

WIJ WILLEM ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van

**tot wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 ter implementatie van de
resolutie 2014-II van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart**

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 14 september 2015,
nr. IenM/BSK-2015/165763, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;
Gelet op de op 17 oktober 1868 te Mannheim tot stand gekomen Herziene Rijnvaartakte,
de resolutie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart van 4 december 2014 (protocol
2014-II-14) en de artikelen 4, eerste lid, onderdeel a, en 19 van de
Scheepvaartverkeerswet;
De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr.);
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van, nr.
IenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Artikel 1.07, vierde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 komt te luiden:

4. De stabiliteit van schepen die containers vervoeren moet te allen tijde zijn
gewaarborgd. De schipper moet aantonen dat vóór het begin van het laden en het lossen
alsmede vóór vertrek een stabiliteitscontrole is uitgevoerd.

De stabiliteitscontrole kan handmatig of met behulp van een beladingscomputer worden
verricht. Het resultaat van de stabiliteitscontrole en het actuele stuwplan moeten aan
boord worden bewaard en te allen tijde geraadpleegd kunnen worden.

De schepen moeten bovendien de stabiliteitsbescheiden overeenkomstig artikel 22.01 van
het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn aan boord bewaren.

Een stabiliteitscontrole is niet vereist bij schepen die containers vervoeren, indien het schip in de breedte:

- a. ten hoogste drie rijen containers kan laden en vanaf de laadruimbodem in slechts één laag containers is geladen, of
- b. vier of meer rijen containers kan laden en uitsluitend met containers in ten hoogste twee lagen vanaf de laadruimbodem is geladen.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 december 2015.

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Nota van toelichting

Algemeen

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft het Rijnvaartpolitiereglement 1995 (Rpr) gewijzigd bij resolutie 2014-II van 4 december 2014 (protocol 2014-II-14). Dit besluit strekt er toe om die wijziging met ingang van 1 december 2015 in de Nederlandse versie van het Rpr te implementeren. De bovengenoemde resolutie betreft, naast enkele redactionele zaken die in dit geval geen implementatie behoeven, hoofdzakelijk een verduidelijking van de voorschriften inzake de stabiliteit van schepen die containers vervoeren.

Administratieve lasten en nalevingskosten

Deze wijziging betreft, naast voorschriften voor de stabiliteitsberekening en de toegelaten afmetingen van schepen, ook voorschriften met betrekking tot de stabiliteitsbescheiden die aan boord bewaard moeten worden. Dit betreft echter geen andere bescheiden dan die nu al gebruikt worden. Daarom zijn er geen wijzigingen in de administratieve lasten of nalevingskosten van enige betekenis.

Vaste verandermomenten

Bij het onderhavige besluit zijn de vaste verandermomenten voor het invoeren of wijzigen van regelgeving buiten toepassing gelaten, aangezien de inwerkingtreding met ingang van 1 december 2015 voortvloeit uit de bovengenoemde resolutie van de CCR. Bovendien betreft het hier één op één implementatie van internationale besluiten. Het betreft hier ten aanzien van de vaste verandermomenten uitzonderingsgrond d uit aanwijzing 174 van de Aanwijzingen voor de regelgeving.

Artikelsgewijs

Deze wijziging beoogt de verduidelijking aan te brengen in de al eerder bestaande voorschriften inzake de stabiliteit van schepen die containers vervoeren. De voorschriften brengen een onderscheid aan tussen de verplichting om te allen tijde de stabiliteit van het schip te waarborgen enerzijds en om de uitgevoerde stabiliteitscontrole voor dit schip te kunnen aantonen anderzijds. Hiertoe wordt aangegeven op welk moment de stabiliteitscontrole uitgevoerd moet worden. De schipper moet bijvoorbeeld voor aanvang van het laad- en losproces een stabiliteitsberekening maken op basis van het stuwplan om vast te stellen dat de nieuwe belading een stabiele situatie oplevert. Na het laden en lossen van de containers moet worden geverifieerd of alle geplande containers ook daadwerkelijk zijn gelost of geladen en op de geplande positie zijn neergezet. In vrijwel alle gevallen wordt de berekening met een computer uitgevoerd waarmee voor vertrek gecontroleerd wordt of de nieuwe beladingstoestand overeenkomt met het vooraf doorgerekende stuwplan. De stabiliteitsberekening voor vertrek is dus een controle op het eerder gemaakte stuwplan en is dus geen nieuwe berekening. De wijziging houdt eveneens in dat niet aangetoond hoeft te worden dat op elk moment van de laad- of losoperaties een stabiliteitsberekening is uitgevoerd.

Het voorschrift geeft tevens aan met welke middelen de stabiliteitscontroles uitgevoerd moeten worden. De voorgeschreven middelen maken geen aanschaf van aanvullende apparatuur nodig.

Het voorschrift geeft bovendien aan welke stabiliteitsbescheiden aan boord bewaard moeten worden. Het gaat in de eerste plaats om het resultaat van de stabiliteitscontrole, dat te allen tijde geraadpleegd moet kunnen worden. Door de gekozen formulering wordt uitgesloten dat het resultaat van de stabiliteitsberekening altijd geprint moet worden wanneer de berekening met behulp van een beladingscomputer is verricht. Het resultaat van de berekening hoeft op deze manier alleen op verzoek van de toezichthoudende autoriteiten in gedrukte vorm te worden voorgelegd. Het voorschrift ziet ook op andere bescheiden die aan boord moeten worden bewaard, namelijk het stuwplan en de bescheiden overeenkomstig artikel 22.01 van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn. Het voorschrift verduidelijkt op deze wijze de bescheiden die met betrekking tot de stabiliteit door de toezichthoudende autoriteiten verlangd kunnen worden. De oude formulering van het artikel gaf aan in welke gevallen een stabiliteitscontrole werd vereist. Ter verduidelijking is in de nieuwe redactie van artikel 1.07, vierde lid, een gedetailleerde en uitputtende lijst van gevallen waarin geen stabiliteitscontrole nodig is opgenomen. Het aantal gevallen waarin een stabiliteitscontrole wel wordt vereist, neemt naar verwachting niet toe, aangezien schippers in de praktijk in verband met de stabiliteit eerst zoveel als mogelijk in de breedte zullen laden, voordat er meerdere lagen worden geladen.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen