

Vergaderjaar 2009–2010 A

32 330 (R1910)

Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, 2004, met Bijlage en Aanhangsels; Londen, 13 februari 2004 (Trb. 2004, 256 en Trb. 2005, 44)

Nr. 1

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitters van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 februari 2010

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 26 februari 2010.

De wens dat het verdrag aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal wordt onderworpen kan door of namens een van de Kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer of door de Gevolmachtigde Ministers van de Nederlandse Antillen onderscheidenlijk van Aruba te kennen worden gegeven uiterlijk op 28 maart 2010.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 2, eerste en tweede lid, en artikel 5, eerste en tweede lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, de Raad van State van het Koninkrijk gehoord, heb ik de eer u hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen het op 13 februari 2004 te Londen totstandgekomen Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, 2004, met Bijlage en Aanhangsels (Trb. 2004, 256 en Trb. 2005, 44).¹

Een toelichtende nota bij dit verdrag treft u eveneens hierbij aan.

De goedkeuring wordt voor het gehele Koninkrijk gevraagd.

Aan de Gouverneurs van de Nederlandse Antillen en van Aruba is verzocht hogergenoemde stukken op 26 februari 2010 over te leggen aan de Staten van de Nederlandse Antillen en de Staten van Aruba.

De Gevolmachtigde Ministers van de Nederlandse Antillen en van Aruba zijn van deze overlegging in kennis gesteld.

De minister van Buitenlandse Zaken,
M. J. M. Verhagen

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Toelichtende nota

Hoofdstuk 1 Algemeen

1. Inleiding

Op 13 februari 2004 is te Londen, onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, 2004, met Bijlage en Aanghangsels (in het vervolg: het Verdrag; Trb. 2004, 256) tot stand gekomen. Het Verdrag, waarvan de Nederlandse vertaling is geplaatst in Trb. 2005, 44, stelt normen vast ter voorkoming van de ongewenste introductie, via het lozen van ballastwater, van uitheemse organismen en ziektekiemen in het milieu.

Doelstelling van het Verdrag is de introductie van schadelijke organismen en ziektekiemen te voorkomen, te beperken en uiteindelijk uit te bannen. Dit doel wordt bereikt door het toepassen van ballastwaterbeheer («Ballast Water Management»). Het is van belang hierbij op te merken dat het Verdrag een activiteit reguleert die een verstoring veroorzaakt of kan veroorzaken in het (mariene) ecosysteem. Daarmee verschilt dit verdrag met de vele multilaterale IMO-verdragen die zich richten op het voorkomen en de bestrijding van verontreiniging van het mariene milieu door schepen.

Ballastwaterbeheer omvat twee methoden: ballastwater wisselen («Ballast Water Exchange») en ballastwater behandelen («Ballast Water Performance»).

Het wisselen van ballastwater is een bestaande techniek waarbij op zee ballastwater wordt verversd. Voor de behandeling van ballastwater aan boord van schepen zijn op dit moment volop technologieën in ontwikkeling (te denken valt aan technieken als filtratie, warmtebehandeling of chemische behandeling). Overeenkomstig de doelstelling van het Verdrag, de introductie van schadelijke organismen en ziektekiemen uiteindelijk uit te bannen, zal in de toekomst alleen de methode van ballastwater behandelen toegestaan zijn. Dit wordt mede ingegeven door de veiligheidsproblemen die ballastwater wisselen met zich mee kan brengen (zoals de ongewenste belasting van de scheepsconstructie). Het Verdrag is daarom zo opgebouwd dat het wisselen van ballastwater geleidelijk aan zal verdwijnen. Na 2016 dienen schepen waarop het Verdrag van toepassing is te zijn voorzien van apparatuur die het ballastwater kan behandelen of dienen zij hun ballastwater ter behandeling af te geven.

Tijdens de diplomatieke conferentie ter aanvaarding van het Verdrag werden tevens vier resoluties aangenomen.

2. Aanleiding en totstandkoming van het Verdrag

Het ongecontroleerd lozen van ballastwater is een mondiaal probleem dat is onderkend door o.a. de Conferentie van de Verenigde Naties inzake Milieu en Ontwikkeling van 1992, de Conferentie van de Partijen in 2002 in het kader van het op 5 juni 1992 te Rio de Janeiro totstandgekomen Verdrag inzake biologische diversiteit (Trb. 1992, 164) en de Wereldtop inzake duurzame ontwikkeling van 2002.

Ter regulering van onder andere de diepgang en onderdompeling van roer en schroef en ter vergroting van de stabiliteit tijdens de vaart op zee zijn schepen voorzien van speciale tanks voor ballastwater. Schepen vervoeren met het ballastwater in deze tanks, organismen en ziektekiemen naar andere bestemmingen. Dit transportmechanisme van uitheemse

organismen en ziektekiemen zorgt er voor dat soorten zich sneller over de wereld verspreiden naar gebieden waar geen natuurlijke vijand voorkomt. De schade die deze organismen en ziektekiemen kunnen aanrichten in een ander ecosysteem, vanwege het ongecontroleerd lozen van ballastwater, is een complex milieuprobleem waar de zeescheepvaart mee wordt geconfronteerd. De introductie van de Chinese Wolhandkrab in de Noordzee (veroorzaakt schade aan onze dijken door het graven van gaten), de introductie van de driehoeksmossel in de Grote Meren van de Verenigde Staten (overwoekert stranden, zorgt voor verstopping van koelwaterleidingen, bijv. bij kerncentrales) en de introductie van giftige plaagalg, o.a. in Nieuw Zeeland, Australië en mogelijk in de Noordzee (die ziekten kunnen veroorzaken na het eten van schelpdieren) zijn voorbeelden van introductie en gevolgen van introductie van uitheemse organismen en ziektekiemen in een ander ecosysteem.

De Commissie voor de Bescherming van het Mariene Milieu van de IMO (in het vervolg: de Commissie) werkt al sinds 1994 aan de totstandkoming van dit Verdrag. In juli 2003, tijdens de 49ste zitting van de Commissie, werd het besluit genomen om in februari 2004 een diplomatieke conferentie te houden voor de aanvaarding van het Verdrag. Aan de conferentie namen vertegenwoordigers van vierenzeventig IMO lidstaten, één IMO geassocieerd lid en vertegenwoordigers van twee intergouvernementele organisaties en van achttien niet-gouvernementele organisaties deel.

3. Structuur en inhoud van het Verdrag

Wat betreft de structuur van het Verdrag is gekozen voor een hoofdtekst met één Bijlage, met twee Aanhangsels. Deze opzet geeft de nodige flexibiliteit aan het Verdrag, in het bijzonder waar het de aanvaarding en de inwerkingtreding van wijzigingen van de Bijlage betreft. De aanvaarding en inwerkingtreding van wijzigingen van de Bijlage geschieden door middel van een stilzwijgende goedkeuringsprocedure. Dit in tegenstelling tot de uitdrukkelijke goedkeuring die vereist is voor de wijziging van de artikelen in de hoofdtekst van het Verdrag (artikel 19).

De hoofdtekst bevat de algemene doelstellingen, de kernverplichtingen voor partijen en de procedurele bepalingen, zoals de regels inzake de amendering van het Verdrag en de Bijlage. De Bijlage bevat voorschriften inzake de voorwaarden, de technieken en de te behalen resultaten bij toepassing van ballastwater wisselen of ballastwater behandelen.

In Aangangsel I en II zijn respectievelijk de modellen voor het ballastwaterbeheercertificaat en het ballastwaterjournaal opgenomen.

Een nadere regulering van een aantal verplichtingen uit het Verdrag is uitgewerkt in een tiental richtlijnen. Deze richtlijnen zijn opgesomd in Resolutie 1.

Het Verdrag beveelt aan met deze richtlijnen rekening te houden. Alleen de richtlijnen voor het bemonsteren van ballastwater, de risicoanalyse uit hoofde van voorschrift A-4 en de procedures voor de goedkeuring van actieve stoffen, hebben een verplichtend karakter.

Het Verdrag en de Bijlage worden hieronder nader toegelicht.

4. Inwerkingtreding en ratificatie van het Verdrag

Het Verdrag treedt in werking 12 maanden nadat 30 landen met gezamenlijk tenminste 35% van het wereldhandelstonnage het hebben geratificeerd. De stand van zaken in het voorjaar van 2009 is dat 18 landen

met een gezamenlijk wereldhandelstonnage van 18% het verdrag hebben geratificeerd.

5. EU-positie

Er is geen Europese regelgeving in voorbereiding met betrekking tot ballastwaterbeheer. De Europese Commissie heeft wel aan de Europese lidstaten sterk aanbevolen het Ballastwaterverdrag te ratificeren. Daarnaast heeft de Europese Commissie een EU-strategie ten aanzien van invasieve soorten uitgebracht (2008/789/EG; Pb L 271 van 11 oktober 2008).

6. Implementatie

De implementatie van het Ballastwaterverdrag wordt gerealiseerd door wijziging van het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen (hierna: Bvvs). Bij de laatste wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Stb. 2006, 446) is geregeld dat deze wet daartoe voorziet in voldoende grondslag. Bij de implementatie in het Bvvs wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de methode van dynamische verwijzing naar het Ballastwaterverdrag.

7. Financiële en andere gevolgen

De naleving van het Ballastwaterverdrag zal voor de zeescheepvaart verschillende financiële gevolgen hebben. De administratieve lasten en nalevingskosten zullen toenemen in verband met het opstellen van een ballastwaterbeheerplan, het bijhouden van het ballastwaterjournaal en de verplichtingen rond het ballastwaterbeheercertificaat. Schepen boven de 400 GT zullen ook moeten beschikken over een ballastwaterbeheercertificaat. In 2007 vielen 983 Nederlandse schepen onder deze categorie. De jaarlijkse administratieve kosten voor het Nederlandse bedrijfsleven komen op € 6,4 miljoen per jaar en de eenmalige nalevingskosten op € 1,4 miljoen.

Daarnaast zal in de loop van de komende jaren geïnvesteerd moeten worden in de installatie van een ballastwaterbehandelingsysteem. Het gaat om de kosten van aanschaf, installatie en onderhoud van zo'n systeem. Deze kosten kunnen erg uiteenlopen afhankelijk van de grootte van het schip en de voor dat schip beschikbare behandelingsinstallaties. Omdat veel behandelingssystemen nog in ontwikkeling zijn en omdat gedurende de tijd dat het Verdrag mondiaal nog niet in werking is getreden er zich waarschijnlijk nog geen echte markt zal ontwikkelen voor deze systemen, worden de kosten thans hoger geraamd dan wellicht uiteindelijk het geval blijkt te zijn. De schatting is nu dat de uiteindelijke totale kosten per schip uiteen kunnen lopen van een paar honderd duizend euro tot ver boven de miljoen. De gemiddelde totale kosten per schip komen uit op € 900 000,- voor de gehele levensduur van het ballastwaterbeheersysteem. De gemiddelde totale kosten per schip per jaar worden geschat op € 36 000,-. Daarbij is aangenomen dat de gemiddelde levensduur van een ballastwaterbehandelingsysteem 25 jaar bedraagt.

Hoofdstuk 2 Artikelsgewijze toelichting

Preambule

De preambule is een weergave van de ontwikkelingen die hebben plaatsgevonden met betrekking tot de totstandkoming van het onderhavige Verdrag. Het streven naar het behoud van de biologische diversiteit en de bezorgdheid over het feit dat de biologische diversiteit

achteruitgaat door bepaalde menselijke activiteiten, meer in het bijzonder door het ongecontroleerd lozen van ballastwater, wordt benadrukt. De eerder vermelde oproepen van de verschillende internationale fora tot een mondiale oplossing van dit probleem hebben een belangrijke rol gespeeld in de politieke bereidheid van de IMO lidstaten om een multilateraal verdrag uit te onderhandelen.

In de achtste overweging wordt dan ook aangegeven dat een mondiale aanpak teneinde de introductie van schadelijke organismen en ziektekiemen te voorkomen, te beperken en uiteindelijk uit te bannen, te verkiezen is boven het treffen van unilaterale maatregelen door staten.

Artikel 1

Het onder het derde lid gedefinieerde begrip «ballastwaterbeheer» is het kernbegrip voor de operationalisering van het onderhavige Verdrag. Ballastwaterbeheer omvat zowel mechanische, fysische, chemische en biologische handelingen die afzonderlijk of in combinatie uitgevoerd kunnen worden. Deze brede definitie is van belang gezien het feit dat veel van de benodigde technologie zich nog bevindt in een ontwikkelingsfase, met name waar het de methode van ballastwaterbehandeling betreft. De formulering van het begrip «schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen» in het achtste lid omvat niet alleen de introductie van deze organismen en ziektekiemen in zee maar ook hun introductie in riviermondingen/estuaria of zoetwaterstromen. Een dergelijke introductie kan schadelijke gevolgen hebben voor deze gebieden, een bedreiging vormen voor het milieu, de gezondheid van de mens, goederen of hulpbronnen en de biologische diversiteit schaden.

Artikel 2

In dit artikel zijn de algemene verplichtingen van het Verdrag neergelegd. Als belangrijkste algemene verplichting geldt dat partijen door middel van de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten afkomstig van schepen, de doelstellingen van het Verdrag nastreven. Daartoe verbinden zij zich tot het uitvoeren van de bepalingen van het Verdrag met als doel de verplaatsing van schadelijke organismen en ziektekiemen te voorkomen, te beperken en uiteindelijk uit te bannen. Bij de uitvoering van het Verdrag hebben de partijen, overeenkomstig de beginselen die ten grondslag liggen aan het internationaal milieurecht, de verplichting geen schade te veroorzaken aan het milieu, de gezondheid van de mens, goederen of hulpbronnen op hun eigen grondgebied noch op dat van andere staten.

Hetzelfde beginsel geldt ook bij de toepassing van ballastwaterbeheer ten behoeve van de naleving van het Verdrag. De toepassing van ballastwaterbeheer dient niet meer schade te veroorzaken aan het milieu, de gezondheid van de mens, goederen of hulpbronnen op hun eigen grondgebied noch op dat van andere staten dan dat wat deze beoogt te voorkomen.

Onder het negende lid van dit artikel streven de partijen onder auspiciën van de IMO naar samenwerking in het kader van ballastwaterbeheer. Deze samenwerking richt zich op de aanpak van bedreigingen aan en risico's voor gevoelige, kwetsbare of bedreigde mariene ecosystemen en de biodiversiteit in gebieden die buiten de nationale rechtsmacht van de partijen liggen.

Artikel 3

Onder dit artikel worden schepen die aan bepaalde voorwaarden voldoen, uitgezonderd van toepassing van het Verdrag. Als belangrijkste voorwaarde voor het toekennen van de uitzonderingspositie aan schepen

geldt dat het lozen van ballastwater geen schade toebrengt aan het milieu, de gezondheid van de mens, goederen of hulpbronnen op het grondgebied van de partij of op dat van aangrenzende of andere Staten. De uitzondering geldt onder andere voor schepen die uitsluitend varen in de wateren onder de rechtsmacht van een partij, voor schepen in gebruik als marine hulpschepen, voor oorlogsschepen of andere schepen in eigendom van of in beheer bij een partij en die tijdelijk uitsluitend worden ingezet voor niet-commerciële overheidsdiensten.

Artikel 5

De verplichting voor partijen om adequate ontvangstvoorzieningen te hebben voor de ontvangst van sedimenten uit ballastwatertanks is gekoppeld aan de voorwaarde dat deze ontvangstvoorzieningen gebouwd worden in een door de partij aangewezen haven en laad- en losplaats waar schoonmaak en reparatie van ballasttanks thans plaatsvindt. Op deze manier worden partijen niet op kosten gejaagd om nieuwe laad- en losplaatsen aan te leggen voor ontvangstinstallaties van sedimenten.

Artikel 6

Dit artikel voorziet in het streven van partijen te bevorderen dat wetenschappelijk en technisch onderzoek wordt verricht naar ballastwaterbeheer.

Artikel 7

De verplichting inzake inspectie en certificatie van schepen dient overeenkomstig de voorschriften van de Bijlage te worden uitgevoerd.

Artikel 8

Dit artikel stelt dat elke overtreding van het Verdrag dient te worden gesanctioneerd met passende sancties die overtreding van het Verdrag ontmoedigen.

Artikel 9

Dit artikel bevat de voorwaarden voor het uitvoeren van havenstaatcontrole. Havenstaatcontrole is in eerste instantie beperkt tot het verifiëren of er een geldig ballastwaterbeheercertificaat aan boord is, het controleren van het ballastwaterjournaal en het nemen van monsters. Het nemen van monsters mag voor het schip geen vertraging opleveren. Een uitgebreidere controle kan plaatsvinden bij het niet aan boord hebben van een geldig ballastwaterbeheercertificaat en als er onder andere een duidelijk vermoeden bestaat dat de toestand van het schip en de installatie aan boord afwijken van de feiten zoals opgenomen in het certificaat.

Artikel 10

Ingevolge dit artikel verplichten partijen zich tot het samenwerken bij de opsporing van overtredingen en bij de handhaving van de bepalingen van het Verdrag. Bij het ontdekken van een overtreding van de bepalingen van het Verdrag kan een partij wier vlag het schip voert dan wel een partij in wiens haven het schip zich bevindt, maatregelen treffen overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag. De maatregel kan een waarschuwing aan het desbetreffende schip zijn maar kan ook een besluit zijn om het schip niet toe te laten tot de haven. Een partij kan een andere partij verzoeken een schip te onderzoeken wanneer de verzoekende partij voldoende aanwijzingen heeft dat het schip de bepalingen van het Verdrag

overtreedt. De gevraagde partij kan het schip inspecteren wanneer het schip zich in haar haven of in een onder haar rechtsmacht vallende laad- of losplaats buitengaats bevindt. Het rapport van het onderzoek wordt verzonden naar de verzoekende partij en naar de bevoegde autoriteiten van de staat onder wiens gezag het schip vaart.

Artikel 15

Dit artikel regelt de beslechting van geschillen met betrekking tot de uitleg of toepassing van het Verdrag. Naast de traditionele middelen zoals arbitrage en bemiddeling kan het geschil ook worden voorgelegd aan een regionale instelling voor de regeling van geschillen.

Artikel 19

Dit artikel bevat de procedure met betrekking tot de wijziging van het Verdrag en de Bijlage.

De Bijlage is, gelet op de inhoud, aan te merken als zijnde van uitvoerende aard. Verdragen tot wijziging van de Bijlage behoeven op grond van artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen geen parlementaire goedkeuring, tenzij de Staten-Generaal zich thans het recht tot goedkeuring terzake voorbehouden.

Bijlage inzake de voorschriften voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen

De Bijlage bevat de voorschriften inzake de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten, afkomstig van schepen. In artikel 4 van het Verdrag wordt vastgelegd dat partijen effectieve maatregelen dienen te treffen en erop zullen toezien dat schepen die hun vlag voeren of onder hun gezag varen de vereisten van het Verdrag, inclusief de normen en voorwaarden van de Bijlage, zullen naleven. Deze normen en voorwaarden zijn in de Bijlage vastgelegd. De Bijlage is onderverdeeld in vijf afdelingen.

Afdeling A omvat de algemene bepalingen van de Bijlage. Tenzij anders bepaald, is het lozen van ballastwater alleen toegestaan door middel van ballastwaterbeheer, uitgevoerd overeenkomstig de voorschriften van de Bijlage (voorschrift A-2). Als uitzondering op deze verplichte toepassing worden onder andere de volgende situaties genoemd: noodgevallen waarbij de veiligheid van het schip of de bemanning in het geding is of de situatie waarbij het innemen of lozen van ballastwater en sedimenten geschiedt teneinde voorvallen van verontreiniging door het schip te voorkomen dan wel tot een minimum te beperken (voorschrift A-3). In deze toelichting is eerder vermeld dat een nadere regulering van een aantal verplichtingen van het Verdrag uitgewerkt wordt in IMO-richtlijnen. In voorschrift A-4 worden situaties omschreven ten aanzien waarvan een partij in de wateren onder haar rechtsmacht een ontheffing kan verlenen voor het lozen van ballastwater. Eén van deze situaties betreft het verlenen van een ontheffing op grond van de richtlijn voor risicoanalyse.

Afdeling B omvat de voorschriften inzake ballastwaterbeheer en controle. Zo is bepaald dat schepen een ballastwaterbeheersplan en een ballastwaterjournaal aan boord moeten hebben. Het ballastwaterbeheersplan dient de goedkeuring te hebben van de bevoegde autoriteiten van de staat onder wiens gezag het schip vaart. Bij de goedkeuring dient de bevoegde autoriteit rekening te houden met de richtlijnen voor ballastwaterbeheersplannen. Het ballastwaterbeheersplan dient voor ieder schip afzonderlijk te worden opgesteld. Het ballastwaterbeheersplan beschrijft een aantal

procedures die op het schip moeten worden uitgevoerd in het kader van ballastwaterbeheer. Deze procedures omvatten onder andere de procedure die betrekking heeft op de veiligheid bij de toepassing van ballastwaterbeheer en de procedure inzake de verwijdering van sedimenten op zee en aan de wal (voorschrift B-1).

Onder voorschrift B-3 worden criteria, gekoppeld aan een lozingsnorm voor schepen, vastgesteld voor de toepassing van ballastwaterbeheer. Zoals hierboven vermeld omvat ballastwaterbeheer twee methoden: ballastwater wisselen (voorgeschreven als een procedurele norm) en ballastwater behandelen (voorgeschreven als een lozingsnorm). De twee criteria die onder dit voorschrift worden gehanteerd zijn de datum van de bouw van het schip en de ballastwatercapaciteit van het schip. Schepen gebouwd vóór 2009 met een ballastwatercapaciteit tussen de 1500 en de 5000 m³ kunnen de methode van ballastwater wisselen toepassen tot 2014. Voor schepen gebouwd vóór 2009 maar met een ballastwatercapaciteit kleiner dan 1500 of groter dan 5000 m³ geldt dit tot 2016. Voor deze indeling is gekozen omdat in het algemeen voor kleinere schepen het plaatsen van een installatie aan boord een probleem is. Voor de grotere schepen geldt dat er nog geen installaties met voldoende capaciteit beschikbaar zijn. Op deze manier wordt de industrie tijd gegund om geschikte installaties te ontwikkelen en op de markt te brengen.

De methode van ballastwater behandelen wordt verplicht gesteld voor schepen, gebouwd in of na 2009 met een ballastwatercapaciteit van minder dan 5000 m³ en voor schepen gebouwd na 2012, met een ballastwatercapaciteit van meer dan 5000 m³. Voor schepen die gebouwd worden tussen 2009 en 2012 met een ballastwatercapaciteit van meer dan 5000 m³ geldt deze verplichting vanaf 2016.

Na de totstandkoming van het Ballastwaterverdrag in 2004 is binnen de IMO discussie ontstaan of er voor schepen die gebouwd worden vanaf 2009 wel voldoende goedgekeurde ballastwaterbehandelingsystemen beschikbaar zouden zijn. Als dat niet het geval is, is het namelijk onmogelijk om aan de verdragsverplichtingen te voldoen. Met het oog op dit probleem is op 29 november 2007 een resolutie door de Conferentie van de IMO aangenomen (Res. A.1005(25)) op basis waarvan partijen bij de ratificatie van het Verdrag kunnen aangeven dat schepen die gebouwd worden in 2009 tot het tweede jaarlijkse onderzoek of wordt voldaan aan de verdragsverplichtingen niet hoeven te voldoen aan de eisen gesteld voor ballastwaterbehandeling.

Tijdens de 58e vergadering van de Milieucommissie van de IMO (MEPC) in oktober 2008 is geconcludeerd dat er steeds meer ballastwaterbehandelingstechnologieën komen. Tijdens de 59e zitting van de MEPC in juli 2009 wordt gezien of er voldoende goedgekeurde systemen voor verschillend type schepen in 2010 op de markt beschikbaar zullen zijn. Op basis daarvan kan worden besloten of aan de Secretaris-Generaal van de IMO kenbaar wordt gemaakt of Resolutie A.1005(25) voor schepen die varen onder de Nederlandse vlag wordt toegepast.

Tijdens de conferentie is veel discussie gevoerd over de locaties waar ballastwater gewisseld mag worden. Ten slotte is er overeenstemming over bereikt dat dit alleen dient te gebeuren in gebieden waar het wisselen van ballastwater weinig risico met zich meebrengt voor het milieu, de menselijke gezondheid, eigendommen of rijkdommen. Met dit laatste doel voor ogen is onder voorschrift B-4 een aantal gebieden met daaraan verbonden voorwaarden omschreven waar het is toegestaan om ballastwater te wisselen. Overeenkomstig dit voorschrift is het toegestaan om ballastwater te wisselen in wateren die minstens 200 zeemijl uit de kust liggen en dieper zijn dan 200 meter. Indien een schip deze omstandig-

heden niet tegenkomt, mag het tot 50 zeemijl uit de kust ballastwater wisselen bij de dieptegrens van 200 meter. Indien beide voornoemde situaties zich niet voordoen, kan de havenstaat zelf gebieden aanwijzen waar het wisselen van ballastwater kan plaatsvinden.

Afdeling C omvat onder andere een voorschrift met een aantal voorwaarden voor partijen die maatregelen, in aanvulling op de voorschriften in Onderdeel B, willen treffen met als doel de introductie van schadelijke organismen en ziektekiemen te voorkomen, te beperken en uiteindelijk uit te bannen (voorschrift C-1). Deze aanvullende maatregelen voor schepen dienen in overeenstemming te zijn met het internationaal recht. Voor zover er een verplichting ter zake geldt onder het VN-Zeerechtverdrag van 1982 (Trb. 1983, 83), zullen deze aanvullende maatregelen ook de goedkeuring moeten hebben van de IMO. Dit laatste zou het geval kunnen zijn bij het instellen van een bijzonder gebied op zee. In door de IMO te ontwikkelen richtlijnen zullen nadere eisen worden uitgewerkt voor het nemen van aanvullende maatregelen.

Afdeling D omvat onder andere de voorschriften inzake lozingsnormen die gelden voor de twee methoden van ballastwaterbeheer. Voorschrift D-1 stelt de norm vast waaraan ballastwater wisselen dient te voldoen: tenminste 95% efficiëntie bij de verversing van het volume van de ballasttanks wordt voorgeschreven. Bij de methode van ballastwater behandelen wordt een lozingsnorm gehanteerd die gebaseerd is op eenheden levensvatbare organismen, met een bepaalde afmeting, per kubieke meter te lozen ballastwater. Hierbij worden tevens drie soorten bacteriën genoemd die in bepaalde concentraties de functie vervullen van indicatoren voor de volksgezondheidsnorm waaraan het te lozen ballastwater dient te voldoen. De methode van ballastwater behandelen vereist dat er een behandelingsinstallatie aan boord van schepen wordt geplaatst. Voor deze installaties wordt een goedkeuring vereist. De daartoe aangewezen autoriteit van de verdragspartij zal deze goedkeuringen afgeven op grond van nog door de IMO te ontwikkelen richtlijnen. Bij behandelingsmethoden waarbij gebruik wordt gemaakt van actieve substanties of preparaten is alleen de IMO bevoegd de goedkeuring af te geven. Mede gezien het feit dat de benodigde technologie voor de methode van ballastwater behandelen zich nog in de ontwikkelingsfase bevindt, wordt in voorschrift D-5 een procedure vastgesteld voor de herziening van de lozingsnorm bij ballastwaterbehandeling.

In *afdeling E* worden de verdragsverplichtingen inzake inspectie en certificatie nader uitgewerkt.

Hoofdstuk 3 Koninkrijkspositie

De regering van de Nederlandse Antillen acht medegelding van het Verdrag voor haar land wenselijk. De uitvoering van het Verdrag zal worden geregeld in de Landsverordening voorkoming van verontreiniging door schepen.

De regering van Aruba acht eveneens medegelding van het Verdrag voor haar land wenselijk. Daartoe is uitvoeringswetgeving benodigd. Teneinde het mogelijk te maken dat, zodra in de benodigde uitvoeringswetgeving zal zijn voorzien, voor de Nederlandse Antillen en Aruba

medegelding direct tot stand wordt gebracht, wordt thans de goedkeuring van het Verdrag voor het gehele Koninkrijk gevraagd.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa

De minister van Buitenlandse Zaken,
M. J. M. Verhagen