
444

Besluit van 1 juni 1994, houdende wijziging van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen in verband met de wijziging van Bijlage I van het Internationale Verdrag ter voorkoming van verontreiniging 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 van 30 augustus 1993, nr. S/J 31.665/93, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, gedaan mede namens Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Gelet op de Resoluties van de Mariene Milieu Commissie van de Internationale Maritieme Organisatie 42(30) (Trb. 1992, 29), 47(31) (Trb. 1993, 53), 51(32) (Trb. 1993, 70) en 52(32) (Trb. 1993, 70), alsmede op de artikelen 5, 7, 8, 10 en 39 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen;

De Raad van State gehoord (advies van 8 maart 1994, nr. W09.93.0591);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 25 mei 1994, nr. J 30.542/94, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, uitgebracht mede namens Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen¹ wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 1, eerste lid, onderdeel h, wordt een nieuw subonderdeel toegevoegd, luidende:

3°. ongeacht het bepaalde onder 1° wordt een verbouwing van een bestaand olietankschip, teneinde te voldoen aan de bepalingen van artikel 13F of 13G, niet beschouwd als een belangrijke verbouwing in de zin van dit besluit;

B

In artikel 7 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Het opschrift van artikel 7 wordt vervangen door: Aanvraag tot afgifte van een certificaat.
2. Het eerste lid en de aanduiding «2» voor het tweede lid vervallen.

C

In artikel 9 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In het eerste lid worden in onderdeel a, onder 4°, de woorden «60 liter» vervangen door: 30 liter.
2. In het eerste lid wordt onderdeel b vervangen door:
 - a. voor een schip dat geen olietankschip is, met een bruto-inhoud van 400 ton of meer en voor een olietankschip voorzover het betreft een lozing van olierestanten of oliehoudende mengsels vanuit de vullings van de ruimten voor machines, met uitzondering van de vullings van de ladingpompkamer, tenzij vermengd met ladingolierestanten:
 - 1°. het schip bevindt zich niet in een bijzonder gebied;
 - 2°. het schip vervolgt zijn vaarroute;
 - 3°. het oliegehalte van de geloosde vloeistof is zonder verdunning niet hoger dan 15 delen per miljoen;
 - 4°. het schip heeft de apparatuur, bedoeld in artikel 16, in bedrijf.
3. In het derde lid vervalt de aanduiding «a» voor onderdeel a, en vervalt onderdeel b.
4. Na het vijfde lid wordt een nieuw zesde lid toegevoegd, luidende:
 - a. Voor schepen als bedoeld in artikel 16, zesde lid, die niet zijn uitgerust met de apparatuur vereist in artikel 16, eerste of tweede lid, is het bepaalde in het eerste lid, onderdeel b, van toepassing met ingang van 6 juli 1998 of met ingang van een eerdere datum waarop het schip met deze apparatuur wordt uitgerust. Tot deze datum is elke lozing in zee van olierestanten of oliehoudende mengsels verboden, tenzij wordt voldaan aan alle onderstaande voorwaarden:
 - a. het oliehoudende mengsel is niet afkomstig van de vullings van de ladingpompkamer;
 - b. het oliehoudende mengsel is niet vermengd met ladingolierestanten;
 - c. het schip bevindt zich niet in een bijzonder gebied;
 - d. het schip bevindt zich meer dan 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land;
 - e. het schip vervolgt zijn vaarroute;
 - f. het oliegehalte van de geloosde vloeistof is lager dan 100 delen per miljoen;
 - g. het schip heeft de goedgekeurde apparatuur voor het scheiden van olie en water in bedrijf.
6. Voor schepen als bedoeld in artikel 16, zesde lid, die niet zijn uitgerust met de apparatuur vereist in artikel 16, eerste of tweede lid, is het bepaalde in het eerste lid, onderdeel b, van toepassing met ingang van 6 juli 1998 of met ingang van een eerdere datum waarop het schip met deze apparatuur wordt uitgerust. Tot deze datum is elke lozing in zee van olierestanten of oliehoudende mengsels verboden, tenzij wordt voldaan aan alle onderstaande voorwaarden:
 - a. het oliehoudende mengsel is niet afkomstig van de vullings van de ladingpompkamer;
 - b. het oliehoudende mengsel is niet vermengd met ladingolierestanten;
 - c. het schip bevindt zich niet in een bijzonder gebied;
 - d. het schip bevindt zich meer dan 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land;
 - e. het schip vervolgt zijn vaarroute;
 - f. het oliegehalte van de geloosde vloeistof is lager dan 100 delen per miljoen;
 - g. het schip heeft de goedgekeurde apparatuur voor het scheiden van olie en water in bedrijf.

D

In artikel 10 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In het eerste lid wordt in de aanhef de zinsnede «en van de Golf van Aden» vervangen door: , van de Golf van Aden en van het Antarctisch gebied.
2. In het eerste lid wordt na onderdeel f een nieuw onderdeel g toegevoegd, luidende:
 - a. Onder het Antarctisch gebied wordt verstaan het zeegebied ten zuiden van 60° zuiderbreedte.
3. In het tweede lid wordt onderdeel b vervangen door:
 - a. Elke lozing van olierestanten of oliehoudende mengsels in zee vanaf een schip dat geen olietankschip is, met een bruto-inhoud van minder dan 400 ton, is verboden wanneer dit schip zich in een bijzonder gebied

bevindt, behalve indien het oliegehalte van de geloosde vloeistof zonder verdunning niet hoger is dan 15 delen per miljoen.

4. In het derde lid wordt in onderdeel b, onder 5°, de verwijzing «in artikel 16, zesde lid» vervangen door: in artikel 16, vijfde lid.

5. Na het vijfde lid wordt een nieuw zesde lid toegevoegd, luidende:

6. In afwijking van het tweede lid is in het Antarctisch gebied elke lozing in zee van olierestanten of oliehoudende mengsels vanaf een schip verboden.

E

De zeven onderdelen van artikel 13, tweede lid, worden geletterd: a, b, c, d, e, f en g.

F

Na artikel 13 E worden twee nieuwe artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 13F

Voorkoming van olieverontreiniging in geval van aanvaring of stranding (nieuwbouw)

1. Dit artikel is van toepassing op olietankschepen met een draagvermogen van 600 tonmassa of meer:

- a. waarvoor het bouwcontract is gesloten op of na 6 juli 1993; of
- b. indien er geen bouwcontract is, waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na 6 januari 1994; of
- c. waarvan de oplevering op of na 6 juli 1996 heeft plaatsgevonden; of
- d. die een belangrijke verbouwing hebben ondergaan:
 - 1°. waarvoor het contract is gesloten na 6 juli 1993; of
 - 2°. waarvan, indien er geen contract is, de verbouwing na 6 januari 1994 is begonnen; of
 - 3°. die na 6 juli 1996 is voltooid.

2. Elk olietankschip met een draagvermogen van 5 000 tonmassa of meer:

a. voldoet, in plaats van aan artikel 13E indien van toepassing, aan het derde lid, tenzij wordt voldaan aan het bepaalde in het vierde en vijfde lid; en

b. voldoet, indien van toepassing, aan het bepaalde in het zesde lid.

3. De gehele lengte van het ladinggedeelte wordt als volgt beschermd door ballasttanks of ruimten, geen ladingtanks of brandstoftanks zijnde:

a. zijtanks of ruimten strekken zich uit over de volle holte van het schip in de zijde of vanaf de bovenzijde van de dubbele bodem tot het bovenste dek, daarbij geen rekening houdende met een rondgezette plaat als overgang van huidbeplating naar dekbeplating. Zij zijn zodanig gesitueerd dat de ladingtanks nergens op een afstand geringer dan w binnenboord van de malkant van de huidbeplating zijn gelegen, loodrecht op de huid gemeten ter plaatse van elke willekeurige dwarsdoorsnede, zoals aangegeven in figuur 1, waarbij:

$w = 0,5 + DWT/20\ 000$ m of 2 m, welke van de twee de kleinste is.
De minimum waarde van $w = 1$ m.

b. ter plaatse van elke willekeurige dwarsdoorsnede is de hoogte van elke dubbele bodem tank of ruimte zodanig dat de afstand h tussen de bodem van de ladingtanks en de malkant van de vlakbeplating, loodrecht op deze beplating gemeten zoals aangegeven in figuur 1, niet minder is dan:

$h = B/15$ m of 2 m, welke van de twee de kleinste is.
De minimum waarde van $h = 1$ m.

c. indien de afstanden h en w verschillen wordt op hoogten groter dan $1,5h$ boven de basislijn de afstand w aangehouden, zoals aangegeven in figuur 1.

d. voor ruwe-olietankschepen met een draagvermogen van 20 000 tonmassa of meer en produktentankschepen met een draagvermogen van 30 000 tonmassa of meer is de gezamenlijke capaciteit van zijtanks, dubbele bodemtanks, voorpiektanks en achterpiektanks niet kleiner dan de capaciteit van de gescheiden ballasttanks benodigd om te voldoen aan artikel 13. Zijtanks of ruimten en dubbele bodemtanks gebruikt om te voldoen aan artikel 13 zijn gelijkmatig verdeeld over de gehele lengte van het ladinggedeelte. Aanvullende gescheiden ballast capaciteit gebruikt voor het verminderen van langsscheepse spanningen of trim mag op elke plaats in het schip zijn gelegen.

e. zuigputten van ladingtanks mogen in de dubbele bodem onder de door de afstand h bepaalde grenslijn worden aangebracht, mits deze putten zo klein als praktisch mogelijk zijn en de afstand tussen de bodem van de put en de vlakbeplating ten minste $0,5h$ bedraagt.

f. ballastleidingen en andere leidingen, zoals peil- en ventilatieleidingen naar ballasttanks, lopen niet door ladingtanks. Ladingleidingen en soortgelijke leidingen naar ladingtanks lopen niet door ballasttanks. Uitzondering mag worden gemaakt voor korte leidinggedeelten mits deze geheel gelast of gelijkwaardig geconstrueerd zijn.

4.a. Dubbele bodemtanks of ruimten als vereist in het derde lid, onder b, kunnen achterwege blijven indien het ontwerp van de tanker zodanig is dat de druk op de vlakbeplating, die de enige scheiding vormt met de zee, uitgeoefend door de lading en de dampdruk, de hydrostatische waterdruk van het zeewater niet overschrijdt zoals aangegeven in de volgende formule:

$$f \times h_c \times p_c \times g + 100 \Delta p \leq d_n \times p_s \times g$$

waarin:

h_c = hoogte van de lading die op de vlakbeplating rust in meters;

p_c = maximum dichtheid van de lading in t/m^3 ;

d_n = minimum diepgang voor elke verwachte belastingstoestand in meters;

p_s = dichtheid van het zeewater in t/m^3 ;

Δp = maximum insteldruk van de over-/onderdrukklemmen van de ladingtank in bar;

f = veiligheidsfactor = 1,1;

g = versnelling van de zwaartekracht ($9,81 \text{ m/s}^2$).

b. Elke horizontale scheiding benodigd om te voldoen aan het gestelde onder a, is geplaatst op een hoogte van de kleinste waarde van $B/6$ of 6 meter, maar niet meer dan $0,6D$, waarin D de holte naar de midscheeps gemeten, boven de basislijn.

c. Zijtanks of ruimten zijn gesitueerd zoals bepaald in het derde lid, onder a, behalve dat, beneden een niveau van $1,5h$ boven de basislijn, de grenslijn van de ladingtank verticaal naar beneden mag lopen tot het vlak zoals aangegeven in figuur 2, waarbij h als bedoeld in het derde lid, onder b.

5. Andere ontwerpen en vormen van constructie van olietankschepen kunnen worden aanvaard als gelijkwaardig alternatief voor het bepaalde in het derde lid na te zijn goedgekeurd.

6. Voor olietankschepen met een draagvermogen van 20 000 tonmassa of meer wordt de aangenomen schade als bedoeld in artikel 25, tweede lid, onder b, aangevuld met de onderstaande aangenomen bodemschade:

a. langsscheeps:

1°. schepen met een draagvermogen van 75 000 tonmassa of meer: $0,6L$ gemeten vanaf de voorloodlijn;

2°. schepen met een draagvermogen kleiner dan 75 000 tonmassa: 0,4L gemeten vanaf de voorloodlijn

b. dwarsscheeps: B/3 op elke plaats van het vlak

c. verticaal: beschadiging van de huidbeplating.

7. Olie tankschepen met een draagvermogen kleiner dan 5 000 tonmassa zijn:

a. ten minste uitgerust met dubbele bodemtanks of ruimten met een zodanige hoogte dat de afstand h als bedoeld in het derde lid, onder b, voldoet aan de volgende waarde: $h = B/15$ m.

De minimum waarde van $h = 0,76$ m.

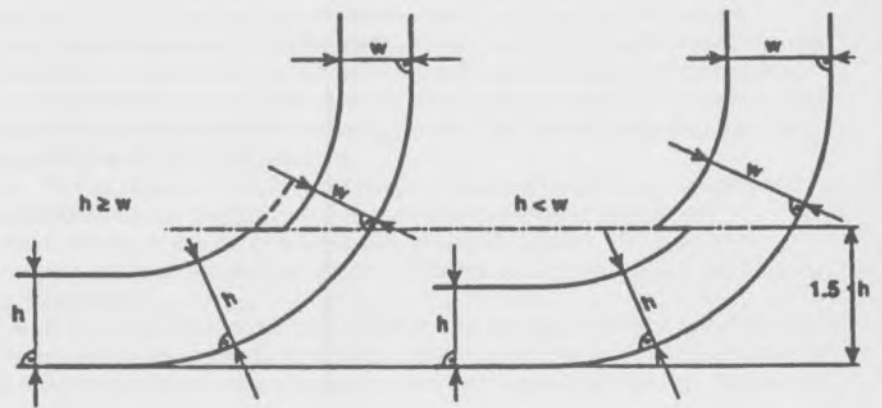
In de ronding van de kim en op plaatsen zonder een duidelijke ronding van de kim loopt de begrenzing van het ladinggedeelte parallel aan het vlak zoals aangegeven in figuur 3; en

b. voorzien van ladingtanks waarvan de inhoud niet groter is dan 700m^3 tenzij voorzien is in zijtanks of ruimten overeenkomstig het bepaalde in het derde lid, onder a, waarbij voldaan wordt aan:

$$w = 0,4 + 2,4\text{DWT}/20\,000 \text{ m.}$$

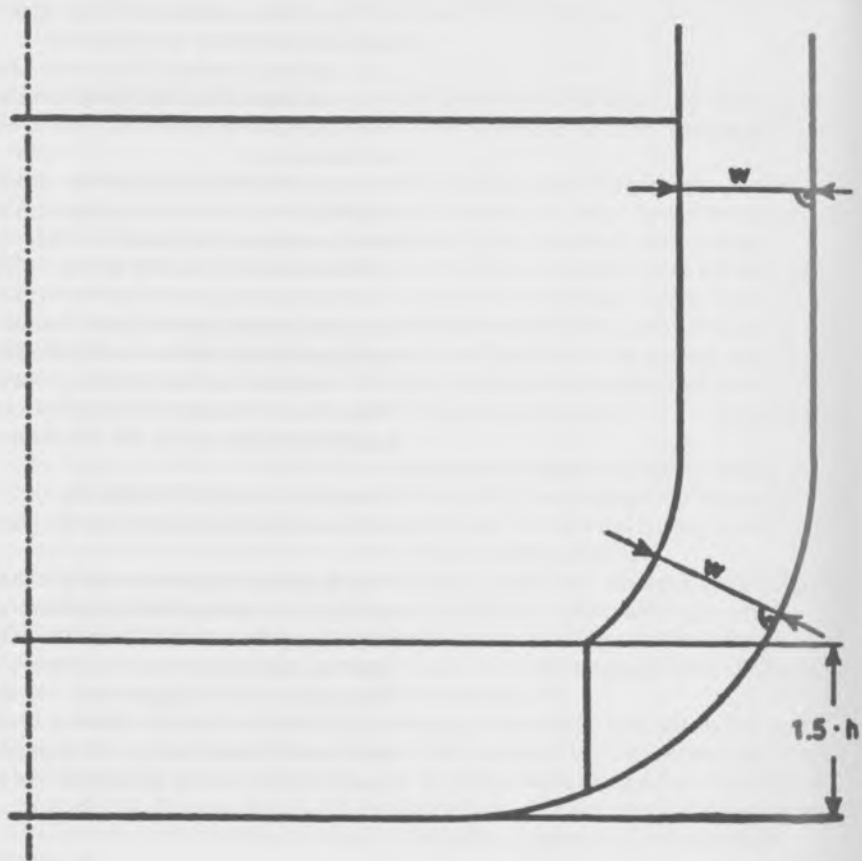
De minimum waarde van $w = 0,76$ m.

8. Olie wordt niet vervoerd in een ruimte gelegen voor het aanvaringschot dat is aangebracht, zoals is voorgeschreven in artikel 11, tweede lid, van Bijlage II van het Schepenbesluit 1965. Een olietankschip waarvoor geen aanvaringsschot is vereist, zoals is voorgeschreven in artikel 11, tweede lid, van Bijlage II van het Schepenbesluit 1965, vervoert geen olie in een ruimte die zich uitstrekt voor een hypothetisch dwarsscheeps vlak, loodrecht op hart schip, en is gesitueerd als zijnde een aanvaringsschot dat voldoet aan het bepaalde in dat artikel.



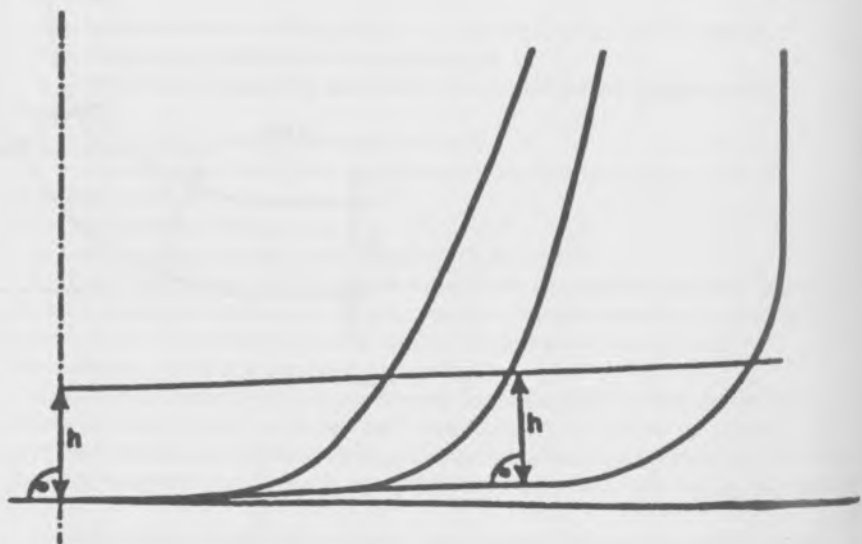
figuur 1

basislijn



figuur 2

basislijn



figuur 3

basislijn

Artikel 13G

Voorkoming van olieverontreiniging in geval van aanvaring of stranding

1.a. Dit artikel is van toepassing op ruwe-olietankschepen met een draagvermogen van 20 000 tonmassa of meer en op produkten-tankschepen met een draagvermogen van 30 000 tonmassa of meer waarvan het bouwcontract is gesloten, de kiel is gelegd of de opleveringsdatum is gelegen vóór de data genoemd in artikel 13F, eerste lid.

b. Dit artikel is niet van toepassing op:

1°. olietankschepen waarvoor het bouwcontract is gesloten, de kiel is gelegd of de opleveringsdatum is gelegen vóór de data genoemd in artikel 13F, eerste lid, en die voldoen aan het bepaalde in artikel 13F; en

2°. olietankschepen als bedoeld onder a, die voldoen aan het bepaalde in artikel 13F, derde lid, onder a en b, vierde of vijfde lid, met uitzondering van de eisen voor de minimum afstanden tussen de begrenzing van de ladingtank en de huid- en vlakbeplating. In dat geval mag de eerderbedoelde afstand ter bescherming van de zijden niet minder zijn dan de minimum afstand gesteld aan de plaats van de ladingtank voor een schip van het type 2 in de code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren (Internationale Bulk Chemicaliën Code/IBC-code, Resolutie MEPC.19(22)), terwijl de afstand ter bescherming van de bodem voldoet aan het bepaalde in artikel 13E, vierde lid, onder b.

2. Dit artikel treedt in werking met ingang van 6 juli 1995.

3.a. Een olietankschip dat dient te voldoen aan het bepaalde in dit artikel is onderworpen aan een geïntensiveerd inspectie-programma tijdens de periodieke, tussentijdse en jaarlijkse onderzoeken.

b. Een olietankschip ouder dan vijf jaar, waarop dit artikel van toepassing is, moet aan boord hebben een volledig dossier van de onderzoeksrapporten, inclusief de resultaten van de diktemetingen van de beplating en van de verbanddelen alsmede een verklaring omtrent de uitgevoerde werkzaamheden aan de scheepsconstructie. Dit dossier dient beschikbaar te zijn voor de bevoegde autoriteit van de regering van iedere staat die partij is bij het Verdrag.

c. Bij het dossier behoort een evaluatierapport waarin conclusies zijn opgenomen over de staat van de scheepsconstructie en van de restafmetingen van de beplating en de verbanddelen. Het rapport is voorzien van een aantekening door of namens de bevoegde autoriteit van de vlaggestaat.

4. Een olietankschip dat niet voldoet aan de vereisten voor een nieuw olietankschip als bedoeld in artikel 1, tweede lid, onder a, voldoet uiterlijk 25 jaar na de datum van oplevering aan het bepaalde in artikel 13F, tenzij het schip is voorzien van:

a. zijtanks waarin geen olie wordt vervoerd en welke voldoen aan het bepaalde in artikel 13E, vierde lid, die zich aan elke zijde uitstrekken over ten minste $0,3L_t$ en over de volle holte; of

b. ruimten voor de dubbele bodem waarin geen olie wordt vervoerd, die zich uitstrekken over ten minste 30% van de binnen de lengte L_t gelegen horizontale projectie van de oppervlakte van de vlakbeplating, waarin L_t is als bedoeld in artikel 13E, tweede lid.

In de onder a en b genoemde gevallen voldoet het olietankschip uiterlijk 30 jaar na de datum van oplevering aan het bepaalde in artikel 13F.

5. Een olietankschip dat voldoet aan de vereisten voor een nieuw olietankschip als bedoeld in artikel 1, tweede lid, onder a, voldoet uiterlijk 30 jaar na de datum van oplevering aan artikel 13F.

6. Nieuwe ballast- en beladingtoestanden die het gevolg zijn van de toepassing van het vierde lid, in het bijzonder met betrekking tot

langsscheepse en plaatselijke sterkte, stabiliteit in onbeschadigde en in beschadigde toestand, moeten zijn goedgekeurd.

7. Andere constructieve of operationele voorzieningen zoals een hydrostatisch gebalanceerde belading, kunnen worden aangemerkt als alternatief voor het bepaalde in het vierde lid mits dergelijke alternatieven een zelfde mate van bescherming tegen olieverontreiniging bieden in geval van aanvaring of stranding en zijn goedgekeurd.

G

In artikel 15 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Artikel 15, vijfde lid, onderdeel c, wordt vervangen door:

c. Er dient een andere methode door middel van handbediening aanwezig te zijn, die in geval van een dergelijke storing kan worden gebruikt. Het onklaar onderdeel van de apparatuur dient echter zo spoedig mogelijk bedrijfsklaar te worden gemaakt. De havenautoriteit kan een olietankschip met een onklaar onderdeel van de apparatuur toestemming verlenen een ballastreis te ondernemen voordat het zich naar een reparatiehaven begeeft.

2. Na het negende lid wordt een nieuw tiende lid toegevoegd, luidende:

10. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld ten aanzien van het bepaalde in het eerste lid, onder d, alsmede het bepaalde in het vijfde lid.

H

Artikel 16 wordt vervangen door:

Artikel 16

Bewakings- en regelsysteem en apparatuur voor het filtreren van olie

1. Elk schip met een bruto-inhoud van 400 ton of meer maar minder dan 10 000 ton is uitgerust met apparatuur voor het filtreren van oliehoudende mengsels welke voldoet aan het vierde lid. Indien zo'n schip grote hoeveelheden brandstof vervoert, voldoet het schip aan het tweede lid of aan artikel 14, eerste lid.

2. Elk schip met een bruto-inhoud van 10 000 ton of meer is uitgerust met apparatuur voor het filtreren van oliehoudende mengsels en met een inrichting voor een alarm en een automatische stop indien het oliegehalte van de te lozen vloeistof hoger is dan 15 delen per miljoen.

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 binnen bijzondere gebieden indien wordt voldaan aan alle volgende voorwaarden:

1°. het schip is voorzien van een verzameltank met een voldoende inhoud voor het aan boord opslaan van alle met olie verontreinigd lenswater;

2°. al het met olie verontreinigd lenswater wordt aan boord opgeslagen om vervolgens te worden afgegeven aan ontvangstvoorzieningen;

3°. in de havens waarnaar het schip reizen maakt, zijn voldoende ontvangstvoorzieningen beschikbaar voor het in ontvangst nemen van het met olie verontreinigd lenswater;

4°. op het certificaat is aangetekend dat het schip uitsluitend reizen maakt binnen bijzondere gebieden;

5°. de hoeveelheid van het af te geven mengsel, het tijdstip en de haven van afgifte worden aangetekend in het oliejournaal.

b. Een schip met een bruto-inhoud van minder dan 400 ton dient, voor zover praktisch uitvoerbaar, zodanig te zijn uitgerust dat olierestanten of oliehoudende mengsels aan boord kunnen worden opgeslagen of dat

lozing daarvan kan geschieden overeenkomstig het bepaalde in artikel 9, eerste lid, onder b.

4. Apparatuur voor het filtreren van oliehoudende mengsels als bedoeld in het eerste lid, dient van een goedgekeurd type te zijn en moet waarborgen dat van elk in zee te lozen oliehoudend mengsel, nadat het door deze apparatuur is gevoerd, het oliegehalte niet hoger is dan 15 delen per miljoen.

5. Apparatuur voor het filtreren van oliehoudende mengsels als bedoeld in het tweede lid dient van een goedgekeurd type te zijn en moet waarborgen dat van elk in zee te lozen oliehoudend mengsel, nadat het door deze apparatuur is gevoerd, het oliegehalte niet hoger is dan 15 delen per miljoen. De apparatuur dient te zijn voorzien van een alarminrichting die aangeeft wanneer dit gehalte wordt overschreden. De apparatuur dient zodanig te zijn ingericht dat elke lozing automatisch wordt gestopt indien het oliegehalte van de te lozen vloeistof hoger is dan 15 delen per miljoen.

6. Schepen opgeleverd voor 6 juli 1993 moeten met ingang van 6 juli 1998 aan dit artikel voldoen indien deze schepen zijn uitgerust met apparatuur voor het scheiden van olie en water tot 100 delen per miljoen.

7. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld ten aanzien van het bepaalde in het vierde en vijfde lid.

I

Aan artikel 17 wordt een nieuw vierde lid toegevoegd, luidende:

4. Pijpleidingen naar en van tanks voor olierestanten welke ontstaan bij het reinigen van brandstof en smeeroliën mogen geen andere directe aansluiting overboord hebben dan de standaard aansluiting, bedoeld in artikel 19.

J

In artikel 20, eerste lid wordt de zinsnede «een door Onze Minister vastgesteld model» vervangen door: het model als aangegeven in Aanhangsel III van Bijlage I van het Verdrag.

K

In artikel 21, onderdeel c, vervallen de woorden «binnen een bijzonder gebied».

L

In artikel 24 wordt het vierde lid vervangen door:

4. De lengte van elke ladingtank mag niet groter zijn dan 10 m of de grootste van een van de volgende waarden:

a. wanneer geen langsschot in de ladingtanks is aangebracht:

$(0,5 b/B + 0,1)L$ maar niet groter dan $0,2L$

b. wanneer op hart schip een langsschot in de ladingtanks is aangebracht:

$(0,25 b/B + 0,15)L$

c. wanneer twee of meer langsschotten in de ladingtanks zijn aangebracht:

1°. voor zijtanks voor lading: $0,2L$

2°. voor middentanks voor lading:

(i) indien b/B gelijk is aan of groter dan één vijfde: $0,2L$

(ii) indien b/B kleiner is dan één vijfde:

- wanneer geen langsschot op hart schip is aangebracht:

$$(0,5 b_i/B + 0,1)L$$

- wanneer een langsschot op hart schip is aangebracht:

$$(0,25 b_i/B + 0,15)L$$

b_i is de minimum afstand van de scheepshuid tot het buitenste langsschot van de desbetreffende tank, binnenboord gemeten loodrecht op het vlak van kiel en stevens, ter hoogte van de lastlijn behorende bij het toegekende zomervrijboord.

M

Onder vernummering van Hoofdstuk IV tot Hoofdstuk V wordt na artikel 25 een nieuw Hoofdstuk IV ingevoegd, waarvan het opschrift luidt:

HOOFDSTUK IV. BEPERKING VAN OLIEVERONTREINIGING TENGEVOLGE VAN EEN VOORVAL

N

Artikel 26 wordt verplaatst naar Hoofdstuk IV en vervangen door:

Artikel 26

Scheepsnoodplan voor olieverontreinigingen

1. Elk olietankschip met een bruto-inhoud van 150 ton of meer en elk schip, dat geen olietankschip is, met een bruto-inhoud van 400 ton of meer, heeft een goedgekeurd scheepsnoodplan voor olieverontreinigingen aan boord. Schepen gebouwd vóór 4 april 1993 moeten 24 maanden na deze datum hieraan voldoen.

2. Een scheepsnoodplan voor olieverontreiniging bevat ten minste:

- a. de procedure die de kapitein of een ander bemanningslid dat de leiding van het schip heeft, moet volgen voor het melden van een voorval van olieverontreiniging;
- b. een lijst van autoriteiten of personen aan wie moet worden gemeld in geval van een voorval van olieverontreiniging;
- c. een gedetailleerde omschrijving van de maatregelen welke de bemanning onmiddellijk moet nemen om de uitstroom van olie ten gevolge van een voorval zoveel mogelijk te beperken;
- d. de procedure en contactpersoon aan boord van het schip voor het coördineren van de maatregelen aan boord met nationale en plaatselijke autoriteiten bij het bestrijden van een olieverontreiniging.

ARTIKEL II

Na de inwerkingtreding van dit besluit berust de regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 12 februari 1988, nr. S/J 30.182/88, houdende vaststelling van het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie (Stcrt. 39) op artikel 8, tweede lid, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

ARTIKEL III

1. Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst, met uitzondering van artikel 13G.

2. Ten aanzien van olietankschepen met een draagvermogen van 600 tonmassa of meer, waarvoor het bouwcontract is gesloten op of na 6 juli 1993 of die een belangrijke verbouwing hebben ondergaan waarvoor het contract is gesloten na 6 juli 1993, werkt artikel 13F van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen terug tot en met 6 juli 1993.

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

's-Gravenhage, 1 juni 1994

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 *drieëntwintigste* juni 1994

De Minister van Justitie,
A. Kosto

¹ Stb. 1986, 160, laatstelijk gewijzigd bij Koninklijk besluit van 12 november 1993, Stb. 627

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

NOTA VAN TOELICHTING

1. Algemeen

Het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen strekt ter uitvoering van Bijlage I van het Internationale Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973 (Trb. 1975, 147 en 1978, 187), het zogenaamde Marpol Verdrag.

De commissie voor de bescherming van het mariene milieu (Marine Environment Protection Committee – MEPC) is de commissie van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) voor alle aangelegenheden betreffende het voorkomen van verontreiniging van het mariene milieu door scheepvaart. Hieronder is begrepen het aannemen van amendementen op regelingen of andere voorschriften op grond van het Marpol Verdrag en de bij dat verdrag behorende Bijlagen.

Voor Bijlage I van het verdrag zijn door de commissie een aantal wijzigingen aangenomen. De commissie heeft daartoe een aantal resoluties aangenomen waarin deze wijzigingen van Bijlage I van het Marpol Verdrag zijn opgenomen.

Op 16 november 1990 heeft de commissie Resolutie MEPC.42(30) (Trb. 1992, 29) aangenomen. In deze resolutie is Voorschrift 10 van Bijlage I van het verdrag gewijzigd door het Antarctisch gebied als bijzonder gebied toe te voegen aan de reeds bestaande bijzondere gebieden. Dit is uitgewerkt in onderdeel D onder 1, 2 en 5 van artikel I.

Op 4 juli 1991 heeft de commissie Resolutie MEPC.47(31) (Trb. 1993, 53) aangenomen. Hierin zijn een aantal wijzigingen van Bijlage I opgenomen met betrekking tot de technische uitrusting van het schip. Tevens is een nieuw Hoofdstuk IV toegevoegd. Dit nieuwe hoofdstuk bevat de verplichting dat schepen vanaf een bepaalde grootte een scheepsnoodplan aan boord dienen te hebben.

Dit is uitgewerkt in de onderdelen G, I, M, N en O van artikel I.

Op 6 maart 1992 heeft de commissie Resolutie MEPC.51(32) (Trb. 1993, 70) aangenomen. In deze resolutie zijn wijzigingen van de voorschriften met betrekking tot de voorwaarden voor het lozen van oliehoudende vloeistoffen opgenomen. Met het van kracht worden van deze wijzigingen zullen ten aanzien van het lozen van olierestanten strengere normen gelden dan thans het geval is. Dit is uitgewerkt in de onderdelen C, D onder 3 en 4, H en K van artikel I.

Ten slotte heeft de commissie voor de bescherming van het mariene milieu, eveneens op 6 maart 1992, Resolutie MEPC.52(32) (Trb. 1993, 70) aangenomen. Door middel van deze resolutie worden twee nieuwe artikelen aan Bijlage I van het Marpol Verdrag toegevoegd betreffende de bouw van olietankers. Dit is uitgewerkt in de onderdelen A, F en L van artikel I.

2. Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

A

Met het in werking treden van de nieuwe artikelen 13F en 13G (onderdeel F van artikel I) is het noodzakelijk aan artikel 1, eerste lid, onderdeel h, van het Besluit een nieuw subonderdeel toe te voegen om te

voorkomen dat een verbouwing om te voldoen aan artikel 13F en 13G, wordt aangemerkt als een verbouwing van een bestaand olietankschip.

B

Het vaststellen van het model door Onze Minister van het certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie is geregeld in artikel 8, tweede lid, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen. Het is derhalve niet noodzakelijk dit nader te regelen in het Besluit. De huidige bepaling kan dan ook vervallen.

C

Voorschrift 9 van Bijlage I van het Marpol Verdrag bevat de voorwaarden en normen voor het lozen van olierestanten of oliehoudende vloeistoffen in zeegebieden die niet zijn aangemerkt als bijzonder gebied. De milieuhygiënische normstelling voor het lozen was binnen bijzondere gebieden hoger dan buiten dergelijke gebieden, aangezien bijzondere gebieden uit hoofde van een grotere kwetsbaarheid strengere criteria vereisen.

Mede naar aanleiding van de derde Noordzee Ministers Conferentie, die werd gehouden in Den Haag op 7 en 8 maart 1990, is door de Noordzeelanden aan de IMO voorgesteld de strengere lozingscriteria, welke gelden binnen bijzondere gebieden, mondiaal toe te passen voor alle zeegebieden. De mariene milieucommissie van de IMO heeft deze voorstellen aanvaard met het aannemen van Resolutie MEPC.51(32). Hierdoor worden voor nieuwe schepen de lozingscriteria die tot nu toe slechts golden voor bijzondere gebieden, wereldwijd van kracht. Nieuwe schepen moeten direct aan deze norm voldoen, voor bestaande schepen gaat deze norm vijf jaar later in, aangezien aan boord van deze schepen in een aantal gevallen bestaande apparatuur moet worden vervangen.

Voor tankschepen is de lozingsnorm voor het lozen van olie bij het wassen van ladingtanks gehalveerd en aangescherpt tot 30 liter per afgelegde zeemijl. Voor deze schepen is internationaal een aanpassings-termijn van een jaar vastgesteld.

D

In Voorschrift 10 van Bijlage I van het Marpol Verdrag is het Antarctisch gebied als bijzonder gebied toegevoegd aan de reeds bestaande bijzondere gebieden. Het resultaat van deze wijziging is dat in artikel 10, eerste lid, van dit besluit, dat is gebaseerd op Voorschrift 10 van Bijlage I van het Marpol Verdrag, zeven bijzondere gebieden worden aangewezen: Middellandse Zee, Oostzee, Zwarte Zee, Rode Zee, Perzische Golf, Golf van Aden en het Antarctisch gebied. Voor het Antarctisch gebied wordt met de wijziging een totaal lozingsverbod voor olierestanten of oliehoudende vloeistoffen van kracht. Dit verbod wordt nodig geacht vanwege de grotere kwetsbaarheid van het betreffende gebied dan van andere bijzondere gebieden.

In artikel 10, vijfde lid, van het Besluit is bepaald dat de strengere lozingsvoorschriften voor een drietal bijzondere gebieden pas zullen gelden na een bij koninklijk besluit vast te stellen tijdstip. Dit houdt verband met het bepaalde in Voorschrift 10 van Bijlage I van het Marpol Verdrag, waarin is bepaald dat de strengere lozingsvoorschriften voor een bijzonder gebied pas in werking zullen treden op een door de IMO vast te stellen tijdstip nadat de IMO heeft vastgesteld dat er in de havens van het betrokken bijzonder gebied voldoende ontvangstinrichtingen aanwezig zijn. Aangezien ontvangstinrichtingen in het Antarctisch gebied niet

gerealiseerd kunnen worden, is voor dit gebied het absolute lozingsverbod direct van toepassing.

De wijziging van artikel 10, tweede lid, onderdeel b, vloeit voort uit Resolutie MEPC.51(32). Met het van kracht worden van deze wijziging mogen schepen beneden een bepaalde grootte binnen een bijzonder gebied slechts olierestanten of oliehoudende vloeistoffen lozen indien de concentratie 15 delen per miljoen (ppm) of lager is, hetgeen 100 ppm was.

Met het verlagen van deze norm in dergelijke gebieden wordt aansluiting verkregen bij de mondiale norm van het gewijzigde Voorschrift 9 van Bijlage I van het verdrag.

E

Er is van de gelegenheid gebruik gemaakt om in artikel 13 een fout in de verlettering te herstellen.

F

Naar aanleiding van recente rampen met olietankschepen heeft de mariene milieucommissie twee nieuwe artikelen opgesteld waarin voorschriften zijn opgenomen met betrekking tot de bouw en constructie van deze schepen om de uitstroom van olie na een aanvaring of stranding tot een minimum te beperken.

De nieuwe artikelen behelzen het volgende:

Maatregelen voor nieuwe olietankschepen (Artikel 13F)

Artikel 13F is van toepassing op olietankschepen met een draagvermogen van 600 tonmassa of meer die na een bepaalde datum zijn gebouwd.

Olietankschepen met een draagvermogen van 5 000 tonmassa of meer dienen te zijn voorzien van een dubbele bodem en zijtanks voor ballast welke zich over de volle hoogte van de scheepszijde uitstrekken. Hierdoor wordt het ladinggedeelte van deze tankers omgeven door een ruimte waarin geen olie aanwezig is en zal in geval van een incident de kans op lekragen van het ladinggedeelte en daarmee het risico van uitstroming van olie aanzienlijk worden verkleind.

Andere ontwerpen van olietankschepen kunnen in de toekomst worden aanvaard mits deze eveneens een ten minste even hoog niveau van bescherming kunnen bieden tegen uitstroom van olie in geval van aanvaring of stranding. Dergelijke ontwerpen zijn reeds onderwerp van studie geweest, waarbij met name is gekeken naar vormen van ontwerp waarbij in het ladinggedeelte een zekere onderdruk heerst.

In geval van beschadiging van dit gedeelte zal door de onderdruk geen olie uitstromen maar zal zeewater in het desbetreffende compartiment binnenstromen.

Hoewel de uitkomst van deze studie mogelijkheden biedt voor de toekomst, waarbij eventuele uitkomsten van studies naar andere ontwerpen van alternatieve methoden niet worden uitgesloten, wordt vooralsnog het concept van olietankschepen met een dubbele bodem en huid als het beste middel gezien tegen de uitstroom van olie in geval van calamiteiten.

Olietankschepen met een draagvermogen kleiner dan 5 000 tonmassa dienen te zijn voorzien van een dubbele bodem van een bepaalde hoogte welke zich uitstrekt over de volle lengte van het ladinggedeelte. De

maximale capaciteit van een ladingtank is voor deze schepen beperkt tot maximaal 700 m³, tenzij het schip eveneens is voorzien van een dubbele huid.

Maatregelen voor bestaande olietankschepen (13G)

Artikel 13G heeft betrekking op grote olietankschepen waarvoor het bouwcontract is gesloten vóór 6 juli 1993 of die zijn opgeleverd vóór 6 juli 1996. Van deze grote olietankschepen moeten de «bestaande olietankschepen» in de betekenis van artikel 1, tweede lid, onder b, dat wil zeggen die olietankschepen waarvoor het bouwcontract is gesloten vóór 1 juni 1979 of die zijn opgeleverd vóór 1 juni 1982, uiterlijk 25 jaar na die oplevering voldoen aan artikel 13F (zie artikel 13G, vierde lid).

De inwerkingtreding van dit artikel met ingang van 6 juli 1995 (zie artikel 13G, tweede lid) betekent dat grote bestaande olietankschepen van 25 jaar of ouder op 6 juli 1995 aan artikel 13F moeten voldoen. Indien deze bestaande olietankschepen de voorzieningen van artikel 13G, vierde lid, onder a of b, treffen, behoeven zij pas 30 jaar na oplevering aan artikel 13F te voldoen.

De «nieuwe olietankschepen» in de betekenis van artikel 1, tweede lid, onder a, dat wil zeggen die grote olietankschepen waarvoor het bouwcontract is gesloten na 1 juni 1979 of die zijn opgeleverd na 1 juni 1982, moeten uiterlijk 30 jaar na oplevering voldoen aan artikel 13F (zie artikel 13G, vijfde lid). Deze verplichting geldt derhalve vanaf 1 juni 2012 en loopt nog door tot 6 juli 2026.

Uit onderzoek is gebleken dat in de jaren zeventig, met name in de jaren vóór de oliecrisis, veel olietankers zijn gebouwd. Deze olietankers (de zogenaamde pre-MARPOL tankers) zijn niet voorzien van beschermende ruimten ter voorkoming van uitstroom in geval van calamiteiten en vormen derhalve een potentieel risico voor het mariene milieu.

Door het van kracht worden van artikel 13G moeten dergelijke olietankers rond de eeuwwisseling voldoen aan de nieuwe bouwvoorschriften, hetgeen in het algemeen bedrijfs-economisch niet verantwoord zal zijn in verband met de relatieve hoge ombouwkosten. In feite wordt zodoende de leeftijd van bestaande tankers eindig en is de overgang naar een milieuvriendelijk olietankschip met een dubbele bodem en huid in gang gezet. Bij het opstellen van de desbetreffende internationale voorschriften is overleg gevoerd met het bedrijfsleven.

Artikel 13G bepaalt voorts dat tankers met een leeftijd van meer dan vijf jaar aan een verscherpt programma van inspecties zullen worden onderworpen.

De inwerkingtreding van artikel 13G is niet in artikel II opgenomen, maar in het tweede lid van artikel 13G. Er is hiervoor gekozen omdat daarmee volledig wordt aangesloten bij de verdragstekst. Dit is van belang omdat anders in de nationale regeling een andere nummering zou worden gehanteerd dan in de internationale regeling. Zeker bij wijzigingen van de verdragsbepalingen, waarbij naar onderdelen van artikel 13G wordt verwezen, kunnen er door de vernumming technische problemen bij de implementatie van de nieuwe verdragsbepalingen ontstaan.

G

Door deze wijziging wordt verzekerd dat apparatuur voor het lozen van oliehoudende vloeistoffen zo spoedig mogelijk wordt gerepareerd. De toevoeging van een delegatiebepaling betreffende de bevoegdheid tot het

stellen van nadere regels bij ministeriële regeling is noodzakelijk in verband met het vervallen van artikel 26 (zie onderdeel N).

H

In artikel 16 zijn de bepalingen opgenomen ten aanzien van de benodigde apparatuur voor het regelen en bewaken van de toegestane lozings van oliehoudende vloeistoffen. Als gevolg van het wijzigen van de lozingscriteria (zie de toelichting bij onderdeel C) dient artikel 16 zodanig te worden aangepast dat de vereiste apparatuur voor het lozen wordt aangepast aan de nieuwe lozingscriteria. Tevens dienen schepen van een bepaalde grootte te zijn voorzien van een automatische inrichting om te verzekeren dat tijdens het lozen van oliehoudende vloeistoffen de verplichte norm niet worden overschreden. De toevoeging van een delegatiebepaling betreffende de bevoegdheid tot het stellen van nadere regels bij ministeriële regeling is noodzakelijk in verband met het vervallen van artikel 26 (zie onderdeel N).

I

In dit nieuwe vierde lid wordt het verboden dat tanks voor olierestanten een directe aansluiting overboord hebben anders dan de standaard-aansluiting voor afgifte van olierestanten aan de wal. Op deze wijze wordt voorkomen dat de olierestanten uit dergelijke tanks illegaal in zee kunnen worden geloosd.

J

Het model van het oliejournaal is opgenomen in een ministeriële regeling op grond van artikel 20, eerste lid, van het Besluit (Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, nr. S/J 30.181/88 van 11 februari 1988, Stcrt. 39).

In verband met de regelmatige wijzigingen van het model wordt thans voorgesteld om het model van het oliejournaal niet meer op te nemen in een ministeriële regeling, maar om rechtstreeks te verwijzen naar het internationale model van Aanhangel III van Bijlage I van het Marpol Verdrag. Hierdoor kan de ministeriële regeling vervallen. Het oliejournaal wordt in de praktijk uitgegeven door de redersvereniging.

K

Deze wijziging houdt verband met de mondiale toepassing van de strengere lozingscriteria, zowel binnen als buiten een bijzonder gebied, zoals bij onderdeel C is toegelicht.

L

De nieuwe artikelen 13F en 13G geven voorschriften voor de bouw van bepaalde categorieën olietankschepen. Hierdoor zal de constructie van deze schepen worden gewijzigd door de verplichting tot het hebben van met name de dubbele huid.

In artikel 24 zijn voorschriften opgenomen voor de indeling en beperking van de grootte van de ladingtanks. In het vierde lid van dit artikel wordt de lengte van ladingtanks voor olie beperkt. Vanwege de gewijzigde constructie is het noodzakelijk artikel 24, vierde lid, dienovereenkomstig aan te passen.

Een scheepsnoodplan dient er toe om de gevolgen van een voorval waarbij olie in het mariene milieu kan stromen, zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken.

In het plan dient nauwkeurig te worden aangegeven welke operationele handelingen de kapitein of de bemanning aan boord moet verrichten indien zich een voorval voordoet teneinde de eventuele uitstroom van olie zoveel mogelijk te voorkomen, dan wel te beperken. Het risico van uitstromen van olie kan zich o.a. voordoen bij lekkage van leidingen, overstromen van ladingtanks tijdens het beladen, lekkage van de huid of naar aanleiding van een stranding, brand, explosie of aanvaring.

In alle voorkomende gevallen dient het plan duidelijk aan te geven hoe de kapitein de uitstroom moet beperken waarbij rekening moet worden gehouden met de veiligheid van het schip en zijn opvarenden. Bovendien dient het plan de procedures voor het melden van een voorval van olieverontreiniging te bevatten, alsmede een lijst van autoriteiten aan wie moet worden gemeld.

Voor het opstellen van een scheepsnoodplan heeft de IMO in Resolutie MEPC.54(32) richtlijnen opgesteld («Guidelines for the development of shipboard oil pollution emergency plans»). Het verdient aanbeveling om deze richtlijnen zoveel mogelijk te volgen.

Artikel 26 bevatte een delegatiebepaling van regelgevende bevoegdheid aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, die naar huidige opvattingen te weinig begrensd is (aanwijzing 25 van de Aanwijzingen voor de regelgeving) en niet behoort te worden verleend aan een ambtelijke functionaris (aanwijzing 20 van genoemde Aanwijzingen). Deze bepaling is derhalve vervallen. Door het vervallen van artikel 26 vervallen de daarop gebaseerde Milieuregelingen voor de Scheepvaart van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie houdende voorschriften met betrekking tot het beproeven van apparatuur en systemen (Stcrt. 1986, 252), voorschriften met betrekking tot richtlijnen voor bestaande lenswaterolie-afscidders (Stcrt. 1986, 252), voorschriften met betrekking tot olie/water scheidingsvlak apparatuur in een sloptank (Stcrt. 1986, 252) en voorschriften met betrekking tot het beproeven van apparatuur en systemen (Stcrt. 1990, 157) van rechtswege (aanwijzing 243 van de Aanwijzingen voor de regelgeving). Om in de lacune die hierdoor zou ontstaan te voorzien, zijn twee nieuwe delegatiebepalingen betreffende de bevoegdheid tot het stellen van nadere regels bij ministeriële regeling toegevoegd aan de artikelen 15 en 16 (onderdelen G en H). Deze delegatiebepalingen voldoen aan aanwijzingen 20 en 25 van de Aanwijzingen voor de regelgeving. De genoemde milieuregelingen worden dienovereenkomstig aangepast.

Artikel II

Vanwege het vervallen in dit wijzigingsbesluit van artikel 7, eerste lid, is het noodzakelijk de daarop gebaseerde ministeriële regeling te voorzien van een nieuwe rechtsbasis. Daartoe strekt deze bepaling.

Artikel III

De tijdens de 32e zitting van de commissie voor de bescherming van het mariene milieu aangenomen Resoluties MEPC.51(32) en 52(32), strekkende tot wijziging van Bijlage I van het Marpol Verdrag, zijn internationaal reeds in werking getreden met ingang van 6 juli 1993. Het is daarom van belang dat de nationale implementatie van deze wijziging van Bijlage I van het Marpol Verdrag in het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen zo spoedig mogelijk daarna in werking

treedt. Hiertoe strekt het eerste lid van artikel II. Gelet op de recente rampen met olietankschepen is het tevens van het allergrootste belang dat die onderdelen van Resolutie MEPC.52(32) die betrekking hebben op de bouw en constructie van nieuwe olietankschepen, en die rechtsgevolgen verbinden aan feiten die op of na 6 juli 1993 hebben plaats gevonden (zie artikel 13F, eerste lid), ook met ingang van die datum in werking treden. Daarom is aan die onderdelen van artikel 13F terugwerkende kracht verleend. Hiertoe strekt het tweede lid van artikel II.

Op de inwerkingtreding van deze nieuwe voorschriften voor de bouw en constructie van nieuwe olietankschepen op 6 juli 1993 is reeds de aandacht gevestigd in een persbericht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van 11 maart 1992, in artikelen in NRC-Handelsblad van 12 maart 1992 en van 14 januari 1993, alsmede in een rondschrĳven van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van 4 mei 1993 aan de organisaties van reders en scheepsbouwers.

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

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