
146

Besluit van 18 februari 2002, houdende wijziging van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen in verband met wijziging van Bijlage I van het Internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (aanwijzing Noordwest-Europese Wateren tot bijzonder gebied)

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 13 december 1999, nr. DGG/J-99008206, Directoraat-Generaal Goederenvervoer, Stafafdeling Wetgeving, Bestuurlijke en Juridische zaken, gedaan mede namens Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Gelet op de resoluties MEPC.75(40) van 25 september 1997 en MEPC.77(41) van 2 april 1998 van de Mariene Milieucommissie van de Internationale Maritieme Organisatie (Trb. 1999, 167) en op de artikelen 5, 7 en 39 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen;

De Raad van State gehoord (advies van 10 februari 2000, nr. W09.99.0616/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 4 februari 2002, nr. DGG/J-01/007395, Directoraat-Generaal Goederenvervoer, Stafafdeling Wetgeving, Bestuurlijke en Juridische 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

In artikel 10 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In de aanhef van het eerste lid wordt «en van het Antarctisch gebied» vervangen door:
, van het Antarctisch gebied en van de Noordwest-Europese wateren.
2. Aan het eerste lid wordt, onder vervanging van de punt aan het slot

van onderdeel g door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

h. Onder het gebied van de Noordwest-Europese wateren wordt verstaan de Noordzee en zijn toegangen, de Ierse Zee en zijn toegangen, de Keltische zee, het Engels Kanaal en zijn toegangen en het gedeelte van de Noordoostelijke Atlantische Oceaan direct ten westen van Ierland, begrensd door de lijnen die achtereenvolgens de volgende punten verbinden:

i. 48° 27'

noorderbreedte aan de Franse kust,

ii. 48° 27'

noorderbreedte; 6° 25' westerlengte,

iii. 49° 52'

noorderbreedte; 7° 44' westerlengte,

iv. 50° 30'

noorderbreedte; 12° westerlengte,

v. 56° 30'

noorderbreedte; 12° westerlengte,

vi. 62°

noorderbreedte; 3° westerlengte,

vii. 62°

noorderbreedte aan de Noorse kust,

viii. 57° 44,8'

noorderbreedte aan de Deense en aan de Zweedse kust.

B

In artikel 12, eerste lid, wordt «artikel 9» vervangen door: de artikelen 9 en 10.

C

In artikel 13g, derde lid, onderdeel a, wordt «geïntensiveerd inspectieprogramma» vervangen door: aanvullend uitgebreid inspectieprogramma.

D

Na artikel 25 wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 25a Stabiliteit in onbeschadigde toestand

1. Dit artikel is van toepassing op olietankschepen met een draagvermogen van 5000 tonmassa of meer:

a. waarvoor het bouwcontract is gesloten op of na 1 februari 1999;

b. waarvan, bij het ontbreken van een bouwcontract, de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na 1 augustus 1999;

c. waarvan de oplevering op of na 1 februari 2002 heeft plaatsgevonden; of

d. die een belangrijke verbouwing hebben ondergaan:

1°. waarvoor het contract is gesloten na 1 februari 1999;

2°. waarvan, bij het ontbreken van een contract, de verbouwing na 1 augustus 1999 is begonnen; of

3°. die na 1 februari 2002 is voltooid.

2. Elk olietankschip voldoet, voor zover van toepassing, bij elke bedrijfsmatig voorkomende diepgang onder de meest ongunstige omstandigheden van beladen, ballasten of combinaties daarvan, verenigbaar met een goede bedrijfsvoering, met inbegrip van de

tussenliggende fasen van vloeistofverplaatsing, aan de bepalingen voor stabiliteit in onbeschadigde toestand, genoemd in het vierde en vijfde lid.

3. Bij alle beladingstoestanden worden vrije vloeistofoppervlakken in de ballasttanks verondersteld en in de berekeningen betrokken.

4. Indien het schip zich in de haven bevindt, is de aanvangsmetacenterhoogte (GM_0), gecorrigeerd voor de invloed van vrije vloeistofoppervlakken bij een helling van 0 graden, ten minste 0,15 meter.

5. Indien het schip zich op zee bevindt gelden de volgende bepalingen:

1° De dynamische weg bij een helling van 30 graden is ten minste 0,055 meterradialen en bij een helling van 40 graden of bij een andere helling waarbij het schip vervuld raakt (Φ_f) indien deze kleiner is dan 40 graden, niet minder dan 0,09 meterradialen. Voorts is de toename van de dynamische weg tussen een helling van 30 graden en een helling van 40 graden of de helling (ϕ_f) indien deze kleiner is dan 40 graden, niet minder dan 0,03 meterradialen. De helling waarbij een schip vervuld raakt (ϕ_f) is de helling waarbij openingen in de romp, de bovenbouwen of dekhuizen die niet waterdicht kunnen worden afgesloten, onder water komen, met dien verstande dat bij de toepassing van dit criterium kleine openingen waar doorheen, naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, binnenstromend water niet verder het schip kan binnendringen, niet als open behoeven te worden beschouwd;

2° de arm van statische stabiliteit bedraagt ten minste 0,20 meter bij een helling van 30 graden of meer;

3° de maximale waarde van de armen van statische stabiliteit wordt bij voorkeur bereikt bij een helling van ten minste 30 graden, doch in geen geval bij een helling van minder dan 25 graden; en

4° de aanvangsmetacenterhoogte (GM_0), gecorrigeerd voor de invloed van vrije vloeistofoppervlakken bij 0 graden helling, is ten minste 0,15 meter.

6. In het ontwerp van een olietankschip worden de stabiliteitscriteria, bedoeld in het vierde en vijfde lid, in acht genomen.

7. Voor combinatietankschepen kunnen eenvoudige aanvullende operationele procedures voor vloeistofverplaatsing worden toegepast, die aan de kapitein schriftelijk ter beschikking worden gesteld en die:

1°. ten aanzien van Nederlandse schepen door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn goedgekeurd;

2°. aangeven in welke lading- en ballasttanks, onder alle van toepassing zijnde toestanden van vloeistofverplaatsing en de voorkomende soortelijke massa's van de lading, vrije vloeistofoppervlakken mogen voorkomen waarbij aan de stabiliteitscriteria, bedoeld in het vierde en vijfde lid, wordt voldaan. Deze tanks behoeven niet steeds dezelfde te zijn tijdens de vloeistofverplaatsing en elke combinatie is toegestaan, mits aan de stabiliteitscriteria, bedoeld in het vierde en vijfde lid, wordt voldaan;

3°. duidelijk en begrijpelijk zijn voor de dienstdoende officier, belast met de vloeistofverplaatsing;

4°. voorzien in een vastgestelde volgorde van operaties waarbij lading, ballast dan wel beide worden verplaatst;

5°. de mogelijkheid bieden vergelijkingen te maken tussen de verkregen en vereiste stabiliteit door middel van stabiliteitsgegevens in grafische of tabelvorm;

6°. geen uitgebreide wiskundige berekeningen vereisen van de officier, bedoeld in 3°;

7°. voorzien in corrigerende handelingen, te verrichten door de officier, bedoeld in 3°, in geval van afwijking van de aanbevolen waarden en in noodsituaties; en

8°. nadrukkelijk worden weergegeven in het goedgekeurde trim- en stabiliteitsboekje en in de lading- en ballastcontrolekamer en in alle computersoftware waarmee stabiliteitsberekeningen worden gemaakt.

¹ Stb. 1986, 160, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 13 november 1998, Stb. 666.

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 Staatscourant van 9 april 2002, nr. 68.

ARTIKEL II

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

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

's-Gravenhage, 18 februari 2002

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. P. Pronk

Uitgegeven de *eenentwintigste* maart 2002

De Minister van Justitie,
A. H. Korthals

NOTA VAN TOELICHTING

1. Algemeen

Het onderhavige besluit strekt tot implementatie van wijzigingen van Bijlage I van het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocol en Bijlagen (Trb. 1975, 147), zoals gewijzigd door het op 17 februari 1978 te Londen tot stand gekomen Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, met Bijlage (Trb. 1978, 188) (hierna het Marpol-verdrag) in het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen (hierna het besluit), welk besluit de nationale implementatie vormt van Bijlage I van het Marpol-verdrag.

a. Aanwijzing van de Noordwest-Europese wateren tot bijzonder gebied als bedoeld in Bijlage I van het Marpol-verdrag

Tijdens de op 8 en 9 juni 1995 te Esbjerg, Denemarken, gehouden vierde Noordzeeministersconferentie is afgesproken dat voor de Noordzee de status van bijzonder gebied als bedoeld in Bijlage I van het Marpol-verdrag zou worden nagestreefd. In de «Esbjerg-verklaring» worden naast de Noordzee ook het Skagerrak en het Engels Kanaal genoemd.

De status van bijzonder gebied houdt in, dat in een dergelijk gebied ingevolge artikel 10 van het besluit verscherpte voorschriften met betrekking tot lozing van olierestanten en oliehoudende mengsels van toepassing zijn, en brengt met zich mee, dat in het gebied voldoende en toereikende havenontvangstvoorzieningen aanwezig moeten zijn om het verscherpte lozingsregime te kunnen effectueren.

De Noordzeestaten hebben in een gezamenlijk document (MEPC 41/7/1 van 29 december 1997) aan de in Londen gevestigde Internationale Maritieme Organisatie (IMO) verklaard, dat in hun landen voldoende en toereikende havenontvangstvoorzieningen bestaan. Teneinde het probleem van lozingen nabij de grenzen van een bijzonder gebied zo veel mogelijk te beperken en om ervoor zorg te dragen, dat de kusten van het Verenigd Koninkrijk niet onder verschillende lozingsregimes komen te vallen, is ervoor gekozen aan de Mariene Milieucommissie van de IMO (MEPC) te verzoeken de status van bijzonder gebied toe te kennen aan de Noordwest-Europese wateren, dat wil zeggen de Noordzee en het zeegebied ten westen van Ierland. Daarmee vallen de kusten van het Verenigd Koninkrijk en Ierland geheel binnen het bijzondere gebied. De Mariene Milieucommissie heeft naar aanleiding hiervan in de op 25 september 1997 aangenomen resolutie MEPC.75(40) aan de Noordwest-Europese wateren de status van bijzonder gebied toegekend. In resolutie MEPC.77(41) van 2 april 1998 heeft de Mariene Milieucommissie bepaald, dat deze status met ingang van 1 augustus 1999 internationaal van kracht wordt.

b. Aanvullende bepalingen met betrekking tot stabiliteit van olietankschepen in onbeschadigde toestand

Met de introductie van het nieuwe type dubbelwandige olietankschepen in 1993 bleek al spoedig, dat de stabiliteit van een aantal van deze schepen tijdens laden en lossen en bij bepaalde beladingscondities ook op zee te gering is. Daarbij bestaat tijdens laad- en losprocedures het gevaar van het ontstaan van slagzij, hetgeen onder andere kan leiden tot breuk van laad- en losslangen met de bijbehorende risico's voor veiligheid en aantasting van het zeemilieu. Ook op zee kunnen onder bepaalde

omstandigheden slagzij en daardoor direct gevaar voor schip en bemanning ontstaan.

In verband hiermee heeft de Mariene Milieucommissie in resolutie MEPC.75(40) van 25 september 1997 aanvullende bepalingen vastgesteld in een nieuw aan bijlage I van het Marpol-verdrag toegevoegd artikel 25a. Het nieuwe artikel voorziet in maatregelen ter voorkoming van de genoemde gevaren, enerzijds door aanpassing van het ontwerp van dit type olietankschepen en anderzijds door operationele maatregelen ten aanzien van combinatietankschepen.

2. Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Onderdeel A

De aanpassing van artikel 10 van het besluit houdt verband met de toekenning van de status van bijzonder gebied aan de Noordwest-Europese wateren. In de aanhef zijn de Noordwest-Europese wateren als bijzonder gebied aangemerkt en in het nieuwe onderdeel h is een geografische omschrijving van dit gebied opgenomen.

Onderdeel B

De wijziging van artikel 12 is noodzakelijk omdat de Noordwest-Europese wateren zijn aangemerkt als bijzonder gebied. Als gevolg hiervan moet de Minister van Verkeer en Waterstaat als bevoegde autoriteit Nederlandse havens aanwijzen die over voldoende havenontvangstvoorzieningen beschikken voor de ontvangst van olierestanten en oliehoudende mengsels afkomstig van schepen die in de Noordwest-Europese wateren hebben gevaren. In de regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 11 april 1986, nr. PJ/S 30.668 (Stcrt. 80), zijn reeds Nederlandse havens aangewezen voor de ontvangst van dergelijke stoffen die ingevolge artikel 9 van het besluit niet mogen worden geloosd. Aangezien de in de genoemde regeling van 11 april 1986 aangewezen Nederlandse havens zijn uitgerust met havenontvangstvoorzieningen voor de ontvangst van olierestanten en oliehoudende mengsels afkomstig van schepen uit de Noordwest-Europese wateren, behoeft die regeling geen aanpassing.

Onderdeel C

De wijziging van artikel 13g strekt tot het in overeenstemming brengen van de aanduiding van het inspectieprogramma zoals opgenomen in artikel 8, vijfde lid, van het Schepenbesluit 1965. De aanpassing is uitsluitend van redactionele aard.

Tenslotte zij vermeld dat het besluit is medeondertekend door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, zulks in verband met het feit dat daarin voorschriften worden gesteld van milieuhygiënische aard.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos