

Zitting 1981

17 033 (R 1189)

Goedkeuring van het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocol en Bijlagen I en II met Aansluitingen (Trb. 1975, 147 en 1978, 187) en met het op 17 februari 1978 te Londen tot stand gekomen Protocol van 1978 bij dat Verdrag, met Bijlage en Aansluitingen (Trb. 1978, 188)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

1. INLEIDING

Een deel van de totale zeeverontreiniging wordt veroorzaakt door schepen. Enerzijds is deze verontreiniging het gevolg van scheepsongevallen, zoals strandingen, aanvaringen, explosies en dergelijke, waarbij de zich aan boord bevindende schadelijke stoffen in zee terechtkomen en anderzijds worden afvalstoffen die ontstaan bij de normale bedrijfsvoering aan boord in zee geloosd.

Zeeverontreiniging door scheepsongevallen kan tegen worden gegaan door het zo goed mogelijk verzekeren van de veilige vaart ter zee. Het verminderen van zeeverontreiniging die het gevolg is van operationele lozingen vanaf schepen, welke lozingen talrijker en in totaal veel omvangrijker zijn dan lozingen ten gevolge van scheepsongevallen, kan alleen worden bereikt door stringente lozingsvoorschriften en -verboden op te stellen. Hiertoe dient niet alleen de bedrijfsvoering aan boord van een schip zodanig te zijn dat afvalstoffen niet meer in zee worden geloosd, maar ook dient het volume van de afvalstoffen, die vervolgens in havens moeten worden afgegeven, zo gering mogelijk te zijn ten einde te voorkomen dat bij de uiteindelijke verwerking en vernietiging van die afvalstoffen aan de wal een milieuprobleem ontstaat.

Het vigerende Internationaal Verdrag ter Voorkoming van verontreiniging van de zee door olie van 1954 (zie laatstelijk Trb. 1980, 98) was lange tijd het enige instrument dat op het gebied van operationele lozingen vanaf schepen bepaalde voorschriften en verboden bevatte.

De Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO) – zoals bekend een der gespecialiseerde lichamen van de Verenigde Naties – heeft, sinds het begin van haar werkzaamheden in 1958, aandacht besteed aan de voorkoming van zeeverontreiniging veroorzaakt door schepen, hetgeen onder andere tot gevolg had dat voornoemd Verdrag in 1962 (zie Trb. 1963, 108) en 1969 (zie Trb. 1970, 107) werd gewijzigd.

In het begin van de jaren zeventig werd in IMCO door verschillende staten erop aangedrongen dit verdrag, dat zich beperkt tot de voorkoming van lozingen van persistente olieën, te vervangen door een nieuw verdrag. Het nieuwe verdrag diende strengere lozingsvoorschriften te bevatten en ook betrekking te hebben op operationele lozingen van andere schadelijke stoffen dan olie. Hierbij dienden de voorschriften ten aanzien van de bouw, in-

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van het bepaalde in artikel 25a, derde lid onder b van de Wet op de Raad van State

richting en uitrusting van schepen zodanig te zijn dat juiste naleving van de operationele voorschriften mogelijk zou worden. Voorts diende door middel van de bouw- en inrichtingsvoorschriften voor olietankers en chemicaliëntankers het vrijkomen van schadelijke stoffen bij eventuele scheepsongevallen zoveel mogelijk te worden beperkt.

Het resultaat was het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen dat tijdens een onder auspiciën van IMCO te Londen gehouden diplomatieke conferentie in het najaar van 1973 tot stand kwam. Het beheer over dit verdrag, hierna te noemen Marpol (Marine Pollution) Verdrag, werd opgedragen aan IMCO. In maart 1974 werd binnen IMCO het Marine Environment Protection Committee (MEPC) ingesteld als internationaal overlegorgaan voor de gehele problematiek met betrekking tot het Marpol Verdrag. Het MEPC is tevens het forum voor internationaal overleg ten aanzien van alle overige milieuvraagstukken die de zeescheepvaart betreffen.

Tijdens de eerste zitting van het MEPC in maart 1974 werd een inventarisatie gemaakt van de technische problemen welke opgelost dienden te worden alvorens het Marpol Verdrag in werking zou kunnen treden. Hoewel internationaal erkend werd dat vanuit milieu-oogpunt mondiale inwerkingtreding van het Marpol Verdrag op korte termijn gewenst was, bleek spoedig dat uitvoering van de verdragsbepalingen niet mogelijk was zolang bepaalde voorgeschreven apparatuur en voorzieningen voor de controle op en de uitvoering van lozingsprocedures niet ontwikkeld waren en zolang voorts wereldwijd niet voorzien was in voldoende voorzieningen in havens voor de ontvangst van onder het Marpol Verdrag vallende schadelijke afvalstoffen afkomstig van schepen.

Door het Koninkrijk werd vanaf het begin, zowel bij de totstandkoming van het Marpol Verdrag alsook bij de werkzaamheden in het MEPC, een actieve rol gespeeld. Ondertekening van het Marpol Verdrag, onder voorbehoud van bekrachtiging, geschiedde door het Koninkrijk in december 1974.

2. HOOFDZAKELIJKE INHOUD VAN HET MARPOL VERDRAG

2.1. Doelstelling

Het verdrag beoogt verontreiniging van de zee ten gevolge van lozing van schadelijke stoffen door schepen, voortvloeiende uit de normale exploitatie van schepen, nagenoeg te elimineren en voorts de verontreiniging van de zee door het vrijkomen van schadelijke stoffen bij scheepsongevallen zoveel mogelijk te beperken door het stellen van voorschriften voor de bouw, inrichting en uitrusting van schepen.

2.2. Toepassing

Het verdrag is, met uitzondering van oorlogsschepen, marine-hulpschepen en andere schepen, in eigendom van of in beheer bij een staat en ingezet voor niet-commerciële doeleinden, van toepassing op alle schepen van welk type ook, alsmede op zogenaamde vaste en drijvende installaties, met dien verstande dat is uitgezonderd de lozing vanaf deze installaties voor zover die het gevolg is van de exploratie en exploitatie van de minerale rijkdommen van de zeebodem.

2.3. Middelen

De bijlagen van het verdrag bevatten stringente voorschriften en normen ten aanzien van het operationeel lozen door schepen van stoffen welke schadelijk zijn voor het mariene milieu, alsmede voorschriften op het gebied van de bouw en inrichting (met name voor olie- en chemicaliëntankers) en de uitrusting van schepen. Tevens is in het verdrag een uitgebreide regeling opgenomen, welke een doeltreffend toezicht op de naleving van de verdragsvoorschriften mogelijk maakt.

2.4. Uitsluitingen

Van de werkingsfeer van het verdrag is uitgesloten de verontreiniging van de zee ten gevolge van:

- het storten in zee door schepen van schadelijke stoffen zoals bedoeld in het Verdrag van Londen van 1972 ter voorkoming van verontreiniging van de zee door het storten van afval en vuil (het zogenaamde Dumpingsverdrag (Trb. 1973, 172));
- het vrijkomen van schadelijke stoffen als direct gevolg van de exploratie en exploitatie en bijbehorende verwerking van de minerale rijkdommen van de zeebodem;
- het vrijkomen van schadelijke stoffen bij rechtmatig wetenschappelijk onderzoek gericht op het bestrijden of beperken van verontreiniging van de zee.

2.5. Indeling

Het verdrag bevat twintig artikelen waaraan zijn toegevoegd vijf technische bijlagen met voorschriften ten aanzien van:

- het lozen van minerale oliën, alsmede de bouw, inrichting en uitrusting van schepen welke deze oliën vervoeren dan wel gebruiken (bijlage I);
- het lozen van schadelijke vloeibare chemicaliën welke in bulk worden vervoerd, alsmede de bouw, inrichting en uitrusting van schepen welke deze vloeibare chemicaliën in bulk vervoeren (bijlage II);
- het vervoer met schepen van gevaarlijke en voor het milieu schadelijke stoffen in verpakte vorm of in vrachtcontainers, losse tanks of in tankwagens voor weg- en spoorwegvervoer (bijlage III);
- het lozen van sanitair afval vanaf schepen (bijlage IV);
- het lozen van vuilnis vanaf schepen (bijlage V).

Voorts zijn aan het verdrag twee protocollen toegevoegd ter uitwerking van de in artikel 8 van het verdrag genoemde rapportage van incidenten en van de in artikel 10 genoemde arbitrageregeling.

2.6. Controle op naleving

Partijen bij het verdrag zijn verplicht samen te werken bij het opsporen van overtredingen en het handhaven van de voorschriften van het verdrag. Hierbij dient onderscheid te worden gemaakt in de plichten en bevoegdheden van een partij als vlaggestaat ten opzichte van schepen die zijn vlag voeren, waar deze zich ook ter wereld bevinden, en van een partij als havenstaat ten opzichte van schepen, ongeacht de vlag die ze voeren, in een haven van die staat.

Krachtens artikel 6 van het Verdrag is iedere partij bevoegd in zijn havens een schip, ongeacht de vlag die het voert, te inspecteren ten einde na te gaan of het in strijd met de voorschriften van het verdrag heeft geloozd. Een dergelijke inspectie kan een havenstaat steeds uitvoeren indien daartoe aanleiding bestaat. Daarnaast kan een havenstaat op verzoek van een andere partij een schip in zijn haven inspecteren, als dit verzoek vergezeld gaat van voldoende bewijsmateriaal van een door het schip begane overtreding van de verdragsvoorschriften. De resultaten van de inspectie en het eventuele bewijsmateriaal dat dit heeft opgeleverd moeten ter kennis van de vlaggestaat van het schip worden gebracht en van de partij die om de inspectie vroeg. De vlaggestaat is na ontvangst van het bewijsmateriaal verplicht om nader onderzoek in te stellen en kan daarbij de desbetreffende havenstaat om aanvullend bewijsmateriaal verzoeken. Aangezien artikel 4 van het verdrag bepaalt dat de vlaggestaat verplicht is elke overtreding van het verdrag door zijn schepen strafbaar te stellen, ongeacht de plaats waar de overtreding heeft plaatsgevonden, zal deze tot strafvervolging van het overtredende schip dienen over te gaan indien het bewijsmateriaal van de overtreding voldoende is.

Ingevolge artikel 4 van het verdrag dienen partijen voorts strafbaar te stellen alle overtredingen van verdragsvoorschriften begaan binnen de rechtsmacht van de partij door een schip dat de vlag van een andere partij voert. Het begrip «rechtsmacht» wordt in het verdrag niet nader omschreven aangezien men niet wilde vooruitlopen op de resultaten van de thans nog plaatsvindende derde VN-Zeerechtconferentie. Het verdrag volstaat met in artikel 9, lid 3, te bepalen dat het begrip «rechtsmacht» uitgelegd moet worden in het licht van het ten tijde van toepassing of interpretatie van bepalingen van het verdrag van kracht zijnde internationale recht.

Ten aanzien van overtredingen van verdragsvoorschriften binnen zijn rechtsmacht door schepen die een andere vlag voeren heeft een partij de keuze tussen vervolging en het doorgeven van de beschikbare gegevens en bewijsmateriaal aan de vlaggestaat.

Ten aanzien van de overeenkomstig het verdrag aan schepen verstrekte certificaten, welke dienen als bewijs dat zij voldoen aan de gestelde bouw-, inrichtings- en uitrustingsvoorschriften, bepaalt artikel 5 dat verdragspartijen verplicht zijn de door hen verstrekte certificaten wederzijds te aanvaarden zodat desbetreffende inspecties in havens van staten die partij zijn bij het verdrag beperkt blijven tot controle op de aanwezigheid van geldige certificaten.

Indien echter gegronde redenen bestaan om aan te nemen, dat de toestand van het schip of de uitrusting in belangrijke mate afwijkt van de gegevens van het certificaat, of indien geen geldig certificaat aanwezig is, is de inspecterende partij verplicht maatregelen te nemen tegen het schip zodat het pas weer naar zee vertrekt wanneer het niet langer een ernstige bedreiging voor verontreiniging van het marine milieu oplevert.

2.7. Technische hulp ontwikkelingslanden

Het verdrag kent een bepaling welke partijen verplicht om in overleg met IMCO en andere internationale lichamen te bevorderen dat steun wordt verleend op technisch en wetenschappelijk gebied aan landen die zulks verzoecken, opdat deze landen in staat worden gesteld te voldoen aan de vereisten van het verdrag.

2.8. Wijzigingen

Het verdrag kent, behalve een meer gebruikelijke amenderingsprocedure – welke inhoudt dat tweederde van de verdragspartijen, tezamen niet minder dan de helft van de wereldtonnage vertegenwoordigende, hun uitdrukkelijke goedkeuring aan een amendement moeten hebben gegeven wil zulk een amendement zes maanden later van kracht worden – ook een snellere amenderingsprocedure voor technische voorschriften in de bijlagen en bijbehorende aanhangsels, alsmede voor het toegevoegde protocol ter uitwerking van de in artikel 8 genoemde rapportage van incidenten, door middel van stilzwijgende goedkeuring door de verdragspartijen. In beide gevallen is echter ingevolge artikel 60, tweede lid, van de Grondwet parlementaire goedkeuring vereist voor de wijzigingen, alvorens deze uitdrukkelijk dan wel stilzwijgend voor het Koninkrijk aanvaard kunnen worden.

Ten einde mee te kunnen werken aan een slagvaardig aanpassen van protocol I en van de technische bijlagen en de aanhangsels daarbij als zulks in de praktijk nodig mocht blijken, is, zoals bij voorbeeld ook gebeurd is bij de goedkeuring van de z.g. «dumpingverdragen», in de goedkeuringswet een artikel opgenomen op grond waarvan parlementaire goedkeuring van wijzigingen van protocol I en van de bijlagen krachtens artikel 62, eerste lid, onder a, van de Grondwet niet vereist zal zijn. Dit artikel van de goedkeuringswet is niet beperkt tot wijziging van de bijlagen I en II waarvoor thans goedkeuring wordt gevraagd, maar is bewust zodanig geredigeerd dat het betrekking heeft op de wijziging van alle bijlagen.

Aldus zal het te zijner tijd ook van toepassing zijn op wijzigingen van de bijlagen III, IV en V wanneer die door het Koninkrijk in een later stadium zullen zijn aanvaard.

2.9. Aanvaarding

Aanvaarding van het verdrag houdt ten minste in de aanvaarding van de eerste twee bijlagen (minerale oliën en chemicaliën). Ten aanzien van de overige drie bijlagen kan bij de bekrachtiging worden verklaard dat één of meer van deze bijlagen niet worden aanvaard.

2.10. Inrichting van de technische bijlagen

Om tot hun doel te geraken omvatten de eerdergenoemde technische bijlagen bij het verdrag in grote lijnen het volgende instrumentarium.

1. Voorschriften waarin de milieuhygiënische normen, zoals de lozingsverboden, -voorschriften en -procedures zijn opgenomen. Deze verschillen niet alleen per bijlage wat betreft de daaronder vallende categorieën van schadelijke stoffen maar verschillen ook naar gelang het type en de grootte van schepen alsmede de te bevaren zeegebieden. Zo zijn voor bepaalde min of meer omsloten zeegebieden, waarvan het mariene milieu bijzonder kwetsbaar is, zoals de Oostzee, Middellandse Zee, Zwarte Zee, Rode Zee en Perzische Golf, in de bijlagen stringentere lozingsvoorschriften en -verboden gesteld dan voor open zeegebieden en oceanen. Ook voor kustwateren binnen een bepaalde afstand van de kust zijn volledige lozingsverboden dan wel zeer stringente voorschriften gesteld.

2. Voorschriften waarin specifieke eisen voor de bouw, inrichting en uitrusting van schepen zijn opgenomen verschillen eveneens al naar gelang het type en de grootte van schepen, ten einde een zodanige bedrijfsvoering mogelijk te maken, dat aan de milieuhygiënische normstelling voldaan kan worden.

3. Voorschriften waarin de verplichting van partijen bij het verdrag is opgenomen in havens voorzieningen voor de ontvangst van schadelijke afvalstoffen afkomstig van schepen te hebben. De voorzieningen dienen voorhanden te zijn afhankelijk van de behoefte van schepen en gebruik dient mogelijk te zijn zonder dat aan de schepen onnodig oponthoud wordt veroorzaakt.

4. Voorschriften waarin de bepalingen zijn opgenomen die een goed toezicht op de naleving van het verdrag en de bijlagen mogelijk maken. Zo zijn certificaten vereist ten bewijze dat het schip is gebouwd, ingericht en uitgerust zoals voorgeschreven. Deze certificaten hebben een beperkte geldigheidsduur en dienen regelmatig vernieuwd te worden. Voorts is, ten einde controle op de naleving van operationele voorschriften mogelijk te maken, vereist dat aan boord bepaalde journalen worden bijgehouden, waarin alle handelingen met betrekking tot en de lozing van schadelijke stoffen dienen te worden aangetekend. Ook wordt bepaalde apparatuur voorgeschreven welke moet zijn uitgerust met omschreven mogelijkheden voor automatische registratie van hoeveelheden en concentratie van schadelijke stoffen in de effluenten van het schip. Dit laatste maakt een doeltreffende controle op de naleving van de lozingsvoorschriften mogelijk.

3. WIJZIGING VAN HET MARPOL VERDRAG BIJ PROTOCOL VAN 1978

In de jaren 1974–1976 werd allengs duidelijk dat, met name ten aanzien van Bijlage II (chemicaliën), de technische problemen zo omvangrijk waren dat uitvoering van de voorschriften van die bijlage vooralsnog niet mogelijk zou zijn. Gezien de in het verdrag neergelegde koppeling van de bijlagen I en II dreigde hiermede ook de inwerkingtreding van het verdrag en Bijlage I (oliën) uitgesteld te worden.

Mede naar aanleiding van een serie ernstige ongevallen met tankschepen voor de Amerikaanse oostkust werd tegelijkertijd druk uitgeoefend om op korte termijn betere regels op te stellen ter voorkoming van olieverontreini-

ging van de zee door tankschepen. Als uitvloeisel hiervan werden in het voorjaar van 1977 door de Verenigde Staten van Amerika met betrekking tot het Marpol Verdrag voorstellen gedaan in IMCO en daar vervolgens nader uitgewerkt.

In deze voorstellen waren twee hoofdlijnen te onderkennen. Enerzijds het bewerkstelligen van een loskoppeling van de bijlagen I en II, zodat het Verdrag gefaseerd in werking zou kunnen treden – eerst voor bijlage I en na een overeen te komen periode voor bijlage II – en anderzijds, ter verkrijging van een betere voorkoming van olieverontreiniging door tankschepen, een aanscherping van de voorschriften van bijlage I en van het verdrag alsmede het verhogen van de veiligheidsnormen in het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Solas 1974, Trb. 1977, 77).

Ten einde deze voorstellen te realiseren, werd onder auspiciën van IMCO van 6 tot 17 februari 1978 te Londen een diplomatieke conferentie gehouden inzake tankerveiligheid en het voorkomen van verontreiniging (Tanker Safety and Pollution Prevention – TSPP Conference 1978). De TSPP-Conferentie bracht een tweetal protocollen tot stand, te weten het protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 met bijlage (Solas Protocol 1978, Trb. 1978, 189) en het protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 met bijlage (Marpol Protocol 1978, Trb. 1978, 188). Aanvaarding van het Solas Protocol 1978 voor het Koninkrijk heeft inmiddels plaats gevonden op 9 juni 1980.

De reden dat gekozen werd voor aanpassing van de tekst van het Marpol Verdrag door middel van een protocol bij het verdrag was dat de wijzigingsbepalingen van het verdrag zelf niet konden worden toegepast, aangezien het ten tijde van de TSPP-Conferentie in 1978 nog niet in werking was getreden. De verhouding van het protocol tot het verdrag, welke aanvankelijk een aantal moeilijke vragen opriep, werd uiteindelijk zodanig geregeld dat het protocol te zamen met het verdrag als één instrument moet worden gelezen en geïnterpreteerd door de partijen bij het protocol.

4. HOOFDZAKELIJKE INHOUD VAN HET MARPOL PROTOCOL VAN 1978

Het protocol bevat 9 artikelen waaraan een bijlage is toegevoegd. De artikelen regelen in hoofdzaak de verhouding van het protocol tot het verdrag en voorts gebruikelijke onderwerpen als aanvaarding, inwerkingtreding, wijziging en dergelijke, waarbij is zorggedragen voor een zo goed mogelijke aansluiting bij het verdrag. De bijlage bevat wijzigingen en aanvullingen van de voorschriften van bijlage I van het verdrag.

In het protocol is bepaald dat aanvaarding ervan inhoudt aanvaarding van het verdrag met bijlage I, zoals aangevuld en gewijzigd in de bijlage van het protocol, alsmede aanvaarding van bijlage II na verloop van drie jaar. Deze termijn kan worden verlengd door een dienovereenkomstig besluit van ten minste tweederde van de partijen bij het protocol.

De wijzigingen en aanvullingen van de bijlage van het protocol betreffen in hoofdzaak de voorschriften ten aanzien van de bouw, de inrichting en de uitrusting van tankschepen, alsmede de voorschriften ten aanzien van de certificaten en benodigde inspecties. Ter verbetering van de mogelijkheden tot toezicht wordt de verplichting opgelegd tot tussentijdse endossering van het certificaat nadat bij inspectie aan boord is gebleken dat de feitelijke toestand van het schip en zijn uitrusting nog overeenstemt met hetgeen op het certificaat is aangegeven.

Voor de aanvullende bepalingen ten aanzien van bestaande ruwe olie tankschepen vereisen aanzienlijke investeringen in deze schepen. Zo dienen deze schepen voorzien te zijn van een voldoende aantal tanks welke uitsluitend gebruikt mogen worden voor het vervoer van schoon ballastwater, dan wel van een installatie voor het schoonmaken van ladingtanks door middel van het wassen met ruwe olie. De hiervoor benodigde investeringen kunnen

oplopen tot 3 à 4 mln. gulden per schip. De verplichting te voorzien in een voldoende aantal schone ballasttanks, welke verplichting ook geldt voor bepaalde productentankers zal daarnaast leiden tot vermindering van de ladingvervoerscapaciteit van het schip en derhalve repercussies hebben op de exploitatie van het schip.

5. HET NIET AANVAARDEN VAN DE BIJLAGEN III, IV EN V VAN HET MARPOL VERDRAG

Zoals eerder gesteld impliceert aanvaarding van het Marpol Protocol de gefaseerde aanvaarding van het Marpol Verdrag voor wat betreft de bijlagen I en II. Eveneens werd reeds aangegeven dat ten aanzien van de overige drie bijlagen bij de bekrachtiging kan worden verklaard dat één of meer van deze bijlagen niet wordt aanvaard. De mogelijkheid hiertoe biedt artikel 14 van het Marpol Verdrag.

Bij het tot nu toe gevoerde overleg in het MEPC ten aanzien van de bijlagen III, IV en V is gebleken dat vanuit het oogpunt van mariene milieubescherming spoedig inwerkingtreding daarvan minder urgent is dan van de bijlagen I en II. Vooralsnog is dan ook vrijwel de volledige aandacht en energie, zowel nationaal als internationaal, besteed aan het oplossen van de technische problematiek welke tot nu toe uitvoering van de bijlagen I en II verhinderde.

Op grond van deze op pragmatische gronden gekozen prioriteitsstelling is derhalve in artikel 4 van het onderhavige ontwerp van Rijkswet tot goedkeuring opgenomen dat bij bekrachtiging van het Marpol Verdrag wordt verklaard, dat het Koninkrijk de bijlagen III, IV en V van het verdrag vooralsnog niet aanvaardt. Het ligt in het voornemen zo spoedig mogelijk na inwerkingtreding van het verdrag aanvaarding en implementatie van de overige bijlagen na te streven. Tot aanvaarding van deze bijlagen voor het Koninkrijk zal niet worden overgegaan dan nadat daarvoor parlementaire goedkeuring is verkregen.

6. POSITIE VAN DE NEDERLANDSE ANTILLEN

De regering van de Nederlandse Antillen heeft de wens te kennen gegeven dat de goedkeuring van het verdrag en protocol mede voor haar land zal gelden. Derhalve wordt de goedkeuring voor het gehele Koninkrijk gevraagd.

Hierbij is tevens overwogen de uitvoering in Koninkrijksverband te laten plaatsvinden. Uiteindelijk is echter van Antilliaanse zijde geopteerd voor gescheiden uitvoering. Wel is daarbij benadrukt dat er naar zal worden gestreefd de uitvoeringswetgeving van de Antillen in grote conformiteit met de Nederlandse te laten zijn, niet alleen inhoudelijk, doch ook wat betreft het tijdstip van uitvoering. Aangezien het toezicht op bepaalde schepen, varen de met een Antilliaanse zeebrief, is opgedragen aan de Nederlandse Scheepvaartinspectie is bovenbedoelde conformiteit van wezenlijk belang.

7. VOORGENOMEN WIJZE VAN UITVOERING

Zoals hiervoor uiteengezet worden de specifieke regelingen en voorschriften ter voorkoming van zeeverontreiniging door schepen gegeven in vijf bijlagen bij het Marpol Verdrag, elk voor een onderscheidenlijke categorie van schadelijke stoffen. Deze bijlagen zullen gefaseerd in tijd in werking treden. Mede met het oog hierop is er voor gekozen de uitvoering van het Marpol Verdrag en -Protocol te doen geschieden door middel van een raamwet, waarbij door afzonderlijke algemene maatregelen van bestuur uitvoering gegeven zal worden aan hetgeen in de bijlagen bij het verdrag en protocol is gesteld.

Hoewel het verdrag en protocol in hoofdzaak voorschriften bevatten op het gebied van de scheepvaart ressorterend onder de verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat, worden daarbij ook de milieuhygiënische normen gesteld. Gezien de verantwoordelijkheid van de Minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne worden derhalve zowel de Goedkeuringswet voor bekrachtiging van het Marpol Verdrag en -Protocol alsook de raamwet voor de nationale uitvoering daarvan ondertekend door beide genoemde ministers. Voor wat betreft de voorgenomen wijze van uitvoering van Verdragsbepalingen ten aanzien van mijnbouwinstallaties wordt voorts nog opgemerkt dat deze ten dele geschiedt in het kader van de speciaal daarop ziende wetgeving, zoals thans de Mijnwet continentaal plat (Stb. 1965, 428). Zoals eerder uiteengezet vallen mijnbouwinstallaties onder het begrip «schip» zoals gedefinieerd in artikel 2, vierde lid, van het Marpol Verdrag. De voorschriften van het Marpol Verdrag zijn dan ook in beginsel van toepassing op mijnbouwinstallaties.

Daarnaast bepaalt artikel 2, derde lid, onder b, echter dat onder het begrip «lozen» in het Marpol Verdrag niet valt het vrijkomen van schadelijke stoffen als direct gevolg van de opsporing en winning van de minerale rijkdommen van de zeebodem. Op deze lozingen is het Verdrag van Parijs (Trb. 1975, 29) van toepassing, op grond waarvan onder meer voorlopige emissiegrenzen voor het lozen van afvalolie vanaf mijnbouwinstallaties zijn vastgesteld. De bepalingen van het Marpol Verdrag zijn derhalve alleen van toepassing op lozingen vanaf mijnbouwinstallaties welke geen verband houden met opsporing of winning van delfstoffen. In Nederland is de Mijnwet continentaal plat van toepassing op opsporing en winning van delfstoffen die zich op of onder de zeebodem bevinden. Met het oog op de wetssystematiek ter zake van het Marpol Verdrag, voorzover die het voorkomen van zeeverontreiniging betreffen vanaf mijnbouwinstallaties gedurende de tijd dat ze in bedrijf zijn, onder de Mijnwet continentaal plat te brengen. Artikel 26, eerste lid, onder e, van deze wet biedt hiertoe de mogelijkheid. Dit heeft voorts het voordeel dat het mogelijk wordt de verschillende voorschriften zodanig op elkaar af te stemmen dat een bedrijfstechnisch goede uitvoering kan plaatsvinden. Voorts wordt hierdoor een doeltreffend en ter zake kundig toezicht op de naleving bevorderd.

Lozingen die vanaf een mijnbouwinstallatie worden gedaan gedurende de tijd, dat deze zich over zee verplaatst of wordt verplaatst en niet voor opsporing of winning van delfstoffen wordt gebruikt, worden bestreken door het onderhavige wetsontwerp.

8. OPZEGGING VAN HET OLIEVERDRAG VAN 1954

Ingevolge artikel 9 van het Marpol Verdrag komt het verdrag voor partijen in de plaats van het Olieverdrag van 1954, indien zij bij dit laatste partij zijn. Daarnaast verplicht het Marpol Verdrag in artikel 5, vierde lid, partijen de schepen van niet-verdragspartijen niet gunstiger te behandelen dan schepen die de vlag voeren van een partij.

Tussen het Koninkrijk en landen die partij zijn bij het Olieverdrag van 1954, en die geen partij worden bij het Marpol Verdrag blijft het Olieverdrag van 1954 uiteraard van kracht. Hierdoor ontstaat voor het Koninkrijk een probleem. Op grond van verplichtingen die uit het Olieverdrag van 1954 voortvloeien zal het Koninkrijk dan immers schepen die de vlag voeren van een staat welke wel partij is bij het Olieverdrag van 1954, maar niet bij het Marpol Verdrag, overeenkomstig de bepalingen van eerstgenoemd verdrag dienen te behandelen. Aangezien echter de bepalingen van het Olieverdrag van 1954 in vergelijking met het Marpol Verdrag minder strenge eisen stellen aan schepen en minder strenge lozingsvoorschriften bevatten, zal het Koninkrijk de bepalingen van het Olieverdrag van 1954 op de genoemde schepen toepassend, in strijd komen met de hierboven aangehaalde verplichting van artikel 5, vierde lid. Ten einde een dergelijk conflict te voorkomen dient het Koninkrijk tegelijk met bekrachtiging van het Marpol Verdrag over te gaan tot opzegging van het Olieverdrag van 1954.

Artikel XVII, derde lid, van het Olieverdrag van 1954 bepaalt dat opzegging van het Verdrag eerste twaalf maanden nadat de desbetreffende akte van opzegging bij IMCO is gedeponneerd van kracht is. Ten einde te voorkomen dat gedurende enige tijd beide verdragen van toepassing zijn dient de opzegging van het Olieverdrag van 1954 van kracht te worden op het ogenblik dat het Marpol Verdrag voor het Koninkrijk in werking treedt.

Aangezien ten tijde van de voorbereidingen voor dit wetsontwerp voorzien werd dat het Marpol Verdrag internationaal medio 1982 in werking zou treden werd het noodzakelijk geacht de akte van opzegging reeds te deponeren en voor opzegging achteraf goedkeuring van het parlement te vragen in gevolge artikel 64 jO, artikel 62, tweede lid, Grondwet.

In de akte van opzegging is bepaald dat deze van kracht wordt twaalf maanden na nederlegging bij IMCO dan wel op het moment van inwerkingtreding van het Marpol Verdrag voor het Koninkrijk, afhankelijk van welk van beide het latere tijdstip is.

9. INWERKINGTREDING

Het verdrag en het protocol treden in werking twaalf maanden nadat niet minder dan 15 staten, waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloot niet minder dan 50% van het wereld-brutotonnage bedraagt, daarbij partij zijn geworden. Per 1 juli 1981 waren 10 landen partij, te weten: Denemarken, Joegoslavië, Liberia, Noorwegen, Peru, Tunesië, Uruguay, Verenigd Koninkrijk, Verenigde Staten en Zweden, welke te zamen ruim 41% van het brutotonnage van de wereldkoopvaardijvloot bezitten.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
D. S. Tuijnman

De Minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne,
L. Ginjaar

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
D. F. van der Mei