

**1**

**Besluit van 29 oktober 1990, houdende wijziging van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen**

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

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat a.i., gedaan mede namens Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer a.i. van 26 juli 1990, nr. S/J 31.290/90, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;

Overwegende, dat het noodzakelijk is, het Besluit voorkoming olie-verontreiniging door schepen (Stb. 1986, 160) in overeenstemming te brengen met de bepalingen van Resolutie MEPC 14 (20) (Trb. 1985, 136), zoals die op 7 september 1984 is aanvaard door de maritieme milieucommissie van de Internationale Maritieme Organisatie, en dat het wenselijk is hierbij enige andere noodzakelijk gebleken wijzigingen in genoemd besluit aan te brengen;

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

De Raad van State gehoord (advies van 17 september 1990, nr. W09.90.0359);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, uitgebracht mede namens Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 19 oktober 1990, nr. S/J 31 776/90, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

**ARTIKEL I**

In het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen (Stb. 1986, 160) worden de volgende wijzigingen aangebracht:

**A**

In artikel 1 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:

a. In onderdeel a, wordt «Bijlage II van het Verdrag» vervangen door: het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen (Stb. 1988, 112).

b. In onderdeel dd wordt na «in dit besluit» toegevoegd: en de daarop berustende bepalingen.

c. Na onderdeel dd wordt een nieuw onderdeel ee toegevoegd:

ee. gesloten tankwassysteem: een zodanig tankwassysteem dat, wanneer de sloptank of tanks eenmaal zijn voorzien van waswater, dit waswater voldoende is voor tankwassen en, indien van toepassing, ter voorziening van aandrijfwater voor ejecteurs, zonder toevoegen van extra water in het systeem.

2. Het tweede lid wordt als volgt gewijzigd:

a. In onderdeel a, wordt in de eerste zin «vijfde lid» vervangen door: vierde lid.

b. In onderdeel b, wordt na «18» toegevoegd «vijfde lid en» en na «zesde lid» toegevoegd «onder c».

## B

In artikel 2 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Het tweede lid wordt als volgt gewijzigd:

a. in onderdeel a, wordt «eerste, tweede en derde» vervangen door: eerste tot en met vijfde lid.

b. In onderdeel b, wordt «de bepalingen van het vierde lid», vervangen door «de bepalingen van het zesde lid» en wordt «eerste, tweede en derde lid van artikel 15» vervangen door «het eerste tot en met het vijfde lid van artikel 15».

2. Het derde lid wordt vervangen door:

3. Indien een lading waarop de bepalingen van het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen van toepassing zijn, in de ladingtanks van een olietankschip of combinatietankschip wordt vervoerd, dient eveneens te worden voldaan aan de desbetreffende voorschriften van dat besluit.

3. Na het derde lid wordt toegevoegd;

4. a. Draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen en andere nieuwe typen vaartuigen waarop, gezien hun constructie, de toepassing van de bepalingen van de Hoofdstukken II en III ten aanzien van constructieve aspecten en uitrusting onredelijk of onuitvoerbaar zou zijn, kunnen door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van de toepassing van deze bepalingen worden ontheven, mits de constructie en de uitrusting van deze schepen gelijkwaardige bescherming bieden tegen verontreiniging door olie, een en ander met inachtneming van het doel waarvoor deze schepen zijn bestemd.

b. Indien het bepaalde in artikel 4, eerste lid, op een vaartuig als bedoeld onder a van toepassing is, worden de bijzonderheden betreffende een ontheffing door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vermeld op het certificaat, bedoeld in artikel 5.

## C

In artikel 4 wordt aan het tweede lid de volgende volzin toegevoegd:

Op verzoek van de reder geeft ten aanzien van dergelijke onderzoeken en inspecties het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een verklaring af. De daaraan verbonden kosten worden in rekening gebracht volgens een door Onze Minister vast te stellen tarief.

## D

In artikel 5 worden na het tweede lid de volgende leden toegevoegd:

3. Indien afgifte wordt verlangd van meer exemplaren van het certificaat dan het in het eerste lid vastgestelde aantal, dan wel indien afgifte wordt verlangd van een certificaat in verband met tussentijdse vervanging, behalve voor die welke door scheepsongevallen verloren zijn gegaan, worden de kosten verbonden aan de afgifte van dergelijke certificaten in rekening gebracht volgens een door Onze Minister vast te stellen tarief.

4. Indien een onderzoek als bedoeld in artikel 4, eerste lid, onder a en b, buiten Nederland noodzakelijk is, komen de reis- en verblijfkosten van de uit te zenden ambtenaren ten laste van de eigenaar.

5. Indien in Nederland een onderzoek als bedoeld in artikel 4, eerste lid, onder a en b, ten gevolge van de regeling der werkzaamheden in het bedrijf plaatsvindt tussen 18 uur en 8 uur, op een zaterdag, op een zondag of op een bij het Algemeen Rijksambtenarenreglement daarmee gelijkgestelde dag, is daarvoor door de eigenaar een vergoeding verschuldigd, volgens een door Onze Minister vast te stellen tarief.

6. Indien buiten Nederland een onderzoek als bedoeld in artikel 4, eerste lid, onder a en b, ten gevolge van de regeling der werkzaamheden in het bedrijf plaatsvindt buiten de ter plaatse geldende normale werkuren, is daarvoor door de eigenaar een vergoeding verschuldigd volgens een door Onze Minister vast te stellen tarief.

## E

In artikel 9 wordt het derde lid vervangen door:

3. a. Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing op de lozing van schone of gescheiden ballast of van niet behandelde oliehoudende mengsels waarvan zonder verdunning het oliegehalte niet hoger is dan 15 delen per miljoen en deze mengsels niet afkomstig zijn van de vullings van de ladingpompkamer en niet vermengd zijn met olierestanten van de lading.

b. Het bepaalde in het eerste lid, onder b, is niet van toepassing op de lozing van behandelde oliehoudende mengsels mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

1°. de oliehoudende mengsels zijn niet afkomstig van de vulling van de ladingpompkamer;

2°. de oliehoudende mengsels zijn niet vermengd met olierestanten van de lading;

3°. het oliegehalte van het geloosde mengsel is zonder verdunning lager dan 15 delen per miljoen; en

4°. de lozing vindt plaats met de apparatuur, bedoeld in artikel 16, zesde lid, in werking.

## F

In artikel 10 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. De aanhef van het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:

a. «en van de Perzische Golf» wordt vervangen door: , van de Perzische Golf en van de Golf van Aden.

b. Na onderdeel e wordt een nieuw onderdeel f toegevoegd:

f. Onder het gebied van de Golf van Aden wordt verstaan het zeegebied tussen de Rode Zee en de Arabische Zee in het westen begrensd door de loxodroom tussen Ras si Ane (12° 08,5' noorder-

breedte, 43° 19,6' oosterlengte) en Husn Murad (12° 40,4' noorderbreedte, 43° 30,2' oosterlengte) en in het oosten begrensd door de loxodroom tussen Ras Asir (11° 50' noorderbreedte, 51° 16,9' oosterlengte) en Ras Fartak (15° 35' noorderbreedte, 52° 13,8' oosterlengte).

2. Het tweede lid, onder b, wordt vervangen door:

b. Het bepaalde onder a is niet van toepassing op een schip, geen olietankschip zijnde, met een bruto-inhoud van minder dan 400 ton, indien zonder verdunning het oliegehalte van het geloosde mengsel niet hoger is dan 15 delen per miljoen, dan wel indien wordt voldaan aan alle volgende voorwaarden:

1°. het schip vervolgt zijn vaarroute;

2°. het oliegehalte van het geloosde mengsel is lager dan 100 delen per miljoen; en

3°. de lozing geschiedt zover mogelijk van het land verwijderd, maar in geen geval binnen een afstand van 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land.

3. Het derde lid wordt vervangen door:

3. a. Het bepaalde in het tweede lid is niet van toepassing op de lozing van schone of gescheiden ballast.

b. Het bepaalde in het tweede lid, onder a, is niet van toepassing op de lozing van behandeld lenswater van ruimten voor machines, mits wordt voldaan aan alle volgende voorwaarden:

1°. het lenswater is niet afkomstig van de vulling van de ladingpompkamer;

2°. het lenswater is niet vermengd met ladingolierestanten;

3°. het schip vervolgt zijn vaarroute;

4°. het oliegehalte van het geloosde mengsel is zonder verdunning niet hoger dan 15 delen per miljoen;

5°. het schip heeft de apparatuur als bedoeld in artikel 16, zesde lid, in bedrijf; en

6°. de apparatuur voor het filtreren is uitgerust met een inrichting die de lozing automatisch stopt indien het oliegehalte van het te lozen mengsel hoger is dan 15 delen per miljoen.

4. Het vierde lid wordt vervangen door:

4. a. Lozingen in zee van olierestanten of oliehoudende mengsels mogen geen chemicaliën of andere stoffen bevatten in hoeveelheden of concentraties welke schadelijk zijn voor het mariene milieu, dan wel chemicaliën of andere stoffen aangewend teneinde de in dit artikel aangegeven lozingsvoorwaarden ter zijde te stellen.

b. De olierestanten welke niet in zee mogen worden geloosd volgens het bepaalde onder het tweede en derde lid, dienen aan boord te worden gehouden of aan ontvangstvoorzieningen te worden afgegeven.

5. In het vijfde lid worden de woorden «en van de Perzische Golf» gewijzigd in: , van de Perzische Golf en van de Golf van Aden.

## G

In artikel 13 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In het tweede lid, wordt onderdeel c vervangen door de volgende onderdelen:

c. In geen geval mag ballastwater in ladingtanks worden vervoerd, behalve:

1°. in het bijzondere geval dat de weersomstandigheden dermate slecht zijn dat, naar het oordeel van de kapitein, de veiligheid van het schip vereist dat er extra ballastwater in ladingtanks wordt vervoerd; of

2°. in de uitzonderlijke gevallen waarbij de bijzondere aard van de bedrijfsvoering van een olietankschip het noodzakelijk maakt dat er extra ballastwater in ladingtanks wordt vervoerd.

d. Het extra ballastwater dient te worden behandeld en geloosd overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 9 en 15, tevens dient daarvan aantekening te worden gehouden in het oliejournaal, bedoeld in artikel 20. Ten aanzien van het bepaalde in onderdeel c, onder 2°, kunnen door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie nadere voorschriften worden gegeven.

2. In het derde lid vervallen de woorden «en vijfde lid» en «vanaf 2 oktober 1986».

3. Het vijfde lid vervalt.

4. Het zesde lid wordt vernummerd tot vijfde lid.

5. Het zevende lid wordt vernummerd tot zesde lid en in dit lid worden de woorden «of zesde lid» vervangen door: of vijfde lid.

## H

In artikel 13A worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In het eerste lid vervalt «of zesde» en wordt «tweede lid, onder b en c, van artikel 13» vervangen door: tweede lid, onder b, van artikel 13.

2. Het derde lid wordt vervangen door:

3. Een olietankschip dat de methode van aangewezen schone ballast-tanks gebruikt, moet zijn uitgerust met een goedgekeurde oliegehaltemeter, welke controle mogelijk maakt van het oliegehalte van het geloosde ballastwater.

3. Het vierde lid wordt vervangen door:

4. Elk olietankschip dat de methode van aangewezen schone ballast-tanks gebruikt, moet zijn voorzien van een handboek waarin het systeem, de uitrusting en de werkwijze daarmee beschreven staan en dat ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie is. Wanneer een wijziging wordt aangebracht die het systeem van aangewezen schone ballasttanks beïnvloedt, dient het handboek overeenkomstig te worden herzien.

## I

In artikel 13B wordt het vijfde lid vervangen door:

5. Elk olietankschip, uitgerust met een systeem voor het wassen met ruwe olie, moet zijn voorzien van een handboek waarin het systeem, de uitrusting en de werkwijze daarmee beschreven staan en dat ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie is. Wanneer een wijziging wordt aangebracht die het systeem voor het wassen met ruwe olie beïnvloedt, dient het handboek overeenkomstig te worden herzien.

## J

In artikel 13C worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In het eerste lid wordt «zesde» vervangen door: vijfde.

2. In het tweede lid wordt het volgende gewijzigd:

a. Het onderdeel c vervalt.

b. In onderdeel d, vervallen de woorden: de aanvulling op.

c. De aanduiding van onderdelen d en e wordt gewijzigd in onderscheidenlijk c en d.

3. Het derde lid vervalt.

## K

In artikel 13E wordt de volgende wijziging aangebracht:

In het derde lid wordt «O<sub>S</sub> = als omschreven in het eerste lid, onder b, van artikel 23» vervangen door: O<sub>S</sub> = als omschreven in het eerste lid, onder a, van artikel 23.

## L

In artikel 14 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Het opschrift van artikel 14 wordt vervangen door: **Gescheiden houden van brandstofolie en ballastwater en het vervoer van olie in de voorpiektank.**

2. Het derde lid wordt vervangen door:

3. Het is niet toegestaan olie te vervoeren in de voorpiektank of in een tank die vóór het aanvaringsschot is gelegen, aan boord van een schip van 400 ton of meer;

a. waarvoor het bouwcontract is gesloten na 1 januari 1982; of

b. indien geen bouwcontract is gesloten, waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt na 1 juli 1982.

3. Aan het artikel wordt een vierde lid toegevoegd:

4. Schepen niet vallende onder het eerste en derde lid dienen aan het bepaalde in deze leden te voldoen, tenzij zulks naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie niet redelijk en praktisch uitvoerbaar is.

## M

In artikel 15 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In het eerste lid wordt «Nieuwe olietankschepen» vervangen door: Olietankschepen.

2. Het derde lid wordt vervangen door:

3. Bestaande olietankschepen met een bruto-inhoud van 150 ton of meer dienen eveneens te voldoen aan het bepaalde in het eerste lid met dien verstande dat iedere ladingtank kan worden aangemerkt als sloptank.

3. In het vierde lid wordt onderdeel b. onder 2°, vervangen door:

b. 2° Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan toestaan dat de onder 1° voorgeschreven inhoud van de sloptanks of van de combinatie van sloptanks wordt verminderd:

(i) tot 2% voor een olietankschip dat is uitgerust met een gesloten tankwassysteem;

(ii) tot 2% voor een olietankschip dat is uitgerust met gescheiden ballasttanks of aangewezen schone ballasttanks overeenkomstig het bepaalde in artikel 13 of dat is uitgerust met een systeem voor het wassen met ruwe olie overeenkomstig het bepaalde in artikel 13B, met dien verstande dat de inhoud mag worden verminderd tot 1½% indien het schip tevens is uitgerust met een gesloten tankwassysteem;

(iii) tot 1% voor een combinatietankschip, dat de olie uitsluitend vervoert in tanks met gladde wanden, met dien verstande dat de inhoud mag worden verminderd tot 0,8% indien het schip tevens is uitgerust met een gesloten tankwassysteem.

4. Het zesde lid vervalt.

5. Het zevende lid wordt vernummerd tot zesde lid.

6. Het achtste lid wordt vernummerd tot zevende lid en vervangen door:

7. a. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste tot en met het vijfde lid indien een olietankschip uitsluitend reizen maakt gelegen binnen een afstand van 50 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land, waarvan de reisduur niet meer bedraagt dan 72 uur en de reizen uitsluitend gemaakt worden tussen havens van staten die partij zijn bij het Verdrag. Een zodanige ontheffing kan slechts worden verleend indien het olietankschip alle oliehoudende mengsels aan boord houdt, ter latere afgifte aan ontvangstvoorzieningen, en deze ontvangstvoorzieningen toereikend zijn, dit ter beoordeling van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

b. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan ontheffing verlenen van het bepaalde in het vijfde lid, voor schepen niet vallende onder a, in de volgende gevallen:

1°. voor bestaande olietankschepen met een draagvermogen van 40 000 tonmassa of meer ingezet op reizen als bedoeld in artikel 13C, eerste lid, en welke daarbij voldoen aan het bepaalde in artikel 13C, tweede lid; of

2°. voor olietankschepen die uitsluitend reizen maken:

(i) binnen een bijzonder gebied als bedoeld in artikel 10, eerste lid; of

(ii) binnen 50 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land buiten een bijzonder gebied als bedoeld in artikel 10, eerste lid, waarbij het olietankschip ingezet wordt:

1e. voor reizen tussen havens van staten die partij zijn bij het Verdrag; of

2e. voor reizen binnen een beperkt vaargebied, vastgesteld door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, waarvan de reisduur niet meer dan 72 uur bedraagt.

c. Indien een ontheffing wordt verleend overeenkomstig het bepaalde onder b, dient tevens te worden voldaan aan de volgende voorwaarden:

1°. alle oliehoudende mengsels worden aan boord gehouden voor afgifte aan ontvangstvoorzieningen; en

2°. de hoeveelheid van het af te geven mengsel, het tijdstip van afgifte en de haven van afgifte worden aangetekend in het oliejournaal, bedoeld in artikel 20.

d. Indien een ontheffing wordt verleend voor een olietankschip dat reizen maakt binnen een gebied als bedoeld in onderdeel b, onder 2°, onder (ii), dienen binnen het genoemde gebied de ontvangstvoorzieningen toereikend te zijn, dit ter beoordeling van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

e. Indien een ontheffing wordt verleend voor een olietankschip dat reizen maakt binnen een gebied als bedoeld in onderdeel b, onder 2° (i) en 2° (ii), ten 2e, zullen de genoemde gebieden worden vermeld op het certificaat, bedoeld in artikel 5.

7. Het negende lid wordt vernummerd tot achtste lid.

8. Het tiende lid wordt vernummerd tot negende lid en vervangen door:

9. Het bepaalde in het eerste tot en met het vijfde lid is niet van toepassing op een olietankschip dat asfalt vervoert of andere producten waarop de bepalingen van dit besluit van toepassing zijn, waarvan de fysische eigenschappen een effectieve scheiding van het product en water alsmede een effectief bewaken van de lozing belemmeren. Alle ladingrestanten dienen aan boord te worden gehouden en tezamen met alle verontreinigd waswater aan een ontvangstvoorziening te worden afgegeven.

Artikel 16 wordt vervangen door:

## Artikel 16

### Bewakings- en regelsysteem voor olielozingen en apparatuur voor oliewaterafscheiding

1. Elk schip met een bruto-inhoud van 400 ton of meer doch minder dan 10 000 ton dient:
  - a. te zijn uitgerust met apparatuur voor het scheiden van olie en water welke voldoet aan het bepaalde in het vijfde lid; en
  - b. indien grote hoeveelheden brandstof worden vervoerd te voldoen aan het bepaalde in het tweede lid of in artikel 14, eerste lid.
2. Elk schip met een bruto-inhoud van 10 000 ton of meer dient te zijn uitgerust met:
  - a. apparatuur voor het scheiden van olie en water, welke voldoet aan het bepaalde in het zesde lid, alsmede met een bewakings- en regelsysteem dat voldoet aan het bepaalde in het vierde lid; of
  - b. apparatuur voor het filtreren van oliehoudende mengsels, welke voldoet aan het bepaalde in het zesde lid, onder a.
3. a. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste en tweede lid voor een schip dat uitsluitend reizen maakt:
  - 1°. binnen een bijzonder gebied als bedoeld in artikel 10, eerste lid; of
  - 2°. binnen 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land buiten een bijzonder gebied als bedoeld in artikel 10, eerste lid, waarbij het schip ingezet wordt op reizen tussen havens binnen Nederland of binnen een beperkt vaargebied, vastgesteld door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.
- b. Een ontheffing als bedoeld onder a wordt alleen verleend indien tevens wordt voldaan aan alle volgende voorwaarden:
  - 1°. het schip is voorzien van een verzameltank met een inhoud, zulks ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, dat al het met olie verontreinigd lenswater aan boord kan worden gehouden;
  - 2°. het onder 1° bedoelde lenswater aan boord wordt opgeslagen voor afgifte aan ontvangstvoorzieningen;
  - 3°. de ontvangstvoorzieningen, naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, in de havens waarnaar het schip reizen maakt, toereikend zijn;
  - 4°. de hoeveelheid van het af te geven mengsel, het tijdstip van afgifte en de haven van afgifte worden aangetekend in het oliejournaal; en
  - 5°. de reizen worden aangetekend op het certificaat, bedoeld in artikel 5, indien het schip in het bezit is van dit certificaat.
- c. Een schip met een inhoud van minder dan 400 ton dient voor zover praktisch uitvoerbaar, dit ter beoordeling van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, zodanig te zijn uitgerust dat olierestanten of oliehoudende mengsels aan boord kunnen worden gehouden of dat lozing daarvan kan geschieden overeenkomstig het bepaalde in artikel 9, eerste lid, onder b.
4. a. Het bewakings- en regelsysteem voor olielozingen, bedoeld in het tweede lid, onder a, dient:
  - 1°. van een goedgekeurd type te zijn;
  - 2°. te zijn voorzien van apparatuur voor een doorlopende registratie van het oliegehalte in delen per miljoen, waarbij de weergave een aanduiding van datum en tijd bevat en deze ten minste drie jaar aan boord wordt bewaard; en
  - 3°. automatisch in werking te treden wanneer er enige lozing van een



oliehoudend mengsel in zee plaatsvindt, en zodanig te zijn ingericht dat elke lozing automatisch wordt gestopt indien het oliegehalte groter is dan toegestaan krachtens artikel 9, eerste lid, onder b;

b. Elke storing in het bewakings- en regelsysteem dient de lozing automatisch te doen stoppen en dient te worden aangetekend in het oliejournaal. Een onklaar deel dient echter bedrijfsklaar te worden gemaakt voordat het schip zijn volgende reis aanvangt, tenzij het zich begeeft naar een reparatiehaven.

c. Bestaande schepen dienen te voldoen aan het bepaalde onder a en b met dien verstande dat het stoppen van de lozing door middel van handbediening mag geschieden.

5. De apparatuur voor het scheiden van olie en water, bedoeld in het eerste lid en het tweede lid, onder a, moet van een goedgekeurd type zijn en dient te waarborgen dat van elk in zee te lozen oliehoudend mengsel, nadat het door deze apparatuur is gevoerd, het oliegehalte minder is dan 100 delen per miljoen.

6. a. Apparatuur voor het filtreren van oliehoudende mengsels als bedoeld in het tweede lid, onder b, dient:

1°. van een goedgekeurd type te zijn;

2°. te waarborgen dat van elk in zee te lozen oliehoudend mengsel, nadat het door deze apparatuur is gevoerd, het oliegehalte niet meer is dan 15 delen per miljoen; en

3°. te zijn voorzien van een alarminrichting die aangeeft wanneer de waarde, bedoeld onder 2 wordt overschreden.

b. Schepen met een bruto-inhoud van minder dan 10 000 ton, welke geen grote hoeveelheden brandstof meevoeren of welke niet lozen overeenkomstig het bepaalde in artikel 10, derde lid, onder b, die zijn uitgerust met apparatuur voor het filtreren van oliehoudende mengsels in plaats van apparatuur voor het scheiden van olie en water, dienen aan de vereisten van een alarminrichting te voldoen voor zover dit redelijk en praktisch uitvoerbaar is, zulks ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

O

Artikel 18 wordt vervangen door:

### **Artikel 18**

#### **Pomp-, pijpleiding- en lozingsinrichtingen aan boord van olietankschepen**

1. Aan boord van elk olietankschip dient op het open dek, aan beide zijden van het schip, een losaansluiting te zijn aangebracht voor de afgifte van door olie verontreinigd ballastwater of tankwaswater aan ontvangstvoorzieningen.

2. a. Aan boord van elk olietankschip dienen de pijpleidingen voor het lozen van ballastwater of met olie verontreinigd water afkomstig van het ladinggedeelte van het schip, zoals toegestaan krachtens artikel 9 of 10, te zijn geleid naar het open dek, of naar de zijde van het schip boven de waterlijn, behorende bij de ballasttoestand met de grootste diepgang.

b. Voor lozingen toegestaan krachtens het bepaalde in het zesde lid kan een afwijkend systeem worden aanvaard, zulks naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

3. a. Aan boord van nieuwe olietankschepen dienen voorzieningen te zijn getroffen voor het stoppen van de lozing van ballastwater of met olie verontreinigd water afkomstig van het ladinggedeelte van het schip, vanaf een zodanige plaats op het bovendeck of hoger, dat de in gebruik zijnde losaansluiting, bedoeld in het eerste lid, en de lozing in zee uit de

pijpleidingen, bedoeld in het tweede lid, onder a, vanaf die plaats met het oog waarneembaar zijn.

b. Er behoeven geen voorzieningen voor het stoppen van de lozing bij de waarnemingsplaats te zijn aangebracht, indien is voorzien in een goed werkende radio- of telefoonverbinding tussen de waarnemingsplaats en de plaats waar de lozing kan worden gestopt.

4. Elk nieuw olietankschip dat moet zijn voorzien van gescheiden ballasttanks of dat moet zijn uitgerust met een systeem voor het wassen met ruwe olie, dient te voldoen aan de volgende bepalingen:

a. het schip moet zijn uitgerust met ladingleidingen welke zodanig zijn ontworpen en aangebracht dat het achterblijven van olie in de leidingen tot een minimum wordt beperkt; en

b. voorzieningen moeten zijn getroffen voor het aftappen van alle ladingpompen en alle ladingleidingen na het lossen, zondig door aansluiting op een nazuigstelsel. De afgetapte olie moet zowel naar de wal als naar een ladingtank of sloptank kunnen worden overgebracht. Voor afgifte aan de wal moet een afzonderlijke leiding met een kleine diameter zijn aangebracht. Deze leiding dient te zijn aangesloten op de losaansluiting buiten de hoofdafsluiters.

5. Elk bestaand ruwe olietankschip dat dient te zijn voorzien van gescheiden ballasttanks of de methode van aangewezen schone ballasttanks gebruikt dan wel dient te zijn uitgerust met een systeem voor het wassen met ruwe olie, dient te voldoen aan het bepaalde in het vierde lid, onder b.

6. Aan boord van olietankschepen dient ballastwater of met olie verontreinigd water afkomstig van het ladinggedeelte boven de waterlijn te worden geloosd behalve in de volgende gevallen:

a. gescheiden en schone ballast mogen onder de waterlijn worden geloosd:

1°. in havens; of

2°. op zee door het laten aflopen van de tanks;

mits een onderzoek van de oppervlakte van het ballastwater onmiddellijk voorafgaand aan de lozing heeft uitgewezen dat geen verontreiniging met olie heeft plaatsgevonden;

b. bestaande olietankschepen welke zonder verbouwing niet in staat zijn gescheiden ballastwater boven de waterlijn te lozen, mogen dergelijk ballastwater op zee onder de waterlijn lozen mits een onderzoek van de oppervlakte van het ballastwater onmiddellijk voorafgaand aan de lozing heeft uitgewezen dat geen verontreiniging met olie heeft plaatsgevonden;

c. bestaande olietankschepen welke gebruik maken van aangewezen schone ballasttanks en zonder verbouwing niet in staat zijn ballastwater uit deze tanks boven de waterlijn te lozen, mogen dergelijk ballastwater onder de waterlijn lozen mits de lozing wordt gecontroleerd overeenkomstig het bepaalde in artikel 13 A, derde lid;

d. olietankschepen mogen verontreinigd ballastwater of met olie verontreinigd water afkomstig van de ladingtanks, uitgezonderd de sloptanks, op zee onder de waterlijn lozen door het laten aflopen van de tank mits:

1°. er voldoende tijd is verstreken zodat scheiding van olie en water heeft plaatsgevonden; en

2°. het ballastwater is onderzocht onmiddellijk voorafgaand aan de lozing met apparatuur voor het vaststellen van het oliewater scheidingsvlak, bedoeld in artikel 15, eerste lid onder d, teneinde te verzekeren dat de hoogte van het scheidingsvlak zodanig is dat de lozing geen verhoogd risico met zich meebrengt voor het mariene milieu.

e. In afwijking van het bepaalde onder d, mag een bestaand olietankschip verontreinigd ballastwater of met olie verontreinigd water afkomstig van het ladinggedeelte op zee onder de waterlijn lozen mits:

1°. een deel van het te lozen water door een vaste leiding wordt geleid naar een gemakkelijk bereikbare plaats op het bovendek of daarboven, alwaar de lozing visueel kan worden gecontroleerd; en

2°. deze voorzieningen van lozen voldoen aan nadere door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te geven voorschriften.

## P

In artikel 20 worden het eerste en tweede lid vervangen door:

1. Elk olietankschip met een bruto-inhoud van 150 ton of meer en elk schip, geen olietankschip zijnde, met een bruto-inhoud van 400 ton of meer, moet zijn voorzien van een oliejournaal deel I. Elk olietankschip met een bruto-inhoud van 150 ton of meer moet tevens zijn voorzien van een oliejournaal deel II. Het oliejournaal moet zijn ingericht overeenkomstig een door Onze Minister vast te stellen model.

2. Het oliejournaal dient, indien van toepassing voor elke tank afzonderlijk, te worden ingevuld telkens wanneer een van de volgende handelingen plaats vindt aan boord van:

a. alle schepen:

1°. het ballasten of schoonmaken van brandstofolietanks;

2°. het lozen van verontreinigd ballastwater of waswater uit tanks, bedoeld onder 1°;

3°. het verwijderen van oliehoudende restanten; en

4°. het lozen of afgeven van lenswater dat zich in ruimten voor machines heeft verzameld;

b. olietankschepen:

1°. het innemen van ladingolie;

2°. het overbrengen van ladingolie van de ene tank naar de andere tijdens de reis;

3°. het lossen van ladingolie;

4°. het ballasten van ladingtanks en aangewezen schone ballasttanks;

5°. het schoonmaken van ladingtanks waaronder het wassen met ruwe olie;

6°. het lozen van ballastwater, behalve vanuit gescheiden ballasttanks;

7°. het lozen van water uit sloptanks;

8°. het sluiten van de afsluiters of soortgelijke middelen na het lozen of afgeven van de inhoud van sloptanks;

9°. het sluiten van afsluiters voor het scheiden van aangewezen schone ballasttanks van laadleidingen en nazuigleidingen, na lozing of afgifte van de inhoud van de sloptank; en

10°. het verwijderen van oliehoudende restanten.

## Q

In artikel 21 wordt onderdeel b vervangen door:

b. in plaats van het oliejournaal aantekening houden in een staat, volgens een door de Minister van Economische Zaken vast te stellen model, van alle werkzaamheden waarbij lozingen van olierestanten of oliehoudende mengsels plaatsvinden; en

## R

In artikel 25 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Het tweede lid wordt vervangen door:

2. De volgende bepalingen met betrekking tot de overgang en de aard van de aangenomen schade zijn van toepassing:

a. Beschadiging in de zijde:		
1°. langsscheeps	1/3 L <sup>2/3</sup> of 14,5 m, welke van de twee de kleinste is	
2°. dwarsscheeps (binnenboord gemeten vanaf de scheepshuid loodrecht op het vlak van kiel en stevens, ter hoogte van de zomerlastlijn)	B/5 of 11,5 m, welke van de twee de kleinste is	
3°. verticaal	vanaf de lijn van onderkant spanten op hart schip, naar boven, zonder begrenzing	
b. Bodem schade		
	over 0,3 L vanaf de voorloodlijn van het schip	elk ander deel van het schip
1°. langsscheeps	1/3 L <sup>2/3</sup> of 14,5 m welke van de twee de kleinste is	1/3 L <sup>2/3</sup> of 5 m, welke van de twee de kleinste is
2°. dwarsscheeps	B/6 of 10 m, welke van de twee de kleinste is	B/6 of 5 m, welke van de twee de kleinste is
3°. verticaal	B/15 of 6 m, welke van de twee de kleinste is, gemeten van de lijn van onderkant spanten op hart schip	B/15 of 6 m, welke van de twee de kleinste is, gemeten van de lijn van onderkant spanten op hart schip

c. Indien een beschadiging van geringere omvang dan de maximale beschadiging onder a en b, een ernstiger situatie ten gevolge heeft, moet een dergelijke beschadiging worden aangenomen.

d. In gevallen waarin beschadiging aan dwarsschotten wordt verwacht, zoals bedoeld in het eerste lid, onder a en b, dienen waterdichte dwarschotten, teneinde als doelmatig te kunnen worden beschouwd te worden geplaatst op een onderlinge afstand die ten minste gelijk is aan de lengte waarover de veronderstelde beschadiging, bedoeld onder a, zich uitstrekt. In gevallen waarin de dwarschotten op een kleinere onderlinge afstand zijn geplaatst, worden binnen het beschadigde gedeelte een of meer van deze schotten geacht niet aanwezig te zijn bij het vaststellen van afdelingen die vol kunnen lopen.

e. In gevallen waarin beschadiging tussen aangrenzende waterdichte dwarschotten wordt verwacht, zoals bedoeld in het eerste lid, onder c, wordt aangenomen dat een hoofddwarsschot of een dwarsschot dat de afscheiding vormt tussen zijtanks of dubbele bodemtanks niet beschadigd is, tenzij:

1°. de aangrenzende schotten dichter bij elkaar zijn geplaatst dan de lengte waarover de veronderstelde beschadiging zich uitstrekt, zoals bedoeld onder a van dit lid, of

2°. in een schot een nis is aangebracht of een schot trapsgewijs verspringt waarbij de lengte van de nis dan wel de afstand van de dwarsvlakken van trapsgewijs verspringende schotten meer bedraagt dan 3,05 m binnen het gebied van de veronderstelde beschadiging. De trapsgewijze verspringing van het achterpiekschot en de top van de achterpiektank wordt voor de toepassing van de bepalingen van dit artikel buiten beschouwing gelaten.

f. Indien zich binnen het gebied van de aangenomen beschadiging pijpleidingen, kokers of tunnels bevinden, dienen voorzieningen te worden getroffen om te voorkomen dat binnenstromend water via deze kanalen verder kan doordringen naar andere afdelingen dan die, welke in alle gevallen van schade worden geacht vol te lopen.

2. In het derde lid wordt onderdeel c vervangen door:  
 c. de kromme van armen van statische stabiliteit dient een minimum bereik te hebben van 20 graden voorbij de evenwichtstoestand, te zamen met een resterende maximale oprichtende arm van ten minste 0,1 m binnen het bereik van 20 graden. Daarbij dient de oppervlakte onder de kromme binnen dit bereik niet minder dan 0,0175 meter radialen te bedragen. Binnen bovengenoemd bereik van de kromme van armen van statische stabiliteit mogen onbeschermdde openingen niet onder water komen, tenzij de desbetreffende ruimte wordt verondersteld vervuld te zijn geraakt. Voor openingen als bedoeld onder a en andere tegen weer en wind afsluitbare openingen is het toegestaan dat deze worden ondergedompeld binnen het bereik van 20 graden.

3. Aan het derde lid wordt toegevoegd onderdeel e:

e. Overvloeiinrichtingen waarvoor mechanische hulpmiddelen nodig zijn, zoals afsluiters of eventueel aangebrachte overvloeipijpen, mogen niet in aanmerking worden genomen voor het verminderen van slagzij of voor het verkrijgen van het minimaal vereiste bereik van de reststabiliteit teneinde te voldoen aan het bepaalde onder a, b en c. Gedurende alle stadia van het overvloeien dient voldoende reststabiliteit te worden gehandhaafd. Ruimten die door kokers van grote doorsnede zijn verbonden, kunnen als één ruimte worden beschouwd.

4. In het vierde lid wordt onderdeel b vervangen door:

b. de volgende permeabiliteiten moeten worden aangenomen:

Ruimten	Permeabiliteit
bestemd voor voorraden	0,60
ingenomen door verblijven	0,95
ingenomen door machines	0,85
lege ruimte	0,95
bestemd voor verbruiksvloeistoffen	0-0,95 <sup>1</sup>
bestemd voor andere vloeistoffen	0-0,95 <sup>1</sup>

5. In het vijfde lid wordt «Aan boord van elk olietankschip» vervangen door: Aan boord van elk nieuw olietankschip.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van het bepaalde in artikel 25a, derde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State.

<sup>1</sup> de permeabiliteit van gedeeltelijk gevulde afdelingen dient in overeenstemming te zijn met de hoeveelheid vloeistof die wordt vervoerd in die afdeling. Indien een met vloeistof gevulde tank wordt beschadigd, moet worden aangenomen dat de inhoud van de tank geheel uitstroomt en de tank vol loopt met zeewater tot een niveau behorend bij het vlak van evenwicht in de eindtoestand.

## ARTIKEL II

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

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, 29 oktober 1990

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
J. R. H. Maij-Weggen

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

Uitgegeven de *achtste* januari 1991

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

## NOTA VAN TOELICHTING

### 1. Inleiding

In de nota van toelichting bij het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen (Stb. 1986, 160) is in de inleiding reeds aangegeven dat internationaal de behoefte aanwezig was de voorschriften van Bijlage I van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, het Marpol-verdrag, te wijzigen.

Voor het merendeel van deze wijzigingen bestond deze behoefte reeds vóór het inwerking treden van Bijlage I omdat werd erkend dat technisch geen goede uitvoering aan de voorschriften kon worden gegeven. De voorstellen tot wijziging kwamen tot stand na uitvoerig overleg in de maritieme milieu commissie van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

Hoewel ten tijde van het van kracht worden van het Marpol verdrag de wijzigingsvoorstellen in principe reeds waren aanvaard, kon geen volledige overeenstemming worden bereikt over alle voorgestelde wijzigingen.

Vooruitlopend hierop werd in 1983 door de IMO een resolutie aanvaard met de aanbeveling om, in afwachting van de formele inwerkingtreding van de wijzigingen, in de dagelijkse praktijk reeds uitvoering te geven aan die wijzigingen waarover in beginsel overeenstemming bestond. Na het inwerking treden van Bijlage I is in de loop van 1984 een aantal kleine wijzigingen toegevoegd aan de oorspronkelijke voorstellen en op 7 september 1984 zijn alle wijzigingsvoorstellen tijdens een zitting van de maritieme milieu commissie aangenomen. Deze wijzigingen zijn, met inachtneming van de amendements procedures onder artikel 16 van het Marpol Verdrag, inmiddels internationaal in werking getreden. Op grond van de eerder genoemde resolutie van de IMO werd door de scheepvaart reeds uitvoering gegeven aan de gewijzigde voorschriften vóór de formele inwerking treding daarvan. In het onderhavige besluit zijn de wijzigingen opgenomen van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen ter uitvoering van de in werking getreden amendering van Bijlage I van het Marpol Verdrag.

Zoals reeds aangegeven betreffen de artikelen van het wijzigingsbesluit hoofdzakelijk technische aanwijzingen welke internationaal in Bijlage I zijn opgenomen. Tevens is van de gelegenheid gebruik gemaakt een gering aantal andere noodzakelijk geachte wijzigingen in dit besluit op te nemen, teneinde een betere harmonisatie met bestaande wetgeving te bewerkstelligen, zoals bijvoorbeeld met de Schepenwet op het gebied van onderzoek van schepen.

Voorts is een aantal artikelen gewijzigd om een betere aansluiting te krijgen met de indeling van de voorschriften van Bijlage I van het Verdrag.

Als laatste zij vermeld dat Bijlage I voor een aantal voorschriften een bepaalde overgangperiode toestond teneinde de reders de gelegenheid te geven de schepen aan te passen. Deze periode is inmiddels verstreken; de desbetreffende artikelen zijn hiervoor aangepast.

Over de inhoud van het onderhavige wijzigingsbesluit is met de betrokkenen uit het bedrijfsleven overeenstemming bereikt.

### 2. Dereguleringsaspecten

De doelstelling en werkingssfeer van het onderhavige besluit betreffen de noodzakelijke bescherming van het mariene milieu tegen vervuiling door olie, die afkomstig is van schepen.

Zoals in het voorgaande reeds is toegelicht, bestaat deze wijziging voor het merendeel uit technische wijzigingen, waaraan reeds behoefte bestond vóór de inwerkingtreding van Bijlage I van het Marpol-verdrag en die nu internationaal in genoemde Bijlage I zijn opgenomen. Er is derhalve sprake van een normstelling, waarbij de nationale ruimte zeer beperkt is. Ingevolge een resolutie van de IMO werden deze technische wijzigingen, vooruitlopend op de inwerkingtreding, voor het merendeel in de praktijk reeds toegepast.

De bestuurlijke lasten en de werkdruk van het bestuurlijk en justitieel apparaat zullen door deze wijzigingen daarom niet toenemen.

### **3. Artikelsgewijze toelichting**

#### *Artikel 1*

##### **A**

De omschrijvingen van artikel 1 worden verder aangevuld met het begrip «gesloten tankwassysteem». De omschrijving van een dergelijk systeem werd noodzakelijk geacht aangezien in de praktijk onduidelijkheid bestaat over een juiste invulling hiervan.

##### **B**

In artikel 2 wordt een aanvulling opgenomen met een verwijzing naar het inmiddels in werking getreden Besluit voorkoming verontreiniging door schepen met in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen. Deze wetgeving was ten tijde van het van kracht worden van het oorspronkelijke besluit nog niet in werking getreden.

De wijziging wordt tevens aangebracht om duidelijker aan te geven dat een ontheffing weliswaar op het vereiste certificaat dient te worden vermeld doch de bedoelde ontheffing zich niet beperkt tot schepen welke verplicht zijn een certificaat te voeren.

##### **C**

Teneinde aan te tonen dat een schip voldoet aan de desbetreffende bepalingen wordt vanaf een bepaalde bruto-inhoud een certificaat uitgereikt. Een schip met een kleinere bruto-inhoud kan worden voorzien van een verklaring. Een dergelijke verklaring wordt alleen uitgereikt indien de reder daarom verzoekt.

De reden voor het indienen van zo'n onderzoek moet parallel gezien worden aan het uitreiken van een certificaat n.l. een bewijs, voor met name inspecties in de buitenlandse havens, dat het schip aan de van toepassing zijnde voorschriften voldoet.

Voor het uitreiken van de verklaring worden eveneens kosten in rekening gebracht.

##### **D**

Artikel 5 wordt aangevuld met een aantal leden waarin nadere regels worden gegeven voor de afgifte van een certificaat. De aanvullingen voorzien in een uit de praktijk gebleken behoefte. Om in het kader van de schepenwetgeving zoveel mogelijk tot een uniforme regeling met betrekking tot de kosten verbonden aan de afgifte van een certificaat te komen, is in het onderhavige besluit ten aanzien van dit aspect aansluiting gezocht bij de desbetreffende bepalingen in artikel 16 van het Schepenbesluit 1965 (Stb. 367).



## E

Onder behandelde oliehoudende mengsels worden die mengsels verstaan welke aan boord een bepaalde behandeling hebben ondergaan teneinde olie en water te scheiden. Een dergelijke behandeling kan bestaan uit separeren of soortgelijke methodes.

## F

De bijzondere gebieden genoemd in artikel 10 zijn aangevuld met de Golf van Aden hetgeen betekent dat in dit gebied strengere lozingsvoorwaarden van toepassing zullen worden.

Deze lozingsvoorwaarden worden effectief wanneer door de IMO wordt bekend gemaakt dat er voldoende havenontvangstvoorzieningen in dit gebied aanwezig zijn, hetgeen thans nog niet het geval is.

## M

Artikel 15 wordt onder andere aangevuld met de mogelijkheid tot het verlenen van een ontheffing voor bepaalde apparatuur. Een dergelijke ontheffing kan slechts worden verleend onder stringente voorwaarden waarbij wordt verzekerd dat olie of oliehoudende mengsels onder geen enkele voorwaarde worden geloosd maar worden afgegeven aan ontvangstvoorzieningen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat a.i.,  
J. E. Andriessen

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en  
Milieubeheer a.i.,  
J. E. Andriessen