
40

Besluit van 10 januari 1995, houdende regels ter voorkoming van verontreiniging door met schepen vervoerde schadelijke stoffen in verpakte vorm (Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen vervoerde schadelijke stoffen in verpakte vorm)

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 15 juli 1994, nr. S/J 31.288/94, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, Stafafdeling Wetgeving en juridische zaken, gedaan mede namens Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Gelet op Bijlage III van het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocollen en Bijlagen met Aanhangsels (Trb. 1975, 147 en 1978, 187), zoals gewijzigd en aangevuld bij het op 17 februari 1978 te Londen tot stand gekomen Protocol bij dat Verdrag met Bijlage en Aanhangsels (Trb. 1978, 188 en 1986, 121) en de artikelen 1, onder e, 5, 10 en 39 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen;

De Raad van State gehoord (advies van 5 oktober 1994, nr. W09.94.0457);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 4 januari 1995, nr. S/J 32.283/94, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, Stafafdeling Wetgeving en juridische zaken, uitgebracht mede namens Onze Minister 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. Handboek Gevaarlijke Stoffen: het Handboek Gevaarlijke Stoffen, bedoeld in artikel 130e van het Schepenbesluit 1965;
- b. schadelijke stof in verpakte vorm: elke stof die als schadelijk is aangemerkt en is verpakt op omhullende wijze, genoemd bij of krachtens het Handboek Gevaarlijke Stoffen.

Artikel 2. Toepassing

1. De bepalingen van dit besluit zijn van toepassing op schepen die over zee vervoeren:
 - a. schadelijke stoffen in verpakte vorm;
 - b. lege, niet gereinigde verpakkingen die eerder zijn gebruikt voor het vervoer van schadelijke stoffen in verpakte vorm, tenzij toereikende maatregelen zijn getroffen die verzekeren dat geen restanten zijn achtergebleven die schade kunnen toebrengen aan het mariene milieu.
2. De bepalingen van dit besluit zijn niet van toepassing op schadelijke stoffen in verpakte vorm, bestemd voor eigen scheepsgebruik of behorend tot de eigen scheepsuitrusting.

Artikel 3. Verpakking

De verpakking gebruikt voor het vervoer van een schadelijke stof in verpakte vorm, is in overeenstemming met het daarvoor bepaalde bij of krachtens het Handboek Gevaarlijke Stoffen en is, rekening houdend met de specifieke inhoud, toereikend om schade aan het mariene milieu tot een minimum te beperken.

Artikel 4. Merken en etiketteren

1. Verpakkingen van een schadelijke stof in verpakte vorm zijn duurzaam gemerkt met de juiste technische benaming van de stof waarbij handelsnamen niet als zodanig mogen worden gebruikt. De verpakkingen zijn bovendien op een duidelijk zichtbare plaats voorzien van een duurzaam aangehecht of opgedrukt merk of etiket waarmee wordt aangegeven dat de inhoud schadelijk is voor het mariene milieu.
2. De aanduiding, bedoeld in het eerste lid, wordt aangevuld met het aan de stof toegekende identificatienummer van de Verenigde Naties voor zover van toepassing.
3. Merken en etiketten zijn op een zodanige wijze aangebracht dat de aangegeven informatie nog herkenbaar is, nadat de verpakkingen ten minste drie maanden zijn ondergedompeld geweest in zeewater.
4. Verpakkingen die kleine hoeveelheden van een schadelijke stof in verpakte vorm bevatten, zijn vrijgesteld van de bepalingen in dit artikel voor zover dat is bepaald bij of krachtens het Handboek Gevaarlijke Stoffen.

Artikel 5. Bescheiden

1. In alle bescheiden die betrekking hebben op het vervoer van een schadelijke stof in verpakte vorm wordt gebruikt:
 - a. de juiste technische benaming van de stof waarbij handelsnamen niet als zodanig mogen worden gebruikt;
 - b. het identificatienummer van de Verenigde Naties voor zover van toepassing;
 - c. de indeling in gevarenklassen, genoemd in artikel 130 van het Schepenbesluit 1965;
 - d. de hoeveelheden van die stoffen en wanneer zij in transporttanks of vrachtcontainers worden vervoerd, de identificatiemerktekens daarvan.
2. In alle bescheiden die betrekking hebben op het vervoer van een schadelijke stof in verpakte vorm wordt de schadelijke stof als zodanig aangemerkt door toevoeging van de woorden «marine pollutant».
3. De ladingdocumenten, opgemaakt door degene die schadelijke stoffen aanbiedt voor vervoer per schip, gaan vergezeld van een ondertekend certificaat of een ondertekende verklaring waarin wordt vermeld dat de voor verscheping aangeboden goederen deugdelijk zijn verpakt, gemerkt en geëtiketteerd en zich in een deugdelijke staat voor vervoer

bevinden teneinde het gevaar voor schade aan het mariene milieu tot een minimum te beperken.

4. Elk schip dat een schadelijke stof in verpakte vorm vervoert, heeft een speciale lijst of manifest aan boord, waarin die stof en de plaats aan boord waar deze zich bevindt, worden omschreven. In plaats van zulk een speciale lijst of manifest mag een gedetailleerd stuwplan worden gebruikt waarin de plaats van stuwage van alle aan boord aanwezige schadelijke stoffen in verpakte vorm is aangegeven. Afschriften van de bescheiden worden door de exploitant of de agent van het schip aan de wal bewaard, totdat de stoffen zijn gelost. Ook worden afschriften van de bescheiden aan de bevoegde autoriteit afgegeven.

5. Indien het schip beschikt over een speciale lijst of manifest, of een gedetailleerd stuwplan voor het vervoer van gevaarlijke stoffen als bedoeld in Bijlage XVII van het Schepenbesluit 1965, mogen de bescheiden die zijn vereist overeenkomstig het bepaalde in dit artikel, worden gecombineerd met die voor gevaarlijke stoffen. Indien deze bescheiden worden gecombineerd, wordt duidelijk onderscheid gemaakt tussen gevaarlijke stoffen en schadelijke stoffen in verpakte vorm.

Artikel 6. Stuwage

Een schadelijke stof in verpakte vorm wordt op deugdelijke wijze gestuwd en vastgezet teneinde het gevaar voor schade aan het mariene milieu tot een minimum te beperken, zonder dat daarbij de veiligheid van het schip en de opvarenden in het geding komt.

Artikel 7. Beperking van hoeveelheden

Met inachtneming van de door de Internationale Maritieme Organisatie aanvaarde aanbevelingen kan bij ministeriële regeling worden bepaald dat de hoeveelheid schadelijke stoffen in verpakte vorm aan boord van een schip wordt beperkt. Daarbij wordt rekening gehouden met de aard, de constructie en de uitrusting van het schip, alsmede met de verpakking en de aard van de schadelijke stof.

Artikel 8. Uitzonderingen

1. Een schadelijke stof in verpakte vorm mag niet worden geloosd, tenzij dit noodzakelijk is om de veiligheid van het schip te verzekeren of mensenlevens op zee te redden.

2. Indien een schadelijke stof in verpakte vorm vrijkomt door lekkage worden op grond van de eigenschappen van de stof passende maatregelen genomen om lozing van de stof te voorkomen. De uitvoering van deze maatregelen is zodanig dat de veiligheid van het schip en de opvarenden niet in het geding komt.

Artikel 9. Nadere regels

Ter uitvoering van internationale afspraken en besluiten van volkenrechtelijke organisaties over door met schepen vervoerde schadelijke stoffen in verpakte vorm kunnen bij ministeriële regeling nadere regels worden gesteld.

Artikel 10. Inwerkingtreding

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

Artikel 11

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 Nederlandse Staatscourant van 14 maart 1995, nr. 52.

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen vervoerde schadelijke stoffen in verpakte vorm.

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

's-Gravenhage, 10 januari 1995

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Magaretha de Boer

Uitgegeven de *tweede* februari 1995

De Minister van Justitie,
W. Sorgdrager

NOTA VAN TOELICHTING

1. Algemeen

Het onderhavige besluit strekt tot uitvoering van Bijlage (Annex) III (schadelijke stoffen in verpakte vorm) van het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake voorkoming verontreiniging door schepen (Trb. 1975, 147 en 1978, 187), het zogenaamde Marpol Verdrag, hierna te noemen het verdrag. Met deze Bijlage wordt beoogd verontreiniging door het vanaf schepen in zee geraken van schadelijke stoffen in verpakte vorm zo veel mogelijk te voorkomen. Hierbij zij opgemerkt dat het oorspronkelijke verdrag van 1973 reeds een Bijlage III kende. In deze Bijlage zijn inmiddels belangrijke wijzigingen en aanvullingen aangebracht en de aangepaste Bijlage III is door Nederland aanvaard op 19 april 1988 (Trb. 1988, 124). Per 1 juli 1991 waren voor deze bijlage voldoende aanvaardingen zodat Bijlage III van het verdrag (Trb. 1994, 162) internationaal op 1 juli 1992 in werking is getreden.

Evenals dit met andere Bijlagen (I, II en V) van het verdrag is geschied, is aan de voorschriften van Bijlage III door middel van een afzonderlijke algemene maatregel van bestuur uitvoering gegeven. Dit is conform het gestelde in de memorie van toelichting bij de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, die de raamwet is voor de nadere uitvoeringsbesluiten (Kamerstukken II 1981/82 17 320, nr. 3, blz. 2). Hieronder wordt een nadere toelichting gegeven op de vorm, inhoud en toepassing van het besluit.

2. Vorm en inhoud van het besluit

In de nota van toelichting van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen zijn uitvoerig de redenen aangegeven op grond waarvan is besloten om de vorm en inhoud van het besluit zo veel mogelijk analoog te laten zijn aan de tekst van Bijlage I van het verdrag. Op grond van dezelfde overwegingen is bij de opzet van het onderhavige besluit eveneens besloten om voor wat betreft de vorm en de inhoud te kiezen voor een opzet die zo veel mogelijk overeenkomt met de vorm en inhoud van Bijlage III van het verdrag. In Bijlage III is een harmonisatie bewerkstelligd met reeds bestaande internationale voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen in verpakte vorm. Deze voorschriften zijn neergelegd in Hoofdstuk VII, Deel A, Voorschrift 1.4, van het op 1 november 1974 tot stand gekomen Verdrag inzake de beveiliging van mensenlevens op zee, met bijlage (Trb. 1977, 77), het zogenaamde Solas-verdrag, en de daarop gebaseerde International Maritime Dangerous Goods-Code, hierna te noemen de IMDG-Code. Hierdoor is verzekerd dat reeds bestaande voorschriften voor het vervoer van (voor de veiligheid aan boord) gevaarlijke stoffen op een logische wijze worden geïntegreerd met de nieuwe voorschriften voor het vervoer van (voor het mariene milieu) schadelijke stoffen, zoals die zijn vastgelegd in Bijlage III.

Wat betreft de nationale regelgeving moet een inhoudelijke overeenstemming van het onderhavige besluit met het Schepenbesluit 1965 bestaan, aangezien dat besluit uitvoering geeft aan het Solas-verdrag (zie de toelichting hierna onder 3). Via de artikelen 130d en 130e van het Schepenbesluit 1965 en het in artikel 130e van het Schepenbesluit 1965 genoemde Handboek Gevaarlijke Stoffen, dat weer verwijst naar de IMDG-Code, zijn deze voorschriften in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd.

Over het onderhavige besluit is met betrokkenen uit het bedrijfsleven overleg gevoerd en overeenstemming bereikt.

3. Hoofdzaken van de inhoud en de toepassing van Bijlage III

Om verontreiniging door het vanaf schepen in zee geraken van schadelijke stoffen in verpakte vorm, genoemd bij of krachtens het Handboek Gevaarlijke Stoffen, te voorkomen, omvat Bijlage III in grote lijnen het volgende instrumentarium:

- a. Regels ten aanzien van verpakkingen voor het vervoer van schadelijke stoffen.
- b. Regels ten aanzien van het merken en etiketteren van dergelijke verpakkingen.
- c. Regels ten aanzien van de vervoersbescheiden indien schadelijke stoffen in verpakte vorm voor vervoer worden aangeboden.
- d. Regels ten aanzien van de stuwage van schadelijke stoffen in verpakte vorm.

Bijlage III van het verdrag bevat zeven voorschriften (Regulations) en is niet nader ingedeeld in hoofdstukken. De voorschriften zijn uitsluitend van operationele aard en bevatten geen eisen ten aanzien van de bouw, inrichting en uitrusting van schepen die schadelijke stoffen in verpakte vorm over zee vervoeren.

De bepalingen van Bijlage III zijn van toepassing op alle schepen, van welk type ook, die schadelijke stoffen in verpakte vorm vervoeren, ongeacht de grootte van het schip en ongeacht de bouwdatum. Dit in tegenstelling tot andere bijlagen bij het verdrag, waarbij wel bepalingen zijn opgenomen die voorwaarden stellen ten aanzien van de bouw, inrichting en uitrusting van schepen, op grond waarvan onderscheid wordt gemaakt tussen bestaande en nieuwe schepen.

De bepalingen van Bijlage III zijn, voor zover mogelijk, integraal en met dezelfde nummering overgenomen in het besluit. Hierbij zij opgemerkt dat aan het tweede lid van Voorschrift 1 van Bijlage III geen nationale uitvoering is gegeven. Het tweede lid van Voorschrift 1 bepaalt dat het vervoer van schadelijke stoffen is verboden, tenzij dit geschiedt in overeenstemming met de bepalingen van Bijlage III van het verdrag. Dit voorschrift is niet nationaal uitgevoerd omdat de Wet voorkoming verontreiniging door schepen niet voorziet in een algemeen vervoersverbod. Om dezelfde reden is de nationale uitvoering van Voorschrift 6 van Bijlage III, dat mede de mogelijkheid biedt om het vervoer te verbieden, beperkt tot de mogelijkheid om voorwaarden te stellen aan de hoeveelheid schadelijke stoffen in verpakte vorm aan boord van een schip. Aangezien het verdrag en zijn bijlagen primair ten doel hebben om verontreiniging van het mariene milieu door schadelijke stoffen te voorkomen en zo veel mogelijk te beperken, is in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen een lozingsverbod van schadelijke stoffen geformuleerd. Voorts is voorzien in de mogelijkheid regels te stellen over de wijze waarop schadelijke stoffen moeten worden vervoerd. Aan het daarnaast opnemen van een algemeen vervoersverbod is in de praktijk tot nu toe geen behoefte gevoeld. De artikelen 9, 10 en 11 van het besluit zijn toevoegingen met het oog op de specifieke uitvoering voor Nederland.

4. Strafbaarstelling

De artikelen 3 tot en met 6 van dit besluit zijn voorschriften krachtens artikel 10, eerste lid, onder b en d, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen. Bij de wet van 4 februari 1994 tot wijziging van de Wet op de economische delicten met het oog op de verhoging van straffen gesteld op ernstige milieudelicten, de strafbaarstelling van een aantal feiten als economische delicten en de aanpassing van de indeling van de economische delicten (Stb. 1994, 135) is een nieuw artikel 1a ingevoegd,

waarbij overtredingen van voorschriften gesteld bij of krachtens artikel 10, eerste lid, onder b en d, zijn aangemerkt als economische delicten (onder 2°). Artikel 8 van dit besluit is een voorschrift krachtens artikel 5 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen. Overtreding van de voorschriften gesteld bij of krachtens artikel 5 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen was aangemerkt als economisch delict in artikel 1, onder 3°, van de Wet op de economische delicten. Bij de bovengenoemde wijziging van de Wet op de economische delicten is deze bepaling opgenomen in artikel 1a, onder 1°, van de Wet op de economische delicten. Daarbij is artikel 36 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, betreffende de strafbaarstelling, komen te vervallen. Deze wijzigingen van de Wet op de economische delicten zijn in werking getreden op 1 april 1994 (koninklijk besluit van 21 maart 1994, Stb. 222).

5. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

In dit artikel worden de in het besluit gebruikte begrippen omschreven. Het begrip schadelijke stof in verpakte vorm is zodanig gedefinieerd dat door middel van de IMDG-Code wordt aangegeven welke stoffen hieronder worden begrepen. In de IMDG-Code zijn alle stoffen die worden vervoerd overeenkomstig het bepaalde in dit besluit, als schadelijk aangemerkt. De indeling is internationaal binnen de Internationale Maritieme Organisatie overeengekomen en is gemaakt aan de hand van vastgestelde criteria. De omschrijving voor verpakte vorm is niet gedefinieerd in de voorschriften van Bijlage III. Voor een duidelijker begrip is er voor gekozen de term «verpakte vorm» op te nemen in de definitie om aan te geven welke wijze van verpakking wordt bedoeld. De aldus gegeven omschrijving verwijst via het Handboek Gevaarlijke Stoffen naar de IMDG-Code waarin nauwkeurig wordt aangegeven wat onder dit begrip wordt verstaan.

Artikel 2

In het eerste lid, onder a, wordt verplicht gesteld dat vervoer van schadelijke stoffen in verpakte vorm overeenkomstig dit besluit geschiedt, waarmee wordt gewaarborgd dat de risico's voor het mariene milieu bij dergelijk vervoer tot een minimum worden beperkt. Bij dit vervoer komt het regelmatig voor dat verpakkingen, zoals bijvoorbeeld tankcontainers, leeg en ongereinigd worden verscheept. Door de aanwezige restanten kunnen de lege verpakkingen ook een bedreiging vormen voor het milieu en derhalve dienen dergelijke verpakkingen eveneens overeenkomstig dit besluit worden verscheept (artikel 2, eerste lid, onder b).

Onder schadelijke stoffen bestemd voor eigen scheepsgebruik of behorend tot de eigen scheepsuitrusting als bedoeld in het tweede lid, worden bijvoorbeeld verven, schoonmaak- en reinigingsmiddelen e.d. verstaan.

Artikel 3

In de IMDG-Code worden gedetailleerde voorschriften gegeven voor vormen van verpakkingen die worden gebruikt bij het vervoer over zee van gevaarlijke stoffen. De voorschriften omvatten onder andere prestatie-beproevingen teneinde zeker te stellen dat de verpakkingen geschikt zijn voor stoffen die daarmee worden vervoerd. Uitsluitend verpakkingen die voldoen aan genoemde voorschriften mogen worden gebruikt. Door de koppeling met de IMDG-Code is bepaald dat dergelijke verpakkingen ook dienen te worden aangewend indien schadelijke stoffen over zee worden vervoerd.

Artikel 4

Alle gegevens waarmee verpakkingen voor schadelijke stoffen worden gemerkt, zijn aangegeven in de IMDG-Code. Bij het merken van een verpakking wordt door middel van een afzonderlijk merk of etiket aangeduid dat de inhoud van een verpakking schadelijk kan zijn voor het mariene milieu. Zo kunnen zowel de scheepsbemanning als andere personen die met deze verpakkingen in aanraking komen dit onmiddellijk waarnemen en hiermee rekening houden bij eventueel te nemen maatregelen bij een incident op zee. In de IMDG-Code is eveneens aangegeven dat de verpakkingen die kleine hoeveelheden schadelijke stoffen bevatten, zijn vrijgesteld van de voorschriften ten aanzien van het merken.

Artikel 5

Dit artikel sluit zo veel mogelijk aan op reeds bestaande voorschriften over het vervoer van gevaarlijke stoffen in verpakte vorm, bedoeld in de artikelen 130d en 130e van het Schepenbesluit 1965. Op deze wijze kunnen de benodigde bescheiden worden gecombineerd zodat wordt voorkomen dat de te verzamelen goederen vergezeld gaan van een veelheid aan ladingdocumenten. Bovendien zal een gecombineerd vervoersdocument een snellere actie mogelijk maken indien er maatregelen worden genomen bij een incident op zee, aangezien de informatie dan verkregen kan worden uit één document. Het identificatienummer van de Verenigde Naties (VN) wordt tweejaarlijks uitgegeven in een aanbeveling van het Comité van experts van de VN inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen (Resolutie 645, onder G, van de Economische en Sociale Raad van 26 april 1957; Official Records of the Economic and Social Council, 23th session, Supplement No. 1 (E/3005)). Deze aanbeveling wordt vervolgens overgenomen in het Handboek Gevaarlijke Stoffen.

Tevens dient een aantal gegevens in alle bescheiden te worden vermeld, dat nodig is voor het melden van incidenten. Genoemde gegevens ten behoeve van de melding zijn verplicht onder Protocol I van het verdrag. Op grond van artikel 5, vierde lid, dient de kapitein aan boord over deze gegevens betreffende het vervoer van schadelijke stoffen in verpakte vorm te beschikken indien zich op enigerlei wijze een situatie voordoet waarbij de stoffen in zee dreigen te geraken. In zo'n geval rust op de kapitein de plicht hiervan onmiddellijk melding te maken aan de dichtstbijzijnde kuststaat en de bijzonderheden betreffende de schadelijke stoffen in verpakte vorm direct te melden overeenkomstig de daartoe vastgelegde procedure. Ook dient de kapitein van een schip op grond van artikel 5, vierde lid, de benodigde gegevens betreffende schadelijke stoffen in verpakte vorm voor vertrek uit een haven af te geven aan de exploitant of de agent van het schip en de bevoegde autoriteit. Bij het eventueel verloren gaan van de bescheiden die zich aan boord bevinden in geval van een incident kunnen de benodigde gegevens worden verkregen via de exploitant of de agent en de bevoegde autoriteit. De bevoegde autoriteit zal over het algemeen de havenbeheerder zijn, die belast is met de dagelijkse gang van zaken in de haven.

De term «bescheiden» die in dit artikel wordt gebruikt sluit het gebruik van elektronische informatie-uitwisseling en -voorziening niet uit.

Artikel 6

Bij de stuwage wordt voldaan aan de voorschriften van de IMDG-Code, die beogen te voorkomen dat schadelijke stoffen in verpakte vorm ten gevolge van het losraken of door andere oorzaken in het mariene milieu

terecht komen. Voor schadelijke stoffen in verpakte vorm wordt in de IMDG-Code de voorkeur gegeven aan stuwage onder dek of stuwage op een beschermde plaats zonder dat daarbij de veiligheid van het schip en opvarenden in het geding komt.

Artikel 7

Dit artikel biedt de mogelijkheid voor het stellen van aanvullende bepalingen en voorwaarden door de minister voor schadelijke stoffen in verpakte vorm die, gezien hun eigenschappen, in beperkte hoeveelheden mogen worden vervoerd. Van deze mogelijkheid kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt bij het vervoer van schadelijke stoffen in verpakte vorm door passagiersschepen of ferry-schepen, vanwege de risico's van een dergelijk vervoer. Uiteraard zal de technische uitrusting van het schip een belangrijke rol spelen bij de beoordeling of de hoeveelheid schadelijke stof in verpakte vorm aan boord van een schip moet worden beperkt.

Artikel 8

Ondanks de voorwaarden kunnen noodsituaties ontstaan waardoor de scheepsleiding is genoodzaakt bepaalde maatregelen te nemen die in strijd zouden kunnen zijn met hetgeen wettelijk is bepaald. Hierbij kan de kapitein beslissen dat bepaalde schadelijke stoffen in verpakte vorm worden geloosd om het schip en mensenlevens te redden. Dit kan zich bijvoorbeeld voordoen na een aanvaring, een stranding of een uitgebroken brand aan boord (artikel 8, eerste lid). Een ander voorbeeld waarbij de kapitein tot een dergelijke maatregel kan beslissen is lekkage van een verpakking waarin zich bijtende of giftige stoffen bevinden (artikel 8, tweede lid).

Wellicht ten overvloede wordt hierbij vermeld dat op grond van het Besluit melding voorvallen van verontreiniging door schepen, de kapitein verplicht is een voorval waarbij een schadelijke stof in verpakte vorm in zee wordt of dreigt te worden geloosd, te melden.

Artikel 9

Dit artikel voorziet in een in de praktijk gebleken behoefte om overeengekomen voorschriften binnen met name de Internationale Maritieme Organisatie, die veelal gedetailleerde technische voorschriften over door met schepen vervoerde schadelijke stoffen in verpakte vorm bevatten, op efficiënte en effectieve wijze te implementeren in de nationale regelgeving.

Bij de implementatie wordt, behoudens op ondergeschikte punten, geen keuze van beleidsinhoudelijke aard gemaakt. In geval van afwijking van deze voorschriften, hetgeen kan voorkomen indien Nederland bijvoorbeeld nadere voorschriften wil stellen, zal uitvoering bij algemene maatregel van bestuur geschieden.

Overigens zij opgemerkt dat het in de bedoeling ligt om in alle uitvoeringsbesluiten die gebaseerd zijn op de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, een vergelijkbare delegatiebepaling op te nemen waarmee op een doeltreffende manier wordt voorzien in de nationale uitvoering van in internationaal verband overeengekomen technische

voorschriften over voorkoming van verontreiniging door schepen door
schadelijke stoffen als bedoeld in de wet en de uitvoeringsbesluiten.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Magaretha de Boer