



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 16 juni 2016, nr. IENM/BSK-2016/113479, tot wijziging van de Regeling veiligheid zeeschepen in verband met de vaststelling van de methode voor berekening van geverifieerde brutomassa van een beladen container ingevolge voorschrift 2, deel A, hoofdstuk VI, van het SOLAS-verdrag

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 54 van het Schepenbesluit 2004;

BESLUIT:

ARTIKEL I

Na artikel 44 van de Regeling veiligheid zeeschepen worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 44a. Methode berekening geverifieerde brutomassa van een beladen container ingevolge voorschrift 2, vierde lid, onder 2, deel A, hoofdstuk VI, van het SOLAS-verdrag

1. De bepaling van de geverifieerde brutomassa van een beladen container door berekening, bedoeld in voorschrift 2, vierde lid, onder 2, deel A, hoofdstuk VI, van het SOLAS-verdrag, geschiedt door de som te nemen van de massa's bepaald volgens de leden twee tot en met vijf.
2. De massa van de lading van de container wordt bepaald door de som te nemen van de massa van de afzonderlijke daarin geladen producten of door derden daarover geleverde informatie of bescheiden. Voor bulkproducten is het toegestaan de massa van de lading te bepalen aan de hand van meetmomenten gedurende het productieproces van die bulkproducten zoals debietbepaling door gekalibreerde vulinstallaties of door te wegen.
3. De massa van de verpakking van in de container geladen producten wordt bepaald door de som te nemen van de massa's van de productverpakkingen zoals vastgesteld door de verscheper of verstrekt door de leverancier van die verpakkingen of door derden daarover geleverde informatie of bescheiden.
4. De massa van pallets of van stuw materiaal in de container wordt bepaald door de som te nemen van de massa van de pallets of van het stuw materiaal in de container zoals vastgesteld door de verscheper of verstrekt door de leverancier van de pallets of van het stuw materiaal of door derden daarover geleverde informatie of bescheiden.
5. De massa van de ongeladen container, zoals verstrekt door degene die de container aan de verscheper ter beschikking stelt.
6. Bij de bepaling van de massa van een beladen container door berekening worden de bij circulaire MSC/Circ.1475 van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO vastgestelde 'Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo' in acht genomen.

Artikel 44b. Toegestane afwijkingsmarge geverifieerde massa van een beladen container

De geverifieerde brutomassa van een beladen container bedoeld in voorschrift 2, vierde lid, deel A, hoofdstuk VI, van het SOLAS-verdrag wijkt niet meer af van de werkelijke massa dan:

- a. ten hoogste 500 kilogram indien de werkelijke massa van de geverifieerde beladen container minder dan 10 ton bedraagt;
- b. ten hoogste 5 massaprocent indien de werkelijke massa van de geverifieerde beladen container 10 ton of meer bedraagt.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2016.



Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*



TOELICHTING

1 Inleiding

Met de onderhavige wijziging van de Regeling veiligheid zeeschepen (hierna: de regeling) is de methode vastgelegd om de geverifieerde brutomassa van een beladen container door berekening te bepalen, bedoeld in voorschrift 2, vierde lid, onder 2, deel A, hoofdstuk VI, van het SOLAS-verdrag. Hiermee wordt invulling gegeven aan de wijziging van voorschrift 2, deel A, hoofdstuk VI, van het SOLAS-verdrag die op 1 juli 2016 in werking treedt.¹ Deze wijziging handelt over de informatie die moet worden verstrekt over te laden containers op zeeschepen met als doel de stabiliteit en veiligheid van het schip, de zeevarenden en het mariene milieu verder te waarborgen door het risico op verlies van containers op zee terug te dringen.

2 Uitvoeringswetgeving

De bovengenoemde wijziging van het SOLAS-verdrag bestaat uit drie onderdelen. Ten eerste moet de brutomassa van op zeeschepen te laden beladen containers zijn geverifieerd door weging met gekalibreerde en gecertificeerde weegapparatuur of door berekening volgens een gecertificeerde methode. Ten tweede moet de verscheper deze informatie opnemen in de scheepsdocumenten en voorafgaand aan het laden van het schip verstrekken aan de kapitein of zijn reder. Als laatste is de kapitein ervoor verantwoordelijk dat alleen containers worden geladen waarvan de brutomassa is geverifieerd. Deze verdragswijziging werkt direct door in de Nederlandse wetgeving, met uitzondering van de vaststelling van de gecertificeerde methode voor berekening. Dit vloeit voort uit de dynamische verwijzing in artikel 52 van het Schepenbesluit 2004. Daarin is bepaald dat de algemene voorschriften van hoofdstuk VI, deel A, van het SOLAS-verdrag in acht moeten worden genomen. In voorschrift 2, vierde lid, onder 2, deel A, hoofdstuk VI, van het SOLAS-verdrag is bepaald dat verdragspartijen een gecertificeerde methode moeten vaststellen voor de berekening van de brutomassa van een beladen container. In deze wijzigingsregeling is invulling gegeven aan deze verplichting.

3 Hoofdpijnen artikelen 44a en 44b Regeling veiligheid zeeschepen

Op grond van voorschrift 2, eerste en tweede lid, deel A, hoofdstuk VI van het SOLAS-verdrag, moeten verscheperen aan de kapitein of diens vertegenwoordiger ruimschoots voor het laden juiste informatie over de lading verstrekken, zodat de voorzorgsmaatregelen die voor een juiste stuwage en het veilig vervoer van de lading nodig zijn, kunnen worden uitgevoerd. Met de verdragswijziging is deze verplichting uitgebreid.

Voor het berekenen van de brutomassa van beladen containers die in een Nederlandse haven worden geladen op een zeeschip dient gebruik gemaakt te worden van een gecertificeerde methode die door het bevoegd gezag van de verdragsstaat is vastgelegd. Dit is bepaald in voorschrift 2, vierde lid, onder 2, van het SOLAS-verdrag. Als ondersteuning bij uitvoering van deze bepaling heeft IMO een handreiking uitgegeven.² In artikel 44a van de regeling is een methode vastgelegd voor alle verladere van schepen die vanuit Nederland vertrekken. De methode komt overeen met hetgeen daarover is gesteld in de bovengenoemde handreiking. De invulling van de methode voor berekening is niet door IMO voorgeschreven, waardoor nationale verschillen in methodes en de uitvoering ervan niet zijn uit te sluiten. In overleg met de sector is in Nederland voor de in artikel 44a van de regeling vastgelegde methode gekozen, waarmee het doel van voorschrift 2 van het SOLAS-verdrag wordt verwezenlijkt en de lasten voor het bedrijfsleven en overheid zo beperkt mogelijk zijn gehouden.

De brutomassa moet worden vastgesteld door weging of door berekening.

In het geval van weging moet de te laden container zijn gewogen met een gekalibreerd en gecertificeerd weeginstrument. Dit is bepaald in voorschrift 2, vierde lid, onder 1, van het SOLAS-verdrag. In geval van berekening moet de massa van de te laden container zijn berekend door het optellen van massa's van de delen van de lading, de verpakkingen, het stuwagemateriaal en de eigen massa van de lege container. Dit is bepaald in voorschrift 2, vierde lid, onder 2, van het SOLAS-verdrag. Voorafgaand aan de verdragswijziging was de verscheper al verplicht de kapitein of zijn vertegenwoordiger te informeren omtrent de massa van de beladen containers, zodat een veilig vervoer mogelijk was. De methode waarop dit kon geschieden was niet geregeld.

¹ De op 30 mei 2014 door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) vastgestelde Annex 19, MSC 93/22/Add.3, vergadering MSC 93.

² Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo, MSC.1/Circ. 1475, van 9 juni 2014.



Weging

In de praktijk kan het wegen van een beladen container op verschillende manieren worden uitgevoerd:

1. De massa van de beladen container wordt bepaald middels gecertificeerde en gekalibreerde weegapparatuur waarvan de massa wordt afgelezen.
2. De massa van de beladen container alsmede van het voertuig, de voertuigcombinatie of het chassis waarop deze is geplaatst, wordt bepaald middels gecertificeerde en gekalibreerde weegapparatuur, waarvan de massa wordt afgelezen. Van het vastgestelde gewicht wordt het ledig gewicht van het voertuig, de voertuigcombinatie of het chassis, zoals dit in de kentekenpapieren van het voertuig of chassis staat vermeld, afgetrokken. Tevens wordt de nog in de tank aanwezige brandstof van het gewicht afgetrokken.
3. De massa van de beladen container wordt bepaald door voorafgaand aan het laden van de container de massa van de lege container tezamen met het voertuig, de voertuigcombinatie of het chassis, vast te stellen middels aflezing van de massa van gecertificeerde en gekalibreerde weegapparatuur. Deze weging wordt herhaald na het laden van de container. Het verschil tussen beide metingen geeft de massa van de lading. De massa van de lading vermeerderd met het tarragewicht van de lege container geeft de geverifieerde brutomassa van de beladen container.

De wijziging van het SOLAS-verdrag heeft geen verandering gebracht in de wijze van wegen. Op grond van voorschrift 2, vierde lid, onder 1, van het SOLAS-verdrag dient het wegen plaats te vinden met gekalibreerde en gecertificeerde weegapparatuur. Ook dit heeft geen gevolgen gehad voor de praktijk, omdat weegapparatuur onder de reikwijdte van een tweetal Europese richtlijnen valt.

Wat betreft niet-automatische weegwerktuigen is Richtlijn 2014/31/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende de harmonisatie van de wetgevingen van de lidstaten inzake het op de markt aanbieden van niet-automatische weegwerktuigen (herschikking) (PbEU 2014, L96/107) van toepassing. Wat betreft automatische weegwerktuigen is Richtlijn 2014/32/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende de harmonisatie van de wetgevingen van de lidstaten inzake het op de markt aanbieden van meetinstrumenten (herschikking) (PbEU 2014, L96/149) van toepassing. Beide richtlijnen zijn geïmplementeerd in de Metrologiewet.

Berekening

Het vaststellen van de geverifieerde brutomassa van de beladen container dient door de verscheper te gebeuren met inachtneming van artikel 44a van de regeling. Een beschrijving van de te volgen procedure in de bedrijfsprocessen van de verscheper kan een middel zijn om aan te tonen dat de geverifieerde brutomassa is vastgesteld conform de methode als beschreven in artikel 44a van de regeling. Het vaststellen van een dergelijke procedure of werkinstructie is geen verplichting voor een verscheper, omdat die zich dient te houden aan het voorgeschreven in artikel 44a van de regeling. De aanwezigheid van bijvoorbeeld een AEO-vergunning (C of S) of een ISO-certificaat volgens bijvoorbeeld de NEN-ISO 9000-serie of de NEN-ISO 28000:2007en bij de verscheper is een aanwijzing voor zowel de overheid als voor marktpartijen dat de verscheper de methode van artikel 44a van de regeling op een juiste wijze in zijn bedrijfsprocessen heeft verankerd. De NEN-ISO 9000-serie omvat normen voor kwaliteitsmanagementsystemen. De NEN-ISO 28000:2007en omvat normen voor veiligheidsmanagementsystemen voor de logistieke keten. Met de door de Douane uitgegeven AEO-vergunningen wordt de status van 'Authorised Economic Operator' (AEO) verkregen waarmee grensoverschrijdend handelsverkeer wordt vereenvoudigd.³ Voor het verkrijgen van deze vergunningen is het verplicht om onder meer te beschikken over een goed werkend intern controlesysteem. De genoemde certificeringen en vergunningen zijn niet uitputtend bedoeld. Houders van een AEO-vergunning of een ISO-certificaat worden geacht hun administratieve organisatie en interne controle zodanig op orde te hebben dat conform het bepaalde in artikel 44a wordt gehandeld.

Toegestane afwijkingsmarge

De IMO heeft in voorschrift 2, vierde lid, van het SOLAS-verdrag voor wat betreft de verificatie geen norm opgesteld over de te hanteren toleranties tussen de geverifieerde brutomassa van de beladen container zoals opgegeven door de verscheper, en de geverifieerde brutomassa van de beladen container zoals vastgesteld door de handhaver. Dit betekent dat er in de handhavingspraktijk onduidelijkheid kan zijn of een geverifieerde brutomassa juist is vastgesteld, indien blijkt dat de werkelijke massa afwijkt van de massa aangegeven bij de verificatie. Deze onduidelijkheid wordt door de sector onwenselijk geacht. Daarom is in artikel 44b de toegestane afwijkingsmarge vastgelegd ten opzichte van de werkelijke massa van een geverifieerde container. Deze afwijkingsmarge is gebaseerd op de

³ Zie: Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en van de Raad van 9 oktober 2013 tot vaststelling van het douanewetboek van de Unie (herschikking) (PbEU 2013, L 269/1).



nauwkeurigheid waarmee de stabiliteitsberekeningen onder invloed van de krachten op het schip en de containers uitgevoerd worden. Deze marge correspondeert met de daarbij gehanteerde afwijkingmarges. Voor beladen containers met een geverifieerde brutomassa tot 10.000 kilogram wordt een marge van 500 kilogram gehanteerd. Voor kleine massa's is gekozen voor een vaste waarde van 500 kilogram, omdat in die gevallen de afwijkingen in het lege gewicht van de container, de verpakkingen en het vastzetmateriaal, relatief groot zijn. In de meeste buurlanden worden gelijksoortige afwijkingen gehanteerd.

4 Gevolgen

Verplichting kapitein of reder

In artikel 4, eerste lid, onderdeel h, van de Schepenwet is bepaald dat een kapitein, alvorens een reis te ondernemen, verplicht is te zorgen dat de belading en stuwage van zijn schip aan de eisen van zeewaardigheid voldoen. Gedragingen in strijd met artikel 4, eerste lid, van de Schepenwet zijn op grond van artikel 56, eerste lid, van de Schepenwet strafbare feiten. Op grond van voorschrift 2, eerste lid, onderdeel 6, deel A, hoofdstuk VI, van het SOLAS-verdrag is de kapitein of zijn reder verplicht om erop toe te zien dat de geverifieerde brutomassa van aan boord van het schip te laden containers is vermeld op een daartoe bestemd scheepsdocument. Indien gebleken is dat de geverifieerde brutomassa van een container niet op een daartoe bestemd scheepsdocument zoals bedoeld in paragraaf 2.1.13 van de handreiking is aangegeven, kan dat betekenen dat deze niet mag worden geladen of, wanneer dit al heeft plaatsgevonden, dat deze voor vertrek moet worden gelost dan wel alsnog van een geverifieerde brutomassa moet worden voorzien. Indien in de praktijk blijkt dat een verscheper geen, een onvolledige of onjuiste geverifieerde brutomassa van een beladen container heeft verstrekt zal de reder of kapitein zich in eerste instantie tot de betreffende verscheper kunnen wenden.

Verscheper

In de praktijk zal het vaststellen van de geverifieerde brutomassa van beladen containers door weging of berekening, onderdeel zijn van het bedrijfsproces van verscheper. De geverifieerde brutomassa mag door de verscheper worden vastgesteld, maar ook worden aangeleverd door leveranciers van delen van de lading of door derden. Met derden worden alle partijen bedoeld, anders dan de verscheper of de leverancier, die informatie hebben over de massa van dat deel en in staat zijn die aan te leveren. Het tarragewicht van de lege container wordt aangeleverd door degene die de container ter beschikking stelt aan de verscheper. Dit kan geschieden middels (digitale) aanlevering van het tarragewicht aan de verscheper of door aflezing van het op de deur van de container aangegeven tarragewicht.

5 Toezicht en handhaving

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is belast met het toezicht en de handhaving van de Schepenwet, het Schepenbesluit en de daarop gebaseerde regeling. De ILT hanteert hierbij bestaande internationale en geharmoniseerde inspectieprocedures. Deze vloeien onder meer voort uit het Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU), Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PbEU 2009, L 131/57) en de interventieladder van de ILT. Hoofdstuk VI van het SOLAS-verdrag dat handelt over het veilig beladen van zeeschepen is al een standaard onderdeel van de reguliere vlaggenstaat- en havenstaatcontroles. De nieuwe regelgeving zal hier dan ook in worden meegenomen.

De ILT kan bij de reguliere controles in het kader van de Wet havenstaatcontrole en in geval van incidenten op schepen met een buitenlandse vlag controleren of de geverifieerde bruto massa van te laden (beladen)containers in de scheepsdocumenten is aangegeven. Hierbij zullen de relevante circulaires van de IMO en eventuele procedures van de rederij die voortvloeien uit de ISM Code⁴ in acht worden genomen. Wat betreft schepen met een Nederlandse vlag gebeurt dit in het kader van vlaggenstaatcontrole.

6 Financiële gevolgen

De gevolgen die voortvloeien uit de wijziging van het SOLAS-verdrag over de verificatie van de massa

⁴ De internationale veiligheidscode voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging (International Safety Management Code/Volgende zoekterm markering), vastgesteld bij resolutie A.741(18) van 4 november 1993 door de Algemene Vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie.



zijn zeer moeilijk in te schatten. De mogelijkheid om de geverifieerde brutomassa van beladen containers door berekening vast te stellen kan in de praktijk voordelen hebben ten opzichte van wegen. Wegen is een handeling die relatief veel tijd en geld kost. Indien dit door berekening vermeden kan worden heeft dat voordelen. Maar ook berekenen brengt kosten met zich mee. Naarmate de belading van een container eenvormiger is, zoals bij bulkproducten of identieke producten in grote aantallen, zal berekening voordeliger kunnen zijn. Dit is echter lang niet in alle gevallen gunstiger dan wegen.

Jaarlijks worden er in Nederlandse havens 3 tot 4 miljoen containers aan boord van zeeschepen geladen. Het wegen van een container wordt geschat op circa € 130. Het betreft zowel de kosten voor het fysiek wegen en de bijkomende administratieve lasten. De kosten voor berekenen worden geschat op € 30 per container. De verwachting is dat op termijn circa 50% van de containers geverifieerd zal worden door middel van berekening. Maar dat is op dit moment niet met zekerheid aan te geven. Voorafgaand aan deze regeling moest de massa van te laden containers ook al bepaald worden. Deze kosten maken deel uit van het logistieke proces en zijn daaruit niet goed af te zonderen. Een deel van de containers zal al in het buitenland zijn geverifieerd. Op basis van het vorenstaande worden de kosten van de verdragswijziging die in Nederland vallen geschat op € 200 tot € 250 miljoen. Verwacht wordt dat niet eerder dan na een jaar na inwerkingtreding meer inzicht gegeven kan worden in de werkelijke kosten die het gevolg zijn van de verdragswijziging.

7 Advisering en consultatie

Bij de voorbereiding van de implementatie van deze wijzigingsregeling is de direct betrokken sector veelvuldig geconsulteerd. Met name is gesproken met vertegenwoordigers van de rederijen, de transportmodaliteiten weg- en binnenvaart, de verladers en expediteurs, de stuwadoors en vertegenwoordigers van de verschillende overheden, zoals de nationale politie, de douane en de ILT. Gelet op het voorgaande en de strikte uitvoering heeft geen internetconsultatie plaatsgevonden.

8 Inwerkingtreding en overgangsrecht

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2016. Dit is de datum waarop de wijziging van voorschrift 2, vierde tot en met zesde lid, deel A, hoofdstuk IV van het SOLAS-verdrag in werking treedt. De benodigde voorbereidingstijd van deze regeling heeft met zich meegebracht dat is afgeweken van de minimale invoeringstermijn van twee maanden. Dit is toegelaten op grond van uitzonderingsgrond 4, Europese of internationale regelgeving, van de systematiek van vaste veranderingen.

De wijziging van het SOLAS-verdrag kent geen overgangsbepalingen.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*