

## 435

### **Besluit van 23 augustus 2011 tot wijziging van het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen in verband met de uitvoering van de in Bijlage II van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen opgenomen voorschriften met betrekking tot het voorwassen van ladingtanks en enige andere onderwerpen en tot wijziging van enkele besluiten op het gebied van de binnenvaart**

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

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 31 mei 2011, nr. IENM/BSK-2011/53496, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op 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), artikel 5, eerste lid, artikel 7, eerste lid, artikel 8, tweede lid, artikel 10, eerste lid, onderdeel b, artikel 11, eerste lid, en artikel 12c, tweede lid, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, artikel 23, tweede lid, van de Binnenvaartwet en artikel 4, eerste lid, onderdelen a en b, artikel 9, eerste lid en artikel 10, tweede lid, onderdeel b, van de Scheepvaartverkeerswet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 29 juni 2011, nr. W14.11.020/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 17 augustus 2011, nr. IENM/BSK-2011/99479, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 5, zesde lid, wordt «elk van die motoren» vervangen door: motoren ten aanzien waarvan op grond van de No<sub>x</sub>-Code een pre-certificeringsonderzoek verplicht is..

B

Aan artikel 25 wordt een lid toegevoegd, luidende:

5. Onze Minister kan de geldigheidsduur van een certificaat, bedoeld in artikel 23, derde lid, verlengen tot een datum die is gelegen vijf jaren na de afgiftedatum van het certificaat, met dien verstande dat de geldigheidsduur van een certificaat als bedoeld in artikel 12, eerste, tweede en vierde lid, alleen kan worden verlengd na voltooiing van een tussentijds of jaarlijks onderzoek als bedoeld in Bijlage I, II en VI van het Verdrag.

C

Artikel 25, vijfde lid, komt te luiden:

5. Onze Minister kan de geldigheidsduur van een certificaat, bedoeld in artikel 23, vierde lid, verlengen tot een datum die is gelegen vijf jaren na de afgiftedatum van het certificaat, met dien verstande dat:

a. de geldigheidsduur van een certificaat als bedoeld in artikel 12, eerste, tweede en vierde lid, alleen kan worden verlengd na voltooiing van een tussentijds of jaarlijks onderzoek als bedoeld in Bijlage I, II en VI van het Verdrag; en

b. de geldigheidsduur van een certificaat als bedoeld in artikel 13a alleen kan worden verlengd na voltooiing van een tussentijds onderzoek als bedoeld in de Bijlage bij het Ballastwaterverdrag.

D

In artikel 29, vijfde lid, wordt «het gebied van de Noordzee,» vervangen door: het gebied van de Noordzee en het Caraïbisch gebied,.

E

De artikelen 31a en 36a vervallen.

F

Na artikel 31 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 31a**

1. Het is verboden met een schip ballastwater of sediment uit ballastwater in te nemen of te lozen, tenzij:

a. deze inname of lozing in overeenstemming is met het bepaalde in de bijlage bij het Ballastwaterverdrag, de krachtens artikel 8, tweede lid, gestelde voorschriften, of op grond van artikel 9, tweede lid toegestane afwijkingen van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag;

b. deze inname of lozing in overeenstemming is met de krachtens artikel 38, tweede lid, gestelde voorschriften;

c. deze inname of lozing plaatsvindt om ballastwater te wisselen in een krachtens artikel 33a, tweede lid, aangewezen gebied, in overeenstemming met de krachtens dat artikel gestelde voorschriften; of

d. voor het desbetreffende schip in overeenstemming met het Ballastwaterverdrag een vrijstelling of ontheffing is verleend als bedoeld in artikel 35 van de wet.

G

Artikel 34 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding «1.» geplaatst.

2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:  
2. De kapitein draagt er zorg voor dat aan boord van een schip in het Antarctisch gebied geen stoffen als bedoeld in voorschrift 43 van Bijlage I van het Verdrag als brandstof worden gebruikt anders dan met inachtneming van dit voorschrift.

H

Na artikel 34 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 34a Voorwassen van ladingtanks**

1. De kapitein van een schip dat een haven aandoet die is aangewezen krachtens artikel 6, eerste lid, van de wet voert een voorwas uit van zijn tank voor zover deze voorwas verplicht is ingevolge de in Bijlage II van het Verdrag gegeven voorschriften.

2. Het voorwassen van ladingtanks geschiedt uitsluitend met inachtneming van de in Bijlage II van het Verdrag gegeven voorschriften.

I

Na artikel 36 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 36a Bijhouden ballastwaterjournaal**

De kapitein van een schip waarop de in artikel 7a bedoelde eisen van toepassing zijn, houdt een ballastwaterjournaal bij overeenkomstig het bepaalde in voorschrift B-2 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag.

### **ARTIKEL II**

Het Besluit Patentreglement Rijn wordt ingetrokken.

### **ARTIKEL III**

In de artikelen 6, onderdeel b, en 7, onderdeel b, van het Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer wordt «artikel 1.03, eerste lid, in samenhang met artikel 1.05, eerste lid, van het Patentreglement Rijn» vervangen door: artikel 6.02, eerste lid, in samenhang met artikel 6.04, eerste lid, van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn.

### **ARTIKEL IV**

In artikel 20, tweede lid, van het Besluit verklaringhouders scheepvaartverkeerswet wordt «het Patentreglement Rijn» vervangen door «het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn» en wordt «artikel 5.01 van het Patentreglement Rijn» vervangen door «artikel 9.02 van dat reglement».

### **ARTIKEL V**

In artikel 28, zesde lid, van het Binnenvaartbesluit wordt «het Patentreglement Rijn» vervangen door: het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn.

## **ARTIKEL VI**

Het Binnenvaartpolitiereglement wordt gewijzigd als volgt:

A

In artikel 1.01, onderdeel D, onder 9°, wordt «artikel 1.03, eerste lid, van het Patentreglement Rijn of bewijs van vaarbekwaamheid als bedoeld in artikel 1.03, derde lid, onder b, van het Patentreglement Rijn» vervangen door: artikel 6.02, eerste lid, van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn of bewijs van vaarbekwaamheid als bedoeld in artikel 6.02, derde lid, onder b, van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn.

B

In de artikelen 1.10, eerste lid, onderdeel d, 4.06, eerste lid, onderdeel b, en 6.32, eerste lid, wordt «het Patentreglement Rijn» vervangen door: het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn.

## **ARTIKEL VII**

Het Rijnvaartpolitiereglement 1995 wordt als volgt gewijzigd.

A

In de artikelen 1.02, onderdelen b en c, en 1.10, onderdelen b en h, wordt «het Patentreglement Rijn» telkens vervangen door: het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn.

B

In artikel 4.06, eerste lid, onderdeel b, wordt «het Reglement radarpatenten» vervangen door: het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn.

C

In artikel 6.32, eerste lid, wordt het Reglement Rijnpatenten» vervangen door «het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn» en wordt «het Reglement radarpatenten» vervangen door «dat reglement».

## **ARTIKEL VIII**

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst, met uitzondering van artikel I, onderdelen C, F, H en I, die in werking treden op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, artikel I, onderdeel G, dat in werking treedt met ingang van 1 augustus 2011 en artikelen III tot en met VII, die in werking treden op 1 juli 2011. Indien het Staatsblad waarin dit besluit wordt geplaatst, wordt uitgegeven na 30 juni 2011, treden de artikelen III tot en met VII van dit besluit in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst, en werken deze terug tot en met 1 juli 2011.

## ARTIKEL IX

Artikel I, onderdelen R en X, van het besluit van 9 februari 2010 tot wijziging van het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen in verband met de implementatie van het Ballastwaterverdrag en de herziene Bijlage VI van het MARPOL-verdrag treden in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het onderhavige besluit wordt geplaatst.

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 26, zesde lid j° vijfde lid, van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

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

's-Gravenhage, 23 augustus 2011

Beatrix

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Uitgegeven de *elfde* oktober 2011

De Minister van Veiligheid en Justitie,  
I. W. Opstelten

# NOTA VAN TOELICHTING

## Algemeen

### § 1. Inleiding

Met het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen (Bvvs) wordt uitvoering gegeven aan de in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) tot stand gekomen scheepvaartverdragen op het gebied van milieu. Het betreft het MARPOL-verdrag<sup>1</sup>, het AFS-verdrag<sup>2</sup> en het Ballastwaterverdrag<sup>3</sup>. De basis voor deze uitvoeringsregelgeving is neergelegd in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs).

Met het wetsvoorstel tot wijziging van de Wvvs in verband met onder andere de uitvoering van de in Bijlage II van het MARPOL-verdrag opgenomen voorschriften met betrekking tot het voorwassen van ladingtanks (32 375), wordt voorgesteld de voor Nederlandse schepen geldende normatieve bepalingen met betrekking tot het voorwassen van ladingtanks van toepassing te verklaren op buitenlandse schepen die een Nederlandse haven aandoen. De in Bijlage II van het MARPOL-verdrag opgenomen voorschriften met betrekking tot het voorwassen van ladingtanks zijn voor Nederlandse schepen reeds geïmplementeerd via artikel 10, eerste lid, onderdeel a, van de Wvvs en artikel 33 van het Bvvs. Met voornoemd wetsvoorstel is er voor gekozen om de verplichting van de kapitein die een Nederlandse haven aandoet om te voldoen aan de regels met betrekking tot het voorwassen van ladingtanks op te nemen in een nieuw te redigeren artikel 12c, tweede lid, van de Wvvs en dit artikellid tevens van toepassing te verklaren op buitenlandse schepen. Voor een nadere toelichting hierop zij gewezen op de memorie van toelichting bij voornoemd wetsvoorstel (32 375).

Het nieuwe artikel 12c, tweede lid, van de Wvvs, dat in bovengenoemd wetsvoorstel wordt voorgesteld, bepaalt dat de kapitein van een schip dat een haven aandoet die is aangewezen krachtens artikel 6, eerste lid, van de Wvvs voldoet aan de bij of krachtens algemene maatregel van bestuur te stellen regels ten aanzien van het voorwassen van een tank waaruit schadelijke stoffen zijn gelost. Met artikel I, onderdeel H, van het onderhavige besluit worden deze regels vastgesteld.

Daarnaast wordt met artikel I, onderdeel A, van het onderhavige besluit uitvoering gegeven aan resolutie MEPC.176(58) van de Mariene Milieucommissie (MEPC) van de IMO, waarbij een herziene Bijlage VI van het MARPOL-verdrag met betrekking tot luchtverontreiniging door schepen is vastgesteld. Bij besluit van 9 februari 2010 tot wijziging van het Bvvs in verband met de implementatie van het Ballastwaterverdrag en de herziene Bijlage VI van het MARPOL-verdrag (Stb. 91) is de herziene Bijlage VI reeds geïmplementeerd, maar daarbij is abusievelijk deze wijziging niet meegenomen.

Voorts wordt met artikel I, onderdeel B, ter uitvoering van het MARPOL-verdrag in artikel 25, vijfde lid, van het Bvvs de mogelijkheid opgenomen om de geldigheidsduur van certificaten van korter dan vijf jaar, te verlengen. Omdat ook het Ballastwaterverdrag de mogelijkheid bevat om certificaten met een geldigheidsduur van korter dan vijf jaar te verlengen, voorziet artikel I, onderdeel C, in de situatie die ontstaat als het Ballastwaterverdrag in werking treedt; alsdan zal artikel 25, vijfde lid, van het Bvvs uitvoering geven aan zowel het MARPOL-verdrag als het Ballastwaterverdrag. De inwerkingtreding van artikel I, onderdeel C, zal worden afgestemd op de inwerkingtreding van het Ballastwaterverdrag.

<sup>1</sup> Het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocolen 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).

<sup>2</sup> Het op 5 oktober 2001 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de beperking van schadelijke aangroeiwerende verfsystemen op schepen (Trb. 2004, 44).

<sup>3</sup> Het op 13 februari 2004 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, met Bijlage, Aansluitingen, en Resoluties (Trb. 2004, 256 en Trb. 2005, 44).

Verder wordt met artikel I, onderdeel D, van het onderhavige besluit geregeld dat strengere voorschriften voor de lozing van vuilnis gaan gelden voor Nederlandse schepen die zich in het Caraïbisch gebied bevinden.

Artikel I, onderdelen E, F en I, en artikel III houden verband met een foutieve inwerkingtreddingsbepaling van het Besluit van 9 februari 2010 tot wijziging van het Bvvs in verband met de implementatie van het Ballastwaterverdrag en de herziene Bijlage VI van het MARPOL-verdrag (Stb. 2010, 91). Per abuis zijn als gevolg daarvan twee onderdelen van dat besluit ten onrechte niet in werking getreden (artikel I, onderdelen R en X) en zijn twee andere onderdelen ten onrechte wel in werking getreden (T en Y). De inwerkingtreding van onderdelen T en Y had afgestemd moeten worden op de inwerkingtreding van het Ballastwaterverdrag. Omdat het Ballastwaterverdrag nog niet in werking is getreden, hadden laatstgenoemde onderdelen evenmin in werking moeten treden. Met artikel I, onderdelen E, F en I, artikel VIII en IX, worden genoemde omissies hersteld.

Voorts wordt met artikel I, onderdeel G, van het onderhavige besluit uitvoering gegeven aan resolutie MEPC.189(60) van de IMO, waarbij een nieuw hoofdstuk 9 is toegevoegd aan Bijlage I van het MARPOL-verdrag. In dit hoofdstuk zijn eisen neergelegd voor zowel het vervoer als het gebruik van olie in het Antarctisch gebied. Aan de eisen met betrekking tot het vervoer van olie in het Antarctisch gebied is reeds uitvoering gegeven met artikel 33, eerste lid, van het Bvvs, dat een dynamische verwijziging bevat naar de in Bijlage I van het MARPOL-verdrag opgenomen voorschriften met betrekking tot het vervoer van olie. Met artikel I, onderdeel G wordt uitvoering gegeven aan de eisen met betrekking tot het gebruik van olie in het Antarctisch gebied.

Tot slot worden met het onderhavige besluit enkele besluiten op het gebied van de Binnenvaart gewijzigd.

## **§ 2. Lasten voor het bedrijfsleven en milieueffecten.**

### *a. Bedrijfseffecten en milieueffecten*

Met het onderhavige besluit wordt in het Bvvs de verplichting opgenomen voor de kapitein van een Nederlands schip om er voor te zorgen dat aan boord van het schip in het Antarctisch gebied geen van de brandstoffen genoemd in voorschrift 43 van Bijlage I van het MARPOL-verdrag worden gebruikt (zie hierna onder artikel I, onderdeel G). Het gebruik van andere brandstoffen dan die in genoemd in voorschrift 43 van Bijlage I van het MARPOL-verdrag leidt tot hogere brandstofkosten (ongeveer 16%) Echter, omdat de drie schepen onder Nederlandse vlag die in dit gebied varen in de huidige situatie laatstgenoemde brandstoffen al niet meer gebruiken, leidt voornoemde verplichting niet tot een effect op het Nederlandse bedrijfsleven.

Het onderhavige besluit heeft een positief effect op het milieu. De regels voor het voorwassen van ladingtanks (hierna toegelicht bij artikel I, onderdeel H) en de toevoeging van het Caraïbisch gebied aan de opsomming van gebieden ten aanzien waarvan strengere lozingsvoorschriften gelden (hierna toegelicht onder artikel I, onderdeel D) beogen een verdere bescherming van het milieu. Ook de nieuwe herziene Bijlage VI van het MARPOL-verdrag en het Ballastwaterverdrag, geïmplementeerd via voornoemd besluit van 9 februari 2010 tot wijziging van het Bvvs en onderhavige besluit (artikel I, onderdelen A, F en I) beogen een verdere bescherming van het milieu. Gewezen zij op de toelichting bij voornoemd

besluit van 9 februari 2010. Tot slot beogen ook de regels over het gebruik van bepaalde brandstoffen in het Antarctisch gebied (hierna toegelicht onder artikel I, onderdeel G) het (mariene) milieu te beschermen.

Voor het overige heeft dit besluit geen gevolgen het milieu.

#### *b. Administratieve lasten*

Het voorgestelde artikel 25, vijfde lid, van het Bvvs, op grond waarvan een certificaat met een geldigheidsduur van korter dan 5 jaar kan worden verlengd tot vijf jaar na afgifte van het certificaat, leidt tot een vermindering van de administratieve lasten. Zoals hierna toegelicht onder artikel I, onderdeel B, bestond voorheen alleen de mogelijkheid om kortlopende certificaten te vernieuwen. Hiervoor moest vóór de afloop van de geldigheidsduur van het kortlopend certificaat een hernieuwd onderzoek worden uitgevoerd. Het nieuwe artikel 25, vijfde lid, van het Bvvs geeft de mogelijkheid om kortlopende certificaten te verlengen, in welke gevallen geen hernieuwd onderzoek hoeft plaats te vinden, maar een tussentijds dan wel jaarlijks onderzoek volstaat. De verwachting is dat jaarlijks 10 aanvragen om verlenging van kortlopende certificaten worden ingediend. Dit leidt tot een totale vermindering van de administratieve lasten per jaar met een bedrag van ruim € 7000,-.

Met betrekking tot de administratieve lasten die samenhangen met artikel I, onderdelen F en I van dit besluit, zij gewezen op de nota van toelichting bij het hiervoor genoemde besluit van 9 februari 2010 tot wijziging van het Bvvs. De artikelen die met artikel I, onderdelen F en I van dit besluit worden ingevoegd in het Bvvs, zijn reeds eerder met het besluit van 9 februari 2010 in het Bvvs ingevoegd. Deze reeds eerder ingevoegde artikelen komen met het onderhavige besluit te vervallen en worden vervolgens opnieuw vastgesteld. De reden hiervoor is toegelicht in paragraaf 1 van het algemeen deel van deze nota van toelichting.

Voor het overige schept dit besluit geen informatieverplichtingen voor het Nederlandse bedrijfsleven.

### **§ 3. Uitvoering en handhaving**

Op de uitvoering en handhaving van de regels met betrekking tot het voorwassen van ladingtanks van buitenlandse schepen is reeds ingegaan in de hiervoor genoemde memorie van toelichting bij het wetsvoorstel tot wijziging van de Wvvs. Op deze plaats wordt volstaan met een verwijzing naar die memorie van toelichting.

Voor het overige heeft het onderhavige besluit nauwelijks gevolgen voor de uitvoering en handhaving.

### **§ 4. Inwerkingtreding**

Het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit wijkt af van de voorgeschreven tijdstippen volgens het systeem van vaste veranderingen (Kamerstukken II 2009–2010, 29 515, nr. 309). Deze afwijking is mogelijk, omdat het besluit de implementatie van internationale regelgeving betreft.



## **Artikelsgewijze toelichting**

### **Artikel I, onderdeel A**

Op grond van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag, zoals deze luidde voor de herziening ervan bij MEPC.176(58), was voorschrift 13 van Bijlage VI met betrekking tot de beheersing van de uitstoot van stikstofoxiden door schepen, van toepassing op alle dieselmotoren met een uitgangsvermogen van meer dan 130 kW die werden geïnstalleerd op schepen gebouwd op of na 1 januari 2000 of die een belangrijke wijziging ondergingen op of na 1 januari 2000. Deze motoren moesten voldoen aan de eisen van de Technische Code inzake de beheersing van de emissie van stikstofoxiden door scheepsdieselmotoren (NOx-Code) en het voldoen aan die eisen moest blijken uit een overeenkomstig de NOx-Code voor de motor afgegeven Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging door motoren. Met de herziening van Bijlage VI en de NOx-Code is het toepassingsbereik van voorschrift 13 van Bijlage VI respectievelijk de NOx-Code uitgebreid. Voorschrift 13 van de herziene Bijlage VI en de herziene NOx-Code zijn tevens van toepassing op dieselmotoren met een uitgangsvermogen van meer dan 5000 kW en een cilinderinhoud van 90 liter of meer die al zijn geïnstalleerd op schepen die zijn gebouwd tussen 1 januari 1990 en 1 januari 2000. Het Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging door motoren is echter niet verplicht voor laatstgenoemde dieselmotoren. Omdat het huidige artikel 5, zesde lid, van het besluit bepaalt dat een overeenkomstig de NOx-Code voor de motor afgegeven Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging door motoren is vereist voor elk schip met een dieselmotor waarop voorschrift 13 van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag van toepassing is, moet dit artikellid worden aangepast. Het onderhavige besluit voorziet hierin.

### **Artikel I, onderdeel B**

De geldigheidsduur van op grond van het MARPOL-verdrag vereiste certificaten, de vernieuwing van certificaten en de bijzondere verlenging van de geldigheidsduur van certificaten is geregeld in de artikelen 23 tot en met 25 van het Bvvs. Voor een nadere toelichting op deze artikelen zij verwezen naar de nota van toelichting bij het Bvvs (Stb. 2006, 693).

Op grond van artikel 23, derde lid, kunnen certificaten met een kortere geldigheidsduur dan vijf jaar worden afgegeven, indien nog niet alle onderzoeken naar genoegen zijn voltooid, of indien nog niet wordt beschikt over alle gevraagde gegevens over het schip. Onderzoek aan boord heeft al plaatsgevonden en heeft uitgezonden dat het schip en de toestand daarvan in alle opzichten voldoende zijn. Dit doet zich in de meeste gevallen voor bij nieuwbouw of overname van het schip. De verschillende bijlagen van het MARPOL-Verdrag geven de mogelijkheid om de geldigheidsduur van kortlopende certificaten te verlengen tot een datum gelegen vijf jaar na de datum van afgifte van het certificaat (voorschrift 10.3 van Bijlage I, voorschrift 10.3 van Bijlage II, voorschrift 8.3 van Bijlage IV en voorschrift 9.3 van Bijlage VI). Deze mogelijkheid was echter nog niet in het Bvvs opgenomen. Dit betekende dat voor kortlopende certificaten hetzelfde gold als voor certificaten met een geldigheidsduur van vijf jaren; de certificaten konden alleen worden vernieuwd nadat op grond van artikel 18 van het Bvvs een hernieuwd onderzoek had plaatsgevonden. In verband met de harmonisering van onderzoeken en certificering sinds de invoering van het *Harmonized System of Survey and Certification* (eveneens toegelicht in voornoemde nota van toelichting bij het Bvvs) werd de datum waarop de geldigheidsduur van deze nieuwe certificaten afliep vastgesteld op een datum gelegen vijf jaren na afgifte

van het oorspronkelijke kortlopende certificaat. Hiermee werden de data waarop de geldigheidsduur van de op grond van de verschillende bijlagen bij voornoemde verdragen vereiste certificaten afloopt gelijk getrokken.

Met het nieuwe artikel 25, vijfde lid, wordt geregeld dat kortlopende certificaten kunnen worden verlengd tot een datum gelegen vijf jaar na de datum van afgifte van het certificaat. Indien het betreft de in Bijlagen I, II en VI bedoelde certificaten, moet voorafgaande aan de verlenging een tussentijds of jaarlijks onderzoek plaatsvinden.

#### **Artikel I, onderdeel C, en artikel VIII**

Ook het Ballastwaterverdrag (voorschrift E-5, derde lid) bevat de mogelijkheid om de geldigheidsduur van kortlopende certificaten te verlengen tot een datum gelegen vijf jaar na de datum van afgifte van het certificaat. Van deze mogelijkheid kan gebruik worden gemaakt nadat een tussentijds onderzoek als bedoeld in het Ballastwaterverdrag is voltooid. Onderdeel C is opgenomen met het oog op genoemd voorschrift van de Bijlage van het Ballastwaterverdrag. Daarbij is rekening gehouden met de vernummering van artikel 23 bij artikel I, onderdeel P, van het hiervoor reeds genoemde besluit van 9 februari 2010 tot wijziging van het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen. De inwerkingtreding van laatstgenoemd besluit en artikel I, onderdeel C, zal worden afgestemd op de inwerkingtreding van het Ballastwaterverdrag.

#### **Artikel I, onderdeel D**

Op grond van Bijlage V van het MARPOL-verdrag gelden strengere voorschriften voor het lozen van vuilnis in de in deze bijlage nader omschreven bijzondere gebieden, dan buiten deze gebieden. Op grond van voorschrift 5.4b van Bijlage V worden de strengere lozingsvoorschriften die gelden ten aanzien van een deel van deze bijzondere gebieden eerst effectief op een datum die door de IMO wordt vastgesteld op het moment dat toereikende havenontvangstvoorzieningen in deze gebieden aanwezig zijn voor de ontvangst van vuilnis. Aan deze voorschriften van bijlage V is uitvoering gegeven via artikel 29, vijfde lid, van het Bvvs. In onderdeel a van dit artikellid zijn de bijzondere gebieden genoemd ten aanzien waarvan strengere voorschriften gelden voor het lozen van vuilnis. De gebieden ten aanzien waarvan deze strengere voorschriften nog niet gelden, zijn genoemd in onderdeel b van dit artikellid.

Bij resolutie MEPC.191(60) van de IMO is 1 mei 2011 vastgesteld als datum met ingang waarvan de strengere lozingsvoorschriften van Bijlage V effectief worden in het Caraïbisch gebied. Ter uitvoering van deze resolutie wordt met het onderhavige besluit dit gebied opgenomen in de in artikel 29, vijfde lid, onderdeel a, gegeven opsomming van bijzondere gebieden ten aanzien waarvan de strengere lozingsvoorschriften gelden. Ter overbrugging van de periode van 1 mei 2011 tot de datum waarop het onderhavige onderdeel in werking zal treden, zal bij besluit van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu op grond van artikel 29, vijfde lid, onderdeel b, 1 mei 2011 worden vastgesteld als datum met ingang waarvan de strengere lozingsvoorschriften van Bijlage V gaan gelden voor het Caraïbisch gebied.

#### **Artikel I, onderdelen E, F en I, en artikelen VIII en IX**

Deze artikelonderdelen zijn toegelicht in paragraaf 1 van het algemeen deel van deze nota toelichting.

## **Artikel I, onderdeel G, en artikel VIII**

Met artikel I, onderdeel G, wordt ter uitvoering van resolutie MEPC.189(60) van de IMO in artikel 34 van het Bvvs de verplichting opgenomen voor de kapitein van een schip om er voor te zorgen dat in het Antarctisch gebied bepaalde brandstoffen niet worden gebruikt. Het nieuwe tweede lid van artikel 34 bevat een verwijzing naar voorschrift 43 van Bijlage I van het MARPOL-verdrag, waarin deze brandstoffen (onder andere ruwe olie, bitumen en teer) zijn omschreven. Het artikelonderdeel zal in werking treden op 1 augustus 2011, de datum waarop genoemde resolutie internationaal in werking treedt.

## **Artikel I, onderdeel H**

Bijlage II van het MARPOL-verdrag bepaalt dat een tank waaruit schadelijke vloeistoffen zijn gelost die vallen in de in Bijlage II genoemde categorie x (schadelijke vloeistoffen die, wanneer zij bij het reinigen van tanks in zee worden geloosd, worden geacht een groot gevaar op te leveren voor het mariene milieu), moet worden voorgewassen. Ook een tank waaruit hoogvisceuze of stollende stoffen die vallen in de in bijlage II genoemde categorie y (schadelijke vloeistoffen die, indien geloosd in zee, worden geacht een gevaar op te leveren voor het mariene milieu), moet worden voorgewassen. Een tank moet tevens worden voorgewassen, indien daaruit schadelijke vloeistoffen zijn gelost die vallen in de in bijlage II genoemde categorie y of de in Bijlage II genoemde categorie z (schadelijke vloeistoffen die, indien geloosd in zee, worden geacht een klein gevaar op te leveren voor het mariene milieu), voor zover het lossen niet is gebeurd in overeenstemming met het handboek voor procedures en voorzieningen dat zich aan boord van het schip moet bevinden.

Het eerste lid van het nieuwe artikel 34a bevat een dynamische verwijzing naar deze voorschriften van het MARPOL-verdrag.

Daarnaast regelt Bijlage II, in het bijzonder aanhangsel 6 bij deze bijlage, de wijze waarop de voorwasprocedure dient plaats te vinden. Het tweede lid van het nieuwe artikel 34a bevat een dynamische verwijzing naar deze voorschriften van het MARPOL-verdrag.

## **Artikel II**

Met artikel II wordt het Besluit Patentreglement Rijn ingetrokken. Aangezien de bijlage bij dat besluit, het Patentreglement Rijn, als bijlage bij de Binnenvaartregeling werd opgenomen kon het Besluit Patentreglement Rijn bij het in werking treden van de Binnenvaartregeling vervallen. Evenwel is het toen niet ingetrokken, hetgeen hierbij alsnog geschiedt.

## **Artikel III tot en met VII en artikel VIII**

In de artikelen III tot en met VIII worden een aantal verwijzingen naar het Patentreglement Rijn en het Reglement radarpatenten vervangen door verwijzingen naar het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn, dat met ingang van 1 juli 2011 in de plaats treedt van het Patentreglement Rijn, het Reglement veiligheidspersoneel passagiersschepen en hoofdstuk 23 van het reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus