; of
- b. de stabiliteitscriteria voor een type III schip zoals genoemd in de Bulk Chemicaliën Code, indien het schip is gebouwd voor 1 juli 1986.

Artikel 15

Nadere voorschriften

In het belang van een goede uitvoering van dit besluit kunnen door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie nadere voorschriften worden gegeven.

Artikel 16

Ontheffingen

1. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan, indien bijzondere omstandigheden daartoe nopen, geheel of gedeeltelijke ontheffing verlenen van de bij of krachtens dit besluit gestelde regelen met betrekking tot de bouw, inrichting of uitrusting van een schip.

2. Indien een ontheffing als bedoeld in het eerste lid wordt verleend aan een schip dat een certificaat behoeft als bedoeld in artikel 11, dient daarvan aantekening te worden gemaakt op het certificaat.

Artikel 17

Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Artikel 18

Dit besluit kan worden aangehaald als «Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen».

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatscourant van 10 mei 1988, nr. 89.

Lasten en bevelen dat dit besluit met daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

's-Gravenhage, 17 maart 1988

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
E. H. T. M. Nijpels

Uitgegeven de *zevende* april 1988

De Minister van Justitie,
F. Korthals Altes

BIJLAGE

Behorend bij: «Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen».

HOOFDSTUK 1. ALGEMEEN

Artikel 1

Omschrijvingen

In deze bijlage wordt verstaan onder:

- a. nieuw schip: een schip dat is gebouwd op of na 1 juli 1986;
- b. bestaand schip: een schip geen nieuw schip zijnde;
- c. restant: elke schadelijke vloeistof die na het lossen achterblijft en die moet worden verwijderd;
- d. restant-watmengsel: restant waaraan water is toegevoegd voor welk doel dan ook;
- e. mengbaar: oplosbaar in water in alle verhoudingen bij een temperatuur die wordt gebruikt voor het wassen;
- f. bijbehorende pijpleidingen: de pijpleiding van de zuigmond in een ladingtank tot aan de walaansluiting, gebruikt voor het lossen van de lading, en alle leidingen, pompen en filters die in open verbinding staan met deze losleiding;
- g. stollende stof: een schadelijke vloeistof:
 - 1°. waarvan de temperatuur tijdens het lossen minder dan 5° C boven het smeltpunt ligt, indien de stof een smeltpunt heeft dat lager is dan 15° C; of
 - 2°. waarvan de temperatuur tijdens het lossen minder dan 10° C boven het smeltpunt ligt, indien de stof een smeltpunt heeft van 15° C of hoger;
- h. niet stollende stof: een schadelijke vloeistof die geen stollende stof is;
- i. hoog-visceuze stof:
 - 1°. een stof van de categorie B of van de categorie C binnen een bijzonder gebied, waarvan de viscositeit bij de lostemperatuur 25 mPa.s of meer bedraagt; en
 - 2°. een stof van categorie C buiten een bijzonder gebied waarvan de viscositeit bij de lostemperatuur 60 mPa.s of meer bedraagt;
- j. laag-visceuze stof: een schadelijke vloeistof die geen hoog-visceuze stof is;
- k. het besluit: het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen;
- l. voorloodlijn: de lijn die wordt getrokken door het snijpunt van de lastlijn waarop de lengte is gemeten en de voorzijde van de voorsteven;
- m. ladinggedeelte: dat deel van het schip waarin de ladingtanks, de sloptanks en de ladingpompkamers zich bevinden daarbij inbegrepen de pompkamers, kofferdammen, ballast- of loze ruimten die grenzen aan de ladingtanks, alsmede de dekgedeelten over de volle lengte en breedte van dat deel van het schip dat zich boven de hiervoor genoemde ruimten bevindt.

Artikel 2

Bouw, materialen en uitrusting

De bouw, materialen en uitrusting welke vereist worden krachtens het besluit of in deze bijlage, dienen tevens te voldoen aan het bepaalde in de Bulk Chemicaliën Code of de Internationale Bulk Chemicaliën Code al naar gelang van toepassing, indien het schip een stof mag vervoeren van de categorieën A, B of C zoals is vermeld op het certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk.

Artikel 3

Verenigbaarheid van vloeistoffen

1. Indien restanten van de lading of restant-watermengsels worden gemengd, dient zorgvuldig rekening te worden gehouden met het al of niet verenigbaar zijn van de verschillende stoffen en de reacties die daarbij kunnen optreden.

2. Indien voor het schoonmaken van een ladingtank waarin een schadelijke vloeistof is vervoerd, gebruik wordt gemaakt van een schadelijke vloeistof of olie, zijn op de lozing van de aldus ontstane mengsels de desbetreffende voorschriften van het besluit danwel van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen (Stb. 1986, 160) van toepassing. Het voorgaande is niet van toepassing wanneer slechts een geringe hoeveelheid schoonmaakmiddel aan het water is toegevoegd teneinde het wassen te vergemakkelijken. Deze hoeveelheid wordt vastgesteld door Onze Minister.

Artikel 4

Handboek

1. Elk schip dat schadelijke vloeistoffen in bulk vervoert, dient te zijn voorzien van een goedgekeurd handboek ingericht overeenkomstig het bepaalde in artikel 5.

2. In het handboek dienen alle schadelijke vloeistoffen die het schip mag vervoeren, te worden vermeld.

3. Een schip dat alleen vloeistoffen van categorie D vervoert, dient te zijn voorzien van een goedgekeurd handboek dat ingericht is ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 5

Inhoud van het handboek

In het handboek dienen ten minste de onderstaande informatie en instructie voor de bedrijfsvoering te worden vermeld:

a. een omschrijving van de belangrijkste bepalingen van het besluit, waaronder begrepen de lozingsbepalingen;

b. een tabel van schadelijke vloeistoffen die het schip mag vervoeren met daarbij de informatie zoals genoemd in aanhangsel D van de normen voor procedures en voorzieningen;

c. een omschrijving van de ladingtanks waarin schadelijke vloeistoffen worden vervoerd en een tabel waarin staat aangegeven welke stoffen in een bepaalde tank mogen worden vervoerd;

d. een omschrijving van de uitrusting, inbegrepen de methode van verwarmen van de lading en de temperatuurregeling daarvan, met daarbij een lijst van alle tanks die als sloptank mogen worden gebruikt, een omschrijving van de losvoorzieningen, een schematische tekening van de ladingpompen en het nazuig-systeem, aangevende de onderscheiden plaatsen van de pompen, de bediening en de middelen ter controle van het doelmatig functioneren;

e. bijzonderheden en instructies betreffende:

1°. het nazuigen van ladingtanks en de voorwaarden waaronder dit dient te geschieden, zoals de minimale trim en de slagzij van het schip;

2°. het leeg maken van ladingpompen, lading- en nazuigleidingen;

3°. de methode die gebruikt wordt voor het voorwassen van een ladingtank;

- 4°. het ballasten en ontballasten van de ladingtanks;
- 5°. het lozen van restant-watmengsels; en
- 6°. de werkwijze die moet worden toegepast indien een ladingtank niet kan worden gelost volgens de voorgeschreven methode;
- f. een tabel die de hoeveelheden aangeeft die zijn gemeten na het houden van een beproeving als bedoeld in artikel 24; en
- g. voor bestaande schepen als bedoeld in artikel 5A, tweede lid, onder b, en het vierde lid, onder b, van het besluit, een tabel aangevende de hoeveelheid van de restanten die in een tank, waarin een vloeistof van de categorieën B of C wordt vervoerd, en in de bijbehorende pijpleidingen na het lossen en het nazuigen achterblijft.

HOOFDSTUK 2. BOUW EN UITRUSTING VAN NIEUWE SCHEPEN ALSMEDE DE BEDRIJFSVOERING AAN BOORD

Artikel 6

Toepassing

Dit hoofdstuk is van toepassing op nieuwe schepen.

Artikel 7

Verwarmen van categorie B

Een vloeistof van categorie B met een smeltpunt van 15°C of hoger dient te worden vervoerd in een ladingtank die is voorzien van een verwarmingssysteem. Een dergelijke vloeistof mag niet worden vervoerd in een tank die grenst aan de huidbeplating.

Artikel 8

Lozen onder de waterlijn

1. Een uitlaat voor het lozen onder de waterlijn dient te zijn aangebracht binnen het ladinggedeelte van het schip nabij de ronding van de kim, waarbij vermeden moet worden dat een restant-watmengsel weer binnenboord kan worden gezogen via de buitenboordinlaten.

2. a. De diameter van de uitlaat voor het lozen onder de waterlijn dient zodanig te zijn dat het in zee te lozen restant-watmengsel binnen de volgstroom van het schip blijft. Indien de leiding loodrecht wordt aangebracht op de huidbeplating van het schip dient de minimale inwendige diameter van de uitlaat te worden berekend met de volgende formule:

$$D = \frac{Q_d}{5L_u}$$

waarin:

D = minimum diameter van de uitlaat in meters;

L_u = afstand van de voorloodlijn tot de uitlaat in meters;

Q_d = de maximale snelheid van het lozen van een restant-watmengsel in kubieke meters per uur.

b. Indien de leiding niet loodrecht wordt aangebracht op de huidbeplating dient in bovenstaande formule in plaats van de factor Q_d de component van Q_d loodrecht op de huidbeplating te worden genomen. De component van Q_d mag alleen worden toegepast indien de leiding onder een hoek in langsscheepse richting naar het achterschip is aangebracht.

Artikel 9

Sloptanks

Indien voor het wassen van ladingtanks sloptanks noodzakelijk zijn, mogen ladingtanks als sloptanks worden gebruikt.

Artikel 10

Operationele voorschriften ten aanzien van nieuwe schepen voor het vervoer van categorie A vloeistoffen

1. Dit artikel is van toepassing op elk nieuw schip dat een vloeistof van categorie A vervoert.

2. Wanneer na een voorwas als bedoeld in artikel 8, tweede lid, onder a, van het besluit, water in de tank wordt toegelaten, mag dit water in zee worden geloosd overeenkomstig het bepaalde in artikel 5, tweede of zesde lid, van het besluit.

3. a. Het verwijderen van ladingrestanten door middel van ventilatie mag alleen worden toegepast op vloeistoffen met een dampspanning die hoger is dan 5×10^3 Pa bij een temperatuur van 20°C.

b. De methode voor ventilatie dient te voldoen aan het bepaalde in artikel 26.

Artikel 11

Operationele voorschriften ten aanzien van nieuwe schepen voor het vervoer van categorie B vloeistoffen

1. Dit artikel is van toepassing op elk nieuw schip dat een vloeistof van categorie B vervoert.

2. Een ladingtank, waaruit een vloeistof van categorie B wordt gelost, en de bijbehorende pijpleidingen dienen maximaal te worden leeg gelost, waarbij de lading vrijelijk moet kunnen toestromen naar de zuigmond in de ladingtank. Het nazuigen van de ladingtank dient te geschieden op de wijze zoals is aangegeven in het handboek.

3. a. Bij het wassen van een ladingtank en het lozen van restanten of restant-watmengsels dient te worden voldaan aan de onderstaande voorwaarden:

1°. de tank moet worden voorgewassen overeenkomstig het bepaalde in artikel 25; en

2°. het aldus ontstane restant-watmengsel moet worden afgegeven overeenkomstig het bepaalde in artikel 8 van het besluit.

b. Het water dat vervolgens in de tank wordt toegelaten, mag in zee worden geloosd overeenkomstig het bepaalde in artikel 5, derde of zevende lid, van het besluit met betrekking tot de positie en de snelheid van het schip en de plaats van de uitlaat voor het lozen onder de waterlijn, waarbij de snelheid van het lozen niet groter mag zijn dan waarvoor de diameter van de uitlaat is berekend met de formule die is aangegeven in artikel 8, tweede lid, onder a.

4. Buiten een bijzonder gebied is het bepaalde in het derde lid, onder a, niet van toepassing op laag-visceuze of niet stollende stoffen, mits bij de lozing van restanten of restant-watmengsels wordt voldaan aan het bepaalde in het derde lid, onder b.

5. Binnen een bijzonder gebied mogen restanten of restant-watmengsels van laag-visceuze of niet stollende stoffen aan boord worden gehouden teneinde deze in zee te lozen buiten een bijzonder gebied, mits daarbij wordt voldaan aan het bepaalde in het derde lid, onder b.

6. a. Binnen een bijzonder gebied mogen restant-watmengsels van een sloptank niet in zee worden geloosd.

b. Buiten een bijzonder gebied mogen restant-watmengsels van een sloptank welke alleen laag-visceuze of niet stollende stoffen bevatten in zee worden geloosd overeenkomstig het bepaalde in artikel 5, derde lid, van het besluit met betrekking tot de positie en de snelheid van het schip en de plaats van de uitlaat voor het lozen onder de waterlijn, waarbij de snelheid van het lozen niet groter mag zijn dan waarvoor de diameter van de uitlaat is berekend met de formule die is aangegeven in artikel 8, tweede lid, onder a.

c. Restant-watmengsels in een sloptank, welke hoog-visceuze of stollende stoffen bevatten, die aan boord worden gehouden overeenkomstig het bepaalde in artikel 8 van het besluit, dienen te worden afgegeven aan een ontvangstvoorziening.

7. a. Het verwijderen van ladingrestanten door middel van ventilatie mag alleen worden toegepast op vloeistoffen met een dampspanning die hoger is dan 5×10^3 Pa bij een temperatuur van 20°C .

b. De methode voor ventilatie dient te voldoen aan het bepaalde in artikel 26.

8. a. Na het lossen en na een voorwas, indien deze is voorgeschreven, mag een ladingtank worden geballast. Indien deze ballast wordt geloosd, moet worden voldaan aan het bepaalde in het derde lid, onder b.

b. Indien ballast wordt toegelaten in een ladingtank die zodanig is gewassen dat het gehalte van de stof die werd vervoerd in het ballastwater niet meer bedraagt dan 1 deel per miljoen, mag deze ballast in zee worden geloosd waarbij geen beperkende voorwaarden gelden met betrekking tot de snelheid van het lozen, de snelheid van het schip en de plaats van de uitlaat voor het lozen onder de waterlijn, mits het lozen plaatsvindt op een afstand van ten minste 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land en in water met een diepte van ten minste 25 m. Ballastwater uit een tank die is voorgewassen overeenkomstig het bepaalde in artikel 25 en vervolgens is gewassen met een volledige cyclus van de tankwas-machine voldoet eveneens aan het bovenstaande.

Artikel 12

Operationele voorschriften ten aanzien van nieuwe schepen voor het vervoer van categorie C vloeistoffen

1. Dit artikel is van toepassing op elk nieuw schip dat een vloeistof van categorie C vervoert.

2. Een ladingtank, waaruit een vloeistof van categorie C wordt gelost, en de bijbehorende pijpleidingen dienen maximaal te worden leeg gelost, waarbij de lading vrijelijk moet kunnen toestromen naar de zuigmond in de ladingtank. Het nazuigen van de ladingtank dient te geschieden op de wijze zoals is aangegeven in het handboek.

3. a. Bij het wassen van een ladingtank en het lozen van restanten of restant-watmengsels dient te worden voldaan aan de onderstaande voorwaarden:

1°. de tank moet worden voorgewassen overeenkomstig het bepaalde in artikel 25; en

2°. het aldus ontstane restant-watmengsel moet worden afgegeven overeenkomstig het bepaalde in artikel 8 van het besluit.

b. Het water dat vervolgens in de tank wordt toegelaten, mag in zee worden geloosd overeenkomstig het bepaalde in artikel 5, vierde of achtste lid, van het besluit met betrekking tot de positie en de snelheid van het schip en de plaats van de uitlaat voor het lozen onder de waterlijn, waarbij de snelheid van het lozen niet groter mag zijn dan waarvoor de diameter van de uitlaat is berekend met de formule als aangegeven in artikel 8, tweede lid, onder a.

4. Het bepaalde in het derde lid, onder a, is niet van toepassing op laag visceuze of niet stollende stoffen, mits bij de lozing van restanten of restant-watmengsels wordt voldaan aan het bepaalde in het derde lid, onder b.

5. Binnen een bijzonder gebied mogen restanten of restant-watmengsels van niet stollende stoffen met een viscositeit die kleiner is dan 60 mPa.s bij de lostemperatuur aan boord worden gehouden teneinde deze in zee te lozen buiten een bijzonder gebied, mits daarbij wordt voldaan aan het bepaalde in het derde lid, onder b.

6. a. Restant-watmengsels van een sloptank welke alleen laag-visceuze of niet stollende stoffen bevatten, mogen in zee worden geloosd overeenkomstig het bepaalde in artikel 5, vierde en achtste lid, van het besluit met betrekking tot de positie en de snelheid van het schip en de plaats van de uitlaat voor het lozen onder de waterlijn, waarbij de snelheid van het lozen niet groter mag zijn dan waarvoor de diameter van de uitlaat is berekend met de formule als aangegeven in artikel 8, tweede lid, onder a.

b. Restant-watmengsels in een sloptank, welke hoog-visceuze of stollende stoffen bevatten, die aan boord worden gehouden overeenkomstig het bepaalde in artikel 8 van het besluit dienen te worden afgegeven aan een ontvangstvoorziening.

7. a. Het verwijderen van ladingrestanten door middel van ventilatie mag alleen worden toegepast op vloeistoffen met een dampspanning die hoger is dan 5×10^3 Pa bij een temperatuur van 20°C .

b. De methode voor ventilatie dient te voldoen aan het bepaalde in artikel 26.

8. a. Na het lossen en na een voorwas, indien deze is voorgeschreven, mag een ladingtank worden geballast. Indien deze ballast wordt geloosd, moet worden voldaan aan het bepaalde in het derde lid, onder b.

b. Indien ballast wordt toegelaten in een ladingtank die zodanig is gewassen dat het gehalte van de stof die werd vervoerd in het ballastwater niet meer bedraagt dan 1 deel per miljoen, mag deze ballast in zee worden geloosd waarbij geen beperkende voorwaarden gelden met betrekking tot de snelheid van het lozen, de snelheid van het schip en de plaats van de uitlaat voor het lozen onder de waterlijn, mits het lozen plaatsvindt op een afstand van ten minste 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land en in water met een diepte van ten minste 25 m. Ballastwater uit een tank die is voorgewassen overeenkomstig het bepaalde in artikel 25 en vervolgens is gewassen met een volledige cyclus van de tankwas-machine voldoet eveneens aan het bovenstaande.

Artikel 13

Operationele voorschriften ten aanzien van nieuwe schepen voor het vervoer van categorie D vloeistoffen

1. Dit artikel is van toepassing op elk nieuw schip dat een vloeistof van categorie D vervoert.

2. Binnen en buiten een bijzonder gebied moeten restanten die een vloeistof van categorie D bevatten in verdunde vorm worden geloosd overeenkomstig het bepaalde in artikel 5, vijfde lid, van het besluit. Dergelijke restanten mogen echter tevens worden geloosd overeenkomstig de operationele voorwaarden voor laag visceuze of niet stollende stoffen van categorie C als bedoeld in artikel 12.

3. a. Het verwijderen van ladingrestanten door middel van ventilatie mag alleen worden toegepast op vloeistoffen met een dampspanning die hoger is dan 5×10^3 Pa bij een temperatuur van 20°C .

b. De methode voor ventilatie dient te voldoen aan het bepaalde in artikel 26.

HOOFDSTUK 3. BOUW EN UITRUSTING VAN BESTAANDE SCHEPEN ALSMEDE DE BEDRIJFSVOERING AAN BOORD

Artikel 14

Toepassing

Dit hoofdstuk is van toepassing op bestaande schepen.

Artikel 15

Verwarmen van categorie B vloeistoffen

Een vloeistof van categorie B met een smeltpunt van 15°C of hoger dient te worden vervoerd in een ladingtank die is voorzien van een verwarmingssysteem. Een dergelijke vloeistof mag niet worden vervoerd in een tank die grenst aan de huidbeplating.

Artikel 16

Pompsystemen

Indien voor het lozen van restanten in zee een systeem benodigd is waarvan de opbrengst moet worden geregeld teneinde te voldoen aan het bepaalde in artikel 21, kan een van de onderstaande systemen worden toegepast:

a. een regelbaar pompsysteem waarbij:

1°. de opbrengst wordt geregeld door het veranderen van de draaisnelheid van de pomp; of

2°. de opbrengst wordt geregeld door gebruik van een regelsysteem aangebracht in de leiding voor het lozen.

Een voorziening voor het aangeven van de opbrengst dient te zijn aangebracht.

b. een niet regelbaar pompsysteem met een opbrengst die niet groter mag zijn dan die is toegestaan ingevolge artikel 21, zesde en zevende lid.

Artikel 17

Lozen onder de waterlijn

1. a. De uitlaat voor het lozen onder de waterlijn dient te zijn aangebracht binnen het ladinggedeelte van het schip nabij de ronding van de kim, waarbij vermeden moet worden dat een restant-watmengsel weer binnenboord kan worden gezogen via de buitenboordsinlaten.

b. Indien twee uitlaten voor het lozen onder de waterlijn worden aangebracht teneinde de toegestane snelheid voor het lozen te verhogen, dienen de leidingen te worden aangebracht aan beide zijden van het schip.

2. a. De diameter van de uitlaat voor het lozen onder de waterlijn dient zodanig te zijn dat het in zee te lozen restant-watmengsel binnen de volgstroom van het schip blijft. Indien de leiding loodrecht wordt aangebracht op de huidbeplating van het schip moet de minimale inwendige diameter van de uitlaat worden berekend met de volgende formule:

$$D = \frac{Q_d}{5L_u}$$

waarin:

D = minimum diameter van de uitlaat in meters;

L_u = afstand van de voorloodlijn tot de uitlaat in meters;

Q_d = de maximale snelheid van het lozen van een restant-watmengsel in kubieke meters per uur.

b. Indien de leiding niet loodrecht wordt aangebracht op de huidbeplating dient in bovenstaande formule in plaats van de factor Q_d de component van Q_d loodrecht op de huidbeplating te worden genomen. De component van Q_d mag alleen worden toegepast indien de leiding onder een hoek in langsscheepse richting naar het achterschip is aangebracht.

Artikel 18

Apparatuur voor weergave van het lozen

1. Indien het vereist is om het lozen van een restant-watermengsel weer te geven, als bedoeld in artikel 21, zesde lid en zevende lid, dienen middelen aanwezig te zijn om de tijd van het begin en het einde van de lozing te registreren. De apparatuur dient in werking te treden indien een lozing moet worden weergegeven. De datum moet eveneens worden vermeld, hetzij met de hand hetzij automatisch ingevoerd. De weergave moet ten minste drie jaar aan boord worden bewaard.

2. Apparatuur voor de weergave van de lozingssnelheid als bedoeld in artikel 21, zesde en zevende lid, dient een nauwkeurigheid te hebben van 15%.

3. Voor het geval er een storing optreedt in de apparatuur, bedoeld in het eerste en tweede lid, moet een handbediende methode worden gebruikt. De storing moet worden aangetekend in het ladingjournaal. Een defect deel dient zo spoedig mogelijk bedrijfsklaar te worden gemaakt en in elk geval binnen een periode van 60 dagen te zijn gerepareerd.

Artikel 19

Sloptanks

Indien voor het wassen van ladingtanks sloptanks noodzakelijk zijn, mogen ladingtanks als sloptanks worden gebruikt.

Artikel 20

Operationele voorschriften ten aanzien van bestaande schepen voor het vervoer van categorie A vloeistoffen

1. Dit artikel is van toepassing op elk bestaand schip dat een vloeistof van categorie A vervoert.

2. Wanneer na een voorwas als bedoeld in artikel 8, tweede lid, onder a, van het besluit water in de tank wordt toegelaten, mag dit water in zee worden geloosd overeenkomstig het bepaalde in artikel 5, tweede of zesde lid, van het besluit.

3. a. Het verwijderen van ladingrestanten door middel van ventilatie mag alleen worden toegepast op vloeistoffen met een dampspanning die hoger is dan 5×10^3 Pa bij een temperatuur van 20°C .

b. De methode voor ventilatie dient te voldoen aan het bepaalde in artikel 26.

Artikel 21

Operationele voorschriften ten aanzien van bestaande schepen voor het vervoer van categorie B vloeistoffen

1. Dit artikel is van toepassing op elk bestaand schip dat een vloeistof van categorie B vervoert.

2. a. Wanneer een ladingtank is uitgerust met een lossysteem waarmee de lading zodanig wordt gelost dat het restant nabij de zuigopening en in de met deze tank verbonden pijpleidingen niet groter is dan $0,3 \text{ m}^3$ en de tank moet worden gewassen of geballast en de restanten worden in zee geloosd, moet worden voldaan aan het bepaalde in artikel 11.

b. Indien een ladingtank, anders dan bedoeld onder a, wordt gewassen of geballast en de restanten worden in zee geloosd, moet worden voldaan aan het bepaalde in dit artikel.

3. Een ladingtank, waaruit een vloeistof van categorie B wordt gelost, en de bijbehorende pijpleidingen dienen maximaal te worden leeg gelost, waarbij de lading vrijelijk moet kunnen toestromen naar de zuigmond in de ladingtank. Het nazuigen van de ladingtank dient te geschieden op de wijze zoals is aangegeven in het handboek.

4. a. Bij het wassen van een ladingtank en het lozen van restanten of restant- watermengsels dient te worden voldaan aan de onderstaande voorwaarden:

1°. de tank moet worden voorgewassen overeenkomstig het bepaalde in artikel 25; en

2°. het aldus ontstane restant-watermengsel moet worden afgegeven overeenkomstig het bepaalde in artikel 8 van het besluit of, indien het restant-watermengsel alleen laag visceuze of niet stollende stoffen bevat, worden overgebracht naar een sloptank teneinde dit mengsel in zee te lozen overeenkomstig het bepaalde in het zesde of zevende lid.

b. Het water dat vervolgens in de tank wordt toegelaten, mag in zee worden geloosd overeenkomstig het bepaalde in artikel 5, derde of zevende lid, van het besluit met betrekking tot de positie en de snelheid van het schip en de plaats van de uitlaat voor het lozen onder de waterlijn, waarbij de snelheid van het lozen niet groter mag zijn dan waarvoor de diameter van de uitlaat is berekend met de formule die is aangegeven in artikel 17, tweede lid, onder a.

5. Binnen een bijzonder gebied mogen restanten of restant-watermengsels van laag-visceuze of niet stollende stoffen aan boord worden gehouden teneinde deze in zee te lozen buiten een bijzonder gebied mits daarbij wordt voldaan aan het bepaalde in het zesde of zevende lid.

6. a. Binnen een bijzonder gebied mogen mengbare restant-watermengsels welke ontstaan tijdens een voorwas niet in zee worden geloosd.

b. Voordat een mengbaar restant-watermengsel in zee wordt geloosd buiten een bijzonder gebied dient de samengestelde concentratie (C_s) van de verschillende tanks als volgt te worden berekend:

$$C_s = n / V_r$$

waarin:

n = het aantal ladingtanks dat een vloeistof van categorie B bevat en waarvan de restanten naar een sloptank zijn overgebracht.

V_r = het volume van de restant-watermengsels in de sloptank vóór de lozing in kubieke meters.

c. De snelheid van het lozen van een restant-watermengsel mag niet groter zijn dan berekend met de formule zoals is aangegeven in artikel 17, tweede lid, onder a, of de onderstaande formules, welke van de twee de kleinste waarde heeft:

$$Q_d = \frac{K V^{1.4} L^{1.6}}{C_s}$$

indien de lozing geschiedt via één uitlaat; of

$$Q_d = \frac{1.5 K V^{1.4} L^{1.6}}{C_s}$$

indien de lozing geschiedt via twee uitlaten waarin:

Q_d = de snelheid van het lozen van het restant-watermengsel in kubieke meters per uur;

V = de snelheid van het schip in zeemijlen per uur;

L = de lengte van het schip in meters;

$K = 4.3 \times 10^{-5}$;

C_s = de samengestelde concentratie van een vloeistof als aangegeven onder b.

d. Bij het lozen dient eveneens te worden voldaan aan het bepaalde in artikel 5, derde lid, van het besluit met betrekking tot de positie en de snelheid van het schip en de plaats van de uitlaat voor het lozen onder de waterlijn.

e. Een lozing in zee van een restant-watermengsel overeenkomstig het bepaalde in dit lid dient te worden weergegeven met apparatuur als bedoeld in artikel 18, eerste lid. Indien voor de lozing een pomp wordt gebruikt met een variabele opbrengst dient de snelheid van het lozen te worden weergegeven overeenkomstig het bepaalde in artikel 18, tweede lid.

7. a. Binnen een bijzonder gebied mogen niet mengbare restant-watermengsels welke ontstaan tijdens de voorwas niet in zee worden geloosd.

b. De snelheid van het lozen van een restant-watermengsel buiten een bijzonder gebied mag niet groter zijn dan berekend met de formule zoals is aangegeven in artikel 17, tweede lid, onder a, of de onderstaande formules, welke van de twee de kleinste waarde heeft:

$$Q_d = K V^{1.4} L^{1.6}$$

indien de lozing geschiedt via één uitlaat; of

$$Q_d = 1.5 K V^{1.4} L^{1.6}$$

indien de lozing geschiedt via twee uitlaten.

c. Bij het lozen dient eveneens te worden voldaan aan het bepaalde in artikel 5, derde lid, van het besluit met betrekking tot de positie en de snelheid van het schip en de plaats van de uitlaat voor het lozen onder de waterlijn.

d. Een lozing in zee van een restant-watermengsel overeenkomstig het bepaalde in dit lid dient te worden weergegeven met apparatuur als bedoeld in artikel 18, eerste lid. Indien voor de lozing een pomp wordt gebruikt met een variabele opbrengst dient de snelheid van het lozen te worden weergegeven overeenkomstig het bepaalde in artikel 18, tweede lid.

8. a. Het verwijderen van ladingrestanten door middel van ventilatie mag alleen worden toegepast op vloeistoffen met een dampspanning die hoger is dan 5×10^3 Pa bij een temperatuur van 20°C .

b. De methode voor ventilatie dient te voldoen aan het bepaalde in artikel 26.

9. a. Na het lossen en na een voorwas, indien deze is voorgeschreven, mag een ladingtank worden geballast. Indien deze ballast wordt geloosd, moet worden voldaan aan het bepaalde in het vierde tot en met het zevende lid.

b. Indien ballast wordt toegelaten in een ladingtank die zodanig is gewassen dat het gehalte van de stof die werd vervoerd in het ballastwater niet meer bedraagt dan 1 deel per miljoen, mag deze ballast in zee worden geloosd waarbij geen beperkende voorwaarden gelden met betrekking tot de snelheid van het lozen, de snelheid van het schip en de plaats van de uitlaat voor het lozen onder de waterlijn, mits het lozen plaatsvindt op een afstand van ten minste 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land en in water met een diepte van ten minste 25 m. Ballastwater uit een tank die is voorgewassen overeenkomstig het bepaalde in artikel 25 en vervolgens is gewassen met een volledige cyclus van de tankwas-machine voldoet eveneens aan het bovenstaande.

Operationele voorschriften ten aanzien van bestaande schepen voor het vervoer van categorie C vloeistoffen

1. Dit artikel is van toepassing op elk bestaand schip dat een vloeistof van categorie C vervoert.

2. a. Wanneer een ladingtank is uitgerust met een lossysteem waarmee de lading zodanig wordt gelost dat het restant nabij de zuigmond en in de met deze tank verbonden pijpleidingen niet groter is dan $0,9 \text{ m}^3$ en de tank moet worden gewassen of geballast en de restanten worden in zee geloosd, moet worden voldaan aan het bepaalde in artikel 12. Binnen een bijzonder gebied mogen restant-watmengsels in zee worden geloosd indien het restant nabij de zuigopening en in de met de tank verbonden pijpleidingen niet groter is dan $0,3 \text{ m}^3$. Indien het lossysteem hieraan niet voldoet, dient het lozen van restant-watmengsels binnen een bijzonder gebied te voldoen aan het bepaalde in het vierde lid.

b. Indien een ladingtank, anders dan bedoeld onder a, wordt gewassen of geballast en de restanten worden in zee geloosd, moet worden voldaan aan het bepaalde in dit artikel.

3. Een ladingtank, waaruit een vloeistof van categorie C wordt gelost, en de bijbehorende pijpleidingen dienen maximaal te worden leeg gelost, waarbij de lading vrijelijk moet kunnen toestromen naar de zuigmond in de ladingtank. Het nazuigen van de ladingtank dient te geschieden op de wijze zoals is aangegeven in het handboek.

4. a. Bij het wassen van een ladingtank en het lozen van restanten of restant-watmengsels dient te worden voldaan aan de onderstaande voorwaarden:

1°. de tank moet worden voorgewassen overeenkomstig het bepaalde in artikel 25; en

2°. het aldus ontstane restant-watmengsel moet worden afgegeven overeenkomstig het bepaalde in artikel 8 van het besluit.

b. Het water dat vervolgens in de tank wordt toegelaten, mag in zee worden geloosd overeenkomstig het bepaalde in artikel 5, vierde of achtste lid, van het besluit met betrekking tot de positie en de snelheid van het schip en de plaats van de uitlaat voor het lozen onder de waterlijn, waarbij de snelheid van het lozen niet groter mag zijn dan waarvoor de diameter van de uitlaat is berekend met de formule als aangegeven in artikel 17, tweede lid, onder a.

5. Het bepaalde in het vierde lid, onder a, is niet van toepassing op laag- visceuze of niet stollende stoffen, mits bij de lozing van restanten of restant-watmengsels wordt voldaan aan het bepaalde in het vierde lid, onder b.

6. Binnen een bijzonder gebied mogen restanten of restant-watmengsels van niet-stollende stoffen met een viscositeit die kleiner is dan $60 \text{ mPa}\cdot\text{s}$ bij de lostemperatuur aan boord worden gehouden teneinde deze in zee te lozen buiten een bijzonder gebied, mits daarbij wordt voldaan aan het bepaalde in het vierde lid, onder b.

7. a. Binnen een bijzonder gebied mogen restant-watmengsels van een sloptank niet in zee worden geloosd.

b. Buiten een bijzonder gebied mogen restant-watmengsels van een sloptank welke alleen laag-visceuze of niet stollende stoffen bevatten in zee worden geloosd overeenkomstig het bepaalde in artikel 5, vierde lid, van het besluit met betrekking tot de positie en de snelheid van het schip en de plaats van de uitlaat voor het lozen onder de waterlijn, waarbij de snelheid van het lozen niet groter mag zijn dan waarvoor de diameter van de uitlaat is berekend met de formule als aangegeven in artikel 17, tweede lid, onder a.

c. Restant-watmengsels in een sloptank, welke hoog-visceuze of stollende stoffen bevatten, die aan boord worden gehouden overeenkomstig het bepaalde in artikel 8 van het besluit dienen te worden afgegeven aan een ontvangstvoorziening.

8. a. Het verwijderen van ladingrestanten door middel van ventilatie mag alleen worden toegepast op vloeistoffen met een dampspanning die hoger is dan 5×10^3 Pa bij een temperatuur van 20°C .

b. De methode voor ventilatie dient te voldoen aan het bepaalde in artikel 26.

9. a. Na het lossen en na een voorwas, indien deze is voorgeschreven, mag een ladingtank worden geballast. Indien deze ballast wordt geloosd, moet worden voldaan aan het bepaalde in het vierde lid, onder b.

b. Indien ballast wordt toegelaten in een ladingtank die zodanig is gewassen dat het gehalte van de stof die werd vervoerd in het ballastwater niet meer bedraagt dan 1 deel per miljoen, mag deze ballast in zee worden geloosd waarbij geen beperkende voorwaarden gelden met betrekking tot de snelheid van het lozen, de snelheid van het schip en de plaats van de uitlaat voor het lozen onder de waterlijn, mits het lozen plaatsvindt op een afstand van ten minste 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land en in water met een diepte van ten minste 25 m. Ballastwater uit een tank die is voorgewassen overeenkomstig het bepaalde in artikel 25 en vervolgens is gewassen met een volledige cyclus van de tankwas-machine voldoet eveneens aan het bovenstaande.

Artikel 23

Operationele voorschriften ten aanzien van bestaande schepen voor het vervoer van categorie D vloeistoffen

1. Dit artikel is van toepassing op elk bestaand schip dat een vloeistof van categorie D vervoert.

2. Binnen en buiten een bijzonder gebied moeten restanten die een vloeistof van categorie D bevatten in verdunde vorm worden geloosd overeenkomstig het bepaalde in artikel 5, vijfde lid, van het besluit. Dergelijke restanten mogen echter tevens worden geloosd overeenkomstig de operationele voorwaarden voor laag-visceuze of niet stollende stoffen van categorie C als bedoeld in artikel 22.

3. a. Het verwijderen van ladingrestanten door middel van ventilatie mag alleen worden toegepast op vloeistoffen met een dampspanning die hoger is dan 5×10^3 Pa bij een temperatuur van 20°C .

b. De methode voor ventilatie dient te voldoen aan het bepaalde in artikel 26.

HOOFDSTUK 4. AANVULLENDE BEPALINGEN

Artikel 24

Vaststellen van ladingrestanten

1. De beproeving, bedoeld in artikel 5A, vijfde lid, van het besluit dient te worden uitgevoerd overeenkomstig het bepaalde in dit artikel.

2. De pompsystemen dienen zodanig te zijn ontworpen dat kan worden voldaan aan het gestelde in artikel 5A van het besluit ten aanzien van de restanten van vloeistoffen van categorie B of C en tevens ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te zijn. Bij het vaststellen door middel van een beproeving of de pompsystemen daaraan voldoen is een afwijking van 50 liter per tank toegestaan.

3. Indien voor een bepaalde tank de hoeveelheid van de restanten is vastgesteld door een beproeving mogen de uitkomsten worden gebruikt voor een soortgelijke tank mits de pompsystemen in de tanks identiek zijn.

4. a. Tijdens de beproeving mag de slagzij van het schip niet groter zijn dan 1 graad en de trim maximaal 3 graden achterover.

b. De slagzij en de trim welke het schip tijdens de beproeving had, dient als minimale slagzij en trim te worden gehandhaafd bij het nazuigen van de ladingtanks gedurende het lossen. Deze slagzij en trim moeten worden vermeld in het handboek.

c. Gedurende de beproeving met water dient een tegendruk te worden gehandhaafd van ten minste 1 bar bij de losaansluiting (zie fig. 1 en 2).

5. a. De beproeving dient plaats te vinden volgens alle onderstaande voorwaarden:

1°. de tank en de bijbehorende pijpleidingen dienen vóór de beproeving schoon te zijn en de tank moet veilig kunnen worden betreden;

2°. de tank moet worden gevuld met water tot de zuigmond in de tank voldoende onder water staat;

3°. de tank en de bijbehorende pijpleidingen moeten worden leeggepompt en nagezogen overeenkomstig de voorschriften in het handboek;

4°. waterrestanten dienen te worden verzameld op de volgende plaatsen:

(i) nabij de zuigmond in de tank;

(ii) de bodem van de tank waar water is blijven staan;

(iii) het laagste aftappunt van de lospomp; en

(iv) alle laagste aftappunten van de bij de tank behorende pijpleidingen tot aan de losaansluitingen;

5°. de hoeveelheid van het aldus verzamelde water dient nauwkeurig te worden vastgesteld en in het handboek te worden vermeld.

b. Wanneer meerdere ladingtanks verbonden zijn met één gezamenlijke pomp of pijpleiding dient de hoeveelheid van de waterrestanten evenredig te worden verdeeld over dat aantal ladingtanks. In het handboek dient met betrekking tot deze tanks de volgende aantekening te worden vermeld «Voor het opeenvolgend lossen van de tanks mogen de betreffende pomp of leidingen niet worden gewassen voordat alle tanks gelost zijn».

6. De hoeveelheid van de restanten, bedoeld in artikel 5A, vijfde lid, onder b, van het besluit, op de diverse verbanddelen, de tankwanden, de bodem van de tank, en onderdeks, dient te worden berekend met onderstaande formule:

$$Q_{\text{res}} = 1.1 \times 10^{-4} A_d + 1.5 \times 10^{-5} A_w + 4.5 \times 10^{-4} L_t^{1/2} A_b$$

waarin:

A_d = de oppervlakte onderdeks en van de onderkant van alle horizontale verbanddelen in de tank in vierkante meters;

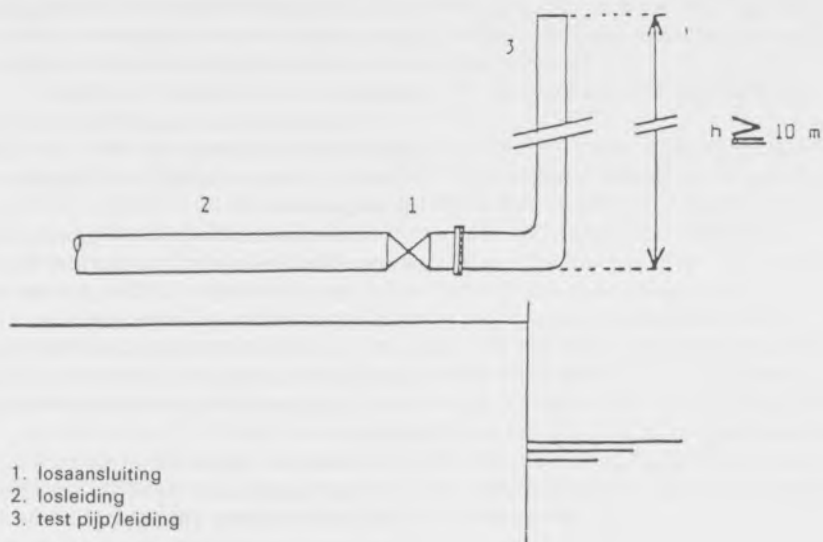
A_w = de oppervlakte van de tankwanden en alle verticale verbanddelen in de tank in vierkante meters;

A_b = de oppervlakte van de bodem van de tank en van de bovenkant van alle horizontale verbanddelen in de tank in vierkante meters;

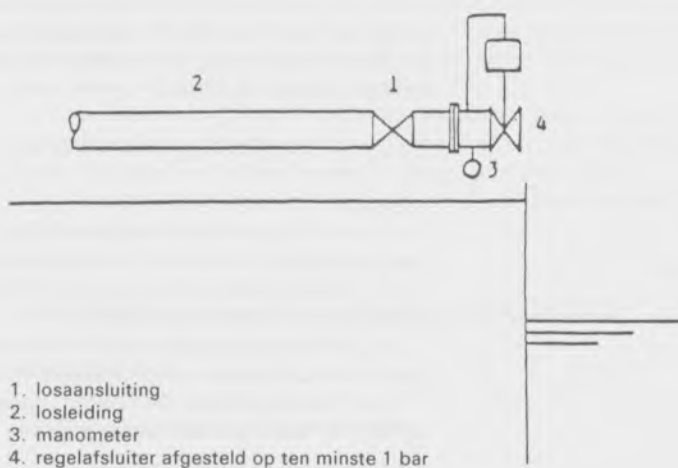
L_t = de lengte van de tank in meters;

Q_{res} = hoeveelheid restanten in kubieke meters.

Verbanddelen welke een hoek van meer dan 30° met de horizontaal hebben en verbanddelen met rondingen dienen als verticaal te worden aangenomen.



Figuur 1.



Figuur 2.

Artikel 25

Voorwassen van ladingtanks

1. Het bepaalde in dit artikel is van toepassing op ladingtanks die moeten worden voorgewassen overeenkomstig het bepaalde in deze bijlage of in het besluit.
2. a. Ladingtanks waarin een niet stollende stof is vervoerd moeten, indien vereist, worden voorgewassen volgens het bepaalde onder b.

b. 1°. De ladingtanks moeten worden gewassen met behulp van een wasmachine met een ronddraaiende waterstraal onder voldoende waterdruk. Voor het geval de ladingtank een vloeistof van categorie A heeft bevat, moeten de wasmachines op zodanige plaatsen worden gebruikt dat alle oppervlakken in de tank worden bereikt. Indien de ladingtank een vloeistof van de categorie B of C heeft bevat kan worden volstaan met één wasmachine opgesteld op één plaats.

2°. Tijdens het wassen moet de hoeveelheid water in de tank tot een minimum worden beperkt door voortdurend de restanten uit de tank te pompen. Hierbij moet het restant-watmengsel vrijelijk kunnen toestromen naar de zuigmond in de tank en het schip voldoende trim en slagzij hebben. Indien hieraan niet kan worden voldaan dient het wassen drie keer te worden herhaald en moet de tank volledig worden leeggezogen na elke wascyclus.

3°. Ladingtanks waarin een stof is vervoerd met een viscositeit gelijk aan of groter dan 25 mPa.s bij een temperatuur van 20° C moeten worden gewassen met water van een temperatuur van 60° C of hoger.

4°. Een volledige cyclus van de wasmachine is de tijd die benodigd is om de machine 360° te laten draaien. Het aantal benodigde cyclussen voor het wassen van een tank is aangegeven in onderstaande tabel:

Categorie	Aantal cyclussen van de wasmachine <i>niet stollende stof</i>
A toegestane concentratie van het restant 0,1% of 0,05%	1
A toegestane concentratie van het restant 0,01% of 0,005%	2
B	1/2
C	1/2

5°. Na het wassen moet de wasmachine voldoende tijd blijven werken teneinde pomp, pijpleiding en filter door te spoelen.

3. a. Ladingtanks waarin een stollende stof is vervoerd moeten, indien vereist, worden voorgewassen volgens het bepaalde onder b.

b. 1°. De ladingtanks moeten zo spoedig mogelijk na het lossen worden gewassen. Indien mogelijk dienen de tanks vóór het wassen te worden verwarmd.

2°. Voor zover mogelijk dienen ladingrestanten in tankhoofden en mangaten te worden verwijderd alvorens met het wassen aan te vangen.

3°. De ladingtanks moeten worden gewassen met behulp van een wasmachine met een ronddraaiende waterstraal onder voldoende waterdruk, waarbij alle oppervlakken in de tank worden bereikt.

4°. Tijdens het wassen moet de hoeveelheid water in de tank tot een minimum worden beperkt door voortdurend de restanten uit de tank te pompen. Hierbij moet het restant-watmengsel vrijelijk kunnen toestromen naar de zuigmond in de tank en het schip voldoende trim en slagzij hebben. Indien hieraan niet kan worden voldaan, dient het wassen drie keer te worden herhaald en moet de tank volledig worden leeggezogen na elke wascyclus.

5°. Voor het wassen moet water met een temperatuur van ten minste 60° C worden gebruikt.

6°. Een volledige cyclus van de wasmachine is de tijd die benodigd is om de machine 360° te laten draaien. Het aantal benodigde cyclussen voor het wassen van een tanks is aangegeven in onderstaande tabel:

Categorie	Aantal cyclussen van de wasmachine stollende stof
A toegestane concentratie van het restant 0,1% of 0,05%	2
A toegestane concentratie van het restant 0,01% of 0,005%	3
B	1
C	1

7°. Na het wassen moet de wasmachine voldoende tijd blijven werken teneinde pomp, pijpleiding en filter door te spoelen.

Artikel 26

Verwijderen van ladingrestanten door middel van ventilatie

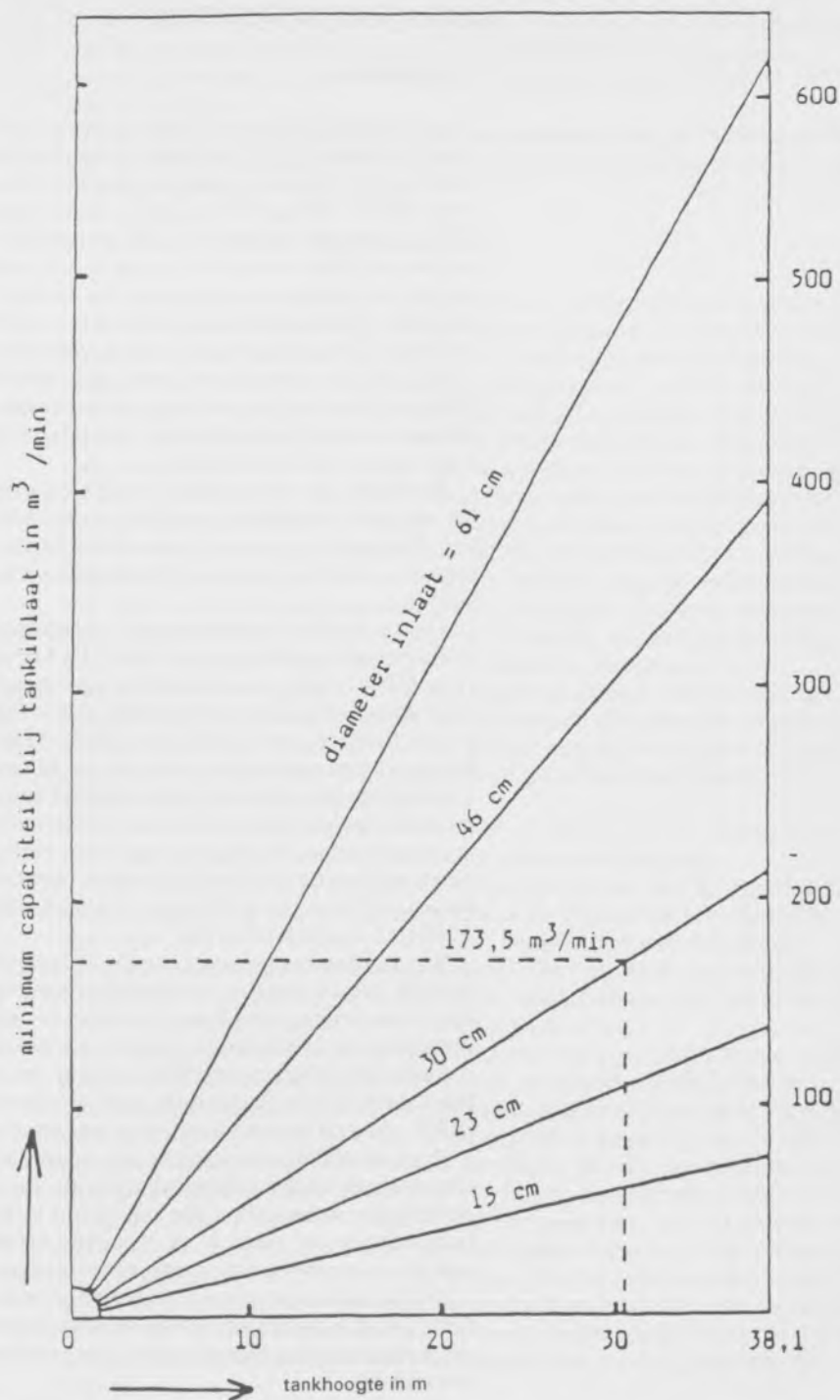
1. Ladingrestanten van stoffen met een dampspanning hoger dan 5×10^3 Pa bij een temperatuur van 20°C mogen worden verwijderd door middel van ventilatie.

2. Bij het verwijderen van ladingrestanten door middel van ventilatie moet rekening worden gehouden met de veiligheidsaspecten met betrekking tot de ontvlambaarheid en de giftigheid van een stof en dient tevens te worden voldaan aan het bepaalde in de Bulk Chemicaliën Code of de Internationale Bulk Chemicaliën Code al naar gelang van toepassing, betreffende de operationele eisen voor het openen van de ladingtanks.

3. De werkwijze voor het ventileren teneinde restanten uit een ladingtank te verwijderen dient uitgevoerd te worden volgens onderstaande voorwaarden:

- de pijpleidingen dienen te zijn leeggemaakt en vervolgens te worden drooggemaakt door middel van ventilatie;
- de slagzij en de trim van het schip dienen zo klein mogelijk te zijn zodat verdamping van de restanten wordt bevorderd;
- de uitrusting voor het ventileren van een ladingtank dient te zijn gebaseerd op de grafiek in figuur 3 en dient zodanig te zijn dat de resulterende luchtstroom de bodem van de tank bereikt;
- de uitrusting voor het ventileren dient te zijn aangebracht in de opening die het dichtst bij de zuigopening van de tank is gelegen;
- indien mogelijk dient de uitrusting voor het ventileren zodanig te zijn geplaatst dat de luchtstroom zoveel mogelijk in de richting van de zuigopening van de tank wordt geblazen waarbij wordt voorkomen dat de luchtstroom de verbanddelen van de tank treft; en
- het ventileren dient zo lang te worden uitgevoerd tot er in de tank nabij de zuigopening geen vloeistof meer aanwezig is, hetgeen visueel of op een gelijkwaardige manier moet worden vastgesteld.

Figuur 3.



De minimale stroomsnelheid is een functie van de tankhoogte bij een bepaalde diameter van de inlaat.

Deze bijlage behoort bij het koninklijk besluit van 17 maart 1988, Stb. 112.

Ons bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
E. H. T. M. Nijpels

NOTA VAN TOELICHTING

1. Inleiding

In de memorie van toelichting bij de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Stb. 1983, 683), die dient ter uitvoering van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Trb. 1975, 147 en 1978, 187), hierna te noemen het verdrag of Marpol 73/78, is reeds uiteengezet dat is gekozen voor een raamwet waarbij aan de voorschriften van elke bijlage bij het verdrag door middel van afzonderlijke algemene maatregelen van bestuur uitvoering zal worden gegeven (Kamerstukken II 1981/82, 17 320, nr. 3, bladzijde 2).

Evenals het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen (Stb. 1986, 160) als eerste van deze maatregelen strekt ter uitvoering van Bijlage I (olie) bij het verdrag, zo strekt het onderhavige besluit, als tweede van deze maatregelen, ter uitvoering van Bijlage II (vloeibare chemicaliën) bij het verdrag.

Hieronder zal een nadere toelichting worden gegeven met betrekking tot de vorm en indeling van het besluit en de hoofdzaken van de inhoud van Bijlage II. Voorts zal in een artikelsgewijze toelichting nader worden ingegaan op de bijzondere elementen van een aantal artikelen van het besluit.

Alvorens echter hiertoe over te gaan wordt aangegeven dat Bijlage II zoals oorspronkelijk geformuleerd bij het verdrag, inmiddels is gewijzigd (Trb. 1986, 121). In de memorie van toelichting bij de goedkeuringswet voor aanvaarding van het verdrag (Stb. 1983, 201) is reeds uiteengezet dat bij Protocol van 1978 (Trb. 1978, 188) werd bewerkstelligd dat Bijlage II niet eerder dan drie jaar na Bijlage I internationaal in werking zou treden, terwijl voorts deze termijn kon worden verlengd door een dienovereenkomstig besluit van ten minste tweederde van de partijen bij vorengenoemd protocol. De redenen hiervoor waren de voorziene omvangrijke technische problemen met betrekking tot de uitvoering van de voorschriften van Bijlage II (Kamerstukken II 1981/82, 17 033 (R 1189) nr. 3, bladzijde 7/8).

Na uitgebreide toetsing van de oorspronkelijke voorschriften in de praktijk aan boord van chemicaliëntankschepen en zorgvuldige evaluatie van de verkregen resultaten, werden ter oplossing van de ondervonden problemen uiteindelijk voorstellen geformuleerd tot wijziging van Bijlage II. Deze wijzigingsvoorstellen kwamen tot stand na uitvoerig overleg in de Maritieme Milieu Commissie van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), die het beheer voert over het verdrag.

De voorstellen omvatten onder meer de invoering van een aantal nieuwe technische voorschriften in de Bijlage, die bewerkstelligen dat schadelijke vloeistoffen die aan boord van chemicaliëntankschepen in bulk worden vervoerd, in de loshaven uit de ladingtanks van het schip worden verwijderd tot op een zeer geringe resthoeveelheid.

De invoering van deze voorschriften werd mogelijk nadat verbeterde technieken op het gebied van de verwijdering van vloeistofrestanten uit de ladingtanks en pijpleidingen van chemicaliëntankschepen waren ontwikkeld.

Hiermee kon het basis concept van Bijlage II wezenlijk worden veranderd, in die zin dat het bulkvervoer van schadelijke vloeistoffen alleen wordt toegestaan indien verzekerd is dat na lossing van de lading slechts zodanig geringe restanten achterblijven dat lozing daarvan in zee kan geschieden zonder gevaar voor het mariene milieu.

Mede hierdoor werden de doelstellingen van de Bijlage, de uitvoerbaarheid van de voorschriften en de mogelijkheden voor controle op de naleving zodanig verbeterd, dat partijen bij het verdrag unaniem besloten tot aanvaarding van de voorgestelde wijzigingen. Deze aanvaarding vond plaats op 5 december 1985 tijdens de 22ste zitting van de Maritieme

Milieu Commissie van de IMO. Dit houdt in dat met inachtneming van de kortst mogelijke termijn ingevolge de amenderingsprocedure zoals bepaald in artikel 16 van het verdrag, de wijzigingen op 6 april 1987 van kracht worden.

In verband hiermee besloten partijen eveneens om de invoeringsdatum van Bijlage II te verschuiven van de oorspronkelijk beoogde datum van 2 oktober 1986 naar 6 april 1987.

2. Vorm en inhoud van het besluit

In de nota van toelichting bij het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen, zijn uitvoerig de redenen aangegeven op grond waarvan is besloten om de opzet en de inhoud van dat besluit zoveel mogelijk analoog te laten zijn aan de tekst van Bijlage I (olie) van het verdrag.

Op grond van de zelfde overwegingen is bij de opzet van het onderhavige besluit eveneens besloten om wat betreft de vorm en de inhoud te kiezen voor een constructie die vrijwel geheel congruent is aan de vorm en de inhoud van Bijlage II. Over deze opzet en inhoud van het besluit is met de betrokkenen uit het bedrijfsleven uitvoerig overlegd. Op het punt van de havenontvangstvoorzieningen kon met het bedrijfsleven geen overeenstemming worden bereikt voor zover in het besluit geen verplichting tot het voorzien in ontvangstvoorzieningen is opgenomen voor restanten van schadelijke vloeistoffen afkomstig van schepen, die een retourlading innemen of die een reparatie laten uitvoeren in de haven.

In het besluit is gekozen voor een regeling, geheel overeenkomstig hetgeen daarover internationaal na uitgebreide discussies is afgesproken. Het betrokken bedrijfsleven wenste echter uitgebreide voorzieningen dan waarover internationaal overeenstemming kon worden bereikt met betrekking tot de verplichte afgifte.

Zo heeft het geheel van voorschriften van Bijlage II uitvoering gekregen in het onderhavige besluit en de daarbij behorende bijlage.

Hierbij zij opgemerkt dat een aantal voorschriften van Bijlage II zich direct richt tot de overheidsadministratie en inhoudt dat mededeling van bepaalde feiten wordt gedaan aan de IMO dan wel aan andere betrokken overheden. Dergelijke voorschriften bevatten geen verbindende bepalingen voor de burger en zijn van administratieve aard. Mitsdien zijn deze voorschriften niet in het besluit opgenomen.

De bijlage bij het besluit bevat de normen voor procedures en voorzieningen met betrekking tot het lozen van schadelijke vloeistoffen en operationele handelingen bij het uitlossen daarvan, zoals deze ingevolge de voorschriften 5, 5A en 8 van Bijlage II zijn opgesteld door de IMO en aanvaard door partijen bij het verdrag tijdens de reeds genoemde 22ste zitting van de Maritieme Milieu Commissie op 5 december 1985.

De door partijen bij het verdrag overeengekomen normen voor procedures en voorzieningen moeten worden gelezen in samenhang met de operationele voorschriften van de Bijlage. Hierbij moet worden opgemerkt dat in de internationale tekst van de normen voor procedures en voorzieningen veel voorschriften worden herhaald welke reeds in Bijlage II zijn bepaald. Deze herhalingen zijn niet opgenomen in de bijlage van dit besluit.

3. Hoofdzaken van de inhoud van Bijlage II

3.1. Doelstelling

Bijlage II beoogt zeeverontreiniging als gevolg van het operationeel lozen van schadelijke vloeistoffen welke in bulk worden vervoerd nagenoeg te elimineren en voorts zeeverontreiniging door het vrijkomen van dergelijke vloeistoffen bij scheepsongevallen zoveel mogelijk te beperken.

3.2. Middelen

Om tot het beoogde doel te geraken omvat Bijlage II in grote lijnen het volgende instrumentarium:

3.2.1. Milieuhygiënische normen

Hiervoor zijn criteria gesteld en voorschriften opgenomen zoals de lozingsverboden en -voorwaarden. In beginsel wordt uitgegaan van een lozingsverbod van schadelijke vloeistoffen en mengsels waarin deze voorkomen, tenzij wordt voldaan aan strenge lozingsvoorwaarden. Deze voorwaarden beperken de hoeveelheid vloeistof die geloosd mag worden en bepalen tevens de omstandigheden waaronder de lozing mag plaats vinden, zoals concentratienormen en lokatie op zee.

Hierbij verschillen de lozingsvoorwaarden naar de mate waarin de te lozen stoffen schadelijk zijn voor het mariene milieu. Voorts verschillen zij ook voor zeegebieden, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen zeegebieden waarvan het milieu zeer kwetsbaar is zoals kustgebieden en bepaalde min of meer omsloten zeegebieden (Oostzee en Zwarte Zee) enerzijds en de overige open zeegebieden en oceanen anderzijds. Voor de bijzonder kwetsbare gebieden geldt een vrijwel totaal lozingsverbod, terwijl voor open zeegebieden en oceanen lozing van zeer geringe restant hoeveelheden is toegestaan.

Met betrekking tot de begripsomschrijving van «schadelijke vloeistof» wordt opgemerkt dat in bulk te vervoeren vloeistoffen, andere dan olie zoals gedefinieerd in Bijlage I van het verdrag, worden beoordeeld op hun schadelijkheid voor het mariene milieu aan de hand van een aantal in Bijlage II opgenomen criteria. Zij worden daarbij ingedeeld in 4 categorieën aangeduid met de letters A, B, C of D, waarbij categorie A-stoffen als meest en categorie D-stoffen als minst schadelijk voor het mariene milieu worden aangemerkt.

De richtlijnen voor de categorie-indeling zijn opgenomen in Aanhangsel I van de Bijlage. Alle stoffen die na beoordeling zijn ingedeeld in één van de genoemde categorieën zijn opgenomen in een stoffenlijst in Aanhangsel II van de Bijlage en zijn onderhevig aan de voorschriften van de Bijlage. Vloeistoffen die na beoordeling geacht worden niet schadelijk te zijn voor het mariene milieu worden niet in één van de genoemde categorieën ingedeeld, doch opgenomen in een stoffenlijst in Aanhangsel III van de Bijlage. De in deze lijst opgenomen stoffen zijn niet onderhevig aan enige bepaling van de Bijlage.

Voor nieuwe produkten die als vloeistof nog niet zijn opgenomen in één van de genoemde Aanhangsels, voorziet de Bijlage in voorschriften voor het vaststellen van een voorlopige indeling en categorisering.

3.2.2. Bouw-, inrichtings- en uitrustings-eisen voor schepen

Hiervoor zijn voorschriften opgenomen waarin specifieke eisen worden gesteld aan de bouw, inrichting en uitrusting van schepen. Ook deze eisen verschillen naar de mate waarin de te vervoeren vloeistoffen schadelijk zijn voor het mariene milieu en gevaar opleveren voor schip en opvarenden.

Enerzijds beogen de eisen te bewerkstelligen dat een zodanige bedrijfsvoering aan boord mogelijk is dat aan de lozingsvoorwaarden kan worden voldaan. In dit verband geldt met name de eis dat schadelijke vloeistoffen die in bulk worden vervoerd, bij het lossen uit de ladingtanks moeten kunnen worden verwijderd tot op een per categorie vastgestelde minimale resthoeveelheid. Hiermee wordt bereikt dat het schip, bij vertrek naar zee, slechts die restanten van schadelijke vloeistoffen aan boord heeft welke met inachtneming van de overige lozingsvoorwaarden zonder gevaar voor het mariene milieu in zee kunnen worden geloosd.

Anderzijds beogen de gestelde eisen te bewerkstelligen dat de kans op uitstroming in zee van schadelijke vloeistoffen bij scheepsongevallen zoals aanvaring en stranding, zo gering mogelijk is. Zo zijn in dit verband,

al naar gelang de schadelijkheid van de te vervoeren vloeistof, eisen gesteld aan de lekstabiliteit van het schip, de grootte en de beschermde ligging van de ladingtanks en de aanwezigheid van dubbele scheepshuid en dubbele scheepsbodem.

3.2.3. Havenontvangstvoorzieningen

Als complement op de gestelde lozingsvoorwaarden bevat de Bijlage voorschriften ten aanzien van de aanwezigheid in havens van voorzieningen voor het van schepen in ontvangst nemen van die restanten van schadelijke vloeistoffen die onder de gestelde lozingsvoorwaarden niet in zee mogen worden geloosd.

Door de eerdergenoemde wijzigingen van de Bijlage en de invoering van verbeterde nazuigsystemen voor het ledigen van ladingtanks, is bereikt dat de behoefte aan ontvangstvoorzieningen sterk is verminderd. De behoefte ingevolge de verplichting tot afgifte doet zich in beginsel alleen voor in de loshaven en daarbij slechts voor een beperkt aantal produkten, enerzijds wanneer door de viscositeit of stollende eigenschappen van het produkt het niet mogelijk is de ladingtank met behulp van de voorgeschreven nazuig-systemen te ledigen tot de voorgeschreven minimale resthoeveelheid en anderzijds wanneer het een categorie A produkt betreft waarvoor een totaal lozingsverbod bestaat. In beide gevallen dient de ladingtank na het lossen van de lading te worden gereinigd door het uitvoeren van een voorgeschreven wasmethode, waarbij al het verontreinigde waswater dient te worden afgegeven aan een ontvangstvoorziening in de loshaven alvorens het schip weer naar zee mag vertrekken. De ontvangstvoorzieningen in de loshaven dienen toereikend te zijn voor het in ontvangst nemen van dit verontreinigde waswater zonder daarbij aan het schip onnodig oponthoud te veroorzaken.

Het merendeel van de in bulk vervoerde vloeibare chemicaliën heeft echter niet de genoemde viscositeit of stollende eigenschappen en behoort ook niet tot de categorie A produkten. Voor deze chemicaliën die dan ook kunnen worden uitgelost tot de voorgeschreven geringe resthoeveelheid welke in zee mag worden geloosd, zijn derhalve ontvangstvoorzieningen ingevolge dit besluit niet nodig.

Wel dienen bij de plaatsen waar deze chemicaliën worden gelost, voorzieningen aanwezig te zijn die het schip in staat stellen om met zeer geringe tegendruk de voorgeschreven nazuig-systemen te gebruiken voor het verwijderen van ladingrestanten tot de voorgeschreven geringe resthoeveelheid.

3.2.4. Mogelijkheden voor controle op de naleving

Hiervoor zijn voorschriften opgenomen die een doeltreffende controle mogelijk maken op de naleving van zowel de operationele voorschriften, alsook van die ten aanzien van de bouw, inrichting en uitrusting van schepen. Ten aanzien van deze laatste geldt dat het schip voorzien moet zijn van een in de Bijlage voorgeschreven certificaat dat door de vlaggestaat eerst verstrekt wordt nadat bij alle, eveneens voorgeschreven onderzoeken en inspecties, is gebleken dat het schip geheel voldoet aan alle voor het schip relevante bepalingen.

Voor chemicaliëntankschepen is een certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk overeenkomstig de in voorschrift 1 van de Bijlage gedefinieerde Bulk Chemicaliën Codes vereist. De certificaat modellen zijn vastgesteld voor niet-chemicaliëntankers in Aanhangel V van de Bijlage en voor chemicaliëntankers in de genoemde Bulk Chemicaliën Codes. Omdat er een directe relatie bestaat tussen de mate waarin een in bulk te vervoeren vloeistof schadelijk is voor het mariene milieu en gevaar oplevert voor schip en opvarenden enerzijds en de van toepassing zijnde voorschriften anderzijds, dient elk certificaat een aanhangsel te bevatten waarin de schadelijke vloeistoffen zijn vermeld die het schip, gezien de bouw, inrichting en uitrusting, gerechtigd is te vervoeren.

Voorts hebben de certificaten een beperkte geldigheidsduur van vijf jaar en dienen zij gedurende hun looptijd met regelmatige tussenpozen te worden geïnspecteerd, nadat bij gehouden onderzoek gebleken is dat de feitelijke toestand aan boord van het schip nog geheel in overeenstemming is met de gegevens van het certificaat.

Aangezien het voorts verboden is vloeibare schadelijke stoffen in bulk te vervoeren met een schip dat niet voorzien is van een geldig certificaat en het certificaat zijn geldigheid verliest wanneer de voorgeschreven visering, dan wel tijdige vernieuwing, niet is geschied, is met deze voorschriften een sluitend systeem verkregen om te waarborgen dat het schip steeds voldoet aan de gestelde eisen inzake bouw, inrichting en uitrusting.

Voor wat de controle betreft op de operationele voorschriften, zijn twee aan boord van het schip vereiste documenten van belang. Enerzijds is dat het in voorschrift 9 van de Bijlage voorgeschreven ladingjournaal volgens gestandaardiseerd model, zoals in Aanhangsel IV van de Bijlage vastgesteld. Alle handelingen met schadelijke vloeistoffen en ladingtanks waarin deze zich bevinden, zoals het laden, lossen, verwijderen van restanten, reinigen en ballasten of ontballasten van ladingtanks, alsook het lozen op zee, dienen in het ladingjournaal te worden aangetekend onder vermelding van tijd en lokatie van de handeling. Anderzijds is voor controle op de operationele voorschriften van belang dat het schip, ingevolge de eerdergenoemde normen voor procedures en voorzieningen, dient te zijn uitgerust met een handboek overeenkomstig een gestandaardiseerd model zoals aangegeven in Aanhangsel D bij de normen.

Dit handboek, waarin eveneens een lijst is opgenomen van de schadelijke vloeistoffen die het schip gerechtigd is te vervoeren, dient een omschrijving te bevatten van de inrichting en uitrusting van het schip, alsmede van alle operationele handelingen die ingevolge de voorschriften van de Bijlage en de normen van toepassing zijn op de in de lijst genoemde schadelijke vloeistoffen.

Het handboek dient te zijn goedgekeurd en gewaarmerkt door de vlaggestaat van het schip, nadat uit gehouden onderzoeken en inspecties is gebleken dat al hetgeen daarin is opgenomen in overeenstemming is met alle voor het schip relevante bepalingen van de Bijlage en de normen.

Zodoende kan, bij het uitoefenen van controle in de loshaven, aan de hand van het handboek op doeltreffende wijze aan boord worden toegezien op de voorgeschreven handelingen met betrekking tot het ledigen van de ladingtanks tot de voorgeschreven minimale resthoeveelheid en het uitvoeren van voorgeschreven tankreiniging en afgifte van al het verontreinigde waswater aan een ontvangstvoorziening in de loshaven. Hiermee kan gewaarborgd worden dat het schip na lossing van de lading, alleen naar zee vertrekt met die minimale resthoeveelheden welke zonder gevaar voor het mariene milieu in zee mogen worden geloosd.

In het licht van het bovenstaande en gezien de in het verdrag opgenomen bevoegdheden van havenstaten, kan samengevat worden gesteld dat op doeltreffende wijze kan worden gewaarborgd dat de voorschriften worden nageleefd, zowel door de eigen schepen alsook door buitenlandse schepen die een haven van de verdragspartij aandoen.

3.3. *Indeling*

Bijlage II bevat veertien voorschriften en vijf Aanhangsels waarnaar in het bovenstaande reeds verwezen werd en is, in tegenstelling tot Bijlage I van het verdrag, niet nader ingedeeld in hoofdstukken.

Gezien de directe relatie welke bestaat tussen de wijze waarop het schip is gebouwd, ingericht en uitgerust en de mogelijkheid tot naleving van de operationele voorschriften en lozingsvoorwaarden, zijn in verschillende voorschriften eisen met betrekking tot beide elementen opgenomen.

Gedetailleerde voorschriften ten aanzien van de bouw, inrichting en uitrusting van schepen die schadelijke vloeistoffen in bulk vervoeren zijn deels opgenomen in onder auspiciën van de IMO tot stand gekomen instrumenten, waarnaar in de Bijlage wordt verwezen. Dit zijn met name de reeds eerder genoemde normen voor procedures en voorzieningen en voorts de zogenaamde Bulk Chemicaliën Codes.

Zo wordt in voorschrift 13 van de Bijlage, ter beperking van zeeverontreiniging als gevolg van uitstroming van schadelijke vloeistoffen bij scheepsongevallen, bepaald dat chemicaliëntankers dienen te voldoen aan de Bulk Chemicaliën Codes zoals deze zijn gedefinieerd bij de begripsomschrijvingen onder voorschrift 1 van de Bijlage.

3.4. Toepassing

De bepalingen van de Bijlage zijn van toepassing op elk schip dat schadelijk vloeistoffen in bulk vervoert, ongeacht de hoeveelheid.

Voor de eerste drie categorieën van schadelijke vloeistoffen, de categorieën A, B en C, is bepaald dat het vervoer dient te geschieden met chemicaliëntankers welke voldoen aan de bepalingen van de Bulk Chemicaliën Codes op een wijze als voorgeschreven in voorschrift 13 van de Bijlage.

Bij de toepassing van de voorschriften ten aanzien van de bouw, inrichting en uitrusting van schepen wordt daarbij onderscheid gemaakt tussen schepen die vóór 1 juli 1986 gebouwd zijn en schepen die op of na deze datum zijn gebouwd.

Dit onderscheid en de keuze van deze datum spruit voort uit de beslissing de constructieve eisen met betrekking tot de milieu-vriendelijkheid van schepen te integreren met de veiligheidseisen zoals deze onder het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, (Trb. 1977, 77), hierna te noemen SOLAS 1974, sinds 1 juli 1986 van kracht zijn.

Hierin ligt ook het onderscheid tussen de beide Bulk Chemicaliën Codes genoemd in voorschrift 1 van de Bijlage, waar in de Code voor bestaande schepen, gebouwd vóór 1 juli 1986, ten aanzien van bepaalde eisen enige verlichting is gegeven omdat toepassing ervan redelijkerwijs technisch niet uitvoerbaar is. Voor nieuw te bouwen schepen doen dergelijke problemen zich niet voor aangezien reeds bij het ontwerp rekening gehouden kan worden met de eisen voor het te bouwen schip.

Tenslotte wordt vermeld dat voor wat betreft de toepassing van de voorschriften, in voorschrift 14 van de Bijlage is voorzien in de mogelijkheid om bepaalde schadelijke vloeistoffen, hoewel vallende onder de Bijlage, te vervoeren en te lozen met inachtneming van de bepalingen van Bijlage I van het verdrag.

Deze schadelijke vloeistoffen, die aan de hand van een aantal overeengekomen criteria door de IMO worden aangemerkt als «olie-achtige schadelijke vloeistoffen», hebben nl. zodanige fysische en chemische eigenschappen dat bescherming van het mariene milieu bij behandeling ervan onder Bijlage I op gelijke wijze is verzekerd als bij behandeling onder Bijlage II.

3.5. Uitzonderingen

In voorschrift 6 van de Bijlage is opgenomen dat het lozingsverbod van voorschrift 5 niet van toepassing is op lozingen van schadelijke vloeistoffen indien deze noodzakelijk zijn om de veiligheid van het schip zeker te stellen of om mensenlevens op zee te redden. Het lozingsverbod is ook niet van toepassing indien de lozing het gevolg is van schade aan het schip, mits na het ontstaan daarvan al het mogelijke is gedaan om de lozing te voorkomen danwel tot het minimum te beperken.

3.6. *Gelijkwaardige voorzieningen*

In voorschrift 2 van de Bijlage is opgenomen dat vlaggestaten het aanbrengen van andere materialen, voorzieningen of apparatuur, dan die welke in de Bijlage zijn voorgeschreven, in een schip mogen toestaan, mits deze zaken even doelmatig zijn als die welke in de Bijlage worden vereist en tevens van hetgeen is toegestaan, melding wordt gedaan aan de IMO.

Hierbij is echter expliciet opgenomen dat de in de Bijlage gestelde eisen op het gebied van de bouw, inrichting of uitrusting van het schip niet vervangen mogen worden door operationele eisen of methoden.

4. **Dereguleringsaspecten**

Het onderhavige besluit is getoetst aan de aanwijzingen inzake terughoudendheid met regelgeving. Gezien het feit dat hetgeen in het besluit regeling vindt, rechtstreeks voortvloeit uit Marpol 73/78 en in het bijzonder Bijlage II, waarbij de nationale beleidsruimte zeer beperkt is, is volstaan met een toetsing aan de ter uitvoering van genoemde aanwijzingen opgestelde beknopte vragenlijst. Voor de beantwoording van de vragen wordt deels verwezen naar het algemene gedeelte van deze nota van toelichting.

4.1. *Algemeen*

Het beleidsterrein, waarop deze regeling betrekking heeft, is uitvoerig aangeduid in het algemene deel van deze nota van toelichting. Zoals daar is aangegeven dient de regeling ter uitvoering van Marpol 73/78, in het bijzonder Bijlage II. De regeling sluit zo nauwkeurig mogelijk aan bij de inhoud van bedoelde bijlage.

Omdat de door partijen bij het verdrag overeengekomen normen voor procedures en voorzieningen dienen te worden gelezen in samenhang met de operationele voorschriften van Bijlage II, is er voor gekozen deze normen integraal als bijlage bij deze regeling op te nemen.

4.2. *De doelstelling van de regeling*

Deze regeling beoogt zeeverontreiniging als gevolg van het operationeel lozen van schadelijke vloeistoffen welke in bulk worden vervoerd nagenoeg te elimineren en voorts zeeverontreiniging door het vrijkomen van dergelijke vloeistoffen bij scheepsongevallen zoveel mogelijk te beperken.

4.3. *Normstelling, delegatie, bestuursinstrumenten en de met de uitvoering gemoeide bestuurlijke lasten*

De normstelling ligt in zeer belangrijke mate vast in de regeling zelf en is overeenkomstig de internationale normstelling in Bijlage II van Marpol 73/78.

In een aantal gevallen heeft er delegatie van normstelling plaatsgevonden naar ministeriële regelgeving of naar door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te stellen nadere regels. In dit verband zij verwezen naar de artikelen 3 en 13 van het besluit. In de artikelsgewijze toelichting wordt aangegeven dat de bevoegdheid tot gedelegeerde normstelling in zoverre is beperkt dat deze gebaseerd zal dienen te zijn op door de IMO ontwikkelde of nog te ontwikkelen richtlijnen. De gedelegeerde regelgeving zal in ieder geval worden gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant.

De instantie die de uitvoering van de regeling tot haar taak heeft, is de Scheepvaartinspectie, die onder meer met het haar ten dienste staande bestuursinstrumentarium van de certificaatverlening de uitvoering verzorgt.

Met een toename van de bestuurlijke lasten is destijds in ieder geval rekening gehouden bij de formatievaststelling van de Scheepvaartinspectie.

4.4. Handhaving, werkdruk bestuurlijk en justitieel apparaat en rechtsbescherming

De regeling wordt gehandhaafd door middel van het toezicht dat de Scheepvaartinspectie reeds mede op grond van andere wettelijke regelingen op schepen uitoefent. Nader wordt onderzocht in hoeverre bepaalde onderdelen van dit toezicht met name ten aanzien van artikel 8 kunnen worden toevertrouwd aan een door Onze Minister erkende instantie.

Bij het stellen van sancties op overtredingen is gebruik gemaakt van het instrumentarium van de Wet op de economische delicten (Stb. 1950, K 258), zoals dat wordt genoemd in hoofdstuk VI van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

De rechtsbescherming is verzekerd door de mogelijkheid die de wet zelf biedt, aan diegene die rechtstreeks in zijn belang is getroffen door een beslissing van een ambtenaar in de vorm van het indienen van een bezwaarschrift bij de Minister van Verkeer en Waterstaat.

De Raad voor de Scheepvaart heeft hierbij een adviserende rol. Bovendien bestaat uiteindelijk de mogelijkheid van het arob-beroep tegen de beslissing van de Minister.

De praktijk heeft tot nu toe geleerd dat beroepsprocedures naar aanleiding van hierboven bedoelde beslissingen slechts zeer sporadisch voorkomen.

4.5. Gevolgen voor de sociaal-economische ontwikkeling en voor bedrijfsleven, burgers en non-profitinstellingen

De regeling heeft tot gevolg dat schepen aangepast dienen te worden, danwel gebouwd dienen te worden volgens de eisen, die de regeling stelt.

Tevens zal de bedrijfsvoering aan boord zodanig dienen te zijn, dat nakoming van de daaromtrent gestelde regels is verzekerd.

Alhoewel een en ander tot kostenverhoging leidt is dit onvermijdbaar om de doelstelling van de regeling, het voorkomen en beperken van verontreiniging van de zee, te bereiken. De concurrentiepositie van de Nederlandse scheepvaart verslechtert hierdoor echter niet, omdat Marpol 73/78 wereldwijd gelding heeft en ook de vloten van andere landen dienen te voldoen aan de bepalingen van het verdrag. Overigens kan worden opgemerkt dat de Nederlandse vloot reeds is aangepast aan de eisen die de regeling stelt.

4.6. Varianten

Varianten met betrekking tot de inhoud van de regeling zijn niet overwogen, omdat de regeling strekt ter uitvoering van een verdrag en ook internationaal is besloten het verdrag in de nationale wetgeving zo nauw mogelijk te volgen.

5. Artikelsgewijze toelichting

De nummering van de eerste veertien artikelen in het besluit correspondeert met de nummering van de veertien voorschriften in de Bijlage.

De artikelen 15 tot en met 18 van het besluit zijn de noodzakelijke toevoegingen met het oog op specifiek nationale uitvoering.

Artikel 1

In dit artikel worden de in het besluit gebezigde begrippen omschreven. Ofschoon het artikel grotendeels voor zich zelf spreekt wordt tot een beter begrip het volgende opgemerkt.

Zoals eerder gesteld is internationaal gekozen voor het in de Bulk Chemicaliën Codes integreren van de milieu- en veiligheidseisen zoals deze voortspruiten uit de doelstellingen van het verdrag en SOLAS 1974.

Dit brengt met zich mee dat de codes nationaal zowel op grond van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen als op grond van de Schepenwet (Stb. 1932, 86) van toepassing zijn.

Evenals met betrekking tot het Schepenbesluit 1965 (Stb. 367) is geschied, is er ook hier voor gekozen de tekst van de codes niet in het besluit zelf op te nemen.

Bij de in artikel 13 van het besluit opgenomen verplichting om aan de codes te voldoen, is dan ook bepaald dat de Nederlandse tekst ervan wordt vastgesteld door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Deze constructie strookt met die gevolgd in het Schepenbesluit 1965.

Gezien het mondiale karakter van de zeescheepvaart en de noodzaak daardoor om in de nationale regelgeving niet af te wijken van hetgeen internationaal overeengekomen wordt, is een bijkomend voordeel van deze constructie dat ook snel en adequaat kan worden gereageerd op internationaal overeengekomen wijzigingen van de codes. Deze wijzigingen die regelmatig voorkomen, zijn veelal het gevolg van veranderingen in de bij de codes behorende stoffenlijsten, hetzij bij het voorhanden komen van nieuwe stoffen die voor bulk vervoer worden aangeboden, hetzij door wijzigingen in het gevaarsprofiel van reeds opgenomen stoffen door het bekend worden van bepaalde aspecten van stoffen in relatie tot hun schadelijkheid voor het mariene milieu.

De bovengeschetste regeling kwam tot stand na uitvoerig overleg met alle betrokkenen en na volledige instemming van het betrokken bedrijfsleven.

Artikel 2

In dit artikel wordt de toepassing van de bepalingen van het besluit geregeld op een wijze zoals onder punt 3.4 van deze toelichting hiervoor reeds aangegeven.

Met betrekking tot het bepaalde in het vierde lid van dit artikel, wordt opgemerkt dat de genoemde aanpassingstermijn voor bestaande schepen tot 1 januari 1988 voor de toepassing van het vereiste om het lozen van restanten van schadelijke vloeistoffen onder de waterlijn te doen geschieden, gebaseerd is op de internationale erkenning dat het aanbrengen van de hiervoor benodigde onderwaterpijp alleen tijdens de droogzetting van het schip kan geschieden. Met het oog op het normale interval van 2 à 3 jaar tussen de reguliere droogzettingen van schepen, werd deze aanpassingstermijn van 9 maanden na het van kracht worden van de Bijlage door partijen bij het verdrag noodzakelijk geacht.

Artikelen 3 en 4

Deze artikelen regelen de indeling van alle voor bulk vervoer in aanmerking komende vloeistoffen, afhankelijk van de mate waarin zij schadelijk zijn voor het mariene milieu.

Zoals reeds onder punt 3.2.1 van deze toelichting is aangegeven, worden schadelijke vloeistoffen in vier categorieën ingedeeld met in achtname van de richtlijnen in Aanhangsel I van de Bijlage. De lijst van schadelijke vloeistoffen zoals in Aanhangsel II van de Bijlage opgenomen, worden ingevolge artikel 3, tweede lid, van het besluit bij ministeriële regeling bekend gemaakt.

Voorts worden vloeistoffen die na beoordeling geacht worden niet schadelijk te zijn voor het mariene milieu en die als zodanig zijn opgenomen in Aanhangsel III van de Bijlage, ingevolge artikel 4, eerste lid, van het besluit bij ministeriële regeling bekend gemaakt.

Deze indeling van vloeistoffen is van groot belang daar zij bepalend is voor de toepassing van het besluit, zowel ten aanzien van de bedrijfsvoering aan boord en gestelde lozingsverboden en -voorwaarden, alsook ten aanzien van de wijze waarop het vervoer ervan dient te geschieden.

Met betrekking tot artikel 3, derde lid, waar het ten vervoer aangeboden vloeistoffen betreft die niet voorkomen op een van de hierboven bedoelde lijsten, wordt opgemerkt dat inmiddels onder auspiciën van IMO richtlijnen zijn opgesteld voor het vaststellen van een voorlopige indeling van deze vloeistoffen.

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zal zich dan ook, bij het uitoefenen van de hem in het derde lid gegeven bevoegdheid, baseren op de genoemde richtlijnen bij de voorlopige indeling van de in bulk te vervoeren vloeistof.

Aangezien bij het vaststellen van de voorlopige indeling milieuhygiënische aspecten en normen in het geding zijn, is nationaal een regeling getroffen die waarborgt dat de indeling geschiedt in overeenstemming met de onder de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer ressorterende verantwoordelijke dienst.

Artikel 5

In dit artikel zijn de voorwaarden met betrekking tot de lozing van schadelijke vloeistoffen gegeven.

De voorwaarden verschillen voor iedere categorie van schadelijke vloeistoffen. Zij verschillen tevens, met uitzondering van categorie D vloeistoffen, waar het een lozing betreft binnen, danwel buiten een bijzonder gebied.

In beginsel wordt de lozing van schadelijke vloeistoffen en mengsels waarin deze zich bevinden verboden, tenzij aan de per categorie nader aangegeven voorwaarden wordt voldaan.

Deze voorwaarden omvatten twee hoofd elementen.

Enerzijds limiteren zij de hoeveelheid van de schadelijke vloeistof die geloosd mag worden, met uitzondering van de minst schadelijke, zijnde de categorie D stoffen.

Anderzijds bepalen zij de lokatie en omstandigheden waaronder de lozing mag plaatsvinden.

Wat betreft de lokatie geldt voor alle categorieën een absoluut lozingsverbod binnen 12 zeemijlen van enig land. Voorts geldt in waterdiepten van minder dan 25 meter een absoluut lozingsverbod voor de categorieën A, B en C.

Wat de omstandigheden betreft waaronder de lozing mag plaatsvinden, omvatten de voorwaarden bepalingen die beogen te waarborgen dat een bepaalde concentratie van de schadelijke stof in het mariene milieu niet wordt overschreden. Zo mag een lozing alleen plaatsvinden indien het schip vaart loopt en zijn vaarroute vervolgt voor zover een veilige navigatie dit toelaat. Op deze wijze worden de geringe hoeveelheden welke in zee mogen worden geloosd over een zo groot mogelijk zeegebied verspreid. De lozing van restanten van categorie A, B en C dienen bovendien onder de waterlijn van het schip te geschieden, waardoor zeker gesteld wordt dat door kolkingen in de volgstroom van het schip de vereiste verdunning van de schadelijke stof in het zeewater plaatsvindt.

De lozing van categorie D stoffen behoeft niet onder de waterlijn plaats te vinden, daar de vereiste verdunning niet meer bedraagt dan 1 op 10 en deze eenvoudig verkregen kan worden aan boord voordat met de lozing wordt aangevangen.

Voorts is bepaald dat de lozing van categorie B en C stoffen alleen mag plaatsvinden indien voor het schip de methode en voorzieningen voor het lozen van deze stoffen als bedoeld in de bijlage bij het besluit zijn goedgekeurd. Aangezien in de bijlage bij het besluit zoals gezegd de in de IMO overeengekomen normen voor procedures en voorzieningen zijn opgenomen, is hiermee zeker gesteld dat, onderscheiden voor de specifieke eigenschappen van de stof, de lozing steeds zodanig geschiedt dat aan de gestelde concentratie normen wordt voldaan.

Tenslotte wordt met betrekking tot het twaalfde lid van dit artikel nog opgemerkt dat de Zwarte Zee, hoewel in beginsel aangemerkt als bijzonder gebied, eerst als zodanig ook beschouwd wordt wanneer bij de IMO is aangemeld door de landen die aan deze zee gelegen zijn, dat hun havens voorzien zijn van de hiervoor benodigde ontvangstvoorzieningen, als noodzakelijk complement van de strengere lozingsvoorwaarden die gelden in bijzondere gebieden.

Een dergelijke aanmelding heeft nog niet plaatsgevonden.

Voor de Oostzee is deze aanmelding wel geschied.

Artikel 5A

In dit artikel wordt bepaald waaraan de pomp, pijpleiding en losinrichtingen van ladingtanks bestemd voor het vervoer van categorie B en C vloeistoffen moeten voldoen, teneinde zeker te stellen dat na het lossen van de lading niet meer restanten achterblijven dan de aangegeven hoeveelheden.

Hoewel onderscheid wordt gemaakt voor nieuwe en bestaande schepen en de laatsten om technische redenen een zekere verlichting gegeven wordt, mag de achterblijvende resthoeveelheid niet meer bedragen dan de maximale hoeveelheid die per ladingtank onder de bepalingen van artikel 5 in zee mag worden geloosd.

Hiermee is bereikt dat voor het merendeel van de te vervoeren categorie B- en C-stoffen geen havenontvangstvoorzieningen nodig zijn ingevolge dit besluit.

Deze eisen met betrekking tot het ledigen van ladingtanks zijn niet gesteld voor categorie A-stoffen, omdat het geheel verwijderen van restanten altijd dient te geschieden door middel van een voorgeschreven wasmethode en afgifte daarvan aan een havenontvangstvoorziening, terwijl voorts ook geen eisen gesteld zijn met betrekking tot het verwijderen van restanten van categorie D- stoffen omdat geen kwantitatieve limitering is gesteld bij de lozing in zee van deze stoffen.

In het vijfde lid van dit artikel wordt vervolgens aangegeven op welke wijze vastgesteld dient te worden, dat de restanthoeveelheden zoals bepaald in de eerste vier leden van dit artikel ook daadwerkelijk bereikt kunnen worden.

In het zesde lid wordt voorts aangegeven dat onder bepaalde omstandigheden aan bestaande schepen vrijstelling kan worden verleend van de in het tweede en vierde lid aan deze schepen gestelde eisen. Hierbij zijn voorwaarden gesteld die waarborgen dat geen lozing is zee plaatsvindt.

Tenslotte wordt in het zevende lid bepaald dat aan bijzondere schepen, ingericht voor specifiek vervoer waarbij produktwisselingen per ladingtank en het wassen of ballasten van ladingtanks anders dan voor reparatie of het droogzetten niet voorkomt, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie ontheffing verlenen van de bepalingen in de eerste vier leden. Hierbij dient wel aan bepaalde voorwaarden genoemd in het zevende lid te worden voldaan.

Artikel 6

Evenals in Bijlage I, moest ook in Bijlage II ermee rekening worden gehouden dat onder bepaalde omstandigheden ten behoeve van de veiligheid van schepen en opvarenden van de lozingsvoorwaarden moet

kunnen worden afgeweken. Het betreft hier noodgevallen of situaties waarbij het schip is beschadigd.

Dit artikel geeft hier regels voor. Ook is er in voorzien dat indien lozing van bepaalde schadelijke vloeistoffen noodzakelijk is ter bestrijding van bepaalde verontreinigingsvoorvallen, door eerste ondergetekende hiervoor toestemming kan worden gegeven.

Artikel 7, ontvangstvoorzieningen Leden 1 en 2

Dit artikel voorziet in de nodige nadere regelgeving ter uitvoering van de in artikel 6 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen aan havenbeheerders opgelegde verplichting om zorg te dragen voor voldoende ontvangstvoorzieningen.

In het onderhavige besluit betreft het voorzieningen voor het in ontvangst nemen van restanten en mengsels, zoals tankwaswater, die schadelijke vloeistoffen bevatten. Het betreft hier die restanten en mengsels die na het lossen van de lading ontstaan en afgegeven moeten worden, als gevolg van de naleving van hetgeen bij of krachtens dit besluit is bepaald.

Zoals reeds uitgezet onder punt 3.2.3 van deze toelichting, is de behoefte aan ontvangstvoorzieningen op grond van Bijlage II beperkt, omdat alleen voor categorie A-stoffen en voor stollende of visceuse stoffen van de categorieën B en C is bepaald dat ladingrestanten moeten worden verwijderd uit de ladingtanks door het uitvoeren van een voorgeschreven wasmethode, gevolgd door afgifte van het verontreinigde waswater aan een ontvangstvoorziening. De afvalstoffen die derhalve ingevolge dit artikel ontvangen moeten worden, betreffen in beginsel alleen het bovengenoemde verontreinigde waswater.

Aangezien in kwantitatieve zin geen lozingsverbod geldt voor categorie D- stoffen, zijn voor deze stoffen geen ontvangstvoorzieningen nodig.

Ook voor categorie B- en C-stoffen, niet stollend of visceus zijnde, zijn ontvangstvoorzieningen ingevolge dit besluit niet nodig omdat de vereiste verwijdering van ladingrestanten uit de ladingtanks geschiedt met behulp van de voorgeschreven pomp- en nazuigsystemen. Voor de ontvangst van deze ladingrestanten, die geen afvalstoffen zijn zoals het verontreinigde waswater omdat zij in feite niets anders zijn dan het laatste deel van de geloste lading, zijn echter wel voorzieningen nodig zoals voorgeschreven in artikel 7A.

Op grond van artikel 8, waarnaar in het eerste lid van dit artikel wordt verwezen (zie ook de bij artikel 8 gegeven toelichting), dient elk schip na het uitlossen van schadelijke vloeistoffen in de loshaven, de nodige handelingen te verrichten alvorens het naar zee vertrekt, waardoor er niet meer restanten achter blijven in de ladingtanks dan die hoeveelheden die ingevolge de lozingsbepalingen van artikel 5 in zee mogen worden geloosd. In beginsel dienen ontvangstvoorzieningen dan ook alleen in de loshaven aanwezig te zijn, omdat het schip alle restanten die niet in zee mogen worden geloosd in die haven moet afgeven. Na het uitvoeren van de onder artikel 5 toegestane lozing op zee, kan het schip zonder restanten in de laadhaven aankomen. Hierdoor is er in beginsel in de laadhaven geen behoefte aan ontvangstvoorzieningen op grond van het bepaalde in het besluit of de bijlage. Dit geldt mutatis mutandis ook voor havens welke door het schip worden aangedaan voor het uitvoeren van reparaties of dokbeurten.

Hierbij wordt opgemerkt dat onder auspiciën van de IMO in het licht van de bestaande samenhang tussen voorschrift 7 van Bijlage II enerzijds en de voorschriften 5, 5A en 8, alsmede de overeengekomen normen voor procedures en voorzieningen anderzijds, richtlijnen zijn opgesteld voor het bepalen van de behoefte aan havenontvangstvoorzieningen. Deze richtlijnen geven aan dat de behoefte aan havenontvangstvoorzieningen op grond van de Bijlage, in essentie alleen in de loshaven aanwezig is voor tankwaswater dat categorie A stoffen bevat, danwel dat categorie

B- of C-stoffen bevat, voor zover deze althans door hun stollende of visceuse eigenschappen niet met de voorgeschreven nazuig- systemen uit de ladingtank kunnen worden verwijderd tot de vastgestelde minimale resthoeveelheden.

In een aanhangsel bij de richtlijnen is een opsomming gegeven van de categorie A-stoffen en stollende of visceuse categorie B- en C-stoffen, waarvoor in beginsel ontvangstvoorzieningen nodig zijn.

Gezien de congruentie van dit besluit en de daarbij behorende bijlage met de bovengenoemde internationale regelgeving, dienen de genoemde richtlijnen als basis bij het nadere overleg met havenbeheerders ter bepaling van de op grond van het besluit bestaande behoefte aan ontvangstvoorzieningen in Nederlandse havens.

Bij de aanwijzing van havens die over voldoende ontvangstvoorzieningen dienen te beschikken, wordt in nader overleg met de betrokken havenbeheerders bezien welke havens dienen te worden aangewezen die dienen te beschikken over de vereiste voorzieningen. Overigens is het aantal Nederlandse havens waar chemicaliën in bulk worden gelost, beperkt.

Aangezien de havenbeheerder dient te zorgen dat er in zijn haven voldoende ontvangstvoorzieningen zijn, die waarborgen dat schepen geen onnodig oponthoud hebben bij de afgifte van afvalstoffen, is in het tweede lid ook opgenomen dat hij personen aanwijst die beschikken over de ontvangstvoorzieningen.

Immers, de capaciteit van de ontvangstvoorziening, de snelheid waarmee de voorziening de restanten en mengsels ontvangen kan, het dag en nacht bereikbaar zijn en de lokatie in de haven, zijn alle factoren die bepalend zijn voor het voorkomen van onnodig oponthoud aan schepen en welke alleen door de havenbeheerder beoordeeld kunnen worden.

Aangezien een koppeling tussen de in ontvangstname en de noodzakelijke daaropvolgende milieuverantwoorde verwerking van hetgeen is ontvangen gewaarborgd moet zijn, dient de persoon die in het bezit is van de ontvangstvoorziening een toereikende vergunning te hebben vereist ingevolge de Wet chemische afvalstoffen (Stb. 1981, 696) (zie het gestelde onder lid 3).

Als ontvangstvoorziening kan in beginsel elke voorziening worden aangemerkt die in staat is om restanten of mengsels van schepen in ontvangst te nemen. Dit kan een vaste voorziening aan de wal zijn waarmee deze restanten en mengsels verpompt worden van een schip naar een behandelingsinstallatie of naar een tijdelijke opslagtank.

Het kan echter ook een mobiele voorziening zijn zoals een tanklichter, een spoorwagon of een tankauto, die gebruikt wordt als middel van vervoer naar een behandelingsinstallatie of naar een tijdelijke opslagplaats. Zo'n mobiele voorziening zal met name voorkomen in havens waar de hoeveelheid afgegeven restanten en mengsels zodanig is dat met een tankauto of een afhaalboot in de behoefte kan worden voorzien. In andere havens zal uit het oogpunt van verantwoorde verwerking, bij de aanwijzing de voorkeur worden gegeven aan vaste walinstallaties.

Wie als havenbeheerder wordt aangemerkt kan van haven tot haven verschillen. Onder havenbeheerder wordt verstaan de plaatselijke autoriteit, in wiens gebied de haven ligt en die bevoegd is de nodige publiekrechtelijke regels te stellen ter waarborging van een goed verloop van de dagelijkse gang van zaken en goede outillage in die haven. Zo zal voor de grotere havens met gemeentelijke havenbedrijven (bv. Rotterdam en Amsterdam) de gemeente de feitelijke beheerder zijn. In andere havens, zoals Delfzijl, Vlissingen en Terneuzen zal het Havenschap de beheerder zijn, aangezien het als regelgevende autoriteit is aangemerkt.

Leden 3 en 4

Door in het derde lid te vereisen, dat de aanwijzing van een naar het oordeel van de havenbeheerder geschikte persoon met ontvangstvoorziening alleen mag geschieden, indien deze een toereikende vergunning

ingevolge de Wet chemische afvalstoffen heeft, wordt bereikt dat de Rijksoverheid een goed inzicht behoudt op de algemene gang van zaken ten aanzien van de ontvangstvoorzieningen en zonodig sturend op kan treden.

Zij dient er immers op toe te zien, dat de verwerking en vernietiging van de ontvangen afvalstoffen geschiedt op een doelmatige en milieuhygiënisch verantwoorde wijze.

Dat de havenbeheerder in het derde lid de bevoegdheid heeft om nadere voorwaarden te stellen bij het verlenen van een aanwijzing tot inontvangstname, maakt het mogelijk een veilige en vlotte afgifte van restanten door schepen te waarborgen, zodat geen onnodig oponthoud aan deze schepen wordt veroorzaakt en de veiligheid in de haven niet in het geding komt.

Het verbod in het vierde lid is een noodzakelijke aanvulling die waarborgt dat afgifte alleen plaats vindt aan die personen met ontvangstvoorzieningen die door de havenbeheerder als daartoe geschikt zijn bevonden.

Leden 5 en 6

De voorschriften in deze leden waarborgen dat de scheepvaart duidelijk geïnformeerd wordt omtrent de afgifte van restanten, wat de kosten daarvoor zijn, aan wie en wanneer melding gemaakt moet worden ingeval het schip restanten wenst af te geven en welke voorschriften bij de afgifte in acht dienen te worden genomen.

Aangezien de aard van de af te geven stoffen zodanig is dat er in nagenoeg alle gevallen een gevaarsrisico aanwezig is, zal met name het veiligheidsaspect een belangrijk onderdeel in deze voorschriften zijn.

Leden 7 en 8

Het in het zevende lid aan schepen opgelegde gebod stoelt op het tweede lid van artikel 6 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen. Overtreding daarvan is strafbaar gesteld bij artikel 36, eerste lid, van de wet.

Het achtste lid legt de kapitein de verplichting op om een eventuele ontoereikendheid van een ontvangstvoorziening in een bepaalde haven, waar ook ter wereld, te melden en daarvan aantekening te houden in het ladingjournaal. Genoemde ontoereikendheid zal zich voordoen indien de capaciteit van de ontvangstvoorzieningen onvoldoende is of indien de benodigde tijd voor het afgeven van de restanten en mengsels onnodig oponthoud aan de schepen veroorzaakt.

Enerzijds wordt hiermee bereikt dat uitvoering gegeven kan worden aan het vierde lid van voorschrift 7 van Bijlage II van Marpol 73/78, waarin een zodanig voorval door partijen bij het Verdrag gemeld dient te worden aan de Internationale Maritieme Organisatie.

Anderzijds heeft hierdoor ook de havenbeheerder de mogelijkheid om corrigerend op te treden.

Voorts kunnen zich situaties voordoen, waarbij het schip niet kan voldoen aan alle lozingsvoorwaarden, bijvoorbeeld indien er niet voldoende opslagruimte bij de ontvangstvoorziening aanwezig is.

Voor het beoordelen van een dergelijk incident dient er schriftelijk vastgelegd te zijn in het ladingjournaal dat de ontvangstvoorziening ontoereikend was, teneinde vast te stellen in hoeverre sprake is geweest van overmacht bij rapportage van een beweerde overtreding van het lozingsverbod, danwel van het niet nakomen door het schip van het gebod tot afgifte van bepaalde restanten en mengsels ingevolge artikel 8.

Het bepaalde in dit artikel vormt het noodzakelijke complement van de bepalingen in het besluit en de bijlage op het gebied van de vereiste pomp- en nazuigsystemen aan boord van schepen en het gebruik daarvan bij het geheel uitlossen van de lading.

Deze pomp- en nazuigsystemen kunnen veelal alleen effectief worden gebruikt bij geringe tegendruk, aangezien bij de voorgeschreven beproevingen en vereiste goedkeuring slechts 1 bar tegendruk overwonnen moet kunnen worden.

Bij losplaatsen dienen derhalve voorzieningen te zijn om tegen het einde van het lossen, de ladingrestanten te kunnen ontvangen bij een lage tegendruk.

Artikel 8

Zoals eerder in deze nota van toelichting aangegeven, dient artikel 8 gelezen te worden in samenhang met de bijlage bij dit besluit.

In het artikel wordt allereerst nadrukkelijk de verplichting op de kapitein gelegd zorg te dragen dat conform de lozingsvoorwaarden van artikel 5 en de bepalingen van dit artikel wordt gehandeld en dat daarvan zorgvuldig aantekening wordt gehouden in het ladingjournaal.

Verder wordt in het artikel bepaald welke handelingen verricht dienen te worden wanneer schadelijke vloeistoffen uit de scheepsladingtanks worden gelost. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de verschillende categorieën van schadelijke stoffen en tevens of de haven waar het lossen geschiedt binnen danwel buiten een bijzonder gebied ligt.

De essentie van de voorgeschreven handelingen is steeds dat zeker gesteld dient te worden dat de achterblijvende restanten aan boord, waarmee het schip weer naar zee vertrekt, niet meer bedragen dan die hoeveelheden die ingevolge de lozingsbepalingen van artikel 5 in zee mogen worden geloosd.

Dit wordt bereikt op tweeërlei wijze. Enerzijds is in de bijlage voorgeschreven dat restanten van schadelijke vloeistoffen behorend tot de categorieën B en C, na het lossen van de lading, met behulp van het voorgeschreven nazuigstelsel dienen te worden verwijderd uit de ladingtank tot de in artikel 5A voorgeschreven resthoeveelheid.

Anderszijds dienen restanten van schadelijke vloeistoffen behorend tot de categorie A uit de ladingtank te worden verwijderd door het uitvoeren van een voorwas. Dit geldt tevens voor die vloeistoffen van de categorieën B en C, die door hun stollende of visceuse eigenschappen niet met het nazuigstelsel tot de voorgeschreven restwaarde kunnen worden verwijderd.

Nu dient elk schip dat schadelijke vloeistoffen in bulk vervoert, ingevolge de overeengekomen normen voor procedures en voorzieningen – welke voor Nederlandse schepen zijn opgenomen in de bijlage van het besluit –, voorzien te zijn van een goedgekeurd handboek, ingericht volgens een internationaal gestandaardiseerd model. Hierbij dient de tekst in het handboek, met het oog op internationale controlemogelijkheid, naast de landstaal tevens gesteld te zijn in de Engelse of Franse taal.

Dit handboek bevat een omschrijving van de inrichting en uitrusting aan boord, verband houdende met alle handelingen met de schadelijke vloeistoffen die het schip gerechtigd is te vervoeren blijkens het in gevolge Bijlage II vereiste internationale certificaat van het schip. De instructies voor handelingen zelf, zoals het laden, lossen en nazuigen van lading behorend tot de categorieën B en C, het wassen, ballasten en ontballasten van ladingtanks en het lozen in zee van schadelijke vloeistoffen zijn eveneens omschreven in het handboek. Hierbij zijn de op deze handelingen van toepassing zijnde voorschriften ingevolge Bijlage II aangegeven.

Door de hierboven aangegeven opzet van het onderhavige artikel is het mogelijk in de haven een doeltreffend toezicht uit te oefenen op de naleving door schepen van de voorschriften.

In het eerste lid van voorschrift 8 van Bijlage II is bepaald dat door partijen bij het verdrag geautoriseerde personen dienen te worden belast met het specifieke toezicht op naleving van dit voorschrift. Nationaal zal de regeling verband houdend met dit toezicht, nader worden bepaald overeenkomstig artikel 14 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

Tenslotte wordt nog opgemerkt dat in artikel 8 enige mogelijkheden tot ontheffing van bepaalde handelingen zijn aangegeven. Hierbij zijn echter tevens de voorwaarden voor ontheffing aangegeven die waarborgen dat de verleende ontheffing niet leidt tot gevaar voor verontreiniging van het mariene milieu door schadelijke vloeistoffen. De bevoegde autoriteit, bedoeld in het eerste lid, onder c. van dit artikel, is in Nederland het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 9

Met het verplicht bijhouden van een ladingjournaal volgens internationaal gestandaardiseerd model als aangegeven in Aanhangsel IV van Bijlage II, waarin verantwoording moet worden afgelegd van alle handelingen die met schadelijke vloeistoffen en mengsels die deze bevatten, aan boord zijn verricht, wordt een doeltreffende controle door de bevoegde autoriteiten op de naleving aan boord van de operationele voorschriften sterk bevorderd.

Het belang van het journaal wordt ook onderstreept doordat, overeenkomstig het bepaalde in het zevende lid van voorschrift 9 van Bijlage II, reeds in het derde en vierde lid van artikel 11 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen is opgenomen, dat de kapitein verplicht is de bevoegde autoriteiten inzage te geven in het journaal en dat een gewaarmerkt afschrift van een aantekening daarin in een gerechtelijke procedure in Nederland als bewijs van de feiten vermeld in de aantekening, zal worden toegelaten.

Artikelen 10, 11 en 12 en 12A

Deze artikelen geven, conform de overeenkomstige voorschriften van Bijlage II, gedetailleerde regelen voor het houden van onderzoeken en inspecties, alsmede het voeren van een certificaat door schepen die schadelijke vloeistoffen in bulk vervoeren ten bewijze dat het schip is onderzocht en voldoet aan alle relevante bepalingen.

Dit certificaat, waarvan het krachtens artikel 11 vastgestelde model dient overeen te komen met het in Aanhangsel V van Bijlage II gegeven model, dient gevoerd te worden door schepen die internationale reizen maken met schadelijke vloeistoffen in bulk.

Chemicaliëntankschepen dienen echter, ingevolge de op deze schepen van toepassing zijnde Bulk Chemicaliën Codes zoals aangegeven in voorschrift 13 van Bijlage II, voorzien te zijn van een certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk.

Aangezien in de codes zowel de technische eisen op grond van Bijlage II, alsook de aan voorschrift 10 gelijkwaardige regelen voor onderzoeken en inspecties zijn opgenomen, is in voorschrift 12A bepaald dat chemicaliëntankschepen, voorzien van het certificaat vereist onder de codes, geacht worden te hebben voldaan aan het gestelde in de voorschriften 10, 11 en 12.

Hiermee wordt voor deze schepen duplicering van het te voeren certificaat voorkomen.

Artikel 13

Dit artikel wijkt enigszins af van het desbetreffende voorschrift in Bijlage II en is zodanig opgesteld dat het is aangepast in conformiteit met de nadere regels krachtens de Schepenwet.

Met dit artikel wordt beoogd zeeverontreiniging door het vrijkomen van schadelijke vloeistoffen bij scheepsongevallen, zoveel mogelijk te beperken.

Aangezien voor categorie D stoffen die slechts in geringe mate schadelijk zijn voor het mariene milieu, geen kwantitatieve limitering is gesteld onder de lozingsbepalingen, is internationaal overeengekomen de regelen van voorschrift 13 van Bijlage II te beperken tot het vervoer van schadelijke vloeistoffen behorend tot de categorieën A, B en C.

In beginsel mogen deze schadelijke vloeistoffen alleen vervoerd worden door chemicaliëntankschepen waarop de in artikel 1 gedefinieerde Bulk Chemicaliën Codes van toepassing zijn, op een wijze zoals aangegeven in het onderhavige artikel.

De bepalingen in de codes, zoals de beperking van de grootte van de ladingtanks, de beschermende ligging ervan, de aanwezigheid van dubbele huid en bodem en de hoge eisen ten aanzien van de lekstabiliteit van het schip, zijn alle gericht op het beperken van de kans dat schadelijke vloeistoffen bij ongevallen in zee geraken.

Het vierde lid van voorschrift 13 van Bijlage II, dat zijn neerslag vindt in het vierde lid van het onderhavige artikel, is zodanig geredigeerd dat het vervoer van categorie A, B en C stoffen in andere schepen dan chemicaliëntankschepen alleen is toegestaan indien de administratie van de vlaggestaat hiervoor nadere voorschriften geeft die in overeenstemming moeten zijn met de daarvoor te ontwikkelen richtlijnen van de IMO. Deze richtlijnen zijn thans in ontwikkeling voor het specifieke vervoer van vloeibare chemicaliën met behulp van bevoorradingschepen ten behoeve van mijnbouwinstallaties op zee.

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zal zich dan ook bij uitvoering van het bepaalde in het vierde lid van dit artikel, baseren op deze richtlijnen.

Artikel 14

Dit artikel regelt de mogelijkheid om bepaalde schadelijke vloeistoffen in bulk te vervoeren en te lozen overeenkomstig de bepalingen van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen.

Bepaalde chemicaliën van de categorieën C en D hebben een zodanig gevaarsprofiel en zodanige chemische en fysische eigenschappen, dat de voorschriften ter bescherming van het mariene milieu zoals gegeven in het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen geheel gelijkwaardig zijn aan die gegeven in het onderhavige besluit.

In de IMO zijn criteria opgesteld voor het identificeren van dergelijke chemicaliën, die aangeduid worden als olie-achtige schadelijke vloeistoffen, en als zodanig ook inmiddels door de IMO zijn aangemerkt in de lijst van schadelijke vloeistoffen.

Aangezien deze olie-achtige schadelijke vloeistoffen, op grond van hun gevaarsaspecten, ingevolge de bepalingen van SOLAS 1974 ook niet vervoerd behoeven te worden in chemicaliëntankschepen en het huidige vervoer derhalve veelvuldig geschiedt met olietankers, is met de regeling in dit artikel tevens voorkomen dat ingrijpende verschuivingen in het vervoerspatroon van deze produkten zouden moeten plaatsvinden bij het in werking treden van Bijlage II.

Artikel 15

Dit artikel is opgenomen op grond van artikel 38 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

Het artikel voorziet in de noodzakelijke behoefte om ten aanzien van vereiste systemen, inrichtingen en apparatuur gedetailleerde technische voorschriften te kunnen geven ter uitvoering van Resoluties en aanbevelingen die dienaangaand in IMO-verband zijn overeengekomen. Door vastlegging van deze voorschriften wordt gewaarborgd dat door de scheepvaart tijdig aan die voorschriften uitvoering wordt gegeven.

Tevens kunnen op grond van dit artikel voor de goede uitvoering van dit besluit noodzakelijk geachte voorschriften met betrekking tot de aanwezigheid van instructies, gebruiksaanwijzingen en waarschuwingen ten aanzien van vereiste inrichtingen en apparatuur worden gegeven.

Artikel 16

Dit artikel, opgenomen op grond van artikel 35 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, voorziet in de behoefte om onder bijzondere omstandigheden, wanneer bijvoorbeeld om redenen van technische aard, toepassing van bepaalde voorschriften inzake de bouw, inrichting of uitrusting zonder meer niet mogelijk is, ontheffing daarvan te kunnen verlenen. Ook kan worden gedacht aan een schip, dat uitsluitend reizen maakt binnen gebieden waar lozing niet is toegestaan en derhalve het aan boord hebben van apparatuur voor bewaking en regeling van het lozen niet zinvol is. Aangezien nimmer ontheffing verleend kan worden van enig lozingsvoorschrift, noodzaakt een gegeven ontheffing ten aanzien van de bouw, inrichting of uitrusting veelal tot het geven van aanvullende voorschriften ter waarborging dat de lozingsvoorschriften daadwerkelijk worden nageleefd.

Het belang dat gehecht wordt aan de naleving van dergelijke bij een verleende ontheffing gegeven aanvullende voorschriften, blijkt mede uit het uitdrukkelijk strafbaar stellen van het overtreden ervan in van artikel 35, derde lid, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

BIJLAGE

Zoals reeds eerder in deze nota van toelichting aangegeven, is er voor gekozen de internationaal overeengekomen normen voor procedures en voorzieningen op te nemen als bijlage bij het besluit.

De directe samenhang van de normen met de bepalingen van Bijlage II en het dwingende karakter ervan, hebben tot deze keuze geleid.

Een bijkomend voordeel van deze keuze is dat, met het oog op het mondiale karakter van de zeescheepvaart, de gewenste congruentie van de internationale regelgeving en de nationale uitvoering daarvan kan worden gehandhaafd.

De hoofdstukken bevatten in hoofdlijnen de volgende elementen. Een aantal voorschriften van de normen voor procedures en voorzieningen is in afzonderlijke artikelen in de bijlage opgenomen. Bepaalde onderdelen (paragrafen) van de voorschriften zijn omwille van de duidelijkheid samengevoegd. Dit is het geval met een aantal paragrafen van onder andere de hoofdstukken 5, 6, 10 en 11 van de normen voor procedures en voorzieningen. De bijlage is ingedeeld in vier hoofdstukken.

Naast de nodige omschrijvingen van de vele in de bijlage gebruikte technische begrippen in het eerste hoofdstuk, is het hierin voorgescreven handboek voor elk schip dat schadelijke vloeistoffen in bulk vervoert, van groot belang voor het waarborgen van een juiste naleving van de voorschriften en het uitoefenen van een doeltreffend toezicht daarop. In het handboek dient namelijk een uitgebreide omschrijving te worden opgenomen van alle voorgeschreven voorzieningen en van alle handelingen die verricht moeten worden met schadelijke vloeistoffen die het schip blijkens het certificaat gerechtigd is te vervoeren. Gezien het belang van het handboek, behoeft het dan ook de goedkeuring van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Voorts worden in de hoofdstukken 2 en 3 technische gedetailleerde nadere voorschriften en specifieke eisen gegeven met betrekking tot de vereiste voorzieningen en bedrijfsmatige handelingen, zoals het verwijderen van lading-restanten door het verplicht voorwassen van de ladingtank, danwel door het verplichte gebruik van de vereiste pomp- en nazuigsystemen en voorts het afgeven van restanten van verontreinigd tankwaswater aan havenontvangstvoorzieningen, het ballasten en ontballasten van ladingtanks, het gebruik van sloptanks en het lozen in zee overeenkomstig de bepalingen van het besluit.

Deze nadere bepalingen worden per categorie van schadelijke stof gegeven, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen stollende en visceuse vloeistoffen en vloeistoffen die deze in de bijlage gespecificeerde eigenschappen niet hebben.

Ook wordt onderscheid gemaakt voor handelingen binnen danwel buiten een bijzonder gebied.

Aangezien zoals reeds aangegeven, de voorschriften ook verschillen voor schepen gebouwd op of na 1 juli 1986, aangemerkt als nieuwe schepen en voor schepen gebouwd voor deze datum, aangemerkt als bestaande schepen, is ter bevordering van referentie er tevens voor gekozen alle bepalingen voor nieuwe schepen in hoofdstuk 2 en die voor bestaande schepen in hoofdstuk 3 op te nemen.

Hoewel de systematiek in beide hoofdstukken gelijk is, verschillen zij inhoudelijk omdat met betrekking tot bestaande schepen enige verlichting is gegeven, met name ten aanzien van de pomp- en nazuigsystemen zoals aangegeven in artikel 5A van het besluit.

Deze verlichting heeft invloed op de bedrijfsmatige handelingen. Zo mogen de achterblijvende restanten van categorie B- en C-stoffen aan boord van bestaande schepen meer zijn dan die aan boord van nieuwe schepen.

Hoewel de restanthoeveelheden aan boord van bepaalde bestaande schepen tot 1994 de in artikel 5 bepaalde grenswaarden kunnen benaderen, mogen zij deze nimmer overtreffen omdat de lozingsvoorwaarden voor nieuwe en bestaande schepen gelijk zijn. Daarom verschillen de voorgeschreven procedures en voorzieningen bij het lozen aan boord van bestaande schepen voor het zeker stellen dat ook deze restant-hoeveelheden zodanig geloosd worden dat de voorgeschreven concentratienormen niet worden overschreden.

Tenslotte zijn in het vierde hoofdstuk de bepalingen opgenomen die in de aanhangsels van de internationaal overeengekomen normen en procedures zijn gegeven.

Het betreft hier het vaststellen van ladingrestanten, waarbij is aangegeven op welke wijze de beproevingen dienen te geschieden van de in artikel 5A van het besluit voorgeschreven pomp- en nazuigsystemen en voorts op welke wijze de achterblijvende restanten in de ladingtank moet worden bepaald.

Verder betreft het de methode van voorwassen van ladingtanks voor het verwijderen van restanten, zoals voor bepaalde categorieën van schadelijke vloeistoffen vereist is ingevolge de bepalingen van artikel 8 van het besluit. Hierbij is voor de verschillende vloeistoffen en hun stollende of visceuse eigenschappen bepaald hoeveel cyclussen van de wasmachines nodig zijn en welke temperatuur het waswater daarbij moet hebben.

Ook zijn bepalingen opgenomen voor de wijze waarop ladingrestanten door middel van ventilatie verwijderd kunnen worden, indien het stoffen betreft die een bepaalde aangegeven dampspanning hebben, zoals aangegeven in artikel 8 van het besluit.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
E. H. T. M. Nijpels