Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

►**B** **RICHTLIJN 2005/35/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

van 7 september 2005

inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties voor inbreuken

►**C2** **(Voor de EER relevante tekst)** ◄

(PB L 255 van 30.9.2005, blz. 11)

Gerectificeerd bij:

►**C1** Rectificatie, PB L 033 van 4.2.2006, blz. 87 (35/2005)

►**C2** Rectificatie, PB L 105 van 13.4.2006, blz. 65 (35/2005)

▼B

RICHTLIJN 2005/35/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 7 september 2005

inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties voor inbreuken

►C2 (Voor de EER relevante tekst) ◄

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ([1]),

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ([2]),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Het maritieme veiligheidsbeleid van de Gemeenschap heeft tot doel een hoog niveau van veiligheid en milieubescherming te bewerkstelligen en gaat ervan uit dat alle bij goederenvervoer over zee betrokken partijen een verantwoordelijkheid hebben ervoor te zorgen dat de in Gemeenschapswateren ingezette schepen voldoen aan de geldende voorschriften en normen.

(2) De materiële normen voor lozingen van verontreinigende stoffen vanaf schepen zijn in alle lidstaten gebaseerd op het Marpol 73/78-verdrag; deze regels worden echter dagelijks door een zeer groot aantal in Gemeenschapswateren varende schepen genegeerd, zonder dat hiertegen wordt opgetreden.

(3) De implementatie door de lidstaten van Marpol 73/78 in de Gemeenschap verloopt niet uniform, en daarom is er behoefte aan harmonisatie op Gemeenschapsniveau; met name wat betreft de oplegging van sancties wegens lozingen van verontreinigende stoffen vanaf schepen hanteren de lidstaten sterk verschillende praktijken.

(4) Afschrikkende maatregelen vormen een integrerend deel van het maritieme veiligheidsbeleid van de Gemeenschap, omdat zij de verantwoordelijkheid van elk van de bij het vervoer van verontreinigende goederen over zee betrokken partijen koppelt aan de dreiging van sancties; een doeltreffende bescherming van het milieu vereist daarom doeltreffende, afschrikkende en evenredige sancties.

(5) In dit verband is het van essentieel belang om, met behulp van de juiste rechtsinstrumenten, te komen tot een onderlinge aanpassing van de bestaande rechtsregels, in het bijzonder van de precieze omschrijving van de inbreuk in kwestie, de gevallen waarin deze niet bestraft wordt en de minimumvoorschriften voor straffen, en van de aansprakelijkheid en de rechtsmacht.

(6) Deze richtlijn wordt aangevuld door gedetailleerde regels inzake misdrijven en sancties alsmede andere bepalingen zoals opgenomen in Kaderbesluit 2005/9810/JBZ van de Raad van 12 juli 2005 tot versterking van het strafrechtelijk kader voor de bestrijding van verontreiniging vanaf schepen ([3]).

([1]) PB C 220 van 16.9.2003, blz. 72.
([2]) Advies van het Europees Parlement van 13 januari 2004 (PB C 92 E van 16.4.2004, blz. 77), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 7 oktober 2004 (PB C 25 E van 1.2.2005, blz. 29), standpunt van het Europees Parlement van 23 februari 2005 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 12 juli 2005.
([3]) Zie blz. ... van dit Publicatieblad.

▼B

(7) Noch van de internationale regels inzake burgerlijke aansprakelijkheid en schadevergoeding voor olieverontreiniging noch van de internationale regels met betrekking tot verontreiniging met andere gevaarlijke of schadelijke stoffen gaat een voldoende afschrikkende werking uit om de bij het vervoer van gevaarlijke ladingen over zee betrokken partijen van ongeoorloofde praktijken te weerhouden; de vereiste afschrikkende werking kan uitsluitend worden bereikt door invoering van sancties die van toepassing zijn op eenieder die verontreiniging van de zee veroorzaakt of daartoe bijdraagt; de sancties dienen niet alleen van toepassing te zijn op de eigenaar of de kapitein van het schip, maar ook op de eigenaar van de lading, het classificatiebureau en andere betrokkenen.

(8) Het lozen van verontreinigende stoffen vanaf schepen dient als inbreuk te worden beschouwd wanneer het met opzet, door roekeloosheid of door ernstige nalatigheid gebeurt. Deze inbreuken worden beschouwd als misdrijven in de zin van, en onder de omstandigheden waarin is voorzien in, Kaderbesluit 2005/…/JBZ ter aanvulling van de richtlijn.

(9) Sancties voor lozingen van verontreinigende stoffen vanaf schepen staan los van de civiele aansprakelijkheid van de betrokken partijen; zij zijn dus niet onderworpen aan enige regelgeving met betrekking tot het beperken of kanaliseren van civiele aansprakelijkheid, noch beperken zij de efficiënte schadevergoeding aan slachtoffers van milieu-incidenten.

(10) Om lozingen van verontreinigende stoffen vanaf schepen tijdig te kunnen ontdekken en de overtreders te identificeren is een verdergaande efficiënte samenwerking tussen de lidstaten noodzakelijk. Om deze reden moet het bij Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid ([1]) ingestelde Europees Agentschap voor maritieme veiligheid een sleutelrol spelen bij de samenwerking met de lidstaten ter ontwikkeling van technische oplossingen en het verschaffen van technische bijstand in verband met de uitvoering van deze richtlijn en moet het de Commissie bijstaan bij de verrichting van iedere taak die haar is toevertrouwd met het oog op de doeltreffende uitvoering van deze richtlijn.

(11) Om verontreiniging van de zee beter te voorkomen en te bestrijden, moeten er synergieën tussen de handhavingsautoriteiten, zoals de nationale kustwachtdiensten, worden gecreëerd. In dit verband moet de Commissie een haalbaarheidsstudie uitvoeren naar een Europese kustwacht die zich op de voorkoming van verontreiniging en de reactie daarop richt, waarin de kosten en baten duidelijk worden gemaakt. Deze studie moet, indien deze positief uitvalt, worden gevolgd door een voorstel voor een Europese kustwacht.

(12) Wanneer er duidelijke objectieve bewijzen zijn van een lozing die ernstige schade veroorzaakt of dreigt te veroorzaken, dienen de lidstaten de zaak aan hun bevoegde autoriteiten voor te leggen met het oog op het instellen van rechtsvervolging overeenkomstig artikel 220 van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee van 1982.

(13) De handhaving van Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen ([2]) is, samen met deze richtlijn, een sleutelinstrument in het pakket maatregelen ter voorkoming van verontreiniging vanaf schepen.

([1]) PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 724/2004 (PB L 129 van 29.4.2004, blz. 1).

([2]) PB L 332 van 28.12.2000, blz. 81. Richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 2002/84/EG (PB L 324 van 29.11.2002, blz. 53).

▼B

(14) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen dienen te worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden [1].

(15) Daar de doelstellingen van deze richtlijn, namelijk de opname van de internationale voor verontreiniging vanaf schepen geldende normen in het gemeenschapsrecht en de vaststelling van sancties, die onder andere van strafrechtelijke of administratieve aard kunnen zijn, op overtredingen daarvan om een hoog niveau van veiligheid en milieubescherming in het zeevervoer te bereiken niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

(16) Deze richtlijn eerbiedigt volledig het Handvest van grondrechten van de Europese Unie; personen die van inbreuken worden verdacht hebben recht op een rechtvaardig en onpartijdig onderzoek, en de sancties moeten evenredig zijn,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Doel

1. Doel van deze richtlijn is de internationale normen inzake verontreiniging vanaf schepen in het Gemeenschapsrecht op te nemen en ervoor te zorgen dat de voor lozingen verantwoordelijke personen passende sancties, zoals bedoeld in artikel 8, opgelegd krijgen, om aldus de veiligheid van de zeevaart te verbeteren en het mariene milieu beter te beschermen tegen verontreiniging door schepen.

2. Deze richtlijn belet niet dat de lidstaten strengere maatregelen tegen verontreiniging vanaf schepen nemen die in overeenstemming zijn met het internationaal recht.

Artikel 2

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

1. „Marpol 73/78”: het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973 en het daarbij behorende Protocol van 1978, in de laatst bijgewerkte versie.
2. „Verontreinigende stoffen”: stoffen die vallen onder de bijlagen I (olie) en II (schadelijke vloeistoffen in bulk) van Marpol 73/78.
3. „Lozen”: elk vrijkomen van stoffen van een schip, hoe ook veroorzaakt, zoals bedoeld in artikel 2 van Marpol 73/78.
4. „Schip”: een zeegaand vaartuig dat wordt gebruikt in het mariene milieu, ongeacht de vlag waaronder het vaart, van welk type ook, waaronder begrepen draagvleugelboten, luchtkussenvoertuigen, afzinkbare vaartuigen en drijvend materieel.

Artikel 3

Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn is overeenkomstig internationaal recht van toepassing op lozingen van verontreinigende stoffen in:

a) de binnenwateren, inclusief de havens, van een lidstaat, voorzover het Marpol-regime van toepassing is;

[1] PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

▼B

b) de territoriale zee van een lidstaat;

c) door de internationale scheepvaart gebruikte zeestraten die vallen onder het doorvaartregime als vervat in deel III, hoofdstuk 2, van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee van 1982, voorzover deze zeestraten onder de jurisdictie van een lidstaat vallen;

d) de exclusieve economische of daaraan gelijkwaardige zone van een lidstaat, die is vastgesteld in overeenstemming met het internationaal recht, en

e) de volle zee.

2. Deze richtlijn is van toepassing op lozingen van verontreinigende stoffen vanaf ieder schip ongeacht zijn vlag, met uitzondering van oorlogsschepen, mariene hulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of varen voor een staat en tijdelijk uitsluitend voor niet-commerciële overheidsdiensten worden gebruikt.

Artikel 4

Inbreuken

De lidstaten dragen er zorg voor dat het lozen van verontreinigende stoffen vanaf schepen in een van de in artikel 3, lid 1, bedoelde gebieden als inbreuk wordt aangemerkt, indien het met opzet, uit roekeloosheid of door ernstige nalatigheid gebeurt. ►C2 Deze inbreuken worden beschouwd als delicten in de zin van, en onder de omstandigheden waarin is voorzien in, Kaderbesluit 2005/667/JBZ ter aanvulling van deze richtlijn. ◄

Artikel 5

Uitzonderingen

1. Een lozing van verontreinigende stoffen in een van de in artikel 3, lid 1, bedoelde gebieden wordt niet als inbreuk aangemerkt, wanneer zij voldoet aan de voorwaarden van bijlage I, voorschriften 9 en 10, voorschrift 11, onder a) of onder c), of bijlage II, voorschrift 5, voorschrift 6, onder a) of onder c) van Marpol 73/78.

2. Een lozing van verontreinigende stoffen in de in artikel 3, lid 1, onder c), d) en e) bedoelde gebieden wordt voor de eigenaar, de kapitein of de bemanning die onder de verantwoordelijkheid van de kapitein handelt niet als inbreuk aangemerkt, wanneer zij voldoet aan de voorwaarden van bijlage I, voorschrift 11, onder b), of bijlage II, voorschrift 6, onder b), van Marpol 73/78.

Artikel 6

Handhaving ten aanzien van schepen in een haven van een lidstaat

1. Indien op grond van onregelmatigheden of van informatie het vermoeden bestaat, dat een schip dat vrijwillig in een haven of bij een offshoreterminal van een lidstaat ligt in een van de in artikel 3, lid 1, bedoelde gebieden verontreinigende stoffen heeft geloosd of loost, zorgt de lidstaat ervoor dat er overeenkomstig zijn nationaal recht een passende inspectie wordt uitgevoerd, rekening houdend met de toepasselijke richtlijnen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

2. Voorzover de in lid 1 bedoelde inspectie feiten aan het licht brengt die kunnen wijzen op een inbreuk in de zin van artikel 4, worden de bevoegde autoriteiten van die lidstaat en van de vlaggenstaat gewaarschuwd.

Artikel 7

Handhaving door kuststaten ten aanzien van schepen op doorvaart

1. Indien de vermoedelijke lozing van verontreinigende stoffen plaatsvindt in de in artikel 3, lid 1, onder b), c), d) of e), bedoelde gebieden en het van de lozing verdachte schip geen haven in de betref-

▼B

fende lidstaat aandoet die over de gegevens met betrekking tot de vermoedelijke lozing beschikt, zijn onderstaande bepalingen van toepassing:

a) indien de volgende aanloophaven van het schip een haven in een andere lidstaat is, werken de betrokken lidstaten nauw samen bij de in artikel 6, lid 1, bedoelde inspectie, en beslissen zij samen over passende maatregelen ten aanzien van die lozing;

b) indien de volgende aanloophaven van het schip een haven in een staat buiten de Gemeenschap is, neemt de lidstaat de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de volgende aanloophaven van het schip wordt ingelicht over de vermoedelijke lozing, en verzoekt hij de staat van de volgende aanloophaven om passende maatregelen ten aanzien van die lozing te nemen.

2. Wanneer er duidelijke objectieve bewijzen zijn dat een schip dat vaart in de in artikel 3, lid 1, onder b) of d), bedoelde gebieden een inbreuk heeft begaan in het in artikel 3, lid 1, onder d), bedoelde gebied, resulterend in een lozing die ernstige schade veroorzaakt of dreigt te veroorzaken aan de kustlijn of daaraan gelieerde belangen van de betrokken lidstaat, dan wel aan enige rijkdommen van de in artikel 3, lid 1, onder b) of d), bedoelde gebieden, legt deze staat, op voorwaarde dat het bewijsmateriaal dit rechtvaardigt, de zaak overeenkomstig zijn nationaal recht voor aan zijn bevoegde autoriteiten voor met het oog op het instellen van rechtsvervolging uit hoofde van deel XII, afdeling 7, van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee van 1982, met inbegrip van het vasthouden van het schip.

3. De autoriteiten van de vlaggenstaat worden van ieder geval op de hoogte gebracht.

Artikel 8

Sancties

1. De lidstaten nemen de maatregelen die nodig zijn om ervoor te zorgen dat voor de in artikel 4 bedoelde inbreuken doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties, die onder andere van strafrechtelijke of administratieve aard kunnen zijn, worden opgelegd.

2. Iedere lidstaat neemt de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de in lid 1 bedoelde sancties van toepassing zijn op eenieder die verantwoordelijk wordt bevonden voor een in artikel 4 bedoelde inbreuk.

Artikel 9

Naleving van het internationaal recht

De lidstaten passen de bepalingen van deze richtlijn toe zonder formele of feitelijke discriminatie van buitenlandse schepen, en overeenkomstig het geldende internationaal recht, inclusief deel XII, hoofdstuk 7, van het Verdrag inzake het recht van de zee van de Verenigde Naties van 1982; zij stellen de vlaggenstaat van het vaartuig en alle andere betrokken staten onverwijld op de hoogte van de maatregelen die overeenkomstig deze richtlijn zijn genomen.

Artikel 10

Begeleidende maatregelen

1. De lidstaten en de Commissie werken voor de toepassing van deze richtlijn in voorkomend geval nauw samen met het Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart, rekening houdend met het bij Beschikking nr. 2850/2000/EG ([1]) opgezette actieprogramma ter bestrij-

([1]) Beschikking nr. 2850/2000/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2000 tot opzetting van een actieprogramma ter bestrijding van door ongevallen veroorzaakte of opzettelijke verontreiniging van de zee (PB L 332 van 28.12.2000, blz. 1). Beschikking gewijzigd bij Beschikking nr. 787/2004/EG (PB L 138 van 30.4.2004, blz. 12).

▼B

ding van door ongevallen veroorzaakte of opzettelijke verontreiniging van de zee en, indien nodig, met de toepassing van Richtlijn 2000/59/EG, teneinde

a) de nodige informatiesystemen te ontwikkelen die voor de doeltreffende toepassing van deze richtlijn vereist zijn;

b) gemeenschappelijke praktijken en richtlijnen vast te stellen, op basis van de op internationaal niveau reeds bestaande praktijken en richtlijnen, voor met name:

— het volgen en vroegtijdig identificeren van schepen die in strijd met deze richtlijn verontreinigende stoffen lozen, inclusief, zo nodig, voor bewakingsapparatuur aan boord;

— betrouwbare methoden voor het traceren van verontreinigende stoffen in zee tot een bepaald schip, en

— de daadwerkelijke handhaving van deze richtlijn.

2. Overeenkomstig zijn in Verordening (EG) nr. 1406/2002 omschreven taken heeft het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid de volgende opdrachten:

a) samenwerken met de lidstaten bij de ontwikkeling van technische oplossingen en het verlenen van technische bijstand in verband met de uitvoering van deze richtlijn, bij acties als het opsporen van lozingen door middel van satellietcontroles en toezicht;

b) bijstaan van de Commissie bij de uitvoering van deze richtlijn, waaronder, indien van toepassing, door middel van inspectiebezoeken aan de lidstaten overeenkomstig artikel 3 van Verordening (EG) nr. 1406/2002.

Artikel 11

Haalbaarheidsstudie

De Commissie legt het Europees Parlement en de Raad vóór eind 2006 een haalbaarheidsstudie voor over een Europese kustwacht die zich op de voorkoming van verontreiniging en de reactie daarop richt, waarin de kosten en de baten duidelijk worden gemaakt.

Artikel 12

Rapportage

Om de drie jaar dienen de lidstaten een verslag in bij de Commissie over de toepassing van deze richtlijn door de bevoegde autoriteiten. Op basis van die verslagen dient de Commissie een communautair verslag in bij het Europees Parlement en de Raad. In dit verslag beoordeelt zij onder meer de wenselijkheid van de herziening van de richtlijn of van de uitbreiding van het toepassingsgebied ervan. Het verslag bevat tevens een beschrijving van de ontwikkeling van de relevante jurisprudentie in de lidstaten, alsmede een bespreking van de mogelijkheid een publiek toegankelijke databank van deze jurisprudentie op te zetten.

Artikel 13

Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS) dat is opgericht bij artikel 3 van Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad ([1]).

2. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6 van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op één maand.

([1]) PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1. Verordening gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 415/2004 van de Commissie (PB L 68 van 6.3.2004, blz. 10).

▼B

Artikel 14

Informatie

De Commissie brengt het bij artikel 4 van Beschikking nr. 2850/2000/EG ingestelde comité regelmatig op de hoogte van eventuele voorgestelde maatregelen of andere relevante activiteiten in verband met de respons op mariene verontreiniging.

Artikel 15

Wijzigingsprocedure

Overeenkomstig artikel 5 van Verordening (EG) nr. 2099/2002 en volgens de procedure van artikel 13 van deze richtlijn kan het COSS wijzigingen van Marpol 73/78 van het toepassingsgebied van deze richtlijn uitsluiten.

Artikel 16

Uitvoering

▼C1

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 1 april 2007 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

▼B

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor de verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

Artikel 17

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 18

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

▼B

BIJLAGE

Als referentie bedoeld overzicht van de lozingsvoorschriften van Marpol 73/78 met betrekking tot de lozingen van olie en schadelijke vloeistoffen, zoals bedoeld in artikel 2, punt 2

Deel I: Olie (Marpol 73/78, bijlage I)

Voor de toepassing van Marpol 73/78, bijlage I, wordt onder „olie" verstaan minerale olie in elke vorm, daaronder begrepen ruwe olie, stookolie, oliehoudend slik, olieafval en geraffineerde producten (anders dan petrochemische producten die vallen onder de bepalingen van Marpol 73/78, bijlage II), en onder „oliehoudend mengsel" een mengsel dat olie bevat, in elk gehalte.

Uittreksels uit de desbetreffende bepalingen van Marpol 73/78, bijlage I:

Voorschrift 9: Regeling van het lozen van olie

1. Onverlet de bepalingen van de voorschriften 10 en 11 van deze bijlage, en in punt 2 van dit voorschrift, is elke lozing in zee van olie of oliehoudende mengsels vanaf schepen waarop deze bijlage van toepassing is, verboden, tenzij voldaan wordt aan alle onderstaande voorwaarden:

   a) voor olietankschepen, behalve zoals bepaald onder b):

      i) het tankschip bevindt zich niet in een bijzonder gebied;

      ii) het tankschip bevindt zich meer dan 50 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land;

      iii) het tankschip vervolgt zijn vaarroute;

      iv) de hoeveelheid geloosde olie bedraagt op geen enkel moment van het lozen meer dan 30 l per zeemijl;

      v) de totale hoeveelheid in zee geloosde olie bedraagt voor bestaande tankschepen niet meer dan 1/15 000e van de totale hoeveelheid van de lading waarvan het restant deel uitmaakte, en voor nieuwe tankschepen niet meer dan 1/30 000e van de totale hoeveelheid van de lading waarvan het restant deel uitmaakte, en

      vi) het tankschip heeft een systeem voor de bewaking en regeling van de olielozing in bedrijf en een sloptankinstallatie zoals vereist in voorschrift 15 van deze bijlage;

   b) voor andere schepen dan olietankschepen, met een brutotonnage van 400 t of meer, en voor olietankschepen vanuit de vullings van de machineruimten, met uitzondering van de vullings van de ladingpompkamers, tenzij de vloeistof is vermengd met ladingolierestanten:

      i) het schip bevindt zich niet in een bijzonder gebied;

      ii) het schip vervolgt zijn vaarroute;

      iii) het oliegehalte van de geloosde vloeistof zonder verdunning is lager dan 15 delen per miljoen, en

      iv) het schip heeft [een bewakings- en regelsysteem en filtreerapparatuur] in bedrijf, zoals vereist in voorschrift 16 van deze bijlage.

2. Bij andere schepen dan olietankschepen, met een brutotonnage van minder dan 400 t, buiten het bijzondere gebied, draagt de [vlaggenstaat] administratie er zorg voor dat deze zijn uitgerust, voorzover praktisch uitvoerbaar en redelijk, met installaties voor het aan boord opslaan van olierestanten en de afgifte daarvan aan ontvangstinrichtingen of lozing in zee overeenkomstig het gestelde in punt 1, onder b) van dit voorschrift.

3. […]

4. De bepalingen in punt 1 van dit voorschrift zijn niet van toepassing op de lozing van schone of van gescheiden ballast of van onbehandelde oliehoudende mengsels met een oliegehalte, zonder verdunning, van niet meer dan 15 delen per miljoen, en die niet afkomstig zijn uit de vullings van ladingpompkamers en niet zijn vermengd met olierestanten van de lading.

5. Lozingen in zee mogen geen chemicaliën of andere stoffen bevatten in hoeveelheden of concentraties die schadelijk zijn voor het mariene milieu, noch chemicaliën of andere stoffen welke worden aangewend om de in dit voorschrift aangegeven lozingsvoorwaarden te ontduiken.

6. De olierestanten die niet volgens de bepalingen in de punten 1, 2 en 4, van dit voorschrift in zee kunnen worden geloosd dienen aan boord te worden gehouden of aan ontvangstinrichtingen te worden afgegeven.

7. […]

▼B

Voorschrift 10: Methoden ter voorkoming van die verontreiniging door in bijzondere gebieden in bedrijf zijnde schepen

1. Voor de toepassing van deze bijlage worden onder bijzondere gebieden verstaan de gebieden van de Middellandse Zee, de Oostzee, de Zwarte Zee, de Rode Zee, de „Golf", de Golf van Aden, het Antarctisch gebied en de Noordwest-Europese wateren [als nader omschreven en gespecificeerd].

2. Onverminderd de bepalingen van voorschrift 11 van deze bijlage:

   a) is elke lozing in zee verboden van olie of oliehoudende mengsels vanaf olietankschepen en vanaf andere schepen dan olietankschepen met een brutotonnage van 400 t en meer, wanneer deze zich in een bijzonder gebied bevinden […];

   b) […] is elke lozing in zee verboden van olie of oliehoudende mengsels vanaf andere schepen dan olietankschepen met een brutotonnage van minder dan 400 t, wanneer deze zich in een bijzonder gebied bevinden, behalve wanneer het oliegehalte van de geloosde vloeistof, zonder verdunning, niet meer is dan 15 delen per miljoen.

3. a) De bepalingen in punt 2 van dit voorschrift zijn niet van toepassing op de lozing van schone of gescheiden ballast.

   b) De bepalingen van punt 2, onder a), van dit voorschrift zijn niet van toepassing op de lozing van behandeld lenswater uit machineruimten, mits aan alle onderstaande voorwaarden wordt voldaan:

      i) het lenswater is niet afkomstig uit de vullings van ladingpompkamers;

      ii) het lenswater is niet vermengd met olierestanten van de lading;

      iii) het schip vervolgt zijn vaarroute;

      iv) het oliegehalte van de geloosde vloeistof, zonder verdunning, is niet meer dan 15 delen per miljoen;

      v) het schip heeft een oliefiltreersysteem in bedrijf volgens het bepaalde in voorschrift 16, punt 5, van deze bijlage, en

      vi) het filtreersysteem is uitgerust met een stopmechanisme waardoor wordt verzekerd dat de lozing automatisch wordt gestopt wanneer het oliegehalte van de geloosde vloeistof meer is dan 15 delen per miljoen.

4. a) Lozingen in zee mogen geen chemicaliën of andere stoffen bevatten in hoeveelheden of concentraties die schadelijk zijn voor het mariene milieu, noch chemicaliën of andere stoffen welke worden aangewend om de in dit voorschrift aangegeven lozingsvoorwaarden te ontduiken.

   b) De olierestanten die niet volgens de bepalingen van de punten 2 of 3 van dit voorschrift in zee kunnen worden geloosd dienen aan boord te worden gehouden of aan ontvangstinrichtingen te worden afgegeven.

5. Niets in dit voorschrift verbiedt een schip, dat slechts tijdens een gedeelte van zijn reis in een bijzonder gebied vaart, buiten dat gebied te lozen overeenkomstig voorschrift 9 van deze bijlage.

6. […]

7. […]

8. […]

Voorschrift 11: Uitzonderingen

De voorschriften 9 en 10 van deze bijlage zijn niet van toepassing op:

a) het lozen in zee van olie of oliehoudende mengsels indien dit noodzakelijk is om de veiligheid van een schip te verzekeren of om mensenlevens op zee te redden, of

b) het lozen in zee van olie of oliehoudende mengsels ten gevolge van schade aan het schip of aan de uitrusting daarvan:

   i) mits na het ontstaan van de schade of na het ontdekken van de lozing alle redelijke voorzorgen zijn getroffen om de lozing te voorkomen of tot een minimum te beperken;

   ii) tenzij de eigenaar of de kapitein handelde met de bedoeling om schade te veroorzaken, ofwel roekeloos handelde en in de wetenschap dat er waarschijnlijk schade zou ontstaan, of

c) het lozen in zee van oliehoudende stoffen met toestemming van de [vlaggenstaat] administratie, indien dit geschiedt om bepaalde verontreinigingsvoorvallen te bestrijden, teneinde de schade door de verontreiniging tot een minimum te beperken. Elke lozing van dien aard behoeft de goedkeuring van elke regering binnen wier rechtsgebied wordt overwogen de lozing te doen plaatsvinden.

▼B

Deel II: Schadelijke vloeistoffen (Marpol 73/78, bijlage II)

Uittreksels uit de desbetreffende bepalingen van Marpol 73/78, bijlage II:

Voorschrift 3: Indeling in categorieën en opsomming van schadelijke vloeistoffen

1. Voor de toepassing van de voorschriften van deze bijlage worden schadelijke vloeistoffen ingedeeld in de volgende vier categorieën:

   a) Categorie A: schadelijke vloeistoffen die, wanneer zij bij het schoonmaken van tanks of het verwijderen van ballast in zee worden geloosd, een groot gevaar zouden opleveren voor mariene hulpbronnen of de gezondheid van de mens, of die ernstige schade zouden toebrengen aan het genoegen dat de zee verschaft of aan andere vormen van rechtmatig gebruik van de zee, en derhalve de toepassing rechtvaardigen van strikte maatregelen ter voorkoming van verontreiniging.

   b) Categorie B: schadelijke vloeistoffen die, wanneer zij bij het schoonmaken van tanks of het verwijderen van ballast in zee worden geloosd, gevaar zouden opleveren voor mariene hulpbronnen of de gezondheid van de mens, of die schade zouden toebrengen aan het genoegen dat de zee verschaft of aan andere vormen van rechtmatig gebruik van de zee, en derhalve de toepassing rechtvaardigen van bijzondere maatregelen ter voorkoming van verontreiniging.

   c) Categorie C: schadelijke vloeistoffen die, wanneer zij bij het schoonmaken van tanks of het verwijderen van ballast in zee worden geloosd, een gering gevaar zouden opleveren voor mariene hulpbronnen of de gezondheid van de mens, of die geringe schade zouden toebrengen aan het genoegen dat de zee verschaft of aan andere vormen van rechtmatig gebruik van de zee, en derhalve een bijzondere behandeling vereisen.

   d) Categorie D: schadelijke vloeistoffen die, wanneer zij bij het schoonmaken van tanks of het verwijderen van ballast in zee worden geloosd, een waarneembaar gevaar zouden opleveren voor mariene hulpbronnen of de gezondheid van de mens, of minimale schade zouden toebrengen aan het genoegen dat de zee verschaft of aan andere vormen van rechtmatig gebruik van de zee, en derhalve enige aandacht bij de behandeling ervan vergen.

2. […]

3. […]

4. […]

[Verdere richtlijnen voor de indeling van de stoffen in categorieën, inclusief een lijst van in categorieën ingedeelde stoffen, worden gegeven in voorschrift 3, punten 2 tot en met 4, voorschrift 4 en de aanhangsels van Marpol 73/78, bijlage II]

Voorschrift 5: Lozen van schadelijke vloeistoffen

Stoffen van de categorieën A, B en C buiten bijzondere gebieden, en stoffen van categorie D in alle gebieden

Behoudens het bepaalde in […] voorschrift 6 van deze bijlage,

1. is het lozen in zee verboden van stoffen van categorie A zoals omschreven in voorschrift 3, punt 1, onder a), van deze bijlage, of van stoffen die voorlopig als zodanig zijn ingedeeld, of van ballastwater, tankwaswater, of andere restanten of mengsels die dergelijke stoffen bevatten. Ingeval tanks die dergelijke stoffen of mengsels bevatten, moeten worden gewassen, dienen de aldus ontstane restanten in een ontvangstinstallatie te worden geloosd, totdat de concentratie van de stof in de in deze installatie uitstromende vloeistof is gedaald tot of onder 0,1 gewichtsprocent en totdat de tank leeg is, met uitzondering van fosfor (geel of wit) waarvoor de concentratie in de resterende vloeistof 0,01 gewichtsprocent dient te zijn. Al het water dat daarna in de tank wordt gebracht, mag in zee worden geloosd, indien ook aan alle volgende voorwaarden wordt voldaan:

   a) het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 knopen, in geval van schepen met eigen voortstuwing, of van ten minste 4 knopen, in geval van schepen zonder eigen voortstuwing;

   b) het lozen geschiedt onder de waterlijn, rekening houdende met de plaats van de zeewaterinlaten, en

   c) het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land en in water van ten minste 25 m diepte.

2. is het lozen in zee verboden van stoffen van categorie B zoals omschreven in voorschrift 3, punt 1, onder b), van deze bijlage, of van stoffen die voorlopig als zodanig zijn ingedeeld, of van ballastwater, tankwaswater, of andere restanten of mengsels die dergelijke stoffen bevatten, behalve wanneer aan alle volgende voorwaarden wordt voldaan:

▼B

a) het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 knopen, in geval van schepen met eigen voortstuwing, of van ten minste 4 knopen, in geval van schepen zonder eigen voortstuwing;

b) de werkwijze en voorzieningen voor het lozen zijn goedgekeurd door de [vlaggenstaat] administratie. Deze werkwijze en voorzieningen moeten zijn gebaseerd op door de [IMO] ontwikkelde normen, en dienen te verzekeren dat concentratie, snelheid en hoeveelheid van de uitstromende vloeistof zodanig zijn, dat de concentratie van de stof in de volgstroom van het schip 1 deel per miljoen niet overschrijdt;

c) de maximumhoeveelheid van de uit elke tank en de daarmee verbonden pijpleidingen geloosde lading bedraagt niet meer dan de maximumhoeveelheid, toegelaten in overeenstemming met de werkwijzen bedoeld onder b) van dit punt, welke hoeveelheid in geen geval groter mag zijn dan 1 m^3 of 1/3 000e van de tankinhoud in m^3, al naar gelang welke de grootste is;

d) het lozen geschiedt onder de waterlijn, rekening houdende met de plaats van de zeewaterinlaten, en

e) het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land en in water van ten minste 25 m diepte.

3. is het lozen in zee verboden van stoffen van categorie C zoals omschreven in voorschrift 3, punt 1, onder c), van deze bijlage, of van stoffen die voorlopig als zodanig zijn ingedeeld, of van ballastwater, tankwaswater of van andere restanten of mengsels die dergelijke stoffen bevatten, behalve wanneer aan alle volgende voorwaarden wordt voldaan:

a) het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 knopen, in geval van schepen met eigen voortstuwing, of van ten minste 4 knopen, in geval van schepen zonder eigen voortstuwing;

b) de werkwijze en voorzieningen voor het lozen zijn goedgekeurd door de [vlaggenstaat] administratie. Deze werkwijze en voorzieningen moeten gebaseerd zijn op de door de [IMO] ontwikkelde normen en dienen te verzekeren dat concentratie, snelheid en hoeveelheid van de uitstromende vloeistof zodanig zijn, dat de concentratie van de stof in de volgstroom van het schip 10 delen per miljoen niet overschrijdt;

c) de maximumhoeveelheid van de uit elke tank en de daarmee verbonden pijpleidingen geloosde lading bedraagt niet meer dan de maximumhoeveelheid, toegelaten in overeenstemming met de werkwijze bedoeld onder b) van dit punt, welke hoeveelheid in geen geval groter mag zijn dan 3 m^3 of 1/1 000e van de tankinhoud in m^3, al naargelang welke de grootste is;

d) het lozen geschiedt onder de waterlijn, rekening houdende met de plaats van de zeewaterinlaten, en

e) het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land en in water van ten minste 25 m diepte.

4. is het lozen in zee verboden van stoffen van categorie D zoals bedoeld als omschreven in voorschrift 3, punt 1, onder d), van deze bijlage, of van stoffen die voorlopig als zodanig zijn ingedeeld, of van ballastwater, tankwaswater, of andere restanten of mengsels die dergelijke stoffen bevatten, behalve wanneer aan alle volgende voorwaarden wordt voldaan:

a) het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 knopen, in geval van schepen met eigen voortstuwing, of van ten minste 4 knopen, in geval van schepen zonder eigen voortstuwing;

b) deze mengsels hebben een concentratie die niet groter is dan één deel stof op tien delen water, en

c) het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land.

5. mogen voor het verwijderen van ladingrestanten uit een tank ventilatiemethoden worden toegepast die door de [vlaggenstaat] administratie zijn goedgekeurd. Deze methoden dienen te zijn gebaseerd op door de [IMO] ontwikkelde normen. Al het water dat daarna in de tank wordt toegelaten, wordt als schoon aangemerkt, en daarop is het bepaalde in de punten 1, 2, 3 of 4 van dit voorschrift niet van toepassing.

6. is het lozen in zee verboden van stoffen die niet in een categorie zijn ingedeeld, niet voorlopig zijn ingedeeld, of niet zijn ingedeeld zoals bedoeld in voorschrift 4, punt 1, van deze bijlage, of van ballastwater, tankwaswater, of van andere restanten of mengsels die dergelijke stoffen bevatten.

Stoffen van de categorieën A, B en C binnen bijzondere gebieden [als omschreven in Marpol 73/78, bijlage II, voorschrift 1, de Oostzee inbegrepen]

Behoudens het bepaalde in […] voorschrift 6 van deze bijlage,

7. is het lozen in zee verboden van stoffen van categorie A zoals omschreven in voorschrift 3, punt 1, onder a), van deze bijlage, of van stoffen die voorlopig als zodanig zijn ingedeeld, of van ballastwater, tankwaswater of andere

▼B

restanten of mengsels die dergelijke stoffen bevatten. Ingeval tanks die dergelijke stoffen of mengsels bevatten, moeten worden gewassen, dienen de aldus ontstane restanten in een ontvangstinstallatie te worden geloosd, waarvoor de staten wier grondgebied aan het bijzondere gebied grenst, zorg moeten dragen ingevolge het bepaalde in voorschrift 7 van deze bijlage, totdat de concentratie van de stof in de in deze installatie uitstromende vloeistof is gedaald tot of onder 0,05 gewichtsprocent en totdat de tank leeg is, met uitzondering van fosfor (geel of wit) waarvoor de concentratie in de resterende vloeistof 0,005 gewichtsprocent dient te zijn. Al het water dat daarna in de tank wordt toegelaten, mag in zee worden geloosd, wanneer ook aan alle volgende voorwaarden wordt voldaan:

a) het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 knopen in geval van schepen met eigen voortstuwing, of van ten minste 4 knopen in geval van schepen zonder eigen voortstuwing;

b) het lozen geschiedt onder de waterlijn, rekening houdende met de plaats van de zeewaterinlaten, en

c) het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land en in water van ten minste 25 m diepte.

8. is het lozen in zee verboden van stoffen van categorie B zoals omschreven in voorschrift 3, punt 1, onder b), van deze bijlage, of van stoffen die voorlopig als zodanig zijn ingedeeld, of van ballastwater, tankwaswater of andere restanten of mengsels die dergelijke stoffen bevatten, behalve wanneer aan alle volgende voorwaarden wordt voldaan:

a) de tank heeft een voorwas ondergaan overeenkomstig de methode die door de [vlaggenstaat] administratie is goedgekeurd en is gebaseerd op door de [IMO] ontwikkelde normen, en het aldus ontstane tankwaswater is afgegeven aan een ontvangstvoorziening;

b) het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 knopen in geval van schepen met eigen voortstuwing, en van ten minste 4 knopen in geval van schepen zonder eigen voortstuwing;

c) de werkwijze en voorzieningen voor het lozen en schoonmaken zijn goedgekeurd door de [vlaggenstaat] administratie. Deze werkwijze en voorzieningen moeten gebaseerd zijn op door de [IMO] ontwikkelde normen en dienen te verzekeren dat de concentratie, snelheden en hoeveelheden van de uitstromende vloeistof zodanig zijn, dat de concentratie van de stof in de volgstroom van het schip 1 deel per miljoen niet overschrijdt;

d) het lozen geschiedt onder de waterlijn, rekening houdende met de plaats van de zeewaterinlaten, en

e) het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land en in water van ten minste 25 m diepte.

9. is het lozen in zee verboden van stoffen van categorie C zoals omschreven in voorschrift 3, punt 1, onder c), van deze bijlage, of van stoffen die voorlopig als zodanig zijn ingedeeld, of van ballastwater, tankwaswater of andere restanten of mengsels die dergelijke stoffen bevatten, behalve wanneer aan alle volgende voorwaarden wordt voldaan:

a) het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 knopen in geval van schepen met eigen voortstuwing, en van ten minste 4 knopen in geval van schepen zonder eigen voortstuwing;

b) de werkwijze en voorzieningen voor het lozen zijn goedgekeurd door de [vlaggenstaat] administratie. Deze werkwijze en voorzieningen moeten gebaseerd zijn op door de [IMO] ontwikkelde normen en dienen te verzekeren dat de concentratie, snelheid en hoeveelheid van de uitstromende vloeistof zodanig zijn, dat de concentratie van de stof in de volgstroom van het schip 1 deel per miljoen niet overschrijdt;

c) de maximumhoeveelheid van de uit elke tank en de daarmee verbonden pijpleidingen geloosde lading bedraagt niet meer dan de maximumhoeveelheid, toegelaten in overeenstemming met de werkwijzen bedoeld onder b) van dit punt, welke hoeveelheid in geen geval groter mag zijn dan 1 m^3 of 1/3 000e van de tankinhoud in m^3, al naargelang welke de grootste is;

d) het lozen geschiedt onder de waterlijn, rekening houdende met de plaats van de zeewaterinlaten, en

e) het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land en in water van ten minste 25 m diepte.

10. mogen voor het verwijderen van ladingrestanten uit een tank ventilatiemethoden worden toegepast die door de [vlaggenstaat] administratie zijn goedgekeurd. Deze methoden dienen te zijn gebaseerd op door de [IMO] ontwikkelde normen. Al het water dat daarna in de tank wordt toegelaten, wordt als schoon aangemerkt en daarop is het bepaalde in de punten 7, 8 of 9 van dit voorschrift niet van toepassing.

▼B

11. is het lozen in zee verboden van stoffen die niet in een categorie zijn ingedeeld, niet voorlopig zijn beoordeeld, of niet zijn beoordeeld zoals bedoeld in voorschrift 4, punt 1, van deze bijlage, of van ballastwater, tankwaswater of andere restanten of mengsels die deze stoffen bevatten.

12. Niets in dit voorschrift zal verhinderen dat een schip de restanten van een lading van categorie B of C aan boord houdt en deze restanten in zee loost buiten een bijzonder gebied ingevolge het bepaalde in de punten 2 of 3 van dit voorschrift.

Voorschrift 6: Uitzonderingen

Voorschrift 5 van deze bijlage is niet van toepassing op:

a) het lozen in zee van schadelijke vloeistoffen of mengsels die dergelijke stoffen bevatten, wanneer dit noodzakelijk is om de veiligheid van het schip te verzekeren of mensenlevens op zee te redden, of

b) het lozen in zee van schadelijke vloeistoffen of mengsels die dergelijke stoffen bevatten, ten gevolge van schade aan het schip of aan de uitrusting daarvan:

   i) mits na optreden van de beschadiging of na het ontdekken van het lozen alle redelijke voorzorgen zijn getroffen om de lozing te voorkomen of tot een minimum te beperken, en

   ii) tenzij de eigenaar of de kapitein handelde met de bedoeling om schade te veroorzaken, ofwel roekeloos handelde en in de wetenschap dat er waarschijnlijk schade zou ontstaan, of

c) het lozen in zee van schadelijke vloeistoffen of mengsels die dergelijke stoffen bevatten, welke zijn goedgekeurd door de [vlaggenstaat] administratie, indien dit geschiedt om bepaalde verontreinigingsgevallen te bestrijden, teneinde de schade door de verontreiniging tot een minimum te beperken. Elke lozing van dien aard behoeft de goedkeuring van elke regering binnen wier rechtsgebied wordt overwogen de lozing te doen plaatsvinden.