
18

Besluit van 3 januari 2013 tot wijziging van het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen in verband met de implementatie van de wijziging van de Bijlagen IV, V en VI van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen en van het Ballastwaterverdrag en tot wijziging van het Besluit havenontvangstvoorzieningen in verband met de implementatie van het Ballastwaterverdrag

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 26 november 2012, nr. IenM/BSK-2012/202634, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 5, eerste lid, aanhef en onder a, artikel 6, eerste lid, aanhef en onder c, artikel 7, eerste lid, artikel 8, eerste en tweede lid, artikel 10, eerste lid, aanhef en onder b, artikel 12e, eerste lid, aanhef en onderdeel b, en 38 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 6 december 2012, nr. W.14.12.0477/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 19 december 2012, nr. IenM/BSK-202/247144, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder verlettering van de onderdelen c tot en met p tot d tot en met q wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

c. *passagiersschip*: schip als bedoeld in voorschrift 1 van Bijlage IV van het Verdrag.

2. Er worden twee leden toegevoegd, luidende:
3. Voor de toepassing van dit besluit wordt met een internationale reis gelijkgesteld een trans-Atlantische reis tussen landen van het Koninkrijk of delen daarvan.
4. Bij regeling van Onze Minister kan worden bepaald dat voor de toepassing van dit besluit ook reizen tussen landen van het Koninkrijk of delen daarvan binnen Caribisch Nederland met een internationale reis gelijk worden gesteld.

B

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het vierde lid komt te luiden:
 4. Elk schip van 400 GT of meer dat internationale reizen maakt en elk schip van minder dan 400 GT dat internationale reizen maakt en gerechtigd is meer dan 15 personen te vervoeren, voldoet aan de op dat schip van toepassing zijnde eisen van Bijlage IV van het Verdrag, met dien verstande dat met betrekking tot een passagiersschip in de bijzondere gebieden, bedoeld in voorschrift 1 van die Bijlage, voorschrift 9.1. van die Bijlage van toepassing is en voorschrift 9.2 van die Bijlage van toepassing is met ingang van het tijdstip, bedoeld in artikel 29, vierde lid.
2. In het vijfde lid wordt «Bijlage VI» vervangen door: hoofdstuk 3 van Bijlage VI.
3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 7. Elk schip van 400 GT of meer voldoet aan de op dat schip van toepassing zijnde eisen van hoofdstuk 4 van Bijlage VI van het Verdrag.

C

In artikel 7a, eerste en tweede lid, wordt «Elk schip» vervangen door: Elk schip dat internationale reizen maakt,.

D

Artikel 12 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het vierde lid wordt «voorschrift 6» vervangen door: voorschrift 6.1.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 6. Voor een schip van 400 GT of meer, waarvan na onderzoek is gebleken dat het voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 5, zevende lid, en de met dat artikellid samenhangende eisen, bedoeld in artikel 8, tweede lid, wordt een Internationaal certificaat betreffende energie efficiëntie als bedoeld in voorschrift 6.4 van Bijlage VI van het Verdrag afgegeven.

E

In artikel 13a, eerste lid, wordt «Voor een schip van 400 GT of meer» vervangen door: Voor een schip van 400 GT of meer dat internationale reizen maakt.

F

Artikel 16, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel d wordt «Bijlage VI» vervangen door: voorschrift 5.1 van Bijlage VI.

2. Onder vervanging van de punt door een puntkomma aan het slot van onderdeel d, wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

e. in verband met het Internationaal certificaat betreffende energie efficiëntie: de in voorschrift 5.4 van Bijlage VI van het Verdrag voorgescreven onderzoeken.

G

Artikel 23, tweede lid, komt te luiden:

2. Het Internationaal certificaat betreffende energie efficiëntie en het Internationaal certificaat betreffende het aangroeiwerende verfsysteem zijn, behoudens het bepaalde in artikel 9 van de wet, onbeperkt geldig.

H

Artikel 29 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder vervanging van de punt aan het slot van het eerste lid, onderdeel b, door een puntkomma, wordt aan dat lid een onderdeel toegevoegd, luidende:

c. in afwijking van de onderdelen a en b, voor zover het de toepasselijkheid van voorschrift 15 van die Bijlage betreft, ten aanzien van schepen van minder dan 400 GT in alle gebieden met uitzondering van het Antarctisch gebied voorschrift 15, onderdeel C, van die Bijlage van toepassing is.

2. Het vierde lid komt te luiden:

4. Het is verboden vanaf schepen als bedoeld in artikel 5, vierde lid, sanitair afval in zee te lozen anders dan met inachtneming van de in Bijlage IV van het Verdrag gegeven voorschriften, met dien verstande dat:

a. met betrekking tot een passagiersschip in de bijzondere gebieden, bedoeld in voorschrift 1 van die Bijlage, voorschrift 11 van die Bijlage wat betreft lozingen buiten bijzondere gebieden van toepassing is en

b. met betrekking tot een passagiersschip in de onder a bedoelde gebieden voorschrift 11 van die Bijlage wat betreft lozingen in bijzondere gebieden van toepassing is met ingang van een nader bij besluit van Onze Minister vast te stellen tijdstip, dat wordt bekendgemaakt in de Staatscourant.

3. Het vijfde lid komt te luiden:

5. Het is verboden vanaf een schip vuilnis als bedoeld in voorschrift 1 van Bijlage V van het Verdrag in zee te lozen, anders dan met inachtneming van de in die Bijlage gegeven voorschriften, met dien verstande dat:

a. in het gebied van de Middellandse Zee, het gebied van de Oostzee, het Golfgebied, het gebied van de Noordzee en het Caribisch gebied, bedoeld in voorschrift 1 van die Bijlage, en in het Antarctisch gebied voorschrift 6 van die Bijlage van toepassing is;

b. in de overige bijzondere gebieden, bedoeld in voorschrift 1 van die Bijlage, voorschrift 4 van die Bijlage van toepassing is, en in deze gebieden voorschrift 6 van die Bijlage van toepassing wordt op een nader bij besluit van Onze Minister vast te stellen tijdstip, dat wordt bekendgemaakt in de Staatscourant;

c. in afwijking van de onderdelen a en b, ten aanzien van drijvende platforms en alle andere schepen langs- en binnen 500 meter van deze platforms voorschrift 5 van toepassing is.

4. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
7. Het tijdstip, bedoeld in het vierde lid, kan verschillen naar gelang de bouw- of afleverdatum van een schip.

I

Artikel 29, zevende lid, vervalt.

J

Aan artikel 34 wordt een lid toegevoegd, luidende:
3. De kapitein draagt er zorg voor dat aan boord van een schip de in de bijlage van het Ballastwaterverdrag opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

ARTIKEL II

Onder vervanging van de punt aan het slot van artikel 2, onderdeel b, van het Besluit havenontvangstvoorzieningen door een puntkomma, wordt een onderdeel toegevoegd aan dat artikel, luidende:

c. toereikende havenontvangstvoorzieningen die geschikt zijn voor het in ontvangst nemen van bij die aanwijzing te bepalen stoffen als bedoeld in artikel 6, eerste lid, onderdeel c, van de wet.

ARTIKEL III

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, E en J, en II, die in werking treden op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip en artikel I, onderdeel I, dat in werking treedt met ingang van 1 januari 2018.

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

's-Gravenhage, 3 januari 2013

Beatrix

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

Uitgegeven de *achttiende* januari 2013

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

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

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

§ 1. Inleiding

Het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen (Bvvs) geeft uitvoering aan de in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) tot stand gekomen scheepvaartverdragen op het gebied van milieu. Het betreft het MARPOL-verdrag¹, het AFS-verdrag² en het Ballastwaterverdrag³. De basis voor deze uitvoeringsregelgeving is neergelegd in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs).

Het onderhavig besluit wijzigt het Bvvs ter uitvoering van drie resoluties van de Mariene Milieucommissie (MEPC) van de IMO van 15 juli 2011. Het betreft resoluties MEPC. 200(62), MEPC.201(62) en MEPC. 203(62). Met resoluties MEPC.200(62) en MEPC.203(62) zijn respectievelijk Bijlage IV van het MARPOL-verdrag (over de voorkoming van verontreiniging door sanitair afval vanaf schepen) en Bijlage VI van het MARPOL-verdrag (over de voorkoming van luchtverontreiniging vanaf schepen) gewijzigd. Met resolutie MEPC.201(62) is een herziene tekst van Bijlage V van het MARPOL-verdrag (over de voorkoming van verontreiniging door vuilnis vanaf schepen) vastgesteld.

Voorts wordt met het onderhavige besluit uitvoering gegeven aan enkele bepalingen uit het Ballastwaterverdrag. De overige bepalingen van dit verdrag zijn reeds geïmplementeerd.

§ 2. Wijziging Bijlage IV van het MARPOL-verdrag

Met de wijziging van Bijlage IV van het MARPOL-verdrag wordt in deze bijlage het begrip «bijzonder gebied»⁴ geïntroduceerd en wordt onderscheid aangebracht tussen lozingen vanaf passagiersschepen binnen bijzondere gebieden enerzijds en alle overige lozingen vanaf schepen anderzijds. Voor lozingen vanaf passagiersschepen binnen bijzondere gebieden gelden strengere voorschriften dan voor de overige lozingen. Met de wijziging van Bijlage IV van het MARPOL-verdrag wordt bovendien het gebied van de Oostzee aangemerkt als een bijzonder gebied en wordt de mogelijkheid gecreëerd om andere bijzondere gebieden aan te wijzen. De strengere lozingsvoorschriften voor het gebied van de Oostzee en voor andere bijzondere gebieden die wellicht in de toekomst zullen worden aangewezen, zullen pas van kracht worden op een datum die door de IMO wordt vastgesteld op het moment dat, blijkens daartoe door verdragspartijen gedane meldingen, toereikende havenontvangstvoorzieningen in deze gebieden aanwezig zijn voor de ontvangst van sanitair afval.

In de artikelsgewijze toelichting bij artikel I, onderdelen A (punt 1), B, H (punten 2 en 4) en I, en artikel III zal worden ingegaan op de implementatie van voornoemde voorschriften in het Bvvs.

¹ 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), met het op 17 februari 1978 te Londen tot stand gekomen Protocol bij dat Verdrag met Bijlage en aansluitingen (Trb. 1978, 188).

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

³ 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).

⁴ Het betreft een zeegebied waarbinnen, om algemeen aanvaarde technische redenen met betrekking tot de oceanografische en ecologische toestand en het speciale karakter van het scheepvaartverkeer binnen dat gebied, het volgen van bijzondere verplichte methoden ter voorkoming van verontreiniging van de zee door sanitair afval is vereist.

§ 3. Herziening Bijlage V van het MARPOL-verdrag

Met de herziening van Bijlage V van het MARPOL-verdrag zijn allereerst nieuwe definities gegeven voor de verschillende soorten vuilnis waarop Bijlage V van toepassing is en zijn bestaande definities aangepast. Hiermee is verduidelijkt op welke soorten vuilnis Bijlage V van het MARPOL-verdrag van toepassing is. Zo worden bijvoorbeeld «vaste bulkstoffen» expliciet benoemd als vuilnis waarop Bijlage V van het MARPOL-verdrag van toepassing is.

Voorts zijn met de herziening van Bijlage V de lozingsvoorschriften voor vuilnis aangescherpt. Op grond van Bijlage V van het MARPOL-verdrag gold al een ongeclausuleerd lozingsverbod voor plastic. Buiten zogenoemde bijzondere gebieden mocht al het andere vuilnis onder bepaalde voorwaarden worden geloosd, waarbij relevant waren de afstand tot het dichtstbijzijnde land, het al dan niet voeren van vuilnis door een afbreek- of maalinstallatie en de staat waarin het vuilnis zich bevond na een dergelijke doorvoering. Binnen bijzondere gebieden was enkel de lozing van voedselrestanten onder voorwaarden toegestaan. Met de herziening van Bijlage V geldt in beginsel een algeheel lozingsverbod. Buiten bijzondere gebieden geldt alleen nog een uitzondering voor voedselresten en karkassen van dieren (beiden in verband met de hygiëne), voor ladingrestanten die niet met algemeen beschikbare losmethoden kunnen worden teruggewonnen en voor schoonmaakmiddelen en additieven in waswater voor ruimen, dek en buitenoppervlakken. Daarbij geldt zowel voor voornoemde ladingrestanten als voor voornoemde schoonmaakmiddelen en additieven dat deze geen stoffen mogen bevatten die schadelijk zijn voor het mariene milieu. Binnen zogenoemde bijzondere gebieden is alleen de lozing van voedselrestanten en voor het mariene milieu niet-schadelijke ladingrestanten toegestaan, waarbij de voorwaarden waaronder dit mag worden geloosd aanzienlijk strenger zijn dan die voor lozingen buiten bijzondere gebieden. Voor zowel lozingen binnen als buiten bijzondere gebieden geldt naast de reeds genoemde lozingsvoorwaarden, tevens dat het schip «en route» moet zijn. Hiermee wordt bedoeld dat het schip onderweg is, in die zin dat het schip tijdens het lozen varende moet zijn, waarbij iedere lozing, voor zover met het oog op de veilige navigatie praktisch uitvoerbaar, over een uit redelijk en praktisch oogpunt zo groot mogelijk gebied van de zee moet worden verspreid. Op dit punt zij tevens verwezen naar punt 3.7 van resolutie MEPC. 219(63) van de IMO van 2 maart 2012 (richtlijnen voor de implementatie van MARPOL Bijlage V).

Voor het Antarctisch gebied (één van de bijzondere gebieden) gelden in aanvulling daarop extra voorschriften; in het Antarctisch gebied mogen tevens geen ongesteerd ingevoerde producten van gevogelte, waaronder kip, worden geloosd.

Daarnaast zijn met de herziening van Annex V de voorschriften met betrekking tot het zogenoemde vuilnisbeheersplan, die tot nu toe golden voor schepen van 400 GT of meer, gaan gelden voor schepen van 100 GT of meer en zijn zowel laatstgenoemde voorschriften als de voorschriften met betrekking tot verplichte plakaten aan boord waarop de lozingsvoorschriften zijn vermeld ook gaan gelden voor platforms. Tot slot is een meldplicht vastgesteld in geval van verlies van visgerei dat een bedreiging vormt voor het mariene milieu.

Als gevolg van de in het Bvvs opgenomen dynamische verwijzing naar de voorschriften van Bijlage V van het MARPOL-verdrag behoeven de wijzigingen van Bijlage V van het MARPOL-verdrag geen uitvoeringsregeling. Wel kloppen enkele verwijzingen naar de voorschriften van Bijlage V niet meer. Deze worden met het onderhavige voorstel aangepast. In de artikelsgewijze toelichting bij artikel I, onderdeel H (punt 3) zal dit worden toegelicht.

§ 4. Wijziging Bijlage VI van het MARPOL-verdrag

Met de wijziging van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag wordt met het oog op de vermindering van de CO₂ uitstoot door zeeschepen een hoofdstuk 4 toegevoegd aan deze bijlage, dat eisen bevat met betrekking tot de energie efficiëntie van schepen. Het nieuwe hoofdstuk 4 van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag verplicht tot een zogenoemde *energy efficiency design index*, een maatstaf van de CO₂ efficiëntie van een schip bij het vervoer van een bepaald laadvermogen bij een bepaalde referentiesnelheid. Elk nieuw schip van 400 GT of meer moet deze voor dit schip volgens de richtlijnen van de IMO berekende index aan boord hebben, tezamen met het technisch dossier dat de noodzakelijke informatie voor de berekening van de index bevat en dat het berekeningsproces laat zien. Daarbij geldt voor vrachtschepen (bulk, gas en algemene lading), tankers, containerschepen, vrachtschepen met gekoelde lading en combinatie tankers dat de berekende index onder een per categorie schip bepaalde vereiste index moet liggen. Deze vereiste index wordt volgens een in hoofdstuk 4 opgenomen tijdslijn aangescherpt teneinde de energie efficiëntie van schepen te blijven verbeteren en bevorderen.

Om aan de zorgen van ontwikkelingslanden tegemoet te komen bevat hoofdstuk 4 van Bijlage VI de mogelijkheid voor verdragspartijen om vrijstelling te verlenen van de vereiste index voor schepen die hun vlag voeren. Deze vrijstelling kan evenwel niet meer worden verleend voor schepen met betrekking waartoe het bouwcontract is gesloten op of na 1 januari 2017 of, bij afwezigheid van een bouwcontract, de kiel van het schip is gelegd dan wel een met de kiellegging vergelijkbaar stadium is bereikt op of na 1 juli 2017, of voor schepen die op of na 1 juli 2019 worden geleverd of op of na 1 januari 2017 een grote verandering als bedoeld in Bijlage VI ondergaan.

Naast de berekende *energy efficiency design index* en het daarbij horende technische dossier moet aan boord van het schip een voor dit schip specifiek *ship energy efficiency management plan* aanwezig zijn, dat moet worden ontwikkeld met inachtneming van door de IMO opgestelde richtlijnen. Van de eis dit plan aan boord te hebben kan geen vrijstelling worden verleend.

Vanwege de nieuwe eisen met betrekking tot de energie efficiëntie van een schip, zijn de in hoofdstuk 2 van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag voorgeschreven onderzoeken met betrekking tot schepen uitgebreid tot onderzoeken met betrekking tot deze nieuwe eisen en is een nieuw certificaat betreffende de energie efficiëntie van schepen geïntroduceerd, dat wordt verstrekt nadat uit onderzoek is gebleken dat aan voornoemde nieuwe eisen met betrekking tot de energie efficiëntie wordt voldaan. De nieuwe voorschriften van Bijlage VI passen hiermee binnen de bestaande structuur van Bijlage VI en de overige Bijlagen van het MARPOL-verdrag, die – naast operationele voorschriften – wordt gevormd door het stelsel van eisen aan schepen, de voorgeschreven onderzoeken en de verkrijging van een certificaat ten bewijze van het voldoen aan die eisen.

In de artikelsgewijze toelichting bij artikel I, onderdelen B, C, D en E, zal worden ingegaan op de implementatie van voornoemde voorschriften in het Bvvs.

§ 5. Uitvoering en handhaving

De uitvoering en handhaving van de voorschriften van het onderhavige besluit zijn geregeld in de Wvvs. De verlening van het internationaal certificaat betreffende de energie efficiëntie van schepen is opgedragen aan de inspecteur-generaal van de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) (voorheen: Inspectie Verkeer en Waterstaat) (artikel 8,

eerste lid, van de Wvvs). Met de aan de verlening van het certificaat verbonden onderzoeken zijn belast de ambtenaren van de ILT en de daartoe door de Minister van Infrastructuur en Milieu aangewezen natuurlijke of rechtspersonen (artikel 8, derde lid, Wvvs). De periodiciteit van de onderzoeken die met het oog op de verlening moeten worden uitgevoerd, valt in het kader van het door de IMO ingevoerde *Harmonized System of Survey and Certification* samen met de onderzoeken die op grond van de andere toepasselijke bijlagen van het MARPOL-verdrag en andere toepasselijke zeevaartverdragen zijn voorgeschreven, zodat de onderzoeken waaraan schepen worden onderworpen, zoveel mogelijk binnen een bepaald tijdvak zijn geconcentreerd.

Aan de ambtenaren van de ILT is ook het nalevingstoezicht opgedragen (artikel 14, eerste lid, Wvvs). Daarnaast kunnen ook andere ambtenaren met het toezicht op de naleving van het onderhavige besluit worden belast (artikel 14, tweede lid, Wvvs).

De handhaving van de voorschriften vindt zowel langs bestuurlijke als strafrechtelijke weg plaats. De inspecteur-generaal van de ILT is bevoegd tot intrekking van het voor het schip afgegeven certificaat betreffende de energie efficiëntie van het schip (artikel 9, derde lid, Wvvs) en tot aanhouding van schepen die niet zijn voorzien van dit certificaat (artikel 20 Wvvs).

Krachtens artikel 1a, onderdelen 1°, 2° en 3°, van de Wet op de economische delicten (Wed) zijn overtredingen van voorschriften gesteld bij of krachtens de verschillende bepalingen van de Wvvs een economisch delict. Hieronder zijn ook de overtreding van de met dit besluit aangescherpte lozingsvoorschriften begrepen en de overtreding van het verbod een haven te verlaten zonder in het bezit te zijn van een benodigd certificaat.

§ 6. Gevolgen

a. Financiële gevolgen voor het bedrijfsleven

Administratieve lasten

Zoals hiervoor is toegelicht in paragraaf 3 van het algeheel deel van deze toelichting, geldt met de herziening van Bijlage V van het MARPOL-verdrag in beginsel een algeheel lozingsverbod voor vuilnis. Omdat elke lozing op grond van Bijlage V moeten worden geregistreerd in het vuilnisjournaal, leidt dit verbod tot een vermindering van de administratieve lasten die met het invullen van dit vuilnisjournaal samenhangen. Omdat schepen die buiten een bijzonder gebied opereren voor de herziening van Bijlage V in beginsel onder bepaalde voorwaarden vuilnis mochten lozen, valt met name voor deze schepen een aanzienlijke vermindering van de administratieve lasten te verwachten. Deze vermindering van de administratieve lasten wordt ingeschat op ongeveer 25%. Uitgaande van de nulmeting (2007), komt dit neer op een vermindering van de administratieve lasten met ongeveer € 350 per schip op jaarbasis. Uitgaande van het totaal aantal schepen dat onder Nederlandse vlag vaart (890), zou dit tot een verlaging van de totale administratieve lasten leiden van ongeveer € 300.000. Een deel van deze schepen vaart echter tevens, gedurende perioden, binnen de zogenoemde bijzondere gebieden (zoals de Noordzee). Hoeveel schepen dit betreft is niet bekend.

De met de herziening van Bijlage V gecreëerde meldplicht in geval van verlies van visgerei dat significante schade kan toebrengen aan het mariene milieu, leidt naar verwachting niet of nauwelijks tot een verandering van de administratieve lasten.

De wijziging van Bijlage VI brengt een verhoging van de administratieve lasten met zich. Dit hangt samen met de introductie van een nieuw

certificaat met betrekking tot de energie efficiëntie van schepen. De afgifte van dit certificaat en de in het kader van de certificering benodigde onderzoeken leiden tot een eenmalige verhoging van de administratieve lasten voor het Nederlandse bedrijfsleven met naar schatting € 919,- per schip. Dit 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). De interne kosten worden geraamd op € 19,-. De externe kosten bedragen naar schatting € 800,-. Gelet op het huidige aantal schepen waarvoor voornoemde eisen gelden (890 schepen), leidt dit tot een eenmalige totale administratieve last van € 817.910,-.

Ten aanzien van schepen die na 1 januari 2013 worden gebouwd zal ter verkrijging van een certificaat bovendien moeten worden aangetoond dat zij voldoen aan de nieuwe eisen met betrekking tot de energie efficiëntie. De kosten die hiermee verband houden bedragen € 45.000,-. Deze laatste kosten houden verband met te houden weerstandsproeven (€ 30.000,-), een proefvaart ter verificatie (€ 5.000,-) en de door het klassenbureau te maken kosten (€ 10.000).

Als gevolg van de internationale herkomst van deze regels, zijn deze administratieve lasten onvermijdelijk.

Inhoudelijke nalevingskosten

Verschillende onderdelen van het onderhavige besluit brengen inhoudelijke nalevingskosten voor het bedrijfsleven met zich. Als gevolg van de internationale herkomst van deze regels, zijn deze kosten onvermijdelijk.

Allereerst betreft dit artikel I, onderdeel B (punt 1). Zoals hierna wordt aangegeven bij de toelichting op artikel I, onderdeel B (punt 1), zal het voor passagiersschepen die in het gebied van de Oostzee varen niet langer mogelijk zijn te kiezen voor een systeem voor de versnijding of ontsmetting van sanitair afval, zodra de strengere lozingsvoorschriften in dit gebied van toepassing worden. Zij zullen dan moeten lozen met behulp van een typegoedgekeurde sanitaire behandelingsinstallatie dan wel het sanitair afval opslaan in een verzameltank en vervolgens afgeven. In het gebied van de Oostzee varen in de zomermaanden ongeveer drie tot vijf cruiseschepen en ongeveer 60 zeilende passagiersschepen onder Nederlandse vlag. De strengere lozingsvoorschriften in het gebied van de Oostzee leiden mogelijk voor een deel van deze schepen, voor zover zij gebruik maken van een systeem voor de versnijding of ontsmetting van sanitair afval, tot aanpassing van de uitrusting aan boord. De hiermee gepaard gaande kosten voor het bedrijfsleven zijn afhankelijk van de keuze die de reder zal maken (behandelen of afgeven). Een kosteninschatting is op dit moment niet mogelijk, omdat de betreffende sanitaire behandelingsinstallaties nog niet voorradig zijn. Om die reden heeft de MEPC bij resolutie MEPC.218(63) opgeroepen tot de ontwikkeling, zonder vertraging, van adequate en kosteneffectieve uitrusting voor aan boord om het mogelijk te maken genoemde strengere lozingsvoorschriften in het gebied van de Oostzee na te leven.

Ten tweede is met de herziening van Annex V de verplichting om een vuilnisbeheersplan aan boord te hebben gaan gelden voor schepen van 100 GT of meer. Tot nu toe gold deze verplichting alleen voor schepen van 400 GT of meer. Dit betekent dat er ongeveer 450 schepen extra aan deze verplichting zullen moeten gaan voldoen. Met het opstellen van het plan zal eenmalig in totaal € 160.000,- zijn gemoeid.

Verder gaan met de herziening van Bijlage V de verplichting om voorzien te zijn van plakaten waarop de lozingsvoorschriften zijn vermeld en de verplichting om een vuilnisbeheersplan aan boord te hebben ook gelden voor platforms in de Nederlandse wateren. Voor vaste platforms zal hieraan uitvoering worden gegeven via de mijnbouwregelgeving. Voor drijvende platforms (die onder de in de Wvvs gegeven definitie van «schip» vallen) vindt uitvoering plaats via het Bvvs. Omdat er op dit moment geen drijvende platforms zijn onder Nederlandse vlag, leiden deze verplichtingen voor drijvende platforms niet tot een verhoging van de inhoudelijke nalevingskosten voor het bedrijfsleven.

Voorts zijn, zoals nader toegelicht in paragraaf 3 van het algemeen deel van deze nota van toelichting, met de herziening van Bijlage V de lozingsvoorschriften aangescherpt. Deze aanscherping leidt naar verwachting niet tot aanpassing van schepen teneinde de opslagcapaciteit te vergroten. Wel leidt deze aanscherping tot extra afgifte van vuilnis en daarmee tot extra kosten voor reders die het betreffende afval tot nu toe nog niet afgaven aan havenontvangstvoorzieningen. Het betreft kosten die verband houden met de ontvangst en verwerking van dit vuilnis. Realistische kosteninschattingen zijn niet mogelijk, omdat niet duidelijk is hoeveel extra vuilnis afgegeven zal gaan worden en tarieven wereldwijd sterk kunnen verschillen. Complicerende factor hierbij is dat ook meer gebruik gemaakt kan gaan worden van verbrandingsovens aan boord, waardoor afgifte beperkt kan blijven. Wel duidelijk is dat het bij de extra afgifte van huisvuil om relatief veel schepen zal gaan en bij de afgifte van ladingrestanten om relatief weinig schepen. De kosten voor de afgifte van ladingrestanten zijn over het algemeen echter hoger dan voor de afgifte van het extra huisvuil, mede omdat in de meeste gevallen toch al huisvuil opgehaald zou worden.

Tot slot leidt het toegevoegde hoofdstuk 4 van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag met betrekking tot de energie efficiëntie van een schip, waaraan met dit besluit uitvoering wordt gegeven, tot inhoudelijke nalevingskosten. Met de wijziging van Bijlage VI is de verplichting geïntroduceerd een *ship energy efficiency management plan* aan boord te hebben en dit plan te ontwikkelen met inachtneming van de richtlijnen van de IMO. Het plan vormt niet zozeer een middel tot het verstrekken van informatie aan de overheid over de wijze waarop de reductie van CO₂ wordt behaald, maar dient met name als hulpmiddel voor de reder zelf, om de prestaties van zijn schepen op het gebied van CO₂-uitstoot te blijven beheersen. De verplichting dit plan aan boord te hebben en de verplichting het plan te ontwikkelen met inachtneming van de richtlijnen van de IMO betreffen derhalve inhoudelijke verplichtingen. Om die reden worden de kosten die zijn gemoeid met de naleving van deze verplichtingen als inhoudelijke nalevingskosten aangemerkt.

De eenmalige kosten voor het opstellen van het plan worden geschat op € 812,50 per schip. Uitgaande van 890 schepen onder Nederlandse vlag op wie deze verplichting van toepassing is, betreft het een totale, eenmalige, administratieve last van € 723,125,-. Daarnaast brengt het bijhouden van een plan (het analyseren, updaten, en rapporteren) een jaarlijkse administratieve last per schip van naar schatting (10 uur x € 45,- =) € 450,- en een totale jaarlijkse administratieve last van 890 x € 450 =) € 400.500,- met zich. Het opvolgen van het plan (het monitoren van de CO₂-productie) door de crew kost naar schatting 30 tot 60 uur per jaar en leidt naar schatting tot een jaarlijkse administratieve last per schip van tussen € 1.350 en € 2.700 en een totale jaarlijkse administratieve last van tussen de € 1.201.500 en € 2.403.000,-.

De met het onderhavige besluit gecreëerde basis om havens aan te wijzen waarvan de havenbeheerders moeten zorgen voor adequate voorzieningen voor de ontvangst van sedimenten, leidt niet tot extra effecten voor het bedrijfsleven, omdat in de praktijk werven waar ballastwatertanks worden gereinigd en hersteld al sedimenten verwijderen.

b. Gevolgen voor het milieu

Het onderhavige besluit heeft een positief effect op het milieu.

Zoals hiervoor toegelicht in paragrafen 2 en 3, worden met de wijziging van Bijlage IV van het MARPOL-verdrag en de herziening van Bijlage V van het MARPOL-verdrag respectievelijk de lozingsvoorschriften voor sanitair afval (binnen het als bijzonder gebied geïntroduceerde gebied van de Oostzee) en de lozingsvoorschriften voor vuilnis aangescherpt. Deze aangescherpte lozingsvoorschriften dienen de bescherming van het mariene milieu.

Met de wijziging van Bijlage VI wordt beoogd de uitstoot van CO₂ door de zeevaart te verminderen. Zoals hiervoor aangegeven in paragraaf 4 bedroeg blijkens een studie van de IMO uit 2009 het percentage van de CO₂-uitstoot door de zeescheepvaart in 2007 naar schatting 2,7% van de totale wereldwijde CO₂-uitstoot. Uit deze studie blijkt verder dat de mogelijke reductievermindering van CO₂-uitstoot in geval van implementatie van de met de wijziging van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag geïntroduceerde technische en operationele maatregelen geschat op 25% tot 75% ten opzichte van het huidige niveau.

§ 8. Vaste verandermomenten

De onderdelen van het besluit waarmee voornoemde resoluties MEPC.200(62), MEPC.201(62) en MEPC.203(62) worden geïmplementeerd, treden in werking de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het besluit wordt geplaatst. Dit wijkt af van de voorgeschreven termijn volgens het systeem van vaste verandermomenten (Kamerstukken II 2009–2010, 29 515, nr. 309). Deze afwijking is mogelijk, omdat het besluit de implementatie van internationale regelgeving betreft.

Artikelsgewijs

Artikel I, onderdeel A (punt1)

In verband met de implementatie van de nieuwe voorschriften van Bijlage IV van het MARPOL-verdrag met betrekking tot passagiersschepen binnen zogenoemde bijzondere gebieden in de gewijzigde artikelen 5, vierde lid, en 29, vierde lid, van het Bvvs, is in artikel 1 van het Bvvs een definitie van «passagiersschip» opgenomen.

Met artikel 1, onderdeel A, van het Besluit van 9 februari 2010 tot wijziging van het Bvvs in verband met onder andere de implementatie van het Ballastwaterverdrag (Stb. 2010, nr. 91) worden eveneens twee onderdelen (onderdelen q en r) aan artikel 1 van het Bvvs toegevoegd. Omdat de in deze onderdelen neergelegde definities van «ballastwater» en «sedimenten» inmiddels zijn neergelegd in artikel 1, onderdelen i en j, van de Wvvs, zal artikel 1, onderdeel A, van laatstgenoemd wijzigingsbesluit niet meer in werking treden. Een samenloopprobleem zal zich dan ook niet voordoen.

Artikel I, onderdeel A (punt 2)

In het nieuwe derde lid, van artikel 1 van het Bvvs is bepaald dat trans-Atlantische reizen binnen het Koninkrijk, die – zoals hierna toegelicht onder artikel I, onderdelen C en E – in het licht van het Ballastwaterverdrag als binnenlandse reizen moeten worden aangemerkt, gewoon als internationale reizen gelden. Gelet op de aard ervan is het onwenselijk om deze reizen als binnenlandse reizen te kwalificeren. Er bestaat bovendien een gereede kans dat schepen op dit traject door onvoorziene omstandigheden toch een buitenlandse haven moeten aandoen, waardoor een reis alsnog internationaal zou worden.

Met de formulering van het nieuwe artikel 1, derde lid, van het Bvvs is aangesloten bij artikel 1, derde lid, van het Schepenbesluit 2004, dat een identieke bepaling bevat.

Omdat het in de toekomst wenselijk zou kunnen blijken om ook reizen binnen Caribisch Nederland niet langer als binnenlandse reis te kwalificeren, is in het nieuwe vierde lid van artikel 1 van het Bvvs een grondslag neergelegd om bij ministeriële regeling te bepalen dat ook deze reizen als internationale reis gelden.

Artikel I, onderdeel B (punt 1)

In samenhang met de strengere lozingsvoorschriften voor passagiersschepen binnen bijzondere gebieden, zijn ook de technische eisen voor passagiersschepen aangescherpt. Deze schepen moeten zolang zij in een bijzonder gebied varen beschikken over een typegoedgekeurde sanitaire behandelingsinstallatie dan wel een verzameltank met een voldoende capaciteit. Het is, anders dan voorheen, voor deze schepen niet meer mogelijk om te kiezen voor een systeem voor de versnijding of ontsmetting van sanitair afval zolang zij in een bijzonder gebied varen.

Zoals hierna toegelicht treden de strengere lozingsvoorschriften pas in werking op een door de IMO te bepalen tijdstip, nadat de IMO heeft vastgesteld dat er voldoende havenontvangstvoorzieningen in deze gebieden aanwezig zijn voor de afgifte van sanitair afval. In samenhang hiermee treedt ook de aanscherping van de eisen aan schepen pas op dat tijdstip in werking. Hieraan wordt uitvoering gegeven met het nieuwe artikel 5, vierde lid, van het Bvvs.

Artikel I, onderdeel B (punt 2 en 3), D en F

Zoals aangegeven in het algemeen deel van de toelichting zijn in verband met de nieuwe eisen met betrekking tot de energie efficiëntie van een schip, de in hoofdstuk 2 van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag voorgeschreven onderzoeken met betrekking tot schepen uitgebreid tot onderzoeken met betrekking tot deze nieuwe eisen en is een nieuw certificaat met betrekking tot de energie efficiëntie van schepen geïntroduceerd, dat wordt verstrekt nadat uit onderzoek is gebleken dat aan de eisen met betrekking tot de energie efficiëntie wordt voldaan. Hieraan is uitvoering gegeven met het nieuwe artikel 5, zevende lid, (artikel I, onderdeel B, punt 3), waarin een dynamische verwijzing is opgenomen naar de in hoofdstuk 4 van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag opgenomen eisen met betrekking tot de energie efficiëntie van een schip, het nieuwe artikel 16, eerste lid, onderdeel e, (artikel I, onderdeel F, punt 2), waarin een dynamische verwijzing is opgenomen naar de in hoofdstuk 2 van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag genoemde onderzoeken met betrekking tot deze eisen en het nieuwe artikel 12, zesde lid, (artikel I, onderdeel D, punt 2), met betrekking tot de afgifte van een Internationaal certificaat betreffende energie efficiëntie indien na onderzoek is gebleken dat een schip aan voornoemde eisen voldoet.

Op grond van het nieuwe artikel 5, zevende lid, van het Bvvs voldoet elk schip van 400 GT aan de op dat schip van toepassing zijnde eisen van het nieuwe hoofdstuk 4 van Bijlage VI. Op nieuwe schepen zijn zowel de eisen met betrekking tot de *energy efficiency design index* als de eis om een *ship energy efficiency management plan* aan boord te hebben van toepassing. Ten bewijze van het voldoen aan al deze eisen krijgt het schip het certificaat betreffende de energie efficiëntie van het schip. Nieuwe schepen moeten vanaf 1 januari 2013 dit certificaat aan boord hebben.

Voor bestaande schepen geldt alleen de eis een *ship energy efficiency management plan* aan boord te hebben. Het onderzoek of aan deze eis wordt voldaan vindt ingevolge het nieuwe voorschrift 5, paragraaf 4.4 van Bijlage IV van het MARPOL-verdrag plaats gelijktijdig met het eerste tussentijdse dan hernieuwde onderzoek dat ná 1 januari 2013 plaatsvindt in het kader van het Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging als bedoeld in voorschrift 6, paragraaf 1, van Bijlage VI van het MARPOL verdrag. Het certificaat betreffende de energie efficiëntie van het schip zal dan ook pas kunnen worden afgegeven en aan boord kunnen zijn, nadat dit onderzoek heeft plaatsgevonden.

Omdat als gevolg van de wijziging van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag deze bijlage niet louter betrekking heeft op de emissie vanaf schepen (hoofdstuk 3), maar tevens op de energie efficiëntie van schepen (nieuw hoofdstuk 4), moet in het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen worden geëxpliciteerd naar welke van de op deze onderwerpen betrekking hebbende voorschriften dynamisch wordt verwezen. Onderdelen B (punt 2), D (punt 1) en F (punt 1) van artikel I strekken hiertoe.

Artikel I, onderdelen C en E

Blijkens het Ballastwaterverdrag is dit verdrag niet van toepassing op Nederlandse schepen die uitsluitend varen in wateren onder de rechtsmacht van het Koninkrijk (artikel 3, tweede lid, onderdeel b) en evenmin op Nederlandse schepen die uitsluitend varen in wateren onder de rechtsmacht van het Koninkrijk en op volle zee (artikel 3, tweede lid, onderdeel d). Anders dan in de Nota van Toelichting bij het besluit van 9 februari 2010 tot wijziging van het Bvvs in verband met de implementatie van onder andere het Ballastwaterverdrag is vermeld (Stb. 2010, nr. 91), geldt deze uitzondering voor Nederlandse schepen zolang Nederland niet heeft bepaald dat het lozen van ballastwater door die schepen ten koste gaat van of schade veroorzaakt aan het milieu, de gezondheid van de mens of goederen of hulpbronnen op haar grondgebied of op dat van aangrenzende of andere staten.

In verband met het voorgaande zijn de – nog niet in werking getreden – artikelen 7a en 13a van het Bvvs aangepast, in die zin dat is verduidelijkt dat zowel de eisen aan schepen die op grond van het Ballastwaterverdrag worden gesteld als de op grond van het Ballastwaterverdrag geldende certificaatplicht louter betrekking hebben op schepen die internationale reizen maken. Hiermee is aangesloten bij de implementatie van Bijlage IV van het MARPOL-verdrag (in artikel 5, vierde lid, en artikel 12, derde lid, van het Bvvs), dat eveneens betrekking heeft op schepen die internationale reizen maken.

Wel zijn in verband met de onwenselijkheid dat trans-Atlantische reizen tussen landen van het Koninkrijk of delen daarvan als binnenlandse reis worden gekwalificeerd, deze reizen gelijkgesteld met internationale reizen. Op dit punt zij verwezen naar de toelichting op artikel I, onderdeel A (punt 2).

Artikel I, onderdeel G

Met artikel I, onderdeel G wordt conform hoofdstuk 2 van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag in artikel 23 van het Bvvs neergelegd dat het certificaat betreffende energie efficiëntie in beginsel onbeperkt geldig is. Op grond van hoofdstuk 2 van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag verliest het certificaat evenwel zijn geldigheid indien het schip niet langer vaart of een nieuw certificaat wordt afgegeven na een grote verandering van het schip of indien het schip overgaat naar de vlag van een andere staat. Deze vervalgronden staan genoemd in artikel 9, eerste lid, onderdelen a, b en c van de Wvvs. De overige in artikel 9 van de Wvvs genoemde vervalgronden en intrekingsgronden zijn dermate algemeen en vanzelfsprekend binnen het systeem en het doel van certificering, dat ze ook van toepassing zijn op het certificaat betreffende energie efficiëntie, ook al staan ze niet met zoveel woorden in Bijlage VI van het MARPOL-verdrag genoemd.

Artikel I, onderdeel H (punt 1)

De toevoeging van een onderdeel c aan artikel 29, eerste lid is uitgevoerd teneinde te expliciteren dat voor schepen van minder dan 400 GT in alle gebieden met uitzondering van het Antarctisch gebied specifieke lozingsvoorschriften gelden (opgenomen in voorschrift 15, onderdeel C, van Bijlage I van het MARPOL-verdrag) en dat voor deze schepen derhalve de in voorschrift 15, onderdelen A en B, opgenomen voorschriften met betrekking tot respectievelijk lozingen buiten bijzondere gebieden en lozingen binnen bijzondere gebieden, niet gelden.

Artikel I, onderdelen H (punt 2 en 4) en I en artikel III

Op basis van het nieuwe artikel 29, vierde lid, kan het tijdstip worden vastgesteld met ingang waarvan de strengere lozingsvoorschriften voor passagiersschepen binnen bijzondere gebieden gaan gelden. Dit is nodig omdat de status van bijzonder gebied niet onmiddellijk effect heeft; de strengere lozingsvoorschriften voor passagiersschepen binnen een bijzonder gebied worden op grond van Bijlage IV van het MARPOL-verdrag eerst van toepassing indien sprake is van toereikende havenontvangstvoorzieningen voor de ontvangst van sanitair afval in het bijzonder gebied. Eerst dan stelt de IMO blijkens het nieuwe voorschrift 12bis, tweede lid, van Bijlage IV een datum vast waarop de strengere lozingsvoorschriften voor een bijzonder gebied effectief worden.

Bovendien volgt uit het nieuwe voorschrift 11, derde lid, van Bijlage IV van het MARPOL-verdrag dat de strengere lozingsvoorschriften voor passagiersschepen binnen bijzondere gebieden eerst in werking treden vanaf 1 januari 2016 voor nieuwe schepen en vanaf 1 januari 2018 voor bestaande schepen. Het op grond van artikel 29, vierde lid, van het Bvvs vast te stellen tijdstip waarop de strengere lozingsvoorschriften gaan gelden, zal voor nieuwe schepen dan ook altijd liggen na 1 januari 2016 en voor bestaande schepen na 1 januari 2018. Om deze reden is het tot 1 januari 2018 nodig om bij het vaststellen van het tijdstip op grond van artikel 29, vierde lid, onderscheid te maken tussen nieuwe schepen en bestaande schepen. Het nieuwe artikel 29, zevende lid, van het Bvvs biedt hiertoe de mogelijkheid.

Omdat na 1 januari 2018 de strengere lozingsvoorschriften in bijzondere gebieden voor zowel nieuwe als bestaande schepen gelden, vervalt artikel 29, zevende lid, van het Bvvs op grond van artikelen I, onderdeel I, en artikel III met ingang van 1 januari 2018.

Artikel I, onderdeel H (punt 3)

In het algemeen deel van deze toelichting is aangegeven dat met de herziening van Bijlage V van het MARPOL-verdrag de voorschriften voor het lozen van vuilnis zijn aangescherpt. Omdat artikel 29, vijfde lid, van het Bvvs een dynamische verwijzing bevat naar de in Bijlage V opgenomen lozingsvoorschriften is voor de aanscherping van de lozingsvoorschriften op zich geen verdere uitvoeringsregelgeving nodig. Wel kloppen als gevolg van de herziening de in artikel 29, vijfde lid, opgenomen verwijzingen niet meer. De lozingsvoorschriften in bijzondere gebieden zijn met de herziening van Bijlage V neergelegd in voorschrift 6 en de lozingsvoorschriften buiten deze gebieden in voorschrift 4, waarbij zij opgemerkt dat de in voorschrift 6 neergelegde lozingsvoorschriften pas van kracht worden voor een bijzonder gebied op een datum die door de IMO wordt vastgesteld. Tot die tijd zullen schepen in dit bijzondere gebied moeten voldoen aan de in voorschrift 4 neergelegde lozingsvoorschriften. De verwijzingen in artikel 29, vijfde lid, van het Bvvs worden hiermee in overeenstemming gebracht.

Tevens wordt een nieuw onderdeel c toegevoegd aan het vijfde lid van artikel 29 van het Bvvs. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan voorschrift 5 van Bijlage V van het MARPOL-verdrag. Laatstgenoemd voorschrift bevat voor drijvende en vaste platforms en voor schepen langs zij of binnen 500 meter van deze platforms afwijkende lozingsvoorschriften; voor deze schepen gelden niet de in voorschrift 4 (voor lozingen buiten bijzondere gebieden) of voorschrift 6 (lozingen binnen bijzondere gebieden) opgenomen voorwaarden waaronder bepaald vuilnis (voedselrestanten, droge ladingrestanten, reinigingsmiddelen en additieven en karkassen van dieren) mag worden geloosd, maar in plaats daarvan de in voorschrift 5 van Bijlage V opgenomen lozingsvoorwaarden. Voor drijvende platforms en schepen langs zij of binnen 500 meter van deze platforms wordt hieraan uitvoering gegeven met artikel I, onderdeel H, punt 3. De Wvvs is niet van toepassing op vaste platforms; voor deze platforms vindt de uitvoering plaats via de mijnbouwregelgeving.

Artikel I, onderdeel J

Bij artikel I, onderdeel W van het besluit van 9 februari 2010 tot wijziging van het Bvvs (Stb. 91) is ter uitvoering van het Ballastwaterverdrag artikel 34 van het Bvvs gewijzigd. Met deze wijziging wordt in artikel 34 van het Bvvs de bepaling opgenomen dat de kapitein er zorg voor draagt dat aan boord van een schip de in de bijlage van het Ballastwaterverdrag opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd. Artikel I, onderdeel W, voornoemd is niet in werking getreden. Nadien is bij artikel I, onderdeel G, van het besluit van 23 augustus 2011 tot wijziging van het Bvvs (Stb. 435) artikel 34 van het Bvvs wederom gewijzigd ter uitvoering van resolutie MEPC.189(60) van de IMO. Artikel I, onderdeel G, voornoemd is wel in werking getreden. Hiermee sluit de eerdere wijziging van artikel 34 van het Bvvs bij artikel I, onderdeel W van het besluit van 9 februari 2010 niet meer aan bij de bestaande tekst van artikel 34 en zal dit artikelonderdeel niet in werking kunnen treden. Teneinde alsnog volledige uitvoering te geven aan het Ballastwaterverdrag wordt met artikel I, onderdeel I, van het onderhavige besluit aan artikel 34 van het Bvvs een lid toegevoegd dat bepaalt dat de kapitein er zorg voor draagt dat aan boord van een schip de in de bijlage bij het Ballastwaterverdrag opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

Artikel II

Zoals aangegeven in de toelichting bij het besluit van 9 februari 2010 tot wijziging van het Bvvs in verband met onder andere de implementatie van het Ballastwaterverdrag (Stb. 91), geldt op grond van voorschrift B-5 van de bijlage bij het Ballastwaterverdrag voor schepen een afgifteplicht voor sedimenten uit ballastwater. In verband hiermee moet Nederland op grond van artikel 5 van het Ballastwaterverdrag zorgen voor adequate havenontvangstvoorzieningen voor de ontvangst van sedimenten in havens en laad- en losplaatsen waar het reinigen of herstellen van ballastwatertanks zich voordoet. Artikel 6, eerste lid, van de Wvvs bevat reeds de verplichting voor havenbeheerders van bij of krachtens algemene maatregel van bestuur aangewezen havens om zorg te dragen voor toereikende voorzieningen voor het in ontvangst nemen van bij of krachtens amvb aangewezen stoffen, afkomstig van schepen. Met artikel II wordt een basis gecreëerd in artikel 2, onderdeel c, van het Besluit havenontvangstvoorzieningen om zowel deze havens als deze stoffen aan te wijzen. Op grond van het nieuwe artikel 2, onderdeel c, van het Besluit havenontvangstvoorzieningen kunnen ter uitvoering van artikel 5 van het Ballastwaterverdrag bij ministeriële regeling havens worden aangewezen waar ballasttanks worden gereinigd dan wel hersteld en kunnen sedimenten afkomstig uit ballastwater als deze stoffen worden aangewezen.

Artikel III

Met de inwerkingtreding van artikel I, onderdelen C, E en J, en artikel II (implementatie van het Ballastwaterverdrag) zal worden aangesloten bij de inwerkingtreding van het Ballastwaterverdrag.

Artikel I, onderdeel I, zal in werking treden op 1 januari 2018. Voor een nadere toelichting zij gewezen op de artikelsgewijze toelichting bij dit artikel.

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