
411

Besluit van 23 juli 2005, houdende regels ter voorkoming van verontreiniging van de zee door sanitair afval van zeeschepen (Besluit sanitair afval 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 24 februari 2005, nr. HDJZ/SCH/2005-578, Hoofddirectie Juridische Zaken, gedaan mede namens de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Gelet op Bijlage IV van het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocol en Bijlagen met Aansluitingen (Trb. 1975, 147), en met het op 17 februari 1978 te Londen tot stand gekomen Protocol bij dat Verdrag met Bijlage en Aansluitingen (Trb. 1978, 188), op Bijlage IV van het op 4 oktober 1991 te Madrid tot stand gekomen Protocol betreffende milieubescherming bij het Verdrag inzake Antarctica, met Bijlagen (Trb. 1992, 110), en op Resolutie MEPC.115(51) van 1 april 2004 van de Mariene Milieucommissie van de Internationale Maritieme Organisatie, alsmede op de artikelen 1, onderdeel h, 5, 7, 8, 8a, 9, eerste lid, onderdeel e, 10, 11 en 38 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen;

De Raad van State gehoord (advies van 29 april 2005, nr. W09.05.0052/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 8 juli 2005, nr. HDJZ/SCH/2005-1491, Hoofddirectie Juridische Zaken, uitgebracht mede namens de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel 1. Omschrijvingen

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- a. nieuw schip:
 - 1°. een schip waarvoor het bouwcontract is gesloten op of na 27 september 2003, of
 - 2°. indien geen bouwcontract is gesloten, een schip waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na 27 september 2003, of
 - 3°. een schip waarvan de oplevering heeft plaatsgevonden na 27 september 2006;

- b. bestaand schip: een schip geen nieuw schip zijnde;
- c. sanitair afval:
 - 1°. spoelwater en andere soorten afval afkomstig van elke vorm van toiletten en urinoirs;
 - 2°. spoelwater afkomstig van medische ruimten via wastafels, badkuipen en spuigaten in dergelijke ruimten;
 - 3°. spoelwater afkomstig van ruimten waarin zich levende dieren, niet zijnde huisdieren, bevinden;
 - 4°. ander afvalwater indien vermengd met spoelwater, bedoeld onder 1°, 2° en 3°;
- d. verzameltank: een tank die wordt gebruikt voor het verzamelen en opslaan van sanitair afval;
- e. van het dichtstbijzijnde land: van de basislijn van waaruit de territoriale zee van het betrokken gebied wordt bepaald overeenkomstig het internationale recht, behoudens dat voor de toepassing van dit besluit «van het dichtstbijzijnde land» onder de noordoostkust van Australië betekent: van een lijn getrokken van een punt op de kust van Australië gelegen op 11°00' zuiderbreedte en 142°08' oosterlengte, naar een punt op 10°35' zuiderbreedte en 141°55' oosterlengte, vandaar naar een punt op 10°00' zuiderbreedte en 142°00' oosterlengte, vandaar naar een punt op 9°10' zuiderbreedte en 143°52' oosterlengte, vandaar naar een punt op 9°00' zuiderbreedte en 144°30' oosterlengte, vandaar naar een punt op 10°41' zuiderbreedte en 145°00' oosterlengte, vandaar naar een punt op 13°00' zuiderbreedte en 145°00' oosterlengte, vandaar naar een punt op 15°00' zuiderbreedte en 146°00' oosterlengte, vandaar naar een punt op 17°30' zuiderbreedte en 147°00' oosterlengte, vandaar naar een punt op 21°00' zuiderbreedte en 152°55' oosterlengte, vandaar naar een punt op 24°30' zuiderbreedte en 154°00' oosterlengte, vandaar naar een punt op de kust van Australië op 24°42' zuiderbreedte en 153°15' oosterlengte;
- f. internationale reis: een reis tussen twee verschillende landen, waarbij een gebied voor welks buitenlandse betrekkingen een buiten dat gebied zetelende regering verantwoordelijk is of waarvan de Verenigde Naties het besturend lichaam zijn, mede als een afzonderlijk land wordt aangemerkt;
- g. personen: bemanningsleden en passagiers;
- h. bruto-tonnage: bruto-tonnage als bedoeld in de Meetbrievenwet 1981;
- i. Antarctisch gebied: gebied ten zuiden van 60° zuiderbreedte.

Artikel 2. Toepassing

1. Dit besluit is van toepassing op de volgende schepen die een internationale reis maken:
 - a. nieuwe schepen met een bruto-tonnage van 400 of meer;
 - b. nieuwe schepen met een bruto-tonnage van minder dan 400 die gerechtigd zijn meer dan 15 personen te vervoeren;
 - c. bestaande schepen met een bruto-tonnage van 400 of meer met ingang van 28 september 2008;
 - d. bestaande schepen met een bruto-tonnage van minder dan 400 die gerechtigd zijn meer dan 15 personen te vervoeren, met ingang van 28 september 2008.
2. In afwijking van het eerste lid:
 - a. zijn de artikelen 8, derde lid, 10, eerste lid, aanhef en onderdeel b, en vijfde lid, en 12 van toepassing op alle schepen die zich in het Antarctisch gebied bevinden;
 - b. is artikel 3, tweede lid, van toepassing op andere schepen dan bedoeld in het eerste lid.

Artikel 3. Onderzoeken

1. Elk schip is onderworpen aan:
 - a. een eerste onderzoek dat wordt verricht voordat het schip in dienst wordt gesteld of voordat het certificaat, bedoeld in artikel 4, voor de eerste maal wordt uitgegeven, en dat een volledig onderzoek van de bouw, uitrusting, systemen, onderdelen, voorzieningen en materialen van het schip omvat teneinde na te gaan of wordt voldaan aan de regels bij of krachtens dit besluit gesteld;
 - b. een hernieuwd onderzoek dat wordt verricht met door de inspecteur-generaal vast te stellen tussenpozen die, behoudens indien artikel 6, tweede, vijfde of zesde lid, van toepassing is, niet langer dan vijf jaar zijn en dat de bouw, uitrusting, systemen, onderdelen, voorzieningen en materialen van het schip omvat teneinde na te gaan of wordt voldaan aan de regels bij of krachtens dit besluit gesteld, en
 - c. een aanvullend onderzoek dat afhankelijk van de omstandigheden hetzij geheel, hetzij gedeeltelijk wordt verricht indien een herstelling is uitgevoerd op grond van een onderzoek als bedoeld in het vijfde lid, of indien belangrijke reparaties of vernieuwingen hebben plaatsgevonden, waarbij wordt nagegaan of de noodzakelijke reparaties of vernieuwingen deugdelijk zijn uitgevoerd, het materiaal en het vakmanschap waarmee deze reparaties en vernieuwingen zijn uitgevoerd in alle opzichten voldoende zijn en wordt voldaan aan de regels bij of krachtens dit besluit gesteld.
2. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld ten aanzien van onderzoeken van andere schepen dan die, bedoeld in artikel 2, eerste lid. Op verzoek van de reder geeft de inspecteur-generaal ten aanzien van dergelijke onderzoeken een verklaring af.
3. De toestand van het schip en de uitrusting ervan worden gehandhaafd in overeenstemming met de regels bij of krachtens dit besluit gesteld om zeker te stellen dat het schip in alle opzichten geschikt blijft tot het verlaten van een haven zonder dat het een gevaar vormt voor verontreiniging van het mariene milieu.
4. Nadat een onderzoek als bedoeld in het eerste en tweede lid is voltooid wordt zonder de toestemming van de inspecteur-generaal geen verandering aangebracht in de bouw, uitrusting, systemen, onderdelen, voorzieningen en materialen die aan het onderzoek zijn onderworpen, tenzij het de onmiddellijke vervanging van dergelijke uitrusting en onderdelen betreft.
5. Indien een schip een ongeval overkomt of indien gebreken worden geconstateerd die de hechtheid van het schip of de doelmatigheid of de volledigheid van de uitrusting, voorzover deze valt onder de bepalingen van dit besluit, in belangrijke mate beïnvloeden, meldt de kapitein of de eigenaar van het schip dit zo spoedig mogelijk aan de inspecteur-generaal. Indien het schip zich in een haven buiten Nederland bevindt, licht de kapitein tevens onmiddellijk de ter plaatse bevoegde autoriteiten in.

Artikel 4. Afgifte van of aantekening op het certificaat

1. Het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door sanitair afval wordt door de inspecteur-generaal afgegeven na de voltooiing van een eerste of een hernieuwd onderzoek als bedoeld in artikel 3, eerste lid, onderdelen a en b, ten behoeve van een schip dat internationale reizen maakt. Het model van het certificaat is het model, opgenomen in het aanhangsel bij Bijlage IV van het Verdrag.
2. De inspecteur-generaal kan een daartoe bevoegde buitenlandse autoriteit verzoeken de onderzoeken, bedoeld in artikel 3, eerste lid, uit te voeren en het certificaat, bedoeld in het eerste lid, af te geven, of, voorzover van toepassing, daarop een aantekening te plaatsen.

3. Er wordt geen certificaat als bedoeld in het eerste lid afgegeven aan een schip dat gerechtigd is de vlag te voeren van een staat die geen partij is bij het Verdrag.

4. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld betreffende de aanvraag tot afgifte van een certificaat en de daarbij over te leggen bescheiden.

Artikel 5. Onderzoek en certificering van buitenlandse schepen

1. Op verzoek van een daartoe bevoegde buitenlandse autoriteit kan namens de inspecteur-generaal een buitenlands schip aan de in artikel 3, eerste lid, genoemde onderzoeken worden onderworpen en kan ten behoeve van dat schip een certificaat als bedoeld in artikel 4, eerste lid, worden afgegeven of, voorzover van toepassing, daarop een aantekening worden geplaatst.

2. Een afschrift van het certificaat en een afschrift van het rapport van onderzoek worden zo spoedig mogelijk toegezonden aan de autoriteit die het verzoek heeft gedaan.

3. Een krachtens het eerste lid afgegeven certificaat bevat een verklaring inhoudende dat het is afgegeven op verzoek van de betrokken autoriteit.

Artikel 6. Geldigheidsduur en geldigheid van het certificaat

1. Het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door sanitair afval wordt door de inspecteur-generaal afgegeven voor een periode van ten hoogste vijf jaar.

2. In afwijking van het eerste lid is, indien het hernieuwde onderzoek binnen drie maanden voor de vervaldatum van het bestaande certificaat wordt voltooid, het nieuwe certificaat geldig vanaf de datum van voltooiing van dit onderzoek tot een datum niet later dan vijf jaar na de vervaldatum van het bestaande certificaat.

3. Indien het hernieuwde onderzoek wordt voltooid na de vervaldatum van het bestaande certificaat, is het nieuwe certificaat geldig vanaf de datum van voltooiing van dit onderzoek tot een datum niet later dan vijf jaar na de vervaldatum van het bestaande certificaat.

4. Indien het hernieuwde onderzoek meer dan drie maanden voor de vervaldatum van het bestaande certificaat wordt voltooid, is het nieuwe certificaat geldig vanaf de datum van voltooiing van dit onderzoek tot een datum niet later dan vijf jaar daarna.

5. Indien een hernieuwd onderzoek wordt voltooid en geen nieuw certificaat ten behoeve van het schip kan worden afgegeven vóór de vervaldatum van het bestaande certificaat, kan de inspecteur-generaal daarvan een aantekening op het bestaande certificaat plaatsen. In afwijking van het eerste lid wordt in dat geval de geldigheidsduur van het certificaat verlengd voor een periode van niet langer dan vijf maanden na de vervaldatum.

6. In afwijking van het eerste lid kan, indien het schip zich op het tijdstip waarop het certificaat zijn geldigheid verliest niet in een haven bevindt waar het hernieuwde onderzoek kan plaatsvinden, de inspecteur-generaal de geldigheidsduur van het certificaat verlengen voor een periode van ten hoogste drie maanden na de vervaldatum, uitsluitend om het schip in staat te stellen de reis naar de haven waar het moet worden onderzocht te voltooien. Na de voltooiing van het hernieuwde onderzoek in die haven is het nieuwe certificaat geldig tot een datum niet later dan vijf jaar na de oorspronkelijke vervaldatum van het bestaande certificaat.

7. In afwijking van het eerste lid kan, indien een certificaat is afgegeven ten behoeve van een schip dat korte reizen maakt en de geldigheidsduur van het certificaat niet is verlengd op grond van een van de andere leden, de inspecteur-generaal de geldigheidsduur van het certificaat verlengen

voor een periode van ten hoogste een maand na de vervaldatum. Na de voltooiing van het hernieuwde onderzoek is het nieuwe certificaat geldig tot een datum niet later dan vijf jaar na de oorspronkelijke vervaldatum van het bestaande certificaat.

8. In bijzondere omstandigheden, vastgesteld door de inspecteur-generaal, behoeft een nieuw certificaat niet te worden gedateerd vanaf de vervaldatum van het bestaande certificaat. Na de voltooiing van het hernieuwde onderzoek in deze bijzondere omstandigheden is het nieuwe certificaat geldig tot een datum niet later dan vijf jaar na de datum van voltooiing van het hernieuwde onderzoek.

Artikel 7. Intrekking van een certificaat

1. Het certificaat kan door de inspecteur-generaal worden ingetrokken:

- a. wanneer het schip schade van betekenis heeft opgelopen en de herstelling daarvan niet naar behoren is geschied, of
- b. wanneer uit een onderzoek van de bevoegde ambtenaar van de divisie Scheepvaart is gebleken dat het schip niet zonder gevaar voor verontreiniging van het mariene milieu de haven kan verlaten.

Van de intrekking wordt de eigenaar bericht gezonden onder vermelding van de redenen welke tot de intrekking hebben geleid.

2. Een vervallen of ingetrokken certificaat moet door de eigenaar zo spoedig mogelijk aan de inspecteur-generaal worden ingezonden door tussenkomst van ambtenaren van de divisie Scheepvaart, de ambtenaren met de in- of uitklaring belast, dan wel de Nederlandse diplomatieke of consulaire ambtenaren.

3. Voor een ingezonden certificaat wordt desverlangd een bewijs van ontvangst afgegeven.

Artikel 8. Sanitaire systemen

1. Elk schip is voorzien van:

- a. een behandelingsinstallatie voor sanitair afval die is voorzien van het merk van overeenstemming, bedoeld in artikel 11 van richtlijn nr. 96/98/EG van de Raad van de Europese Unie van 20 december 1996 inzake uitrusting van zeeschepen (PbEG 1997, L 46),
- b. een door de inspecteur-generaal goedgekeurd systeem voor de versnijding en ontsmetting van sanitair afval, alsmede voorzieningen voor de tijdelijke opslag van sanitair afval wanneer het schip minder dan 3 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land is, of
- c. een naar het oordeel van de inspecteur-generaal geschikte verzameltank met voldoende capaciteit voor de opslag van al het sanitair afval, afhankelijk van de reizen van het schip, het aantal personen aan boord en andere relevante factoren.

2. De omvang van de inhoud van de in het eerste lid, onderdeel c, bedoelde verzameltank moet visueel kunnen worden vastgesteld.

3. Aan boord van een schip dat zich in het Antarctisch gebied bevindt zijn één of meer verzameltanks aanwezig met voldoende capaciteit voor het opslaan van sanitair afval.

Artikel 9. Standaardaansluiting voor afgifte van sanitair afval

1. De leidingen van ontvangstvoorzieningen en de scheepsleidingen bestemd voor afgifte van sanitair afval zijn uitgerust met een standaard-aansluiting voor afgifte, overeenkomstig de volgende tabel:

Omschrijving	Afmeting
Uitwendige flensdiameter	210 mm
Inwendige flensdiameter	Overeenkomstig de uitwendige flensdiameter van de pijp
Diameter van de steekcirkel van de bouten	170 mm
Boutgaten	4 gaten van 18 mm diameter, op onderling gelijke afstand aangebracht op een steekcirkel van bovengenoemde diameter, met sleuven radiaal doorgetrokken tot de omtrek; sleufbreedte: 18 mm
Flensdikte	16 mm
Bouten en moeren: hoeveelheid en diameter	4, elk van 16 mm diameter en van voldoende lengte

De flens is zo ontworpen dat er pijpleidingen op kunnen worden aangesloten met een inwendige diameter van ten hoogste 100 mm; deze flens is van staal of een ander gelijkwaardig materiaal en is voorzien van een vlakke voorzijde. Deze flens is, tezamen met een passende pakking, geschikt voor een werkdruk van 600 kPa.

2. Schepen waarvan de holte na de mal niet groter is dan 5 m mogen zijn voorzien van een standaardaansluiting met een inwendige flensdiameter van 38 mm.

3. Voor schepen die varen in bepaalde diensten, zoals veerdiensten voor passagiers, kan de inspecteur-generaal een alternatieve aansluiting toestaan, zoals snelkoppelingen.

Artikel 10. Lozen van sanitair afval

1. Het is verboden:
 - a. sanitair afval in zee te lozen, of
 - b. in het Antarctisch gebied sanitair afval te lozen binnen 12 zeemijlen van het land of van ijsplaten.
2. Het eerste lid, aanhef en onderdeel a, is niet van toepassing op:
 - a. het lozen door middel van een behandelingsinstallatie voor sanitair afval als bedoeld in artikel 8, eerste lid, onderdeel a, waarvan de testresultaten zijn opgenomen in het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door sanitair afval en de geloosde vloeistof geen zichtbare drijvende vaste deeltjes of verkleuring van het water ten gevolge heeft;
 - b. het lozen van versneden en ontsmet sanitair afval door middel van een goedgekeurd systeem als bedoeld in artikel 8, eerste lid, onderdeel b, op een afstand van meer dan 3 zeemijlen of niet-versneden en niet-ontsmet sanitair afval op een afstand van meer dan 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land;
 - c. het lozen vanaf een schip dat zich in wateren binnen de jurisdictie van een andere staat bevindt en plaatsvindt in overeenstemming met de voorschriften van die staat welke minder streng zijn dan de voorschriften, opgenomen in dit besluit.
3. Het eerste lid, aanhef en onderdeel b, is niet van toepassing op het lozen door middel van een behandelingsinstallatie voor sanitair afval als bedoeld in artikel 8, eerste lid, onderdeel a, waarvan de testresultaten zijn opgenomen in het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door sanitair afval en de geloosde vloeistof geen zichtbare drijvende vaste deeltjes of verkleuring van het water ten gevolge heeft.
4. Het lozen van sanitair afval als bedoeld in het tweede lid, onderdeel b, vanuit een verzameltank, geschiedt in een matig tempo waarbij het schip de vaarroute vervolgt met een snelheid van ten minste vier knopen. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld omtrent het tempo.
5. Het lozen van sanitair afval vanuit een verzameltank in het Antarctisch gebied op een afstand van ten minste 12 zeemijlen van het land of van ijsplaten geschiedt in een matig tempo waarbij het schip, voor zover

mogelijk, de vaarroute vervolgt met een snelheid van ten minste vier knopen.

6. Indien het sanitair afval is vermengd met afval of afvalwater waarvoor op grond van artikel 5 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen andere voorschriften voor het lozen van toepassing zijn, dient tevens te worden voldaan aan die voorschriften.

Artikel 11. Uitzonderingen

1. Artikel 8, eerste lid, is niet van toepassing op de in artikel 2, eerste lid, onderdelen c en d, bedoelde schepen waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond vóór 2 oktober 1983. Zij moeten zoveel als praktisch uitvoerbaar en redelijk is, zijn uitgerust met voorzieningen om het sanitair afval overeenkomstig artikel 10 te kunnen lozen.

2. Artikel 10 is niet van toepassing op:

a. het lozen in zee van sanitair afval indien dit noodzakelijk is om de veiligheid van het schip en opvarenden zeker te stellen of om mensenslevens op zee te redden, of

b. het buiten het Antarctisch gebied lozen in zee van sanitair afval in geval van schade aan het schip of aan de uitrusting daarvan, mits na het ontstaan van de schade of na het ontdekken van de lozing alle redelijke voorzorgen zijn getroffen om de lozing te voorkomen of tot een minimum te beperken.

3. Artikel 10, eerste lid, aanhef en onderdeel b, en vijfde lid, is niet van toepassing op schepen waarvoor een certificaat is afgegeven voor het vervoer van ten hoogste tien passagiers.

Artikel 12. Sanitair-afvaljournaal

1. Aan boord van elk schip dat zich in het Antarctisch gebied bevindt wordt elke lozing van sanitair afval bijgehouden in een sanitair-afvaljournaal dan wel in het journaal, bedoeld in artikel 8c, eerste lid, van het Besluit voorkoming verontreiniging door vuilnis van schepen.

2. Artikel 8c, derde tot en met zesde lid, van het Besluit voorkoming verontreiniging door vuilnis van schepen is van overeenkomstige toepassing.

3. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de inrichting van het sanitair-afvaljournaal.

Artikel 13. Intrekking van het Besluit voorkoming verontreiniging door sanitair afval van schepen

Het Besluit voorkoming verontreiniging door sanitair afval van schepen wordt ingetrokken.

Artikel 14. Toepasselijkheid op nieuwe schepen

De artikelen 3, eerste lid, onderdeel a, 8 en 9 zijn voor nieuwe schepen van toepassing met ingang van de dag die is gelegen drie maanden na de datum van inwerkingtreding van dit besluit.

Artikel 15. Inwerkingtreding

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

Artikel 16. Citeertitel

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit sanitair afval 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 13 september 2005, nr. 177.

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

Tavarnelle, 23 juli 2005

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 *achttiende* augustus 2005

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

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Dit besluit strekt tot implementatie van Bijlage IV van het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocollen en Bijlagen met Aanshangsels (Trb. 1975, 147), en met het op 17 februari 1978 te Londen tot stand gekomen Protocol bij dat verdrag, met Bijlage en Aanshangsels (Trb. 1978, 188), hierna te noemen het MARPOL-verdrag. Het MARPOL-verdrag en de daarbij behorende bijlagen zijn in Nederland uitgevoerd bij en krachtens de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs). Met Bijlage IV van het MARPOL-verdrag wordt beoogd verontreiniging van de zee door het lozen van sanitair afval van schepen tegen te gaan of zoveel mogelijk te beperken. Nu Bijlage IV internationaal op 27 september 2003 in werking is getreden en door Nederland is aanvaard dienen de voorschriften daarvan in de Nederlandse regelgeving te worden opgenomen.

In het Besluit voorkoming verontreiniging door sanitair afval van schepen, dat bij de inwerkingtreding van het onderhavige besluit is ingetrokken, waren reeds voorschriften opgenomen omtrent de voorkoming van verontreiniging van het mariene milieu door sanitair afval van schepen die zich in het Antarctisch gebied bevinden. Deze voorschriften berustten op artikel 6 van Bijlage IV van het op 4 oktober 1991 te Madrid tot stand gekomen Protocol betreffende milieubescherming (Trb. 1992, 110) (hierna: Milieuprotocol) bij het op 1 december 1959 te Washington tot stand gekomen Verdrag inzake Antarctica (Trb. 1965, 148). Aangezien Bijlage IV van het MARPOL-verdrag wereldwijd van toepassing is, dus ook op schepen die zich in het Antarctisch gebied bevinden, is er voor gekozen de voorschriften met betrekking tot sanitair afval van beide bijlagen in één besluit te integreren. Omdat de verwerking van de voorschriften van Bijlage IV van het MARPOL-verdrag in het Besluit voorkoming verontreiniging door sanitair afval van schepen een substantiële wijziging daarvan zou inhouden, is er de voorkeur aan gegeven een nieuw besluit op te stellen. Voor de verhouding tussen Bijlage IV van het Milieuprotocol en Bijlage IV van het MARPOL-verdrag wordt verwezen naar de nota van toelichting bij het hiervoor genoemde oorspronkelijke besluit.

Tot slot is er voor gekozen in het besluit redactioneel zoveel mogelijk aan te sluiten bij het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen en het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen, welke de uitvoering van de Bijlagen I en II van het MARPOL-verdrag betreffen.

2. Bijlage IV van het MARPOL-verdrag

2.1 Internationaal

Bijlage IV van het MARPOL-verdrag dateert uit 1973. Deze bijlage is facultatief, evenals de Bijlagen III en V van het MARPOL-verdrag welke handelen over de voorkoming van verontreiniging door, respectievelijk, met schepen vervoerde schadelijke stoffen in verpakte vorm en vuilnis van schepen. Ingevolge artikel 15 van het MARPOL-verdrag moeten ten minste vijftien verdragsstaten die gezamenlijk ten minste vijftig procent van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot uitmaken een dergelijke bijlage ratificeren alvorens deze in werking kan treden. Met betrekking tot de Bijlagen III en V werd dit quorum in 1991 respectievelijk 1987 bereikt zodat zij in 1992 respectievelijk 1988 reeds in werking zijn

getreden. Een spoedige inwerkingtreding van Bijlage IV werd internationaal vanuit het oogpunt van mariene milieubescherming minder urgent geacht. In de toelichtende nota bij de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken van 18 november 1987 aan de voorzitters van de Eerste Kamer en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal inzake stilzwijgende goedkeuring van de Bijlagen III, IV en V van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, Londen, 2 november 1973 (Kamerstukken II 1987/88, 20 338 (R1342), nr. 1) is hierop nader ingegaan. Tevens is daarin aangegeven dat aanvaarding van Bijlage IV door Nederland wordt overwogen zodra zeker is gesteld dat de bescherming van het mariene milieu voldoende wordt gewaarborgd met behulp van de in Bijlage IV neergelegde regels zonder daarbij onnodige kosten voor het schip te veroorzaken.

Bijlage IV zou oorspronkelijk van toepassing worden op schepen met een bruto-tonnage van 200 of meer en op schepen met een bruto-tonnage van minder dan 200 waarmee meer dan 10 personen mogen worden vervoerd. De meeste verdragsstaten waren echter van mening dat deze reikwijdte te ruim was, waardoor er nog een belemmering bestond om het vereiste quorum te bereiken. Derhalve werd in het begin van de jaren negentig van de vorige eeuw besloten de reikwijdte te beperken door de bijlage zodanig te wijzigen dat deze van toepassing zou worden op schepen met een bruto-tonnage van 400 of meer en op schepen met een bruto tonnage van minder dan 400 waarmee meer dan 15 personen mogen worden vervoerd. Ook op enkele andere punten werd de bijlage aangepast. Op de 44e zitting van de Marine Environment Protection Committee (MEPC) van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in maart 2000 werd over de revisie van Bijlage IV overeenstemming bereikt. Bij resolutie MEPC.88(44) van 13 maart 2000 is de verdragsstaten door de IMO verzocht om direct na de inwerkingtreding van de oorspronkelijke Bijlage IV niet die bijlage maar de gereviseerde Bijlage IV in de nationale wetgevingen te implementeren.

Met het oog op de revisie waren voldoende landen bereid de oorspronkelijke Bijlage IV te ratificeren om deze op 27 september 2003 internationaal in werking te laten treden. Op de 51e zitting van de MEPC op 1 april 2004 is de gereviseerde bijlage aanvaard (resolutie MEPC.115(51)). Ingevolge artikel 16 van het MARPOL-verdrag wordt de gereviseerde bijlage officieel geacht te zijn aanvaard met ingang van 1 februari 2004 en wordt zij met ingang van 1 augustus 2005 van kracht.

In dit besluit is er voor gekozen – overeenkomstig resolutie MEPC.88(44) – de gereviseerde Bijlage IV, die binnenkort in het Tractatenblad zal worden gepubliceerd, te implementeren.

De akte van bekrachtiging van Bijlage IV zal worden neergelegd bij de depositaris van het MARPOL-verdrag, de Secretaris-Generaal van de IMO. Op grond van artikel 15, vijfde lid, van het MARPOL-verdrag treedt Bijlage IV voor Nederland drie maanden na dato in werking. Ingevolge artikel 3 van de Rijkswet van 31 maart 1983 (Stb. 1983, 201) ter goedkeuring van het MARPOL-verdrag behoeven wijzigingen van de Bijlagen bij het verdrag in Nederland niet aan parlementaire goedkeuring te worden onderworpen.

2.2 Inhoud

In Bijlage IV wordt, naast het onderscheid tussen het bruto-tonnage en het aantal te vervoeren personen, tevens een onderscheid gemaakt tussen nieuwe schepen en bestaande schepen. Een nieuw schip is een schip waarvoor het bouwcontract is gesloten of, bij afwezigheid van een bouwcontract, waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt, op of na de datum van inwerkingtreding van de bijlage, zijnde 27 september 2003. Een schip dat is opgeleverd drie jaar

na die datum is eveneens een nieuw schip. Een bestaand schip is een schip dat geen nieuw schip is.

Voorschrift 2 van de bijlage bepaalt dat de voorschriften van de bijlage van toepassing zijn op de hiervoor bedoelde schepen die een internationale reis maken en geeft daarbij voor bestaande schepen, in verband met de eventueel noodzakelijke technische aanpassingen daaraan, een termijn van vijf jaar waarna de bijlage ook op hen van toepassing wordt.

Tot slot is een uitzondering gemaakt voor bestaande schepen waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond vóór 2 oktober 1983, de dag waarop het MARPOL-verdrag in werking is getreden. Deze schepen moeten zoveel als praktisch uitvoerbaar is zijn uitgerust met voorzieningen om het sanitaire afval volgens de bepalingen van de bijlage te kunnen lozen.

Zoals in de inleiding van deze toelichting reeds is opgemerkt beoogt de bijlage verontreiniging van de zee door het lozen van sanitair afval van schepen tegen te gaan of zoveel mogelijk te beperken. Onder sanitair afval wordt verstaan spoelwater afkomstig van toiletten, urinoirs en dergelijke, van medische ruimten, van ruimten waarin zich levende dieren bevinden alsmede ander afvalwater indien dit is vermengd met dergelijk spoelwater.

Uitgangspunt van de bijlage is een verbod tot lozing van sanitair afval. Op dit verbod worden enkele uitzonderingen gemaakt. Sanitair afval dat is gezuiverd in een typegoedgekeurde sanitaire behandelingsinstallatie mag worden geloosd. Sanitair afval dat is behandeld door middel van een goedgekeurd systeem voor de versnijding en ontsmetting van sanitair afval mag op een afstand van meer dan drie zeemijlen van het dichtstbijzijnde land worden geloosd. Onbehandeld sanitair afval mag vanuit een verzameltank op een afstand van meer dan twaalf zeemijlen van het dichtstbijzijnde land worden geloosd. Ieder schip moet zijn voorzien van een dergelijke sanitaire behandelingsinstallatie, een systeem voor de versnijding en ontsmetting van sanitair afval of een verzameltank met een voldoende capaciteit. Door de genoemde voorwaarden waaronder sanitair afval mag worden geloosd, worden met name de kustwateren beschermd. Het verbod tot lozing van sanitair afval is voorts niet van toepassing op lozingen die noodzakelijk zijn om de veiligheid van het schip en opvarenden zeker te stellen of om mensenlevens op zee te redden. Ook geldt het verbod niet indien de lozing het gevolg is van schade aan het schip of aan de uitrusting ervan, mits na het ontstaan daarvan alle redelijke voorzorgen zijn getroffen om de lozing te voorkomen of tot een minimum te beperken. Deze uitzonderingen zijn opgenomen enerzijds om te verzekeren dat het redden van mensenlevens te allen tijde de hoogste prioriteit heeft en anderzijds vanuit het bewustzijn dat zich gevallen van overmacht kunnen voordoen waardoor niet kan worden voorkomen dat het lozingsverbod niet wordt nageleefd.

Het sanitair afval dat niet in zee geloosd mag of kan worden met inachtneming van de voorwaarden daartoe, wordt tijdelijk aan boord opgeslagen in een verzameltank en van daaruit in een haven afgegeven. Niet is voorgeschreven in welke haven het opgeslagen sanitair afval moet worden afgegeven. In de praktijk zal het afgiftepunt worden bepaald door de opslagcapaciteit aan boord en de aard en de duur van de reis. Ingevolge voorschrift 12 van Bijlage IV dienen de verdragsstaten er zorg voor te dragen dat havens zijn voorzien van ontvangstinstallaties voor de afgifte van sanitair afval, overeenkomstig de behoefte van de schepen die ervan gebruik maken en zonder onnodig oponthoud voor die schepen te veroorzaken. De leidingen van ontvangstvoorzieningen en de scheepsleidingen voor afgifte moeten zijn uitgerust met een standaardaansluiting. Een richtlijn van de EU met betrekking tot havenontvangstvoorzieningen stelt wel nadere regels aan de afgifte van onder andere sanitair afval (zie hieromtrent onderdeel 3 van deze toelichting).

De bijlage bepaalt voorts dat elk schip, voordat het in dienst wordt gesteld, wordt onderworpen aan een onderzoek waarbij wordt nagegaan of de bouw, uitrusting, systemen, onderdelen, voorzieningen en materialen ervan aan de in de bijlage gestelde voorschriften voldoen. Tevens is voorzien in de uitvoering van een hernieuwd onderzoek en een aanvullend onderzoek na het plaatsvinden van belangrijke reparaties en vernieuwingen. Ten bewijze van het voldoen van een schip aan de daaraan gestelde eisen wordt een Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door sanitair afval uitgereikt waarvan het model in een Aanhangsel bij de bijlage is vastgesteld.

Eveneens zijn bepalingen opgenomen omtrent de geldigheidsduur van het certificaat en de gevallen waarin het zijn geldigheid verliest.

3. Relatie met richtlijn nr. 2000/59/EG

Op 27 november 2000 is richtlijn nr. 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (PbEG L 332) vastgesteld. De richtlijn bevat, naast maatregelen omtrent de beschikbaarheid van havenontvangstvoorzieningen, onder andere voorschriften omtrent de afgifte in havens van al het aan boord aanwezige scheepsafval, waaronder sanitair afval. In principe dient een schip dat een communautaire haven aandoet alle scheepsafval voor vertrek uit die haven af te geven bij een havenontvangstvoorziening. Op deze verplichting wordt een uitzondering gemaakt wanneer uit de te verstrekken informatie blijkt dat er voldoende aparte opslagcapaciteit aan boord aanwezig is voor alle scheepsafval dat is ontstaan en dat tijdens de voorgenomen reis van het schip tot de (beoogde) haven van afgifte nog zal ontstaan. De richtlijn is op sanitair afval van toepassing geworden met ingang van 27 september 2004, zijnde twaalf maanden na de inwerking-treding van Bijlage IV van het MARPOL-verdrag.

Bij de wet van 6 juli 2004 tot wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de Wet op de economische delicten in verband met richtlijn nr. 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (PbEG L 332) (Stb. 348) zijn de voorschriften omtrent havenontvangstvoorzieningen en de afgifteplicht van scheepsafval in de Wvvs opgenomen. De voorschriften zijn uitgewerkt in het Besluit havenontvangstvoorzieningen. Daarbij wordt tevens voorzien in de implementatie van voorschrift 12 van Bijlage IV van het MARPOL-verdrag omtrent de beschikbaarheid van havenontvangstvoorzieningen en de eis dat deze zodanig zijn dat voor de schepen die er gebruik van maken geen onnodig oponthoud wordt veroorzaakt.

4. Uitvoering en handhaving

De uitvoering van het besluit is grotendeels een taak van de ambtenaren van de divisie Scheepvaart. De technische onderzoeken van in Nederland geregistreerde schepen worden door hen of door de daartoe erkende klassenbureaus verricht. De inspecteur-generaal van de divisie Scheepvaart (hierna: de inspecteur-generaal) is bevoegd de Internationale certificaten van voorkoming van verontreiniging door sanitair afval af te geven. Het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens de Wvvs is ingevolge artikel 14, eerste lid, van de Wvvs opgedragen aan de ambtenaren van de divisie Scheepvaart. Zij zijn derhalve eveneens belast met het toezicht op de naleving van de voorschriften van dit besluit. Zij beschikken daartoe over de nodige bevoegdheden als toezichthouder in de zin van de Algemene wet bestuursrecht en over aanvullende bevoegdheden op grond van de Wvvs.

Krachtens artikel 1a, onderdelen 1° en 2°, van de Wet op de economische delicten (Wed) zijn overtredingen van voorschriften, gesteld bij of krachtens verschillende bepalingen van de Wvvs, een economisch delict. Hieronder zijn de in de artikelen 10 en 11 van dit besluit opgenomen lozingsverboden begrepen. Indien het vermoeden bestaat dat de lozingsverboden worden overtreden, staat het instrumentarium van de Wed niet alleen ter beschikking aan de algemene opsporingsambtenaren, bedoeld in artikel 141 van het Wetboek van strafvordering, zoals de officieren van justitie en de ambtenaren van politie, maar ook aan de buitengewone opsporingsambtenaren die ingevolge artikel 17, eerste lid, onderdeel 2°, van de Wed, door de Minister van Justitie zijn aangewezen.

5. Gevolgen voor het bedrijfsleven

5.1 Algemeen

Voor het scheepvaartbedrijfsleven heeft het besluit tot gevolg dat schepen waarop het besluit van toepassing is moeten worden uitgerust met een voorziening voor de behandeling of de opslag van sanitair afval. De keuze welke van de in artikel 8 aangegeven voorzieningen wordt aangebracht, ligt bij de eigenaar van het schip. Daarnaast dienen de desbetreffende schepen met zekere regelmaat technisch te worden onderzocht en moeten zij beschikken over een geldig certificaat. De onderzoeken zullen zoveel mogelijk worden gecombineerd met de onderzoeken die op grond van de Bijlagen I en II van het MARPOL-verdrag in het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen en het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen verplicht zijn gesteld. Tot slot dient de bedrijfsvoering aan boord zodanig te zijn dat nakoming van de in het besluit gestelde regels is verzekerd.

De concurrentiepositie van de Nederlandse scheepvaart is daarbij niet in het geding omdat het MARPOL-verdrag een wereldwijde werking heeft en Bijlage IV inmiddels door 95 landen, welke tezamen ten minste 50 procent van de wereldhandelsvloot uitmaken, geratificeerd is. Bovendien kent het MARPOL-verdrag de zogenaamde «no more favourable treatment clause», hetgeen betekent dat ten aanzien van schepen, varende onder een vlag van een land dat – in dit geval - Bijlage IV bij het MARPOL-verdrag niet heeft geratificeerd, wel de daarin opgenomen bepalingen op een zoveel mogelijk overeenkomstige wijze worden toegepast, voorzover dat nodig is om te verzekeren dat dergelijke schepen geen gunstiger behandeling krijgen dan schepen, varende onder de vlag van een land dat Bijlage IV bij het MARPOL-verdrag wel heeft geratificeerd.

Buiten een versoepeling van de lozingsvoorwaarden, waarvoor wordt verwezen naar de toelichting op artikel 10, zijn de regels in dit besluit die alleen betrekking hebben op schepen die zich in het Antarctisch gebied bevinden, ten opzichte van de regels die daaromtrent reeds waren opgenomen in het Besluit voorkoming verontreiniging door sanitair afval van schepen, niet gewijzigd, zodat daaruit geen gevolgen voor het bedrijfsleven voortkomen.

5.2 Administratieve lasten

Als uitgangspunt voor de berekening van de administratieve lasten die voor de scheepvaartsector uit dit besluit voortvloeien heeft gediend 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 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 vissersvaartuigen, worden niet door een klassenbureau, maar door de divisie Scheepvaart zelf verricht. Aangezien de tarieven die daarvoor in rekening worden gebracht, niet worden meegerekend in de administratieve lasten, beperken de jaarlijkse kosten voor deze schepen zich 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. Uitgegaan is van de meer omvangrijke onderzoeken, terwijl het in dit besluit om relatief kleine onderzoeken gaat. Momenteel ontbreekt echter een adequate berekeningsmethode om deze effecten in de berekening mee te nemen.

De genoemde uitgangspunten leiden voor het onderhavige besluit tot administratieve lasten voor de koopvaardijsector van € 372.420 per jaar (ca. 900 schepen, eenmaal maal per vijf jaar een nieuw onderzoek: € 2069 x 1/5 x 900) en voor de visserijsector van € 25.564 (ca. 110 schepen, eenmaal per vijf jaar een onderzoek: € 1162 x 1/5 x 110) per jaar. Het totaal van de administratieve lasten komt daarmee op € 397.984. Daarbij moet worden aangetekend dat bestaande schepen (zie definitie in artikel 1, onderdeel b) pas met ingang van 28 september 2008 aan de bepalingen van dit besluit behoeven te voldoen, zodat ook de administratieve lasten met betrekking tot die schepen pas op die datum ontstaan.

Een beperking van deze administratieve lasten is niet mogelijk gezien de internationale herkomst van de gestelde regels.

6. Notificatie

Het ontwerp-besluit is op 23 maart 2005 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (notificatienummer 2005/0057/NL), ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEG L 204), zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 98/48/EG van 20 juli 1998 (PbEG L 217). Tegen het ontwerp-besluit zijn geen bezwaren ingebracht.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

Bij de omschrijving van de in dit artikel opgenomen begrippen is zo nauw mogelijk aangesloten bij de omschrijving daarvan in artikel 1 van Bijlage IV van het MARPOL-verdrag, waarnaar overigens ook artikel 6 van het Milieuprotocol verwijst. De in onderdeel a genoemde data in de omschrijving van het begrip 'nieuw schip' zijn, zoals Bijlage IV bepaalt, gerelateerd aan de datum waarop Bijlage IV internationaal in werking is getreden.

De omschrijving van het begrip sanitair afval in onderdeel c, onder 1°, is enigszins gewijzigd ten opzichte van de omschrijving daarvan in het Besluit voorkoming verontreiniging door sanitair afval van schepen. Deze

wijziging komt voort uit de revisie van Bijlage IV en houdt in dat «spoelwater en andere soorten afval, afkomstig van elke vorm van toiletten en urinoirs» onder het begrip vallen. In de oorspronkelijke Bijlage IV werd sanitair afval omschreven als «spoelwater en andere soorten afval van toiletten, urinoirs en spuigaten van waterclosets». Evenals in het Besluit voorkoming verontreiniging door sanitair afval van schepen is in onderdeel c, onder 3°, spoelwater, afkomstig van ruimten waarin zich huisdieren bevinden, van het begrip sanitair afval uitgezonderd. De bepaling in Bijlage IV dat onder sanitair afval wordt begrepen spoelwater afkomstig uit ruimten waarin zich levende dieren bevinden, ziet uitsluitend op dieren die op het schip als lading worden vervoerd.

Anders dan in de andere bijlagen van het MARPOL-verdrag bepaalt voorschrift 2 van Bijlage IV dat de bijlage slechts van toepassing is op schepen die een internationale reis maken. Daartoe is in artikel 1, onderdeel f, van dit besluit het begrip «internationale reis» omschreven. De omschrijving is overgenomen uit het Schepenbesluit 2004.

De in voorschrift 1, onderdeel 8, van Bijlage IV opgenomen omschrijving van het begrip «verjaardatum» is in dit besluit niet overgenomen. Dit begrip, dat eveneens is opgenomen in de Bijlagen I en II van het MARPOL-verdrag en ter uitvoering daarvan in het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen en het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen, is bepalend voor het tijdstip waarin de zogenaamde «tussentijdse en jaarlijkse onderzoeken» moeten plaatsvinden. Deze onderzoeken zijn echter niet opgenomen in Bijlage IV, en de verjaardatum wordt evenmin elders in de bijlage of in dit besluit genoemd.

Artikel 2

Dit besluit is van toepassing op schepen die een internationale reis maken. Het betreft schepen met een bruto-tonnage van 400 of meer en schepen met minder tonnage die gerechtigd zijn meer dan 15 personen te vervoeren. Een uitzondering wordt gevormd door schepen die zich in het Antarctisch gebied bevinden. Het in artikel 10, eerste lid, onderdeel b, van dit besluit opgenomen lozingsverbod is daar van toepassing op alle schepen, ongeacht hun grootte en ongeacht het al dan niet maken van een internationale reis. Het lozingsverbod van dergelijke schepen is ingevolge artikel 11, derde lid, alleen niet van toepassing indien het schip gerechtigd is ten hoogste 10 passagiers te vervoeren. Daarnaast worden op grond van artikel 3, tweede lid, van dit besluit, regels gesteld ten aanzien van onderzoeken van andere schepen dan bedoeld in artikel 2, eerste lid (tweede lid, onderdeel a).

De data waarop de in het eerste lid bedoelde schepen aan het besluit moeten voldoen zijn gerelateerd aan de datum waarop Bijlage IV internationaal in werking is getreden, zijnde 27 september 2003. Voor bestaande schepen bepaalt voorschrift 2 van Bijlage IV dat de verplichtingen ingaan vijf jaar na de datum van inwerkingtreding van de bijlage, dit is derhalve op 28 september 2008. Met betrekking tot nieuwe schepen gaan de verplichtingen volgens genoemd voorschrift in op de datum van inwerkingtreding van Bijlage IV. Aangezien dit besluit op 27 september 2003 nog niet van kracht was, kunnen voor de in artikel 1, onderdeel a, onder 1° en 2°, bedoelde nieuwe schepen de verplichtingen niet eerder gaan gelden dan met ingang van de datum van inwerkingtreding van dit besluit. Hoewel het scheepvaartbedrijfsleven reeds geruime tijd op de inwerkingtreding van Bijlage IV en de implementatie daarvan in de Nederlandse regelgeving anticipeert door nieuwe schepen overeenkomstig de internationale voorschriften te (laten) bouwen en uit te rusten, is voor die schepen voorzien in een uitgestelde inwerkingtreding van enkele voorschriften van dit besluit, zie de toelichting op artikel 14.

Artikel 3

Dit artikel geeft uitvoering aan voorschrift 4 van Bijlage IV en behelst in het eerste lid regels omtrent de onderzoeken waaraan schepen moeten worden onderworpen om te kunnen verzekeren dat zij aan de van toepassing zijnde technische voorschriften voldoen. In dit besluit zijn technische voorschriften opgenomen in de artikelen 8 en 9. De onderzoeken worden uitgevoerd door ambtenaren van de divisie Scheepvaart of door de daartoe erkende klassenbureaus. Voordat het schip in dienst wordt gesteld of het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door sanitair afval voor de eerste maal wordt uitgereikt, dient een eerste onderzoek plaats te vinden. De onderzoeken zullen zoveel mogelijk worden gecombineerd met de verplichte onderzoeken op grond van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen en het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen.

Op grond van het tweede lid zijn ter uitvoering van voorschrift 4, onderdeel 2, van Bijlage IV, in de Regeling sanitair afval kleine zeeschepen regels gesteld met betrekking tot schepen met een bruto-tonnage van minder dan 400 die gerechtigd zijn niet meer dan 15 personen te vervoeren. Deze relatief kleine schepen met weinig personen aan boord maken over het algemeen korte reizen waardoor de mogelijkheid tot afgifte van sanitair afval in havens voldoende is verzekerd. Zij kunnen bijvoorbeeld worden uitgerust met een verzameltank of een chemisch toilet. Voor deze schepen wordt na onderzoek op verzoek door de inspecteur-generaal een verklaring afgegeven.

Het derde tot en met vijfde lid bewerkstelligen dat de toestand en uitrusting van een schip na de goedkeuring ervan gehandhaafd blijven en dat er geen belangrijke gebreken worden geconstateerd en geen wezenlijke veranderingen worden aangebracht zonder betrokkenheid van de inspecteur-generaal.

Artikelen 4 tot en met 7

Deze artikelen geven regels omtrent het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door sanitair afval dat wordt afgegeven nadat een schip is onderzocht en is gebleken dat het aan de voorschriften voldoet.

Vanwege het mondiale karakter van de scheepvaart bestaat de mogelijkheid dat een verdragsstaat een andere verdragsstaat verzoekt een schip te onderzoeken en daarvoor een certificaat uit te reiken. In de praktijk wordt zeer regelmatig van deze mogelijkheid gebruik gemaakt.

Artikel 8

Voor de behandeling van sanitair afval aan boord van een schip kan in principe een keuze worden gemaakt uit twee soorten apparatuur die het sanitaire afval in meer of mindere mate zuiveren. De voorwaarden waaronder het sanitaire afval mag worden geloosd, opgenomen in artikel 10, hebben onder andere betrekking op de mate van zuivering. De apparatuur kan bestaan uit een behandelingsinstallatie van een goedgekeurd type. Voor een groot aantal tot de uitrusting van een schip behorende middelen en voor bepaalde onderdelen en materialen is in de verschillende internationale verdragen de eis opgenomen van een voorafgaande typegoedkeuring. De toelatingseisen daarvoor zijn grotendeels geharmoniseerd en opgenomen in richtlijn nr. 96/98/EG van de Raad van de Europese Unie van 20 december 1996 inzake uitrusting van zeeschepen (PbEG 1997, L46). Op grond van deze richtlijn dienen installaties voor de behandeling van sanitair afval overeenkomstig de

voorschriften van de richtlijn te zijn gekeurd en te zijn voorzien van een merk van overeenstemming. Dit merk in de vorm van een stuurwiel, waarvan een afbeelding is opgenomen in bijlage D van de richtlijn, geldt voor de toepassing van Bijlage IV als de benodigde typegoedkeuring.

Een andere mogelijkheid is een systeem dat er zorg voor draagt dat het sanitaire afval versneden en ontsmet wordt. Een systeem voor de versnijding en ontsmetting van sanitair afval dient volgens voorschrift 9 van Bijlage IV door de «Administration» te zijn goedgekeurd, in Nederland de inspecteur-generaal. Voor deze systemen zijn geen specifieke goedkeuringsnormen aanwezig, de eraan gestelde eisen zijn relatief eenvoudig. Het systeem moet het afval versnijden en daarna moeten de restanten worden ontsmet. Omdat voor de ontsmetting gebruik wordt gemaakt van chemicaliën wordt deze methode vrijwel nooit toegepast aan boord van schepen.

Daarnaast bestaat de mogelijkheid om al het aan boord ontstane sanitair afval ongezuiverd op te slaan in een verzameltank en het vervolgens in een haven af te geven. De grootte van de verzameltank is afhankelijk van het spoelsysteem dat voor de toiletten wordt gebruikt, het aantal personen aan boord en het aantal dagen dat het schip ten hoogste achtereen doorbrengt in gebieden waar onbehandeld sanitair afval niet mag worden geloosd. De omvang van de inhoud van de verzameltank moet visueel kunnen worden vastgesteld, bijvoorbeeld door middel van een daartoe aanwezig meetinstrument.

Voor schepen die zich in het Antarctisch gebied bevinden is de aanwezigheid van één of meer verzameltanks met voldoende capaciteit voor het opslaan van sanitair afval verplicht.

Artikel 9

In dit artikel wordt een gestandaardiseerde aansluiting voorgeschreven voor de leidingen van ontvangstvoorzieningen en de scheepsleidingen, bestemd voor afgifte van sanitair afval. De waarden van de aansluiting zijn gebaseerd op internationale standaards waarmee wordt verzekerd dat een schip in elke haven, waar ook ter wereld, op een eenvoudige en uniforme wijze verbinding kan maken met een ontvangstinstallatie voor afgifte van het sanitaire afval.

Aangezien bepaalde veerdiensten op vaste routes nagenoeg altijd dezelfde havens aandoen en daarbij sprake is van korte ligtijden, kan het voorkomen dat dergelijke schepen, met goedvinden van de inspecteur-generaal, een afwijkende aansluiting gebruiken. Voor schepen waarvan de holte na de mal niet groter is dan vijf meter is een uitzondering met betrekking tot de inwendige flensdiameter van de standaardaansluiting opgenomen. Met de holte na de mal wordt bedoeld de hoogte tussen dek en kiel aan de binnenkant van het schip ter plaatse van het middenschip.

Artikel 10

Uitgangspunt van de in dit artikel opgenomen regeling is het verbod tot lozen van sanitair afval. Op dit verbod worden uitzonderingen gemaakt die gerelateerd zijn aan de wijze waarop het sanitaire afval is opgeslagen of behandeld, de staat waarin het zich na behandeling bevindt, het tempo waarin wordt geloosd en de afstand van de plaats van lozing tot het land. Deze zogenaamde lozingsvoorwaarden zijn er op gericht de milieueffecten van het geloosde effluent te minimaliseren en met name de kustwateren een zekere bescherming te bieden. Met betrekking tot het tempo waarin mag worden geloosd worden door de IMO standaards ontwikkeld. Deze zullen worden overgenomen in een ministeriële regeling.

Vanwege de grotere ecologische kwetsbaarheid van het Antarctisch gebied is voor het lozen van onbehandeld sanitair afval niet alleen een afstand van twaalf zeemijlen van het land voorgeschreven maar eveneens van ijsplaten. Op deze vaak grote ijsplaten kunnen zich veel dieren bevinden die van de geloosde stoffen een nadelig effect kunnen onderkennen. Anders dan voorheen in het Besluit voorkoming verontreiniging door sanitair afval van schepen was bepaald, mag sanitair afval dat door middel van een behandelingsinstallatie van een goedgekeurd type is behandeld, overeenkomstig artikel 6 van Bijlage IV van het Milieuprotocol in het Antarctisch gebied binnen de twaalfmijlszone worden geloosd.

De overige voorwaarden waaronder in het Antarctisch gebied sanitair afval mag worden geloosd zijn in het onderhavige besluit ongewijzigd overgenomen.

Artikel 11

Artikel 11, eerste lid, implementeert voorschrift 2, onderdeel 2, van Bijlage IV van het MARPOL-verdrag, dat bepaalt dat bestaande schepen die onder het toepassingsbereik van de bijlage vallen en waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond vóór 2 oktober 1983, zoveel als praktisch uitvoerbaar is moeten zijn uitgerust met voorzieningen om overeenkomstig de voorschriften te kunnen lozen. Dit betekent dat deze schepen niet strikt aan de uitrustings-eisen van artikel 8, eerste lid, van dit besluit behoeven te voldoen. Bij het eerste onderzoek tot afgifte van het certificaat wordt gezien welke voorzieningen praktisch uitvoerbaar en redelijk zijn. In de meeste gevallen zal dit betekenen dat het schip moet zijn voorzien van een verzameltank.

Artikel 11 derde lid, is overgenomen uit artikel 4, derde lid, van het Besluit voorkoming verontreiniging door sanitair afval van schepen. Omdat de uitzondering op het lozingsverbod, afkomstig uit artikel 6 van Bijlage IV van het Milieuprotocol, van toepassing is op schepen waarmee ten hoogste 10 passagiers mogen worden vervoerd en daarnaast het aantal bemanningsleden geen criterium vormt, wordt in dit besluit, in tegenstelling tot in het hiervoor genoemde besluit, gesproken van het aantal te vervoeren passagiers en wordt geen gebruik gemaakt van de in artikel 1, onderdeel g, gegeven omschrijving van het begrip «personen».

Artikel 12

Dit artikel is overgenomen uit het Besluit voorkoming verontreiniging door sanitair afval van schepen.

Artikel 14

Om de verplichtingen die uit dit besluit voortvloeien niet direct op de datum van inwerkingtreding van dit besluit voor nieuwe schepen te laten ingaan, is voor die schepen voorzien in een uitgestelde inwerkingtreding van de bepalingen met betrekking tot het moeten ondergaan van een eerste onderzoek en het voldoen aan de technische eisen gesteld in dit besluit, van drie maanden. Een dergelijke termijn is tevens nodig voor de afgifte van de Internationale certificaten van voorkoming van verontreiniging door sanitair afval. Gezien het feit dat de scheepvaart bij de bouw van nieuwe schepen reeds geruime tijd rekening houdt met de voorschriften van Bijlage IV, is een dergelijke termijn voldoende.

Transponeringstabel

Bijlage IV van het MARPOL-verdrag	Besluit sanitair afval zeeschepen, tenzij anders vermeld
Voorschrift 1, onderdelen 1 t/m 7	Artikel 1, onderdelen a t/m g
Voorschrift 2, onderdeel 1	Artikel 2, eerste lid
Voorschrift 2, onderdeel 2	Artikel 11, eerste lid
Voorschrift 3	Artikel 11, tweede lid
Voorschrift 4, onderdeel 1	Artikel 3, eerste lid
Voorschrift 4, onderdeel 2	Artikel 3, tweede lid;
Voorschrift 4, onderdeel 3	Regeling sanitair afval kleine zeeschepen Artikel 30 Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs); Besluit machtiging organisaties en aanwijzing werkzaamheden t.b.v. de Wvvs (Stcrt. 2004, 227)
Voorschrift 4, onderdeel 7	Artikel 3, derde lid
Voorschrift 4, onderdeel 8	Artikel 3, vierde lid
Voorschrift 4, onderdeel 9	Artikel 3, vijfde lid
Voorschrift 5, onderdeel 1	Artikel 4, eerste lid; Artikel 8, eerste lid, Wvvs
Voorschrift 5, onderdeel 2	Artikel 4, eerste lid
Voorschrift 6	Artikel 5
Voorschrift 7	Artikel 4, eerste lid
Voorschrift 8	Artikelen 6 en 7 en artikel 9 Wvvs
Voorschrift 9	Artikel 8
Voorschrift 10	Artikel 9
Voorschrift 11, onderdelen 1 en 2	Artikel 10, eerste t/m vierde lid
Voorschrift 11, onderdeel 3	Artikel 10, zesde lid
Voorschrift 12, onderdeel 1	Artikel 6, eerste lid, Wvvs Artikel 2 Besluit havenontvangstvoorzieningen

De niet genoemde voorschriften van Bijlage IV van het MARPOL-verdrag behoeven geen implementatie.

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

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