
625

Besluit van 19 november 2004, houdende regels ter voorkoming van verontreiniging door aangroeiwerende verfsystemen op schepen ter uitvoering van verordening (EG) nr. 782/2003 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 14 april 2003 houdende een verbod op organische tinverbindingen op schepen (PbEU L 115) (Besluit aangroeiwerende verfsystemen zeeschepen)

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 8 juli 2004, nr. HDJZ/SCH/2004-1628, Hoofddirectie Juridische Zaken, gedaan mede namens de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Gelet op verordening (EG) nr. 782/2003 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 14 april 2003 houdende een verbod op organische tinverbindingen op schepen (PbEU L 115) en de artikelen 1, onderdeel h, 7 en 8 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen;

De Raad van State gehoord (advies van 16 september 2004, nr. W09.04.0335/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 12 november 2004, nr. HDJZ/SCH/2004-2724, Hoofddirectie Juridische Zaken, uitgebracht mede namens de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel 1

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder de verordening: verordening (EG) nr. 782/2003 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 14 april 2003 houdende een verbod op organische tinverbindingen op schepen (PbEU L 115).

Artikel 2

1. Overeenstemming met de artikelen 4 en 5 van de verordening is een eis als bedoeld in artikel 7, eerste lid, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

2. Ten behoeve van een schip dat op grond van artikel 6, eerste lid, onderdeel a, van de verordening wordt gecertificeerd, wordt door de inspecteur-generaal een AFS-certificaat als bedoeld in artikel 2, zevende lid, van de verordening afgegeven.

Artikel 3

1. Het certificaat, bedoeld in artikel 2, tweede lid, wordt afgegeven tegen betaling van de kosten verbonden aan het onderzoek ter verkrijging van het certificaat alsmede de afgifte daarvan.

2. Onze Minister stelt de tarieven vast voor de vergoeding van de kosten, verbonden aan een onderzoek ter uitvoering van de verordening, voorzover dit door een ambtenaar van de divisie Scheepvaart is verricht, en voor de vergoeding van de kosten, verbonden aan de afgifte van het certificaat.

Artikel 4

Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld betreffende de aanvraag tot het afgeven van een certificaat en de daarbij te overleggen bescheiden.

Artikel 5

Indien het bij koninklijke boodschap van 3 juli 2003 ingediende voorstel van wet tot wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, de Wet verontreiniging zeewater en de Scheepvaartverkeerswet in verband met de instelling van de Nederlandse exclusieve economische zone en enkele andere onderwerpen (28 984) tot wet is verheven, vervallen op het tijdstip waarop artikel I, onderdeel U, van die wet in werking treedt:

- a. artikel 3 van dit besluit;
- b. van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen:
 - 1°. de zin «De daaraan verbonden kosten worden in rekening gebracht volgens een door Onze Minister vast te stellen tarief.» in artikel 4, tweede lid;
 - 2°. het tweede tot en met zesde lid alsmede de aanduiding «1.» voor het eerste lid van artikel 5; en
 - 3°. de zinsnede «, eerste lid,» in artikel 6, eerste lid, onderdeel a, en in artikel 13G; en
- c. onder vernummering van het vierde tot en met zesde lid tot derde tot en met vijfde lid, artikel 11, derde lid, van het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen.

Artikel 6

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

Artikel 7

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit aangroeiwerende verfsystemen zeeschepen.

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 januari 2005, nr. 7.

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

's-Gravenhage, 19 november 2004

Beatrix

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

De Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
P. L. B. A. van Geel

Uitgegeven de *negende* december 2004

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

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Het onderhavige besluit strekt ter uitvoering in Nederland van de keuring en certificering van (zee)schepen in verordening (EG) nr. 782/2003 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 14 april 2003 houdende een verbod op organische tinverbindingen op schepen (PbEU L 115, hierna: TBT-verordening), die op 9 mei 2003 is gepubliceerd. De TBT-verordening loopt vooruit op het onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) op 5 oktober 2001 te Londen totstandgekomen Internationaal Verdrag inzake de beperking van schadelijke aangroeiwerende verfsystemen op schepen (Trb. 2004, 44, hierna: AFS-verdrag), dat internationaal nog niet in werking is getreden.

2. Het AFS-verdrag

In het AFS-verdrag wordt een wereldwijd verbod op of beperking van het gebruik op schepen van milieuschadelijke aangroeiwerende (verf)systemen geregeld. Vooralsnog zijn tributyltin (TBT), een zeer toxische organische tinverbinding, en andere organotinverbindingen de eerste en enige stoffen waarvan het gebruik in het verdrag geheel verboden wordt. TBT-houdende verf in aangroeiwerende systemen heeft bijwerkingen op zogenaamde niet-doelorganismen zoals wulken, oesters en andere zeedieren. De stof heeft een hormoonverstorend karakter, het slaat neer in het bodemslib en breekt in het mariene milieu zeer moeilijk af. Bij hogere zeedieren wordt de stof opgeslagen in het vetweefsel. Hoewel er tegenover de nadelen van het gebruik van TBT ook milieuvoordelen staan (het belemmeren van aangroei verkleint het risico van het migreren van organismen naar gebieden waar deze organismen geen natuurlijke vijanden hebben), werden toch regels nodig geacht en is ook de toepassing van het voorzorgsbeginsel op dit soort milieubelastende stoffen gerechtvaardigd.

Het AFS-verdrag gaat uit van een verbod op het (opnieuw) aanbrengen van aangroeiwerende systemen met organische tinverbindingen op schepen met ingang van 1 januari 2003 en een verbod op de aanwezigheid van die systemen op schepen, tenzij daarop een afsluitende laag is aangebracht, met ingang van 1 januari 2008. In verband met de datum van 1 juli 2003 en de verwachting dat het verdrag niet voor die datum internationaal in werking zou treden, heeft de IMO in resolutie nr. 1 van het AFS-verdrag de partijen verzocht om vooruitlopend op de inwerkingtreding van het verdrag hun uiterste best te doen om het verbod op het gebruik van organische tinverbindingen in de scheepvaart zo spoedig mogelijk ten uitvoer te leggen. Ter uitvoering van die resolutie en ter stimulering van de ratificatie van het AFS-verdrag door de lidstaten van de Europese Unie, is in Europees verband de TBT-verordening totstandgekomen.

3. De TBT-verordening

De TBT-verordening stelt met ingang van 1 juli 2003 twee verboden in: een verbod op het gebruik (aanbrengen) van organische tinverbindingen die fungeren als biociden in aangroeiwerende systemen op schepen (artikel 4) en een verbod op de aanwezigheid van als biociden fungerende organische tinverbindingen in aangroeiwerende systemen op schepen, tenzij daarop een afsluitende laag is aangebracht die voorkomt dat deze verbindingen vrijkomen uit het onderliggende niet-conforme aangroeiwerende systeem (artikel 5, eerste lid). Het eerstgenoemde verbod geldt

vooral nog alleen voor EU-schepen (zie artikel 4, tweede alinea, van de verordening). Het laatstgenoemde verbod geldt vooral nog alleen voor schepen die na 1 juli 2003 onder de vlag van een EU-lidstaat worden gebracht en waarvan het aangroeiwerende systeem na 1 juli 2003 is aangebracht, gewijzigd of vervangen (zie artikel 5, eerste en tweede lid, van de verordening). Ter naleving van deze verboden is een systeem van keuring en certificering voor bepaalde categorieën schepen in de TBT-verordening opgenomen.

4. De uitvoering en handhaving van de TBT-verordening

Zoals hiervoor al aangegeven, bepaalt de verordening dat bepaalde schepen aan keuring en certificering moeten worden onderworpen om te controleren of het aangroeiwerende systeem van het schip overeenstemt met de artikelen 4 en 5 van de verordening (zie artikel 6, eerste lid, onderdeel a, en bijlage I, onderdeel 1.2. van de verordening). Die keuring en certificering moet plaatsvinden op het moment dat een schip voor het eerst in gebruik wordt genomen, invlakt, of het aangroeiwerende systeem van het schip na 1 juli 2003 wordt aangebracht, gewijzigd of vervangen. Om deze rechtstreeks werkende bepalingen van de verordening goed te kunnen uitvoeren, is in dit besluit bepaald dat overeenstemming met de artikelen 4 en 5 van de verordening een eis is als bedoeld in artikel 7, eerste lid, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs). Op grond van dat artikellid kunnen eisen worden gesteld aan de bouw van een schip ter voorkoming dan wel beperking van het lozen van schadelijke stoffen, waarbij lozen in artikel 1 van de Wvvs is gedefinieerd als «elk vrijkomen van schadelijke stoffen van een schip, hoe ook veroorzaakt, ...». Een aangroeiwerend systeem van een schip is onderdeel van de bouw van een schip en de eisen die de verordening aan dat systeem stelt (kort gezegd: geen aangroeiwerend verfsysteem met TBT op een schip aanbrengen) hebben tot doel om het lozen van schadelijke stoffen (in dit geval het door uitloging vrijkomen van de schadelijke stof TBT) te voorkomen of te beperken. Op grond van artikel 8 van de Wvvs wordt, indien na onderzoek genoegzaam is gebleken dat een schip voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 7, aan het schip ten blijke daarvan een certificaat afgegeven. Op grond van artikel 8, derde lid, van de Wvvs wordt in dit besluit bepaald dat de inspecteur-generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) de bevoegde autoriteit is om het certificaat af te geven.

Het keurings- en certificeringssysteem van de verordening wordt op de zojuist geschetste wijze onderdeel van het certificeringstelsel van de Wvvs (zie naast de artikelen 7 en 8 ook de artikelen 13 en 20 van de Wvvs). Dit betekent onder meer dat een Nederlands schip zonder de geldige certificaten een haven niet mag verlaten of kan worden aangehouden. Op grond van artikel 14 van de Wvvs wordt het toezicht op de naleving van de verordening ten aanzien van op grond van de verordening gecertificeerde schepen uitgeoefend door de ambtenaren van de divisie Scheepvaart van de IVW en op grond van artikel 22 staat tegen door hen genomen besluiten beroep open bij de Minister van Verkeer en Waterstaat. Op deze wijze wordt in het systeem van de Wvvs voorzien in de voor de uitvoering van de overigens rechtstreeks werkende verordening noodzakelijke nationale bepalingen inzake uitvoering, rechtsbescherming en handhaving.

Ten aanzien van artikel 6, eerste lid, onderdeel c, van de verordening zij hier voor de volledigheid ten eerste opgemerkt dat Nederland reeds passende maatregelen heeft getroffen voor (kort gezegd) schepen met een brutotonnage van minder dan 400 ton en met een lengte van minder dan 24 meter. Door de visserijsector, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, leveranciers en scheepsbouwers is in 1999 een convenant gesloten inzake de beëindiging van het gebruik van tinhoudende

aangroeiwerende verven op vissersvaartuigen. Dit convenant heeft overigens betrekking op alle vissersvaartuigen, dus ook de vaartuigen die nu op grond van de verordening moeten worden gekeurd en gecertificeerd. Ten tweede vormt, volgens de overwegingen bij de verordening, richtlijn nr. 76/769/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 26 juli 1976 betreffende de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen der lidstaten inzake de beperkingen van het op de markt brengen en het gebruik van bepaalde gevaarlijke stoffen en preparaten (hexachloorethaan) (PbEG L 262) een adequate regeling voor de naleving van de verboden uit de verordening voor schepen met een lengte van minder dan 24 meter (hoofdzakelijk plezier- en vissersvaartuigen). In deze richtlijn werd aanvankelijk het gebruik van TBT in één type aangroeiwerende verfstoffen verboden, welk verbod is geïmplementeerd in het Besluit milieutoelating niet-landbouwbestrijdingsmiddelen. Inmiddels verbiedt de richtlijn organotin te gebruiken in alle aangroeiwerende verven. Nederland heeft dat verbod impliciet geïmplementeerd doordat de toelatingen voor die aangroeiwerende verven met ingang van 1 januari 2003 vervielen en het op grond van de Bestrijdingsmiddelenwet 1962 nu verboden is die verven toe te passen.

5. Uitvoering van het AFS-verdrag

De TBT-verordening loopt, zoals gezegd, vooruit op het AFS-verdrag, dat internationaal nog niet in werking is getreden. De Nederlandse regering is voornemens partij te worden bij dit verdrag. De goedkeuringsprocedure is inmiddels in voorbereiding. Voorzover ter uitvoering van dat verdrag ten opzichte van hetgeen reeds in de TBT-verordening is geregeld (de TBT-verordening zal ook als het AFS-verdrag internationaal in werking is getreden, blijven gelden), nog aanvullende regelgeving noodzakelijk zal zijn, zal het onderhavige besluit in de toekomst worden gewijzigd of opnieuw vastgesteld. Het AFS-verdrag treedt in werking 1 jaar nadat tenminste 25 landen met gezamenlijk tenminste 25% van het wereldhandelstonnage het verdrag hebben geratificeerd. Op 1 november 2004 was het AFS-verdrag door negen landen geratificeerd. Omdat het AFS-verdrag de parlementaire goedkeuringsprocedure nog niet heeft doorlopen en het verdrag naar verwachting zeker niet eerder dan 2006 in werking zal treden, en om de totstandkoming van het onderhavige besluit in verband met de uitvoering van de verordening geen onnodige vertraging te laten oplopen, is ervoor gekozen de (eventuele) voor de uitvoering van het AFS-verdrag noodzakelijke bepalingen nog niet in het onderhavige besluit op te nemen.

6. Uitvoerings- en handhavingsaspecten

De keuring en certificering van schepen op grond van dit besluit vergt van de divisie Scheepvaart van de IVW geringe inspanningen in verhouding tot de andere wettelijk voorgeschreven keuringen en certificeringen van schepen. Het verlenen van het certificaat zal de meeste tijd vergen; het toevoegen van een bevestiging aan het certificaat iedere keer wanneer het aangroeiwerende systeem wordt gewijzigd of vervangen, kost minder tijd. De keuringen die noodzakelijk zijn voorafgaand aan de afgifte van een certificaat of bevestiging zullen voor de koopvaardij bijna geheel door de erkende klassenbureaus worden uitgevoerd en voor de vissersvaartuigen door de divisie Scheepvaart zelf.

Het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens dit besluit (in samenhang met de toepasselijke bepalingen in de Wvvs) wordt op grond van artikel 14 van de Wvvs uitgeoefend door de ambtenaren van de divisie Scheepvaart. Dit toezicht heeft met name betrekking op de aanwezigheid van geldige certificaten aan boord van Nederlandse schepen en zal naar verwachting weinig extra inspanning vergen,

aangezien het kan worden meegenomen bij het reguliere toezicht op de Nederlandse vloot.

7. Bedrijfseffecten en administratieve lasten

Als uitgangspunt voor de berekening van de administratieve lasten die voor de scheepvaartsector uit dit besluit voortvloeien, dient in het algemeen het in 2001 door Cap Gemini Ernst & Young verrichte onderzoek naar de uit de bestaande wet- en regelgeving op het terrein van Verkeer en Waterstaat voortvloeiende administratieve lasten. In dat onderzoek is berekend dat de jaarlijkse kosten die samenhangen met de certificering van een schip, na correctie voor 2003, gemiddeld € 2069 per certificaat per schip bedragen. Dat bedrag is opgebouwd uit een deel interne kosten (de tijd die de reder kwijt is aan zijn betrokkenheid bij de onderzoeken en de aanvraag van het certificaat) en een deel externe kosten (de kosten die de reder kwijt is aan het klassenbureau dat een onderzoek verricht). Voor deze interne kosten wordt een tijdsbesteding bij een standaarduurtarief van € 45 van 25,6 uur aangehouden (€ 1162), voor de externe kosten geldt een forfaitair bedrag van € 907. De onderzoeken voor bepaalde schepen, zoals visservaartuigen, worden niet door een klassenbureau, maar door de divisie Scheepvaart van de IVW zelf verricht; aangezien de tarieven die daarvoor in rekening worden gebracht niet worden meege-rekend in de administratieve lasten, zijn de jaarlijkse kosten voor deze schepen beperkt tot de interne kosten. De totale lasten per jaar voor de sector variëren afhankelijk van de hoeveelheid schepen die dergelijke onderzoeken en certificering moeten ondergaan en de frequentie van de onderzoeken. Voor de volledigheid zij erop gewezen dat in de genoemde forfaitaire bedragen en uren onvoldoende rekening is gehouden met het effect van het feit dat vaak voor meerdere certificaten tegelijk onderzoeken worden verricht. Ook is onvoldoende verdisconteerd dat de onderzoeken in omvang aanmerkelijk kunnen verschillen. Momenteel ontbreekt echter een adequate berekeningsmethode om deze effecten in de berekening mee te nemen.

In het bijzondere geval van het certificaat dat op grond van dit besluit zal worden verstrekt, is afgeweken van het bovengenoemde standaarduurtarief, de standaard tijdsbesteding en het forfaitaire bedrag voor de externe kosten. De tijd die gemoeid is met de aanvraag van en het onderzoek naar het aangroeiwerende verfsysteem is in verhouding tot de tijd die gemoeid is met de aanvraag van en het onderzoek voor andere certificaten namelijk zo gering, dat het uitgaan van de standaarden een beeld van de administratieve lasten zou geven dat te zeer zou afwijken van de werkelijkheid. Hetzelfde geldt voor het bedrag voor de externe kosten. De inschatting is dat de tijd die de reder kwijt is aan zijn betrokkenheid bij de onderzoeken en de aanvraag van het certificaat uit dit besluit gemiddeld 3,5 uur zal bedragen. De kosten die de reder kwijt is aan het klassenbureau dat een onderzoek verricht, wordt geschat op € 320. Uitgaande van deze tijdsbesteding en kosten komen de administratieve lasten uit het onderhavige besluit voor de totale koopvaardijsector uit op € 166.633 per jaar (870 schepen, twee maal per vijf jaar een nieuw onderzoek) en voor de totale visserijsector op € 8.736 per jaar (110 schepen, gemiddeld om het jaar een onderzoek). Het totaal van de administratieve lasten komt daarmee op € 175.368.

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.

Artikelsgewijs deel

Artikel 1

Dit artikel bevat een zogenaamde dynamische verwijzing naar de verordening. Eventuele toekomstige wijzigingen in de onderdelen van de verordening waarnaar in dit besluit wordt verwezen, zullen automatisch in dit besluit doorwerken vanaf het moment dat deze (rechtstreeks werkende) wijzigingen in werking treden.

Artikel 2

Dit artikel vormt de kern van de uitvoering van de verordening in het certificeringsstelsel van de Wvvs. In het eerste lid is, zoals in paragraaf 4 van het algemeen deel van deze nota uiteengezet, bepaald dat overeenstemming met de verboden van de verordening een eis is als bedoeld in artikel 7 van de Wvvs, het artikel dat de grondslag vormt voor de eisen aan de bouw, inrichting en uitrusting van een schip ter voorkoming of beperking van het lozen van schadelijke stoffen.

In het tweede lid is bepaald dat de inspecteur-generaal van de IVW ter uitvoering van de verordening een AFS-certificaat afgeeft als bedoeld in artikel 2, zevende lid, van de verordening. In dat zevende lid wordt een AFS-certificaat gedefinieerd als, kort gezegd, het certificaat als bedoeld in het AFS-verdrag («verdragscertificaat») of, totdat het AFS-verdrag in werking treedt, het certificaat dat is vastgesteld in bijlage II van de verordening. Uit artikel 6, eerste lid, onderdeel a, van de verordening in samenhang met onderdeel 2.1. van bijlage I volgt een vergelijkbaar onderscheid tussen de twee certificaten. Zolang Nederland nog geen partij is bij het AFS-verdrag en dat verdrag internationaal nog niet in werking is getreden, zal de inspecteur-generaal op grond van dit besluit dus het certificaat afgeven als opgenomen in bijlage II van de verordening.

Het certificaat uit bijlage II van de verordening wijkt overigens alleen in die zin af van het verdragscertificaat dat het naast verwijzingen naar bepalingen van het AFS-verdrag ook verwijzingen bevat naar (vergelijkbare) bepalingen van de verordening. Op grond van het AFS-verdrag zullen schepen zodra het aangroeiwerende systeem wordt gewijzigd of vervangen, een onderzoek moeten ondergaan ten behoeve van afgifte van het certificaat. Daardoor zullen de op grond van de verordening afgegeven certificaten niet direct bij inwerkingtreding van het verdrag hoeven te worden omgezet in een verdragscertificaat.

De keuring die aan de certificering voorafgaat, kan de inspecteur-generaal van de IVW op grond van onderdeel 1.3. van bijlage I van de TBT-verordening laten uitvoeren door een klassenbureau. Artikel 30 van de Wvvs biedt daartoe ook een grondslag. Tot 1 juli 2004 kon een lidstaat overigens ook een zogenaamde AFS-verklaring van overeenstemming accepteren als bewijs van overeenstemming met de voorschriften van de artikelen 4 en 5. De geldigheidsduur van het certificaat is in beginsel onbepaald. Wel zal iedere keer dat het aangroeiwerende systeem wordt gewijzigd of vervangen een keuring moeten plaatsvinden op grond waarvan een bevestiging bij het certificaat wordt gevoegd (zie onderdeel 1.1., onder b, van bijlage I van de verordening). Deze bevestiging maakt onderdeel uit van het model van het certificaat in bijlage II bij de verordening.

De meer gedetailleerde voorschriften inzake keuring en certificering zijn opgenomen in bijlage 4 van het AFS-verdrag en de richtsnoeren van resolutie MEPC.102(48). Doordat in artikel 6, eerste lid, onderdeel a, van de verordening is bepaald dat moet worden gekeurd en gecertificeerd overeenkomstig de voorschriften van bijlage I van de verordening, en in die bijlage is bepaald dat bij de keuringen bijlage 4 van het AFS-verdrag

en de richtsnoeren van resolutie MEPC.102(48) in acht moeten worden genomen en bij de af te geven certificaten ook de voorschriften van bijlage 4 van het AFS-verdrag moeten worden opgevolgd, hebben bijlage 4 van het AFS-verdrag en de richtsnoeren van MEPC.102(48) via de verordening feitelijk ook rechtstreekse werking in Nederland. Bijlage 4 bepaalt bijvoorbeeld dat de geldigheid van een certificaat vervalt wanneer het aangroeiwerende verfsysteem wordt gewijzigd of vervangen, zonder dat daarvoor een bevestiging bij het certificaat is gevoegd (vgl. artikel 9, eerste lid, onderdeel b, van de Wvvs). Uit de richtsnoeren van resolutie MEPC.102(48) blijkt bijvoorbeeld dat reparatie van ongeveer 25% of meer van het aangroeiwerende verfsysteem moet worden beschouwd als een wijziging of vervanging van het systeem.

Voor de duidelijkheid zij hier nog vermeld dat de verordening twee kennelijke typ- of vertaalfouten bevat. De eerste betreft een kennelijke vergissing in de Nederlandse vertaling van artikel 6, eerste lid, onderdeel a, waar met «op 1 juli 2003» moet zijn bedoeld «met ingang van 1 juli 2003» (zie bijvoorbeeld de Engelse tekst, de overige verwijzingen naar die datum in de overwegingen bij en bepalingen van de verordening en bijlage I, onderdeel 1.1. van de verordening). Verder bevat de verwijzing in onderdeel 1.4. van bijlage I een kennelijke vergissing in de verwijzing naar resolutie MEPC.101(48); de genoemde richtsnoeren zijn vastgesteld bij resolutie MEPC.102(48) van de IMO. Beide kennelijke fouten zijn reeds informeel bij de Raad onder de aandacht gebracht en bezien zal worden of hiervoor een oplossing moet worden gezocht.

Artikel 3

Artikel 3 is gebaseerd op een vergelijkbare bepaling uit het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen. De tarieven die zullen worden gehanteerd voor de keuring en certificering ter uitvoering van de verordening zullen bij ministeriële regeling worden vastgesteld.

Artikel 5

In dit artikel wordt alvast voorzien in het vervallen van artikel 3 van dit besluit, de laatste zin van artikel 4, tweede lid, en artikel 5, tweede tot en met zesde lid, van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen en artikel 11, derde lid, van het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen. De genoemde bepalingen die zijn gebaseerd op artikel 8, derde lid, onderdeel d, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, hebben betrekking op tarieven en bevatten grondslagen om bij ministeriële regeling tarieven vast te stellen voor de vergoeding van de kosten, verbonden aan die onderzoeken en aan de afgifte van certificaten en verklaringen. In een voorstel van wet tot wijziging van de Wvvs dat op dit moment bij de Tweede Kamer in behandeling is, is in artikel 40 van de Wvvs een nieuwe grondslag voorzien voor de vaststelling van tarieven bij ministeriële regeling. Indien dat voorstel van wet, nadat het tot wet is verheven, in werking treedt, vervalt aan de genoemde bepalingen in de drie besluiten de wettelijke grondslag. Voor alle duidelijkheid voorziet artikel 5 in het alsdan uitdrukkelijk vervallen van de desbetreffende bepalingen. In onderdeel a, onder 3°, van artikel 5 wordt aanvullend geregeld dat de verwijzingen naar het eerste lid van artikel 5 van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen in de artikelen 6, eerste lid, onderdeel a, en 13G van dat besluit, verwijzingen worden naar artikel 5, aangezien dat artikel alsdan niet meer uit verschillende leden zal bestaan. Ten behoeve van de tariefregelingen die op de te vervallen artikelen zijn gebaseerd, zijn of worden in het genoemde voorstel van wet

en de tariefregelingen zelf voorzieningen getroffen om die regelingen alsdan van een nieuwe wettelijke grondslag te voorzien.

Artikel 6

Gezien het feit dat de verordening al sinds 1 juli 2003 moet worden toegepast, is spoedige inwerkingtreding van dit besluit noodzakelijk.

In verband met artikel 39 van de Wvvs is in dit besluit voorzien in mede-ondertekening door de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

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