

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2007 — 1854

[C — 2007/14129]

### 27 APRIL 2007. — Koninklijk besluit betreffende de voorkoming van luchtverontreiniging door schepen en de vermindering van het zwavelgehalte van sommige scheepsbrandstoffen

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg, inzonderheid op artikel 1, gewijzigd bij de wetten van 21 juni 1985, 28 juli 1987 en 15 mei 2006;

Gelet op de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, inzonderheid op artikel 4, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 31 december 1983, bij de wet van 3 mei 1999 en bij de wet van 22 januari 2007;

Gelet op de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen, inzonderheid op artikel 6, gewijzigd bij de wet van 20 januari 1999 en de wet van 19 december 2006 en artikel 9;

Gelet op de omstandigheid dat de gewestregeringen betrokken zijn bij het ontwerpen van dit besluit;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 22 maart 2007;

Gelet op de akkoordbevinding van Onze Minister van Begroting van 30 maart 2007;

Gelet op het verzoek om spoedbehandeling gemotiveerd door de omstandigheid dat artikel 2, lid 1, van Richtlijn 2005/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 juli 2005 tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG wat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft, bepaalt dat de lidstaten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking doen treden om vóór 11 augustus 2006 aan deze richtlijn te voldoen;

Overwegende dat België dringend de richtlijn moet omzetten in nationaal recht om alsnog een veroordeling door het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen te voorkomen;

Gelet op advies 42.702/4 van de Raad van State, gegeven op 5 april 2007, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Economie en Energie en Onze Minister van Mobiliteit en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** Voor de toepassing van dit besluit, ter omzetting van Richtlijn 2005/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 juli 2005 tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG wat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft, wordt verstaan onder :

1° « scheepsbrandstof », een uit aardolie verkregen vloeibare brandstof die bestemd is voor gebruik, of gebruikt wordt, aan boord van een schip, met inbegrip van de in ISO 8217 gedefinieerde brandstoffen;

2° « MARPOL », het Internationaal Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging door schepen van 1973, zoals gewijzigd bij het protocol van 1978;

3° « bijlage VI bij MARPOL », de bijlage, getiteld « Voorschriften ter voorkoming van luchtverontreiniging door schepen, » die krachtens het protocol van 1997 aan MARPOL is toegevoegd;

4° « beheersgebieden voor SOx-emissie », zeegebieden die door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) krachtens bijlage VI bij MARPOL als zodanig worden omschreven;

5° « passagiersschip », een schip dat meer dan 12 passagiers vervoert, waarbij een passagier iedere persoon aan boord is met uitzondering van :

i) de kapitein en de bemanningsleden of andere personen die, in welke hoedanigheid dan ook, in dienst of tewerkgesteld zijn aan boord van een schip ten behoeve van dat schip; en

ii) kinderen beneden de leeftijd van één jaar;

6° « geregelde dienst », een reeks tochten van passagiersschepen ten behoeve van het verkeer tussen dezelfde twee of meer havens, of een reeks reizen van en naar dezelfde haven zonder tussenliggende aanloophavens die plaatsvinden :

i) volgens een gepubliceerde dienstregeling; of

ii) met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare regelmatige reeks vormen;

7° « oorlogsschip », een schip dat behoort tot de strijdkrachten van een staat, de uiterlijke onderscheidingsteken draagt van zulke schepen van die nationaliteit, onder het bevel staat van een commandant in staatsdienst wiens naam op de desbetreffende dienstlijst of het equivalent daarvan staat, en waarvan de bemanning aan de regels van de krijgstuicht is onderworpen;

8° « schip op zijn ligplaats », een schip dat veilig afgemeerd of voor anker ligt in een Belgische haven, tijdens het laden, lossen of het fungeren als hotel voor de bemanning (hotelling), met inbegrip van de tijd waarin het schip niet is betrokken bij goederenafhandeling;

9° « emissiereductietechnologie », een systeem voor de reiniging van uitlaatgassen of iedere andere technologische methode die controleerbaar en handhaafbaar is.

10° « de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld », de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

**Art. 2.** De bij dit besluit vastgestelde beperking van het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen is niet van toepassing op :

1° brandstoffen die bestemd zijn voor onderzoek en testen;

2° brandstoffen die worden gebruikt door oorlogsschepen en andere vaartuigen die in militair verband worden gebruikt.

3° het gebruik van brandstoffen in een schip specifiek om de veiligheid van een schip zeker te stellen of om mensenlevens op zee te redden;

4° het gebruik van brandstoffen dat noodzakelijk is geworden ten gevolge van schade aan een schip of aan de uitrusting daarvan, mits na het ontstaan van de schade alle redelijke voorzorgen zijn getroffen om te hoge emissies te voorkomen of tot een minimum te beperken, en mits er zo spoedig mogelijk maatregelen worden genomen om de schade te herstellen; dit is niet van toepassing wanneer de eigenaar of kapitein handelde met de bedoeling schade te veroorzaken of roekeloos handelde;

5° brandstoffen die worden gebruikt aan boord van schepen die gebruikmaken van emissiereductietechnologieën overeenkomstig de artikels 6 en 7.

**Art. 3.** § 1. Scheepsbrandstoffen mogen niet worden gebruikt op het grondgebied met inbegrip van de territoriale zee en in de Belgische exclusieve economische zone indien het zwavelgehalte van die brandstoffen meer is dan 1,5 massaprocent :

— door passagiersschepen op geregelde diensten naar of vanuit Belgische havens;

— vanaf 11 augustus 2007 door alle schepen van alle vlaggen, met inbegrip van schepen die hun reis buiten België zijn begonnen.

§ 2. Passagiersschepen op geregelde diensten naar of vanuit een haven van een lidstaat van de Europese Gemeenschap, die de Belgische vlag voeren, mogen geen scheepsbrandstoffen gebruiken indien het zwavelgehalte van die brandstoffen meer is dan 1,5 massaprocent.

§ 3. Schepen die de Belgische vlag voeren, mogen geen scheepsbrandstoffen gebruiken indien het zwavelgehalte van die brandstoffen meer is dan 1,5 massaprocent :

— in het Baltische zeegebied bedoeld in bijlage VI bij MARPOL;

— vanaf 11 augustus 2007 in het beheersgebied met SO<sub>x</sub>-emissie van de Noordzee;

— voor elk ander zeegebied, inclusief havens, dat door de IMO vervolgens overeenkomstig bijlage VI bij MARPOL als beheersgebied voor SO<sub>x</sub>-emissie wordt aangewezen, twaalf maanden na de inwerkingtreding van die aanwijzing.

**Art. 4.** Voor schepen die de Belgische vlag voeren is het logboek bedoeld door voorschrift 14, 6, van bijlage VI bij MARPOL het scheepsdagboek bedoeld door artikel 61 van de wet van 21 augustus 1879 houdende Boek II van het Wetboek van Koophandel.

Het scheepslogboek van schepen die een Belgische haven binnenlopen moet correct zijn bijgehouden en er moeten ook de overschakelingen op andere brandstof in worden vermeld.

**Art. 5.** Vanaf 1 januari 2010 mogen schepen op hun ligplaats in Belgische havens geen scheepsbrandstoffen gebruiken met een zwavelgehalte van meer dan 0,1 massaprocent. De bemanning wordt voldoende tijd gegeven om zo spoedig mogelijk na de aankomst op de ligplaats en zo laat mogelijk vóór het vertrek indien nodig om te schakelen van of op andere brandstoffen.

Alle tijdstippen waarop op een andere brandstof wordt omgeschakeld moeten in het scheepslogboek genoteerd worden.

Het eerste lid is niet van toepassing :

1° wanneer schepen volgens gepubliceerde dienstregelingen minder dan twee uur op hun ligplaats zullen liggen;

2° op schepen die alle motoren uitschakelen en gebruikmaken van stroomvoorziening van het vasteland terwijl zij in een haven op hun ligplaats liggen.

**Art. 6.** De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld kan, zijn goedkeuring hechten aan proefnemingen met scheepsemissiereductietechnologieën op schepen die onder de Belgische vlag varen, of in de zeegebieden die onder de Belgische jurisdictie vallen. Tijdens deze proefnemingen is het gebruik van scheepsbrandstoffen die voldoen aan de eisen van de artikels 3 en 5 niet verplicht, op voorwaarde dat :

— de Commissie van de Europese Gemeenschappen en elke betrokken havenstaat ten minste zes maanden vóór het begin van de proefnemingen daarvan schriftelijk in kennis zijn gesteld;

— alle betrokken schepen uitgerust zijn met fraudebestendige apparatuur voor de continue bewaking van de schoorsteenpijpemissies en deze gedurende de hele proefperiode gebruiken;

— alle betrokken schepen een emissieverlaging realiseren die tenminste gelijkwaardig is met die welke zou zijn bereikt met de in dit besluit vermelde grenswaarden voor het zwavelgehalte van brandstoffen;

— er adequate afvalbeheerssystemen voorhanden zijn voor de afvalstoffen die in de loop van de hele proefperiode door de emissiereductietechnologie worden veroorzaakt;

— de effecten op het mariene milieu, en met name de ecosystemen van omsloten havens, havenbekkens en riviermondingen, gedurende de hele proefperiode worden geanalyseerd; en

— de volledige resultaten aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen worden overgelegd en binnen zes maanden na het einde van de proefnemingen algemeen bekend worden gemaakt.

De looptijd van de vergunningen voor de proefnemingen mag niet meer dan achttien maanden bedragen.

**Art. 7.** Bij wijze van alternatief voor het gebruik van laagzwavelige scheepsbrandstoffen die voldoen aan de eisen van de artikels 3 en 5, mogen schepen een overeenkomstig het tweede lid goedgekeurde emissiereductietechnologie gebruiken, op voorwaarde dat deze schepen :

— continu een emissieverlaging realiseren die tenminste gelijkwaardig is met die welke zou zijn bereikt met de in dit besluit vermelde grenswaarden voor het zwavelgehalte in brandstoffen; en

— uitgerust zijn met apparatuur voor continue emissiecontrole; en

— op basis van criteria die de Commissie van de Europese Gemeenschappen aan de Internationale Maritieme Organisatie heeft meegedeeld op overtuigende wijze aantonen dat in omsloten havens, havenbekkens en riviermondingen geloosde afvalstromen geen gevolgen hebben voor ecosystemen.

Emissiereductietechnologieën voor schepen die onder de vlag van een lidstaat varen, worden goedgekeurd overeenkomstig de procedure van artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 betreffende de oprichting van het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).

**Art. 8.** De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld controleert of het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen voldoet aan de bepalingen van de artikelen 3 en 5.

Elk van de volgende wijzen van monsterneming, analyse en inspectie wordt gebruikt, naargelang van de omstandigheden :

— monsterneming en analyse van het zwavelgehalte van scheepsbrandstof voor verbranding aan boord in tanks, voor zover uitvoerbaar, en in verzegelde brandstofmonsters, bedoeld door artikel 11, aan boord van schepen;

— inspectie van het scheepslogboek en van de brandstofleveringsnota's bedoeld door artikel 11.

De monsterneming begint op de datum waarop de desbetreffende grenswaarde voor het maximumzwavelgehalte van de brandstof van kracht wordt.

**Art. 9.** De referentiemethode voor de bepaling van het zwavelgehalte is :

a) de methoden ISO 8754 (1992) en PrEN ISO 14596 voor scheepsbrandstoffen;

b) EN-methode 24260 (1987), ISO 8754 (1992) en PrEN ISO 14596 voor gasolie.

De arbitragemethode is PrEN ISO 14596. De statistische interpretatie van de resultaten van de controles op het zwavelgehalte van gasolie geschiedt overeenkomstig ISO-norm 4259 (1992).

**Art. 10.** De daartoe aangestelde dienst van de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie houdt een register bij van de leveranciers van scheepsbrandstoffen die aan boord van schepen wordt gebruikt.

De Minister bevoegd voor Economie regelt het beheer van het in het eerste lid bedoelde register.

**Art. 11.** De leveranciers die in België brandstofolie leveren die wordt gebruikt aan boord van schepen moeten de brandstofleveringsnota en het monster overleggen, bedoeld in voorschrift 18 van bijlage VI bij MARPOL, gewaarmerkt door de brandstofolieleverancier dat de brandstofolie voldoet aan de vereisten van de voorschriften 14 en 18 van bijlage VI bij MARPOL.

De in het eerste lid bedoelde leveranciers moeten een afschrift van de brandstofleveringsnota bewaren gedurende ten minste drie jaar voor inspectie en verificatie.

De met de controle van de scheepvaart belaste dienst van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer informeert de autoriteiten van de vlaggenstaat over elk schip dat brandstofolie ontvangt die niet blijkt te voldoen aan de vereisten van voorschrift 14 of 18 van bijlage VI bij MARPOL.

De met de controle van de scheepvaart belaste dienst van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer informeert de Internationale Maritieme Organisatie ter mededeling aan de Partijen bij MARPOL over alle gevallen waarin brandstofolieleveranciers niet hebben voldaan aan de vereisten vermeld in voorschrift 14 of 18 van Bijlage VI bij MARPOL.

**Art. 12.** Onze Minister bevoegd voor Economie en Energie en Onze Minister bevoegd voor Mobiliteit en voor de Wetgeving inzake mariene milieu en maritieme mobiliteit zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 27 april 2007.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Economie en Energie,  
M. VERWILGHEN

De Minister van Mobiliteit,  
R. LANDUYT