



Advies Raad van State inzake het ontwerp van een algemene maatregel van bestuur, houdende de implementatie van resoluties 2023-II en 2024-I van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

Nader Rapport

18 augustus 2025

IENW/BSK-2025/131157

Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Koning

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw Kabinet van 21 maart 2025, nr. 2025000608, machtigde Uwe Majesteit de Afdeling advisering van de Raad van State haar advies inzake het bovenvermelde ontwerp van een algemene maatregel van bestuur rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 9 april 2025, nr. W17.25.00065/IV, bied ik U hierbij aan. Het ontwerp geeft de Afdeling advisering van de Raad van State geen aanleiding tot het maken van inhoudelijke opmerkingen. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt het Arbeidstijdenbesluit vervoer te wijzigen door enkele verwijzingen in het besluit te actualiseren. Deze wijzigingen hebben geen beleidsmatige gevolgen.

Ik moge U hierbij het hierbij gevoegde gewijzigde ontwerpbesluit en de gewijzigde nota van toelichting doen toekomen en U verzoeken overeenkomstig dit ontwerp te besluiten.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman.*



Advies Raad van State

W17.25.00096/IV

's-Gravenhage, 9 april 2025

Aan de Koning

Bij Kabinetsmissive van 21 maart 2025, no.2025000608, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het ontwerpbesluit tot wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement 1995, houdende de implementatie van resoluties 2023-II en 2024-I van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, met nota van toelichting.

De Afdeling advisering van de Raad van State heeft geen opmerkingen over het ontwerpbesluit en adviseert het besluit te nemen.

*De vice-president van de Raad van State,
Th.C. de Graaf.*



Tekst zoals toegezonden aan de Raad van State: Besluit van tot wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement 1995, houdende de implementatie van resoluties 2023-II en 2024-I van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart [KetenID: 27079]

Wij Willem-Alexander bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de op 17 oktober 1868 te Mannheim tot stand gekomen Herziene Rijnvaartakte, de resoluties van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart van 6 december 2023 (protocollen 2023-II-11, 2023-II-12 en 2023-II-13) en 13 juni 2024 (protocollen 2024-I-10, 2024-I-11 en 2024-I-12);

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr.);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Rijnvaartpolitiereglement 1995 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 3.08 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, onderdeel b, komt te luiden:

- b. boordlichten, die zich op gelijke hoogte en in één lijn loodrecht op de lengte-as van het schip bevinden. Zij worden ten minste 1 m lager dan het toplicht en op het achterschip gevoerd. Deze boordlichten zijn naar de binnenzijde van het schip zodanig afgeschermd, dat het groene licht niet van bakboordzijde en het rode licht niet van stuurboordzijde kan worden gezien;

2. Na het vierde lid wordt een lid toegevoegd, luidende:

- 5. Het voorschrift in het eerste lid, onderdeel b, onder ii, is niet van toepassing op:
 - a. schepen die zijn bestemd voor het vervoer van passagiers en waarvoor een Certificaat van Onderzoek of een als gelijkwaardig erkend certificaat voor de eerste maal vóór 1 december 2026 is afgegeven;
 - b. pleziervaartuigen als bedoeld in artikel 1.01, onderdeel 1.24, van ES-TRIN waarvoor een Certificaat van Onderzoek of een als gelijkwaardig erkend certificaat voor de eerste maal vóór 1 december 2026 is afgegeven;
 - c. traditionele vaartuigen als bedoeld in artikel 1.01, onderdeel 1.28, van ES-TRIN;
 - d. replica's van traditionele vaartuigen als bedoeld in artikel 1.01, onderdeel 1.29, van ES-TRIN.

B

Artikel 3.10, eerste lid, onderdeel b, wordt 'op het breedste gedeelte van het duwstel, zo dicht mogelijk bij de duwboot' vervangen door 'zo ver mogelijk naar achteren op het breedste gedeelte van het duwstel' en wordt 'binnen' vervangen door 'vanaf'.

C

Artikel 3.32, derde lid, vervalt.

D

In artikel 4.07, derde lid, wordt 'Besluit 2021-I-11' vervangen door 'Besluit 2024-I-10'.



E

Artikel 12.01 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, onderdeel d, komt te luiden:

- d. schip met een lengte van meer dan 86 m dat over een of meer laadruimen voor het vervoer van goederen beschikt, met uitzondering van bunkerschepen en bilgeboden zoals gedefinieerd onder 1.2.1 van het reglement dat als bijlage bij het ADN is gevoegd;.

2. Het eerste lid, onderdeel g, komt te luiden:

- g. schip dat een andere energiebron dan gasolie voor de voortstuwings- of hulpsystemen aan boord heeft;.

3. Het tweede lid, onderdeel f, komt te luiden:

- f. aanwezigheid aan boord van voortstuwings- of hulpsystemen die bestemd zijn om te worden gebruikt met een van de volgende energiebronnen:
 - aa. vloeibaar aardgas (LNG);
 - bb. methanol;
 - cc. gasvormig waterstof;
 - dd. accumulatoren met een totaal vermogen van meer dan 500 kWh;.

4. In het negende lid, onder het tweede streepje, wordt na 'in artikel 1.21' ingevoegd ', of voor dagtochtschepen,'.

F

In bijlage 13, categorie 6.4, wordt in de kolom 'exemplaar van de scheepsbescheiden en andere documenten aan boord dat in elektronisch format geraadpleegd kan worden' 'niet toegestaan' vervangen door 'toegestaan'.

ARTIKEL II

1. Artikel I, onderdelen B, C, D en F, treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.
2. Artikel I, onderdelen A en E, treedt in werking met ingang van 1 december 2026.

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

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,



NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen deel

Inleiding

Met dit besluit is een aantal besluiten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) geïmplementeerd in het Rijnvaartpolitiereglement 1995 (Rpr). Dit gaat om de protocollen 2023-II-11, 2023-II-12, 2023-II-13, 2024-I-10, 2024-I-11 en 2024-I-12.¹ De implementatie is zonder beleidsruimte één op één uitgevoerd. De besluiten van de CCR hebben tot doel de veiligheid en rechtszekerheid verder te bevorderen.

In het artikelsgewijze deel van deze toelichting wordt meer inhoudelijk ingegaan op de verschillende wijzigingen die volgen uit de protocollen.

Uitvoering en handhaving

De toetsing door de Inspectie leefomgeving en Transport (ILT) van de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid kon achterwege blijven, omdat de ILT niet met de handhaving van de in het Rpr geregelde zaken is belast. Die taak berust bij Rijkswaterstaat, die bij de voorbereiding van de desbetreffende Rpr-wijzigingen al actief betrokken was. De bovengenoemde aspecten van handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid zijn daarom integraal afgewogen gedurende de besluitvorming van de CCR en behoeven niet afzonderlijk getoetst te worden.

Effecten op de nalevingskosten en de administratieve lasten

De toevoeging van het nieuwe vijfde lid aan artikel 3.08 van het Rpr brengt aanvullende kosten voor het bedrijfsleven met zich mee. Het bedrijfsleven heeft de CCR geïnformeerd dat de kosten voor het verplaatsen van de boordlichten naar het achterschip naar schatting € 3.000 tot € 5.000 per schip bedragen. Het aantal betrokken schepen is echter beperkt. De datum van inwerkingtreding van deze wijziging is vastgesteld op 1 december 2026. Met deze datum van inwerkingtreding heeft het bedrijfsleven ongeveer twee jaar de tijd² zich zo goed mogelijk voor te bereiden. In de praktijk hebben bepaalde schepen, die boordlichten op het voorschip voeren, tot 1 december 2026 de tijd de boordlichten naar het achterschip te verplaatsen.

De wijziging van artikel 12.01, negende lid, leidt tot geringe kosten, ofwel vrijwel nihil, voor het bedrijfsleven, omdat de benodigde software gratis beschikbaar is. Bovendien valt te verwachten dat de schepen die nu elektronisch moeten gaan melden, al over de vereiste hardware, namelijk een normale, in de handel verkrijgbare computer of een mobiele telefoon, beschikken. De overige wijzigingen brengen geen nieuwe nalevingskosten met zich mee.

Van slechts de wijziging met betrekking tot het in digitale vorm aan boord hebben van de benodigde bunkerverklaring is er een gevolg ten aanzien van de administratieve lasten. Het feit dat de schipper de mogelijkheid geboden wordt de bunkerverklaring aan boord in elektronisch formaat te tonen, draagt bij aan een vermindering van de administratieve lasten, te meer omdat er dan minder documenten op papier nodig zullen zijn. De digitalisering van deze procedure beantwoordt aan een behoefte van het bedrijfsleven en verlicht de administratieve lasten.

Consultaties

Aangezien dit wijzigingsbesluit de implementatie van resoluties van de CCR zonder beleidsruimte betreft, is afgezien van internetconsultatie.

Met het Nederlandse varend bedrijfsleven wordt twee maal per jaar in aanloop naar het Comité Politiereglement vergaderd over de wijzigingen, aanvullingen en andere relevante ontwikkelingen op het gebied van het Rpr. Elke CCR-lidstaat heeft het recht vier vaste Rijnvaartcommissarissen en twee plaatsvervangende commissarissen te benoemen. Eén van die Nederlandse commissarissen is een commissaris speciaal voor het bedrijfsleven die de belangen van die groep behartigt. De belangen van het Nederlands varend bedrijfsleven zijn daarom al geïncorporeerd in de wijzigingen van de betreffende protocollen. Er is om die reden afgezien van internetconsultatie.

¹ De CCR-protocollen zijn te raadplegen via: <https://www.ccr-zkr.org/13020400-nl.html>.

² Deze periode vangt aan vanaf het moment van bekendmaking van dit besluit en duurt voort tot de inwerkingtreding op 1 december 2026.



Een concept van dit wijzigingsbesluit is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). Het Adviescollege toetsing regeldruk heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen (omvangrijke) gevolgen voor de regeldruk heeft.

Inwerkingtreding

Wat betreft de invoeringstermijn en inwerkingtreding van dit besluit wordt afgeweken van het stelsel van voor wetgeving vastgestelde verandermomenten. Het betreft hier één op één implementatie van internationale besluiten. Derhalve is ten aanzien van de vaste verandermomenten uitzonderingsgrond onderdeel 'd' van het vijfde lid van aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving van toepassing.

De inwerkingtredingsdatum van de in dit besluit met betrekking tot de in artikel I, onderdelen B, C en F opgenomen wijzigingen zijn vastgesteld bij de bovengenoemde resoluties van de CCR, te weten op 1 december 2024. Omdat dit besluit niet tijdig is vastgesteld en gepubliceerd, treedt het besluit voor de onderdelen B, C en F in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

De datum waarop de verplichtingen opgenomen in de artikelen 3.08 en 12.01 van het Rpr (artikel I, onderdelen A en E) moeten zijn geïmplementeerd, is 1 december 2026. Deze termijn stelt het bedrijfsleven in de gelegenheid zich voor te bereiden op de wijziging en de aanvullende kosten die de wijzigingen met zich meebrengen.

Artikelsgewijze deel

Artikel I

Onderdeel A

Protocol 2024-I-11 betreft een wijziging van artikel 3.08, eerste lid, onderdeel b, van het Rpr. Op grond van artikel 3.08, eerste lid, onderdeel b, van het Rpr moet een alleenvarend motorschip 's nachts boordlichten voeren "die zich op gelijke hoogte en in één lijn loodrecht op de lengte-as van het schip moeten bevinden. Zij moeten ten minste 1 meter lager dan het toplicht en ten minste 1 meter daarachter worden gevoerd en moeten naar de binnenzijde van het schip zodanig zijn afgeschermd, dat het groene licht niet van bakboordzijde en het rode licht niet van stuurboordzijde kan worden gezien". Traditioneel werden de boordlichten op het achterschip gevoerd, waardoor zij zich op ruime afstand van het toplicht bevonden. Door de ontwikkelingen in de scheepsbouw worden de boordlichten nu soms op het voorschip gevoerd, waardoor afbreuk wordt gedaan aan het veiligheidsniveau van de scheepvaart op de Rijn. Het bedrijfsleven heeft immers vastgesteld dat, als de boordlichten van een alleenvarend motorschip op het voorschip worden gevoerd, de volledige lengte van het schip 's nachts niet meer kan worden onderscheiden, aangezien een groot deel ervan in het donker ligt. Dit kan leiden tot onveilige situaties. Artikel 3.08, eerste lid, onderdeel b, van het Rpr is aangepast om rekening te houden met deze terugkoppeling van de opgedane ervaringen. Aan dit artikel is een nieuw vijfde lid toegevoegd om de uitzonderingen op dit nieuwe voorschrift aan te geven.

Artikel 3.08, eerste lid, onderdeel b, van het Rpr verplicht dus dat de boordlichten van bepaalde schepen op het achterschip worden gevoerd, zodat de volledige lengte van het schip 's nachts duidelijk zichtbaar is. Dit voorschrift om de boordlichten op het achterschip te voeren, kan echter problemen veroorzaken voor bepaalde typen schepen, of kan niet gerechtvaardigd zijn voor schepen die voldoende verlicht zijn. Daarom is er voorzien in uitzonderingen op dit voorschrift.

Het vijfde lid van artikel 3.08 van het Rpr bevat alle uitzonderingen op het eerste lid. Het gaat om de volgende uitzonderingen:

- Schepen die zijn bestemd voor het vervoer van passagiers en waarvoor een Certificaat van Onderzoek of een als gelijkwaardig erkend certificaat voor de eerste maal vóór 1 december 2026 werd afgegeven, zijn vrijgesteld van de toepassing van het eerste lid, onderdeel b, onder ii. Deze schepen zijn over het algemeen goed verlicht, met name omdat ze extra verlichting hebben, vaak voor decoratieve doeleinden. Het lijkt daarom niet gerechtvaardigd voor de betrokken bestaande schepen verplicht te stellen dat de boordlichten worden verplaatst. Voor nieuwe schepen lijkt het echter wenselijk dat de lichten op het achterschip worden gevoerd. Het gebruikte criterium daarvoor is de datum waarop een Certificaat van Onderzoek of een als gelijkwaardig erkend certificaat voor de eerste maal werd afgegeven.
- Het vijfde lid, onderdeel b, bepaalt dat het voorschrift, bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, onder ii, niet van toepassing is op pleziervaartuigen als bedoeld in artikel 1.01, onderdeel 1.24, van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN) waarvoor een Certificaat van Onderzoek of een als gelijkwaardig erkend certificaat voor

de eerste maal vóór 1 december 2026 werd afgegeven. Aangezien de overgrote meerderheid van de pleziervaartuigen een bescheiden lengte heeft, is het verschil tussen het voeren van de boordlichten op het voorschip of op het achterschip hier niet zo groot. Bovendien varen deze vaartuigen over het algemeen niet vaak 's nachts. Het lijkt dan ook niet gerechtvaardigd de verplaatsing van de boordlichten voor bestaande pleziervaartuigen verplicht te stellen.

- Het vijfde lid, onderdeel c, bepaalt dat het voorschrift in het eerste lid, onderdeel b, onder ii, niet van toepassing is op traditionele vaartuigen als bedoeld in artikel 1.01, onderdeel 1.28, van ES-TRIN. Voor de meeste traditionele vaartuigen worden de boordlichten al op het breedste deel van het schip gevoerd. Het breedste deel van een traditioneel vaartuig is echter het middenschip, waar zich vaak het stuurhuis bevindt. Het historische karakter van traditionele vaartuigen is bovendien soms moeilijk verenigbaar met het voeren van de boordlichten op het achterschip.
- Het vijfde lid, onderdeel d, bepaalt dat het genoemde voorschrift niet van toepassing is op replica's van traditionele vaartuigen als bedoeld in artikel 1.01, onderdeel 1.29, van ES-TRIN. Voor replica's van traditionele vaartuigen geldt hetzelfde als voor traditionele vaartuigen.

Onderdeel B

Artikel 3.10, eerste lid, onderdeel b, van het Rpr heeft betrekking op Protocol 2023-II-11. Dit artikel bepaalt dat een varende duwstiel boordlichten op het breedste gedeelte van het duwstiel zo dicht mogelijk bij de duwboot moet voeren. Deze bepaling kan echter de veiligheid van de scheepvaart op de Rijn beïnvloeden wanneer het duwstiel, zoals vaak voorkomt, bestaat uit een motorvrachtschip met een duwbak ervoor. Wat betreft het specifieke geval van een duwstiel waarbij de duwboot een motorvrachtschip is, waarvan de lengte ongeveer de helft van de volledige lengte van het duwstiel bedraagt, maakt het voeren van de boordlichten in het midden van het duwstiel het moeilijk voor een schipper de werkelijke lengte van het duwstiel te onderscheiden. Het bedrijfsleven heeft overigens vastgesteld dat deze positie van de lichten een rol heeft gespeeld bij ongevallen. Het verdient dan ook de voorkeur dat de boordlichten achteraan het duwstiel worden gevoerd, zodat de volledige lengte van het duwstiel goed zichtbaar is. Er is slechts een beperkt aantal samenstellen betrokken, namelijk duwstelen die bestaan uit een motorvrachtschip met een duwbak ervoor. In dit geval moeten de verplaatsbare boordlichten die in het midden van het duwstiel worden gevoerd, naar achteren op het breedste gedeelte van het duwstiel worden verplaatst. Zo wordt rekening gehouden met de terugkoppeling van het bedrijfsleven van de opgedane ervaringen en zodoende bij te dragen aan de veiligheid en goede orde op de Rijn.

Artikel 3.10, eerste lid, onderdeel b, van het Rpr is daarom gewijzigd, in die zin dat de boordlichten moeten worden gevoerd:

- zo ver mogelijk naar achteren op het breedste gedeelte van het duwstiel,
- ten hoogste 1 meter vanaf de zijkant van het duwstiel en ten minste 2 meter boven het wateroppervlak (deze tweede bepaling blijft ongewijzigd).

Door deze nieuwe formulering worden de boordlichten achteraan het duwstiel gevoerd en is de volledige lengte van het duwstiel goed zichtbaar.

Onderdeel C

Protocol 2023-II-12 betreft de wijziging van het derde lid van artikel 3.32 van het Rpr. In dit artikel zijn eisen vastgelegd voor het gebruiken van het teken van het verbod te roken, onbeschermd licht of vuur. Het derde lid van dit artikel voorziet erin dat de symbolen die zijn voorgeschreven in de versie van het Rpr die op 30 november 2011 van kracht was tot en met 30 november 2015 mochten worden gebruikt.

Dit onderdeel regelt dat deze verouderde en onvolledige bepaling, artikel 3.32 derde lid, vervalt ter verbetering van de coherentie van artikel 3.32 van het Rpr. De in dit artikel vastgestelde eisen voor het teken van het verbod te roken, onbeschermd licht of vuur te gebruiken zijn niet langer van kracht en daarmee is het artikel komen te vervallen.

Onderdeel D

Protocol 2024-I-10 betreft een verlenging van tijdelijke aard van een tijdelijk voorschrift. De verplichtingen die volgen uit artikel 4.07, derde lid, derde volzin, worden van 1 december 2024 verlengd tot 30 november 2027. Hiervoor is geen implementatie nodig, aangezien het voorschrift in de huidige vorm blijft bestaan. Aan het slot van artikel 4.07 wordt weergegeven bij welk besluit het voorschrift laatstelijk is verlengd. Dit onderdeel is met deze wijziging geactualiseerd naar het besluit waarbij het laatstelijk is verlengd.

Onderdeel E

In artikel 12.01 van het Rpr is voor bepaalde schepen en samenstellen een meldplicht voorgeschreven:

de schipper of een derde moet een aantal gegevens met betrekking tot het schip of het samenstel, de vervoerde goederen en de reis aan de bevoegde autoriteiten opgeven. Deze melding verschaft de autoriteiten met name alle informatie die nodig is voor een efficiënt calamiteitenmanagement. In artikel 12.01 van het Rpr is aangegeven welke schepen aan deze verplichting zijn onderworpen, welke gegevens gemeld moeten worden, welke middelen voor deze melding gebruikt kunnen of moeten worden (marifoon, telefonisch, schriftelijk, elektronisch) en op welk moment of op welke plaats deze melding gedaan moet worden. Artikel 12.01 van het Rpr is in de afgelopen jaren meerdere malen gewijzigd, met name in verband met de invoering van de elektronische meldplicht. De elektronische meldplicht is gefaseerd ingevoerd vanaf 2010, waarbij de meldplicht is uitgebreid tot de reeds in artikel 12.01, eerste lid, opgenomen scheepstypen in verschillende stappen, te weten in 2010, 2015, 2018 en 2021. De CCR heeft bij Besluit 2023-I-8 de principiële beslissing genomen de elektronische meldplicht uit te breiden tot bepaalde andere schepen. Die vielen tot nu toe nog niet onder de in artikel 12.01, eerste lid, van het Rpr bedoelde meldplicht. Hierna zal verder worden toegelicht welke schepen dit betreft per nieuw onderdeel. Het scheepvaartbedrijfsleven is geïnformeerd over de datum waarop deze verplichting in werking treedt, namelijk op 1 december 2026.

Het doel is de elektronische meldplicht uit te breiden tot schepen met een lengte van meer dan 86 meter die beschikken over één of meer laadruimen voor het vervoer van goederen. Een aanvaring met een schip met een lengte van meer dan 86 meter kan namelijk zeer grote consequenties hebben voor het scheepvaartverkeer op de Rijn. Het is dus belangrijk over de relevante gegevens te beschikken, zodat deze aan de hulpdiensten doorgegeven kunnen worden. Deze uitbreiding geldt niet voor bunkerschepen en bilgeboden zoals gedefinieerd onder 1.2.1 van het reglement dat als bijlage bij het ADN is gevoegd, gezien de wijze waarop deze schepen worden ingezet, ook al zijn zij langer dan 86 meter.

Artikel 12.01, eerste lid, onderdeel g, is gewijzigd met als doel de elektronische meldplicht uit te breiden tot alle schepen die voor hun voortstuwing een andere energiebron gebruiken dan gasolie of vloeibaar aardgas. Met deze schepen gaan namelijk andere risico's gepaard. Bovendien is het noodzakelijk over de relevante gegevens te beschikken om de veiligheid in de Rijnvaart te verhogen. Daarom wordt de verwijzing naar "dat een LNG-installatie aan boord heeft" vervangen door een andere eis. Het gaat namelijk om schepen die een andere energiebron dan gasolie voor de voortstuwings- of hulpsystemen aan boord hebben. Impliciet bevat dit dan ook de LNG-installatie aan boord.

Artikel 12.01, tweede lid, bevat een lijst die precies vastlegt welke gegevens elektronisch gemeld moeten worden. Ter verduidelijking van hetgeen gemeld moet worden, is artikel 12.01, tweede lid, onderdeel f, gewijzigd. De schipper zal op grond hiervan moeten aangeven of er aan boord één of meer voortstuwings- of hulpsystemen aanwezig zijn die bestemd zijn om te worden gebruikt met andere energiebronnen dan gasolie. Voor het begrip 'hulpsystemen' wordt rechtstreeks verwezen naar de in hoofdstuk 30 van ES-TRIN vastgelegde definitie van een 'voortstuwings- en hulpsysteem': elk systeem dat brandstof gebruikt, met inbegrip van brandstoftanks, tankaansluitingen, brandstofvoorbereidingssystemen, leidingen, afsluiters, energieomvormers (zoals motoren, turbines of brandstofcellen), besturings-, bewakings- en veiligheidssystemen.

Op grond van artikel 12.01, negende lid, kan de bevoegde autoriteit een uitzondering op de meldplicht, bedoeld in artikel 12.01, eerste lid, toestaan voor dagtochtschepen.

Onderdeel F

Protocol 2023-II-13 betreft de wijziging van bijlage 13, punt 6.4, van het Rpr. In artikel 1.10 van het Rpr is voorzien in een uitputtende lijst van de scheepsbescheiden en andere documenten die aan boord aanwezig moeten zijn. Ook andere regelgevende kaders, zoals het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) en ES-TRIN, bevatten voorschriften met betrekking tot de bedoelde documenten. De Conferentie der Verdragsluitende Partijen (CVP) bij het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) heeft op 21 juni 2023 een besluit aangenomen om de overlegging van het transactiebewijs met betrekking tot de verwijderingsbijdrage in elektronische vorm toe te laten (Besluit CDNI 2023-I-3). In artikel 6 van het CDNI is geregeld dat de financiering van de inname en verwijdering olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval geschiedt door middel van een verwijderingsbijdrage. Met de wijziging kan een transactiebewijs voor de verwijderingsbijdrage aan de nationale instituten in elektronische vorm worden overgelegd. De wijziging van artikel 3.04 van de Uitvoeringsregeling behorende bij het CDNI is op 1 augustus 2023 van kracht geworden. De schipper moet de transactiebewijzen met betrekking tot de verwijderingsbijdrage te allen tijde kunnen tonen en deze moeten twaalf maanden aan boord worden bewaard. Zij worden vaak met de bunkerverklaring overgelegd. Het is daarom wenselijk de overlegging van de bunkerverklaring ook in elektronische vorm toe te laten. Deze wijziging past bijlage 13 van het Rpr aan om de overlegging van de bunkerver-



klaring met inbegrip van de transactiebewijzen met betrekking tot de verwijderingsbijdrage in elektronische vorm toe te laten.

Deze wijziging realiseert een verdere coherentie tussen twee regelgevingskaders te garanderen, namelijk het Rpr en het CDNI. Het CDNI heeft door middel van de wijziging van artikel 3.04, tweede lid, van behorende bij het CDNI het juridisch kader en de voorwaarden vastgesteld voor het gebruik van het transactiebewijs met betrekking tot de verwijderingsbijdrage in elektronische vorm. Het Rpr bepaalt binnen de werkingssfeer van de Rijnregelgeving in artikel 1.10 en in bijlage 13 de voorwaarden waaronder het document aan de controleautoriteiten moet worden overgelegd. Het feit dat de bunkerverklaring met inbegrip van de transactiebewijzen met betrekking tot de verwijderingsbijdrage in elektronische vorm kan worden overgelegd, vereenvoudigt de informatieverstrekking, met name voor controledoeleinden. In de Uitvoeringsregeling behorende bij het CDNI wordt de vorm waarin de bunkerverklaring moet worden afgegeven niet uitdrukkelijk geregeld. Sommige Nationale Instituten die bevoegd zijn voor de afgifte van de bunkerverklaring overwegen om de verklaring in elektronische vorm af te geven. Evenzo geven sommige bunkerbedrijven de bunkerverklaring nu al in elektronische vorm af. De in bijlage 13, punt 6.4, van het Rpr bedoelde bunkerverklaring en transactiebewijzen met betrekking tot de verwijderingsbijdrage moeten bij een controle van de politiediensten vaak samen worden getoond. Het is daarom wenselijk dat deze twee documenten in elektronische vorm kunnen worden overgelegd, zodat de schipper de bunkerverklaring niet hoeft af te drukken als deze hem in elektronische vorm is afgegeven.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,