

---

## 131

### **Besluit van 16 maart 2004, houdende wijziging van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen en het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen in verband met de versnelde uitfasering van enkelwandige olietankschepen en invoering van een scheepsnoodplan voor verontreiniging van de zee door schadelijke vloeistoffen**

---

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

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 20 oktober 2003, nr. HDJZ/SCH/2003-2321, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op de resoluties MEPC.78(43) van 1 juli 1999 en MEPC.95(46) van 27 april 2001 van de Mariene Milieucommissie van de Internationale Maritieme Organisatie (Trb. 2003, 116), op verordening (EG) nr. 417/2002 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 18 februari 2002, betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad van de Europese Unie (PbEG L 64) en op de artikelen 7, 8 en 10 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen;

De Raad van State gehoord (advies van 19 december 2003, nr. W09.03.0441/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 9 maart 2004, nr. HDJZ/SCH/2004-401, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen<sup>1</sup> wordt gewijzigd als volgt:

A

Artikel 13G komt te luiden:

## **Artikel 13G Voorkoming van olieverontreiniging door ongevallen (bestaande olietankschepen)**

Een olietankschip waarvoor het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie, bedoeld in artikel 5, eerste lid, vereist is, voldoet ter verkrijging en behoud van dat certificaat mede aan de eisen van verordening (EG) nr. 417/2002 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 18 februari 2002, betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad van de Europese Unie (PbEG L 64).

B

Artikel 26 komt te luiden:

### **Artikel 26 Scheepsnoodplan voor olieverontreiniging**

1. Elk olietankschip met een tonnage van 150 of meer en elk schip dat geen olietankschip is, met een tonnage van 400 of meer, heeft een goedgekeurd scheepsnoodplan voor olieverontreiniging aan boord.
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 een voorval van olieverontreiniging moet worden gemeld;
  - c. een gedetailleerde beschrijving 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.
3. Een schip waarop artikel 14A van het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen naast dit artikel van toepassing is, mag het scheepsnoodplan voor olieverontreinigingen combineren met het scheepsnoodplan voor verontreiniging van de zee door schadelijke vloeistoffen, bedoeld in dat artikel. In dat geval is de titel van het plan: scheepsnoodplan voor verontreiniging van de zee.

## **ARTIKEL II**

Na artikel 14 van het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen<sup>2</sup> wordt een artikel ingevoegd, luidende:

### **Artikel 14A Scheepsnoodplan voor verontreiniging van de zee door schadelijke vloeistoffen**

1. Elk schip met een tonnage van 150 of meer waarvoor een Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk is afgegeven, heeft een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurd scheepsnoodplan voor verontreiniging van de zee door schadelijke vloeistoffen aan boord.
2. Een scheepsnoodplan voor verontreiniging van de zee door schadelijke vloeistoffen 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 verontreiniging door schadelijke vloeistoffen;

b. een lijst van autoriteiten of personen aan wie een voorval van verontreiniging door schadelijke vloeistoffen moet worden gemeld;

c. een gedetailleerde beschrijving van de maatregelen welke de bemanning onmiddellijk moet nemen om de uitstroom van schadelijke vloeistoffen 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 verontreiniging door schadelijke vloeistoffen.

3. Een schip waarop artikel 26 van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen naast dit artikel van toepassing is, mag het scheepsnoodplan voor verontreiniging van de zee door schadelijke vloeistoffen combineren met het scheepsnoodplan voor olieverontreiniging, bedoeld in dat artikel. In dat geval is de titel van het plan: scheepsnoodplan voor verontreiniging van de zee.

<sup>1</sup> Stb. 1986, 160, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 9 april 2002, Stb. 189.

<sup>2</sup> Stb. 1988, 112, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 9 april 2002, Stb. 189.

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 11 mei 2004, nr. 89.

### **ARTIKEL III**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 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, 16 maart 2004

Beatrix

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

Uitgegeven de zesde april 2004

De Minister van Justitie,  
J. P. H. Donner

# NOTA VAN TOELICHTING

## Algemeen deel

### 1. Inleiding

Bij resolutie MEPC.78(43) (Trb. 2003, 116) zijn door de Mariene Milieucommissie (MEPC) van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) op 1 juli 1999 voorstellen aangenomen tot wijziging van de artikelen 13G (voorkoming van olieverontreiniging in geval van aanvaring of stranding) en 26 (scheepsnoodplan) en aanhangsel II (het model van het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie) van Bijlage I, en tot invoering van een nieuw artikel 16 (scheepsnoodplan) in Bijlage II, van het op 2 november 1973 te Londen totstandgekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Trb. 1975, 147), met het op 17 februari 1978 te Londen totstandgekomen Protocol bij dat Verdrag (Trb. 1978, 188) (hierna: MARPOL-verdrag). Op 27 april 2001 heeft de MEPC bij resolutie MEPC.95(46) (Trb. 2003, 116) wederom een wijziging aangenomen op artikel 13G van Bijlage I van het MARPOL-verdrag.

Verder is ook binnen de Europese Unie regelgeving op het gebied van zeescheepvaart en milieu totstandgekomen in de vorm van verordening (EG) nr. 417/2002 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 18 februari 2002, betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad van de Europese Unie (PbEG L 64, hierna: de (oorspronkelijke) verordening). Deze verordening is inmiddels gewijzigd bij verordening (EG) nr. 1726/2003 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juli 2003, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 417/2002 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen (PbEG L 249, hierna: de wijzigingsverordening).

Resolutie MEPC.78(43) is in werking getreden met ingang van 1 januari 2001, resolutie MEPC.95(46) en de verordening zijn in werking getreden met ingang van 1 september 2002 en de wijzigingsverordening met ingang van 21 oktober 2003. Het onderhavige besluit heeft tot doel om deze internationale regelgeving in de Nederlandse regelgeving uit te voeren.

### 2. Voorkoming van olieverontreiniging door ongevallen

#### 2.1. Algemeen

De wijziging van artikel 13G van Bijlage I van het MARPOL-verdrag bij resolutie MEPC.78(43) is inmiddels achterhaald door de wijziging die bij resolutie MEPC.95(46) op 27 april 2001 is aangenomen. Deze wijziging voorziet in versnelde uitfasering van bestaande enkelwandige olietankschepen van 5000 tonmassa draagvermogen en meer. Onder het oorspronkelijke artikel 13G was reeds voorzien in de uitfasering van bestaande enkelwandige olietankschepen op een leeftijd van 25 of 30 jaar. Vanaf 1996 moeten nieuwe olietankschepen van meer dan 5000 ton draagvermogen reeds dubbelwandig zijn uitgevoerd. De wijziging voorziet thans in geleidelijke uitfasering van de oudste categorie grotere enkelwandige olietankschepen in de periode 2003–2007. Deze schepen zijn in het algemeen gebouwd in de periode vóór 1982. Voor grotere enkelwandige olietankschepen, gebouwd ná 1982 vindt de uitfasering in de periode 2003–2015 plaats. De toepassingsgrens van de verplichting tot uitfasering is bovendien verlaagd van 20.000 ton naar 5000 ton draagver-

mogen. Voor deze categorie kleinere olietankschepen geldt eveneens een uitfaseringsperiode van 2003 tot 2015. Voor de twee genoemde categorieën grotere olietankschepen geldt bovendien dat ze na de verjaardatum in 2005 respectievelijk 2010 een onderzoek moeten ondergaan volgens de zogeheten keuringsregeling scheepvaart om in de vaart te mogen blijven. Deze keuringsregeling (Condition Assessment Scheme of CAS) is vastgesteld bij resolutie MEPC.94(46) (Trb. 2003, 116).

De wijziging in aanhangsel II (het model van het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie) van Bijlage I is overigens reeds in Nederland van kracht door de dynamische verwijzing in de Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 3 februari 1997, nr. DGSM/J-9700025, houdende vaststelling model Internationaal certificaat van voorkoming verontreiniging door olie en Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk (Stcrt. 1997, 28, laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 11 december 2001, Stcrt. 2001, 246).

## *2.2. Achtergrond*

Het vergaan van de Maltese olietanker «Erika», in december 1999, veroorzaakte in Frankrijk en ook elders in Europa de nodige opschudding. In Europees kader leidde dit tot het aanscherpen van de bestaande richtlijnen betreffende havenstaatcontroles en klassenbureaus en aanvankelijk ook tot een concept-verordening tot beperking van de leeftijd van olietankschepen onder de vlag van of met een bestemming in een lidstaat van de Europese Unie. Op aandringen van Denemarken, Nederland en het Verenigd Koninkrijk is door de lidstaten toch ingezet op een mondiale regeling. De overweging daarbij was dat een Europese verordening niet zou kunnen voorkomen dat schepen van derde landen met bestemmingen gelegen buiten de Europese Unie langs de kusten van de lidstaten van de Unie varen. Door een grote inzet van alle betrokken partijen is vervolgens in korte tijd eerder bedoelde wijziging op het bestaande artikel 13G van bijlage I van het MARPOL-verdrag totstandgekomen.

In 1997 heeft zich voor de kust van Japan een soortgelijke ramp als met de «Erika» voorgedaan. Het vergaan van de Russische olietanker «Nakhodka» heeft toen ook geleid tot een wijziging van artikel 13G. Dit besluit, aangenomen op 1 juli 1999 bij resolutie MEPC.78(43), zou per 1 januari 2001 van kracht worden, maar gaat, voor zover het artikel 13G betreft, op in resolutie MEPC.95(46).

## *2.3. Europese positie*

Zoals reeds aangegeven, was de Europese Commissie aanvankelijk voornemens om door middel van een verordening regionale regels aan enkelwandige olietankschepen te stellen. Hoewel de doelstellingen van de aanvankelijk beoogde verordening inmiddels gerealiseerd zijn via de wijziging van Bijlage I van het MARPOL-verdrag, heeft de Commissie toch gemeend het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie een voorstel te moeten doen een – aan de wijziging van artikel 13G aangepaste – verordening vast te stellen.

Aldus is de reeds genoemde verordening (EG) nr. 417/2002 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 18 februari 2002, betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad van de Europese Unie (PbEG L 64) tot stand gekomen.

In de verordening wordt voor Europa vastgelegd dat niet buiten de data van het uitfaseringsschema getreden kan worden, noch voor schepen

onder de vlag van een EU-lidstaat, noch voor schepen van derde landen met een bestemming in een haven van een lidstaat. De verordening spreekt over versnelde infasering van dubbelwandige olietankschepen, terwijl in het IMO-kader als regel gesproken wordt over versnelde uitfasering van enkelwandige tankers. Dit komt echter op hetzelfde neer. Voor het in de vaart houden van schepen die varen onder de vlag van een lidstaat van de Europese Unie komen de eisen die uit de verordening voortvloeien overeen met de eisen die het nieuwe artikel 13G van het MARPOL-verdrag stelt. De verordening gaat op onderdelen wat verder dan het gewijzigde artikel 13G. Zo sluit de verordening in artikel 7 de toepassing van de uitzonderingen, die het vijfde lid van artikel 13G van Bijlage I van het MARPOL-verdrag ter keuze van de partijen toestaat, uit voor de lidstaten van de Europese Unie. Verder bepaalt de verordening voor alle schepen, dus ongeacht de vlag waaronder ze varen, dat bepaalde categorieën olietankschepen – behoudens noodgevallen – havens of offshoreterminals die onder de rechtsbevoegdheid van een lidstaat van de Europese Unie vallen, niet mogen binnenvaren. Het gaat dan hoofdzakelijk om olietankschepen die op grond van het MARPOL-verdrag niet in de vaart zouden mogen worden gehouden vanwege het niet voldoen aan het nieuwe artikel 13G.

#### *2.4. Recente ontwikkelingen*

Naar aanleiding van de olieramp met het olietankschip «Prestige» in november 2002 voor de kust van Galicië in Spanje, is verordening (EG) nr. 1726/2003 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juli 2003, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 417/2002 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen totstandgekomen (PbEG L 249). Deze wijzigingsverordening is met ingang van 21 oktober 2003 in werking getreden. Met betrekking tot het in de vaart houden van olietankschepen die varen onder de vlag van een lidstaat van de Europese Unie, zijn verschillende wijzigingen aangebracht in de oorspronkelijke verordening. Zo zullen enkelwandige olietankschepen eerder uit de vaart moeten worden genomen dan op grond van het in artikel 13G van Bijlage I van het MARPOL-verdrag en de oorspronkelijke verordening vastgestelde uitfaseringsschema verplicht zou zijn. Verder zullen de voorwaarden voor voortgezet gebruik van een olietankschip (namelijk een onderzoek naar de staat van onderhoud volgens de keuringsregeling scheepvaart) voor meer (namelijk minder oude en meer categorieën) schepen gaan gelden. Ten slotte is een verbod ingevoerd om, in dit geval, een Nederlandse haven of offshoreterminal in- of uit te varen of in een onder de rechtsbevoegdheid van Nederland vallend gebied voor anker te gaan voor zowel schepen onder eigen vlag als buitenlandse schepen die zware oliesoorten vervoeren en niet dubbelwandig zijn. Dit verbod is ingegaan op de dag van inwerking-treding van de verordening, dus 21 oktober 2003.

Net als bij de totstandkoming van de oorspronkelijke verordening, hebben de lidstaten van de Europese Unie en de Europese Commissie wederom een voorstel tot aanpassing van artikel 13G van Bijlage I van het MARPOL-verdrag aan de MEPC voorgelegd. Dit voorstel is met enige amendering op 4 december 2003 aangenomen bij resolutie MEPC.111(50). De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het huidige artikel 13G zijn de volgende. De resolutie past artikel 13G in die zin aan dat de in de verordening reeds opgenomen snellere uitfaseringsdata voor enkelwandige olietankschepen wereldwijd zullen gaan gelden. Dit betekent dat olietankschepen van categorie 1 uiterlijk in 2005 en die van categorieën 2 en 3 uiterlijk in 2010 uit de vaart moeten zijn genomen. Het verplichte onderzoek volgens de keuringsregeling scheepvaart zal voor alle olietankschepen van de categorieën 2 en 3 gaan gelden vanaf 2005 en

vanaf de leeftijd van 15 jaar. In een nieuw artikel 13H is het verbod op het vervoer van zware oliesoorten in enkelwandige olietankschepen opgenomen. Op bepaalde punten staat de resolutie uitzonderingen toe ten aanzien van het in de vaart houden van schepen die varen onder eigen vlag of bijvoorbeeld alleen in wateren onder eigen jurisdictie. Doordat is bepaald dat andere partijen bij het MARPOL-verdrag deze bij uitzondering in de vaart gehouden buitenlandse schepen desondanks de toegang tot hun havens mogen ontzeggen, past de Europese verordening, die van deze mogelijkheid gebruik maakt en dat binnen de IMO ook bekend heeft gemaakt, binnen de voorgestelde wijzigingen van resolutie MEPC.111(50). De Europese Commissie zal desalniettemin bekijken of de verordening op technische details aanpassing behoeft en daartoe zondig met een wijzigingsvoorstel komen. Die aanpassingen zouden bijvoorbeeld betrekking kunnen hebben op enkele statische verwijzingen in de verordening naar onderdelen van het MARPOL-verdrag en de verwijzing naar de keuringsregeling scheepvaart in artikel 6 van de verordening; deze keuringsregeling is namelijk tijdens dezelfde zitting van de MEPC gewijzigd bij resolutie MEPC.112(50). De genoemde resoluties van de vijftigste zitting van de MEPC zullen overigens op basis van de stilzwijgende goedkeuringprocedure in artikel 16 van het MARPOL-verdrag internationaal in werking treden met ingang van 5 april 2005. Tot die tijd zullen het Europese regime van de (gewijzigde) verordening en het internationale regime van de IMO dus nog van elkaar verschillen. Overigens heeft de MEPC de partijen bij het MARPOL-verdrag wel uitgenodigd om zo snel als praktisch mogelijk is, dus eerder dan 5 april 2005, en bij voorkeur met ingang van 1 januari 2004, resolutie MEPC.111(50) al toe te passen.

De teksten van de resoluties MEPC.111(50) en 112(50) zullen op de gebruikelijke wijze in het Tractatenblad bekend worden gemaakt.

## *2.5. Uitvoering MEPC-resoluties en EG-verordening*

De eisen die de oorspronkelijke verordening stelt aan het in de vaart houden van schepen die onder eigen vlag varen, zijn identiek aan de eisen die het MARPOL-verdrag in artikel 13G van Bijlage I stelt aan de bouw en inrichting van een schip. In het systeem van het MARPOL-verdrag maakt toetsing aan de nieuwe eisen van artikel 13G onderdeel uit van de beoordeling ten behoeve van de afgifte of de verlenging van het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie. Dit certificeringssysteem is in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) uitgewerkt (zie de artikelen 7, 8, 13 en 20 van die wet). Door nu in het op de Wvvs gebaseerde Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen te bepalen dat een olietankschip waarvoor het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie vereist is, ter verkrijging en behoud van dat certificaat (naast de andere eisen uit het betreffende besluit) mede aan de eisen van de verordening moet voldoen, gaan de bedoelde eisen onderdeel uitmaken van het voor de uitvoering van het MARPOL-verdrag noodzakelijke certificeringssysteem. Dit betekent onder meer dat het niet (meer) voldoen aan de eisen van de verordening ook consequenties heeft voor de geldigheid van het certificaat. Tegelijkertijd wordt op deze wijze in het systeem van de Wvvs voorzien in de voor de uitvoering van de overigens rechtstreeks werkende verordening noodzakelijke nationale bepalingen inzake rechtsbescherming en handhaving.

Uitgaande van een nog tot stand te komen nieuwe verordening van de Europese Commissie om de (gewijzigde) verordening technisch aan te passen aan de nieuwe resolutie MEPC.111(50) en MEPC.112(50), zullen noch resolutie MEPC.111(50), noch de wijzigingsverordening, noch de eventuele toekomstige wijzigingsverordening leiden tot aanpassing van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen. De verordening

werkt namelijk rechtstreeks en geeft uitvoering aan artikel 13G en straks ook 13H van Bijlage I van het MARPOL-verdrag, en het ontwerpbesluit bevat een dynamische verwijzing naar de verordening. Overigens bevat resolutie MEPC.111(50) ook een aanpassing van het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie, waarin de conformiteit van het schip aan de nieuwe artikelen 13G en 13H tot uiting zal komen. Zoals gezegd in paragraaf 2.1, wordt in de Nederlandse regelgeving dynamisch verwezen naar het model van het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie.

Opgemerkt zij overigens dat met het nieuwe artikel 13G in het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen niet kan worden voorzien in de uitvoering en handhaving van de zogenaamde binnenvaarverboden uit de verordening. Deze verboden worden op dit moment gehandhaafd op basis van de Scheepvaartverkeerswet (zie de bekendmaking van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 19 december 2003, over het verhinderen van bepaalde categorieën enkelwandige olietankschepen om Nederlandse havens of offshore terminals in- of uit te varen of te ankeren (Stcrt. 248)). Daarnaast is bij koninklijke boodschap van 8 januari 2004 bij de Tweede Kamer der Staten-Generaal een voorstel van wet ingediend, houdende een voorziening om ter uitvoering van besluiten van instellingen van de Europese Unie regels te kunnen stellen ten aanzien van buitenlandse schepen (Wet buitenlandse schepen) (Kamerstukken II 2003/04, 29 394, nrs. 1–2). In dat wetsvoorstel wordt voorgesteld om de Wvvs en de Scheepvaartverkeerswet te wijzigen met als doel om aan verordeningen op het gebied van zeescheepvaart en milieu tijdig uitvoering te kunnen geven. Die nieuwe voorziening zal tevens de basis kunnen zijn om de verboden uit de verordening ook onder de Wvvs te handhaven. De periode waarin het binnenvaarverbod uit de verordening tijdelijk niet werd gehandhaafd heeft niet lang geduurd en overigens weinig gevolgen gehad aangezien het aantal schepen dat niet zou mogen binnenvaren beperkt van omvang was.

### **3. Scheepsnoodplannen**

#### *3.1. Algemeen*

De toevoeging in resolutie MEPC.78(43) van het nieuwe artikel 16 aan Bijlage II van het MARPOL-verdrag heeft betrekking op het scheepsnoodplan voor verontreiniging van de zee door schadelijke vloeistoffen dat voor schepen die schadelijke vloeistoffen in bulk vervoeren wordt voorgeschreven. Een dergelijk scheepsnoodplan voor olieverontreiniging was in artikel 26 van Bijlage I van het MARPOL-verdrag reeds voorgeschreven voor olietankschepen met een tonnage van 150 of meer en voor schepen geen olietankschepen zijnde met een tonnage van 400 of meer. Het derde lid van artikel 16 voorziet in de combinatie van de beide voorgeschreven noodplannen in één plan dat scheepsnoodplan voor verontreiniging van de zee wordt genoemd. Een nagenoeg gelijklopend derde lid is voor de consistentie aan artikel 26 van Bijlage I van het MARPOL-verdrag toegevoegd. Daarmee is ook onder deze bijlage de combinatie van noodplannen mogelijk gemaakt. Voor de opstellingen van de scheepsnoodplannen zijn door de IMO bij resoluties MEPC.85(44) en MEPC.86(44) richtlijnen vastgesteld. Deze resoluties zijn raadpleegbaar op <http://www.ivw.nl/ds/wetgeving/actueel.htm>. Bij de goedkeuring van de plannen zal het Hoofd van de Scheepvaartinspectie deze richtlijnen zoveel mogelijk aanhouden.

#### *3.2. Achtergrond*

Het nieuwe scheepsnoodplan voor verontreiniging van de zee door schadelijke vloeistoffen dient er, net als het scheepsnoodplan voor



olieverontreiniging, toe om de gevolgen van een voorval waarbij schadelijke vloeistoffen in het mariene milieu kunnen stromen, zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken. De reden dat nu ook voor verontreiniging van de zee door schadelijke vloeistoffen een scheepsnoodplan aan boord aanwezig moet zijn, is dat het op 30 november 1990 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de voorbereiding op, de bestrijding van en de samenwerking bij olieverontreiniging (Trb. 1992, 1, hierna; OPRC-Verdrag) inmiddels is uitgebreid met een protocol voor schadelijke stoffen (het op 15 maart 2000 te Londen tot stand gekomen Protocol inzake de voorbereiding op, de bestrijding van en de samenwerking bij voorvallen van verontreiniging door gevaarlijke en schadelijke stoffen van 2000, met Bijlage (Trb. 2001, 167)). Het OPRC-verdrag heeft geleid tot het opnemen van de verplichting tot een scheepsnoodplan voor olieverontreiniging in Bijlage I van het MARPOL-verdrag. Dienovereenkomstig is nu een verplichting tot een scheepsnoodplan voor verontreiniging van de zee door schadelijke vloeistoffen opgenomen in Bijlage II van het MARPOL-verdrag. De eerstgenoemde verplichting is reeds opgenomen in het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen en het nieuwe artikel 14A van het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen bevat de tweede verplichting.

#### **4. Uitvoerings- en handavingsaspecten**

Naar verwachting zal een gering aantal schepen onder Nederlandse vlag onderhevig zijn aan een aanvullend onderzoek naar de staat van onderhoud volgens de keuringsregeling scheepvaart. Ook de daarmee gemoeide handavingsinspanning is niet omvangrijk. De handhaving van de onderhavige regels op buitenlandse schepen vindt plaats in het kader van de havenstaatcontrole.

De onderhavige aanpassing van de regelgeving vergt een geringe extra inspanning van de Inspectie Verkeer en Waterstaat bij het keuren van de scheepsnoodplannen.

#### **5. Bedrijfseffecten en administratieve lasten**

In Nederland staan thans slechts 3 olietankschepen geregistreerd die onder de werking van de oorspronkelijke verordening en artikel 13G vallen en die op termijn een onderzoek naar de staat van onderhoud volgens de keuringsregeling scheepvaart zullen moeten ondergaan indien zij olie willen blijven vervoeren. Op basis van de gewijzigde verordening zullen meer olietankschepen (het totaal komt dan op 16) zo'n onderzoek moeten ondergaan dan op grond van de oorspronkelijke verordening en artikel 13G van Bijlage I van het MARPOL-verdrag nodig zou zijn. Het aantal van 16 schepen is het totaal van het aantal schepen dat vanaf 2005 tot 2015 een onderzoek nodig zou kunnen hebben: in 2005 zal het gaan om 6 schepen, en in de daaropvolgende jaren komen er steeds één tot drie bij. Het totale aantal zou overigens nog lager uit kunnen vallen, als de eigenaar, reder of rompbevrachter er op een gegeven moment voor kiest om het schip niet langer voor het transport van olie in te zetten, omdat de onderhoudskosten gezien de ouderdom van het schip te hoog zijn geworden, of uit te vlaggen. Voor het onderzoek volgens de keuringsregeling scheepvaart is het noodzakelijk dat in de keuringsregeling voorgeschreven gegevens worden geleverd met behulp van de daartoe voorgeschreven formulieren. Tevens voert het klassenbureau het onderzoek uit overeenkomstig de keuringsregeling scheepvaart, dat zo mogelijk tegelijkertijd zal worden uitgevoerd met andere wettelijk vereiste onderzoeken. Bij het onderzoek van het schip zelf is, zoals gebruikelijk bij onderzoeken, ook een inspecteur van de rederij aanwezig. Vanwege de

nieuwheid van deze procedure zijn geen gegevens voorhanden op grond waarvan de omvang van de administratieve lasten die uit de aanvraag van een ontheffing voortvloeien goed kan worden ingeschat. De sector zelf is nog bezig om deze lasten in kaart te brengen en kan derhalve geen precieze inschatting geven van de tijd en daarmee van de administratieve lasten die met de betreffende onderzoeken en daarop volgende ontheffingsaanvraag zullen zijn gemoeid. Wel kan een *gemiddelde* inschatting worden gegeven van de met de onderzoeken samenhangende administratieve lasten die, uitgaande van een week werk voor zowel de inspecteur van het klassenbureau als de inspecteur van de rederij, de overige kosten van het onderzoek en bijkomende lasten als het opmaken van rapportages en reis- en verblijfkosten, worden geschat op € 40 000,- per schip. Benadrukt wordt dat het hier een inschatting betreft van de *gemiddelde* administratieve lasten van het onderzoek: het feit dat de specifieke omstandigheden van het individuele schip (bijvoorbeeld het aantal tanks, het tonnage, de staat van onderhoud en de wijze van bouw) op de omvang van het uit te voeren onderzoek van invloed zijn, maakt het moeilijk om een meer precieze inschatting te geven van de lasten voor de gehele sector. Wel is bekend dat nu al door de klassenbureau's een keuringsprogramma voor olietankschepen wordt aangeboden dat inhoudelijk vergelijkbaar is met het onderzoek dat op grond van de verordening en artikel 13G vereist zal zijn. Aangezien oliemaatschappijen bijna altijd zo'n keuring vereisen, ondergaan olietankschepen die op grond van de verordening en artikel 13G een onderzoek volgens de keuringsregeling zeevaart nodig zullen hebben, deze onderzoeken nu al. Daardoor is het wettelijk verplicht stellen van een ontheffing met bijbehorend onderzoek nauwelijks als een extra last te kwantificeren ten opzichte van de huidige in de sector gangbare praktijk. Het onderhavige besluit leidt op dit punt dus niet tot een wezenlijke verhoging van de administratieve lasten van de scheepvaartsector als geheel.

De effecten en administratieve lasten voor het bedrijfsleven voortvloeiende uit de regels met betrekking tot scheepsnoodplannen zijn gering. Onder Nederlandse vlag varen geen schepen die alleen een nieuw scheepsnoodplan voor verontreiniging van de zee door schadelijke vloeistoffen aan boord moeten hebben. Alle schepen waarvoor een Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk is afgegeven, hebben namelijk een tonnage van 400 of meer en kunnen derhalve opteren voor het (gecombineerde) scheepsnoodplan voor verontreiniging van de zee. Het opstellen van zo'n gecombineerd plan en de goedkeuring daarvan kost per schip ongeveer € 1000,-. Bij een totaal van 59 schepen die zo'n gecombineerd plan aan boord moeten hebben, komt het totaal aan kosten voor de hele scheepvaartsector aldus neer op ongeveer € 59 000,-. Een scheepsnoodplan blijft geldig zolang het schip in de vaart wordt gehouden, maar zal wel actueel moeten worden gehouden: de inschatting is dat dit ongeveer 16 uur per jaar kost, wat bij gemiddelde loonkosten van € 45,- neerkomt op € 720,- per schip per jaar. Deze onderhoudskosten zijn overigens niet nieuw ten opzichte van de huidige situatie, waarin deze kosten al worden gemaakt voor het scheepsnoodplan voor olieverontreiniging dat nu al aan boord van deze 59 schepen aanwezig moet zijn op grond van artikel 26 van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen en met de onderhavige wijziging dus zal worden vervangen door het gecombineerde plan. In de «Nulmeting administratieve lasten ministerie van Verkeer en Waterstaat» van Cap Gemini Ernst en Young (Utrecht, 9 november 2001) werd de administratieve lastendruk voor het opstellen en onderhouden van de scheepsnoodplannen voor olieverontreiniging begroot op € 299.494,94 (toen f 660.000,00) per jaar voor de gehele sector.

Als gevolg van de internationale herkomst van deze regels, zijn bovenstaande administratieve lasten onvermijdelijk. Een ontwerp van dit besluit is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal), dat heeft aangegeven het ontwerpbesluit niet te toetsen. In overleg met Actal is deze paragraaf wel aangevuld en verduidelijkt.

## **Artikelsgewijs deel**

### *Artikel 1*

A

Dit artikel bevat, zoals uiteengezet in paragraaf 2.5. van het algemene deel van deze nota, de uitvoering van de (gewijzigde) verordening en het nieuwe artikel 13G van Bijlage I van het MARPOL-verdrag. Om aan te geven dat de verordening in Bijlage I van het MARPOL-verdrag past en anticiperend op de nieuwe resolutie MEPC.111(50), is de nummering van het nieuwe artikel 13G en het opschrift dat deze in Bijlage I van het MARPOL-verdrag zal krijgen in dit besluit overgenomen.

Ter illustratie van de meer inhoudelijke details van het uitfaseringssysteem van de verordening en artikel 13G, volgt op deze plaats een artikelsgewijze bespreking van onderdelen van de verordening. Het corresponderende onderdeel van artikel 13G wordt tussen haken vermeld. Voor de duidelijkheid zij vermeld dat de wijzigingen van resolutie MEPC.111(50) in de onderstaande toelichting nog niet zijn meegenomen, aangezien deze internationaal nog niet in werking zijn getreden.

Artikel 2, eerste lid, van de verordening (artikel 13G, eerste lid) regelt de reikwijdte van het uitfaseringsschema en sluit aan bij de toepasselijkheid van het vroegere artikel 13G, met dien verstande dat de toepassingsgrens is verlaagd naar 5000 ton draagvermogen.

In artikel 3, twaalfde en dertiende lid, van de verordening (artikel 13G, tweede lid) zijn de definities van zware dieselolie/gasolie en stookolie opgenomen. Deze oliesoorten behoren samen met ruwe olie (zoals gedefinieerd in artikel 1 van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen) en smeerolie (niet gedefinieerd) tot de zogenoemde persistente oliën, waarvoor strengere vervoersvoorwaarden gelden vanwege hun schadelijke effect op het zeemilieu. Deze aanscherping is het gevolg van het in de toelichting genoemde incident met de olietanker «Nakhodka».

In artikel 3, zesde tot en met achtste lid, van de verordening (artikel 13G, derde lid) worden de drie verschillende categorieën olietankschepen gedefinieerd, elk onderhevig aan een specifiek uitfaseringsschema. Dit uitfaseringsschema zelf is opgenomen in artikel 4, eerste lid, van de verordening (artikel 13G, vierde lid). In het schema wordt het jaar van uitfaseren gegeven voor de toepasselijke reeks bouwjaar. De feitelijke dag en maand van uitfasering komen overeen met de dag en maand van oplevering van het schip, de zogenoemde verjaardatum als gedefinieerd in artikel 1, eerste lid, onder ff, van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen (in de verordening wordt gesproken over: «de verjaardag van de oplevering van het vaartuig»). Voor de duidelijkheid zij hier nog opgemerkt dat de Nederlandse vertaling van artikel 4, eerste lid, van de verordening, spreekt over de eisen waaraan schepen moeten voldoen om een haven binnen te mogen varen. Anders dan in bijvoorbeeld de Engelse en Franse tekst en de overwegingen bij de verordening, is niet opgenomen dat deze eisen ook gelden voor het in de vaart houden van schepen die varen onder eigen vlag. Deze kennelijke vertaalfout is reeds bij de Raad onder de aandacht gebracht.

De artikelen 5 en 6 van de verordening bevatten de voorwaarden voor het verplichte onderzoek naar de staat van onderhoud volgens de keuringsregeling scheepvaart die aan het in- en uitvaren van een haven

worden gesteld aan alle olietankschepen, ongeacht de vlag waaronder ze varen. De bepaling in artikel 5 komt er op neer dat enkelwandige olietankschepen van de categorieën 2 en 3 die ouder zijn dan 15 jaar na de verjaardatum in 2005, een onderzoek naar de staat van onderhoud moeten ondergaan volgens de keuringsregeling scheepvaart waaruit moet blijken dat voortgezet gebruik verantwoord is. De keuringsregeling scheepvaart bepaalt dat als een schip het onderzoek ten genoegen van de Administratie (in Nederland volgens het systeem van de Wvvs het Hoofd van de Scheepvaartinspectie) heeft ondergaan, daarvoor een zogenaamde Verklaring van naleving wordt afgegeven, dat als bijlage bij het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie wordt gevoegd. Op deze wijze wordt de eis van onderzoek volgens de keuringsregeling onderdeel van het certificeringssysteem van het MARPOL-verdrag en de Wvvs. De keuringsregeling bevat ook regels over de geldigheid, schorsing en intrekking van de verklaring. De keuringsregeling derogeert niet aan het uitfaseringsschema. Artikel 13G van Bijlage I van het MARPOL-verdrag wijkt op dit punt overigens (nog) af van de verordening en bevat in het zevende lid de voorwaarden voor voortgezet gebruik van een olietankschip van categorie 1 na 2005 en van een olietankschip van categorie 2 na 2010. In 13G zijn deze jaartallen in de tabel voorzien van een asterisk, om aan te geven dat voor die jaren van uitfasering de voorwaarde van het zevende lid (onderzoek volgens de keuringsregeling) geldt. Voor de volledigheid zij hierover vermeld dat in de Engelse tekst van resolutie MEPC.95(46) bij categorie 1 bij het jaartal 2005 en bij categorie 2 bij het jaartal 2010 ten onrechte een asterisk staat. Gezien de inhoud van artikel 13G, zevende lid, is deze asterisk echter zonder betekenis. Dit is een vergissing die in de IMO eerst in een laat stadium is opgemerkt. Daarbij is toen overwogen dat een heropening van de discussie in de weg kon staan aan het op zo kort mogelijke termijn internationaal in werking treden van het amendement.

Artikel 9, derde lid, van de verordening (artikel 13G, achtste lid, onderdeel a) regelt de melding aan de IMO van de schepen aan wie het voortgezet gebruik op grond van de keuringsregeling scheepvaart is toegestaan, opgeschort, ingetrokken of geweigerd. Bij de over te leggen relevante gegevens kan gedacht worden aan die gegevens die het desbetreffende schip identificeren en – in geval van een intrekking of weigering – die gegevens die, rekening houdend met de aard van het desbetreffende schip, redengevend zijn geweest voor de beslissing.

## B

Met dit artikel wordt in eerste instantie uitvoering gegeven aan de door resolutie MEPC.78(43) aangebrachte wijziging van artikel 26 van Bijlage I van het MARPOL-verdrag. Met het nieuwe derde lid wordt de combinatie van scheepsnoodplannen ook in het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen mogelijk gemaakt. Een verbetering in het nieuwe artikel 14A van het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen ten opzichte van de, overigens veelal gelijklopende, huidige tekst van artikel 26 van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen is ook in de tekst van artikel 26 doorgevoerd. Het gaat om een tekstuele verbetering van de formulering van het tweede lid, onderdeel b, van dit artikel. De laatste zin van artikel 26, eerste lid, heeft inmiddels geen werking meer, reden waarom deze komt te vervallen. Omwille van de duidelijkheid is ervoor gekozen om artikel 26 geheel opnieuw vast te stellen.

### *Artikel II*

In de regelgeving onder de Wvvs wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de nummering van de bijlagen van het MARPOL-verdrag. In bepaalde

gevallen is hiervan reeds afgeweken, zoals artikel 15 van Bijlage II van het MARPOL-verdrag, dat in de Nederlandse wetgeving is geregeld in de Wet havenstaatcontrole. Het in dit besluit te implementeren artikel 16 van Bijlage II van het MARPOL-verdrag wordt als artikel 14A opgenomen in Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen. Het vernummen van de huidige artikelen 15 en 16 van het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen zou namelijk tot problemen leiden, nu deze artikelen de grondslag vormen voor een ministeriële regeling en het bij bijzondere omstandigheden verlenen van ontheffingen.

De inhoud van het scheepsnoodplan voor verontreiniging van de zee door schadelijke vloeistoffen is gelijk aan het scheepsnoodplan voor olieverontreiniging. In het plan moet worden opgenomen welke operationele handelingen de kapitein of de bemanning aan boord moeten verrichten indien zich een voorval voordoet om de uitstroom van schadelijke vloeistoffen te voorkomen of te beperken. Verder moet het plan een procedure bevatten voor het melden van een voorval, een lijst van autoriteiten aan wie het voorval moet worden gemeld en een coördinatieprocedure voor het coördineren van maatregelen met de betrokken autoriteiten. Het derde lid van artikel 14A maakt de genoemde combinatie van beide noodplannen mogelijk.

### *Artikel III*

In verband met de noodzaak dit besluit, vanwege de reeds verstreken inwerkingtredingsdata van zowel de MEPC-resoluties als de verordening, zo spoedig mogelijk in werking te doen treden, is gekozen voor inwerkingtreding op de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad.

Het feit dat de implementatiedata van zowel de resoluties als de verordening reeds zijn verstreken, heeft voor de praktijk geen gevolgen. Op grond van artikel 16 van Bijlage II van het MARPOL-verdrag ging de verplichting om het nieuwe scheepsnoodplan aan boord te hebben internationaal reeds gelden met ingang van 1 januari 2001, waardoor de meeste schepen al zijn voorzien van dit nieuwe plan. Het oudste olietankschip onder Nederlandse vlag waarop de verordening van toepassing is, zal op grond van de gewijzigde verordening in 2004 uit de vaart moeten worden genomen en de eerste Nederlandse schepen zullen vanaf 2005 het verplichte onderzoek volgens de keuringsregeling scheepvaart moeten hebben ondergaan.

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