

# Loodsplichtbesluit 2020 (amvb) (wettekst incl. nota van toelichting)

Concept 4 juni 2018 tbv internetconsultatie 2018

**Wettelijke basis: Artikel 16, vierde lid, Arbeidsomstandighedenwet, artikel 22, eerste lid en 25 Binnenvaartwet en artikel 10, derde, vierde en vijfde lid, 11, eerste en tweede lid en 12 van de Scheepvaartverkeerswet (nieuw).**

## Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

### Artikel 1 Definities

1. Voor de toepassing van dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- *bevoegde autoriteit*: degene die voor een scheepvaartweg of gedeelten daarvan door Onze Minister als zodanig is aangewezen;
- *call*: een combinatie van een inkomende en uitgaande reis over een traject in hetzelfde zeehavengebied;
- *eerste stuurman*: degene die, omdat hij in bezit is van relevante papieren als bedoeld in Wet zeevarenden, bevoegd is als eerste stuurman op te treden;
- *frequentie-eis*: minimum aantal in- of uitgaande reizen, calls of vaaruren per jaar, op grond van dit besluit en de daarop berustende bepalingen;
- *loodsplicht*: verplichting gebruik te maken van de diensten van een loods;
- *loodsplichtige scheepvaartwegen*: scheepvaartwegen, bedoeld in artikel 2, tweede lid, en de daarop berustende bepalingen;
- *modules*: modules die op grond van dit besluit en de daarop berustende bepalingen nodig zijn om een PEC te verkrijgen;
- *PEC*: Pilotage exemption certificate;
- *regionale autoriteit*: bevoegde autoriteit die, voor een zeehavenregio, door Onze Minister als zodanig is aangewezen;
- *regionale loodsencorporatie*: regionale loodsencorporatie als bedoeld in artikel 10 van de Loodsenwet;
- *registerloods*: registerloods als bedoeld in artikel 1, onderdeel f, van de Loodsenwet;
- *scheepsramp*: voorval of ongeval, overkomen aan een schip ten gevolge waarvan schade van betekenis aan dat schip of de zaken aan boord daarvan of letsel aan een of meer van de opvarenden, of schade aan een ander schip of de zaken aan boord daarvan, dan wel letsel aan een of meer van de opvarenden daarvan of schade aan het mariene milieu is veroorzaakt;
- *werkschip*: zeeschip dat gebouwd en ingericht is voor het uitvoeren van werkzaamheden of een zeeschip dat gebouwd en ingericht is om ten behoeve van het eerst genoemde zeeschip direct aansluitende werkzaamheden te verrichten zoals de aan- of afvoeren van grondstoffen of andere goederen;
- *zeeschip met gevaarlijke lading*: zeeschip, gebouwd of geschikt gemaakt en gebezigd voor het in bulk vervoeren van minerale olie, gas of chemicaliën en geheel of gedeeltelijk daarmee geladen, dan wel leeg maar nog niet ontgast of ontdaan van hun gevaarlijke residuen;
- *zeehavengebied*: zeehavengebied als bedoeld in artikel 2, eerste lid;

- *zeehavenregio*: zeehavenregio als bedoeld in artikel 12, eerste lid.

2. Dit besluit is van overeenkomstige toepassing op een schip dat geen zeeschip is en op degene die daarover de leiding heeft, indien dit schip zich op zee bevindt.

3. Indien taken of bevoegdheden op grond van dit besluit en de daarop berustende bepalingen gelijktijdig betrekking hebben op meer dan één bevoegde autoriteit in een zeehavengebied of een gedeelte daarvan, dan worden deze taken en bevoegdheden door de betrokken bevoegde autoriteiten gezamenlijk en gelijktijdig uitgevoerd.

## **Artikel 2 Zeehavengebieden en loodsplichtige scheepvaartwegen**

1. Voor de toepassing van dit besluit en de daarop berustende bepalingen worden de volgende zeehavengebieden onderscheiden:

- a. Delfzijl-Eemshaven;
- b. Den Helder-Harlingen-Terschelling;
- c. Amsterdam-IJmond;
- d. Rotterdam-Rijnmond-Zuid-Holland-achterland;
- e. Scheveningen; en
- f. Scheldemonden, voor zover hoofdstuk III van het Scheldereglement daarop niet van toepassing is.

2. Bij ministeriële regeling worden per zeehavengebied de scheepvaartwegen nader aangeduid waar de loodsplicht van toepassing is.

3. Voor de toepassing van dit besluit en de daarop berustende bepalingen worden bij ministeriële regeling scheepvaartwegen aangewezen, waarop slechts in geval van een situatie als bedoeld in artikel 15 een loodsplicht kan worden opgelegd.

## **Hoofdstuk 2 Categorale vrijstelling van de loodsplicht**

### **Artikel 3 Categorale vrijstelling loodsplicht**

1. Kapiteins van zeeschepen met een bij ministeriële regeling aangegeven lengte en in voorkomende gevallen breedte of diepgang zijn op de in die regeling genoemde loodsplichtige scheepvaartwegen vrijgesteld van de loodsplicht tenzij het een zeeschip met gevaarlijke lading betreft.

2. Met zeeschepen als bedoeld in het eerste lid worden gelijkgesteld samenstellen van zeeschepen, tenzij een van de samenstellende delen een grotere lengte, breedte of diepgang heeft, dan de lengte, breedte of diepgang, bedoeld in de op het eerste lid berustende ministeriële regeling.

3. Onverminderd het eerste lid is tevens vrijgesteld van de loodsplicht de kapitein:

- a. van een zeeschip dat de territoriale zee bevaart, zonder dat dit geschiedt ten behoeve van het aanlopen of verlaten van een binnen Nederland, België of Duitsland, gelegen haven of binnenwater waartoe dat gedeelte van de territoriale zee toegang geeft;
- b. van een zeeschip dat de territoriale zee bevaart van of naar de plaats waar de loodsdienst begint of eindigt;
- c. van een loodsvaartuig dat tijdens de vaart op een scheepvaartweg als zodanig worden gebruikt;
- d. van een zeeschip, voor zover het geen zeeschip met gevaarlijke lading betreft, dat een verplaatsing maakt langs dezelfde kade of een soortgelijke korte verplaatsing maakt binnen een scheepvaartweg;
- e. van een zeeschip, voor zover het geen zeeschip met gevaarlijke lading betreft, met een tot een bij

ministeriële regeling aangegeven lengte en in voorkomende gevallen breedte of diepgang, dat een verplaatsing maakt binnen een havenbekken in een in die regeling genoemd zeehavengebied of een gedeelte daarvan, zonder daarbij de hoofdvaarweg binnen dat zeehavengebied te bevaren; en f. van een werkschip in de periode dat dat schip in het betreffende zeehavengebied werkzaamheden ten behoeve van onderhoud of ontwikkeling van de haveninfrastructuur of van scheepvaartwegen die deel uitmaken van een zeehavengebied uitvoert of in het betreffende zeehavengebied vaart om in verband daarmee andere noodzakelijke activiteiten te verrichten, mits de kapitein of eerste stuurman naar de mening van de bevoegde autoriteit voldoende bekend is met de plaatselijke omstandigheden en communicatieprocedures en dat schip niet langer is dan de bij ministeriële regeling voor het zeehavengebied of een gedeelte daarvan vastgestelde maximale lengte en in voorkomende gevallen breedte of diepgang.

### **Hoofdstuk 3 Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC**

#### **Artikel 4 Algemene bepalingen betreffende PEC's**

1. Een kapitein of eerste stuurman die in het bezit is van een PEC, is vrijgesteld van de loodsplicht voor de vaart op de daarop aangegeven loodsplichtige scheepvaartwegen in een zeehavengebied met een daarop aangeduid zeeschip.
2. Bij ministeriële regeling worden trajecten vastgesteld waarvoor een PEC kan worden verleend. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de lengte en in voorkomende gevallen breedte of diepgang van het zeeschip of in categorieën zeeschepen.
3. Per zeehavengebied kan een PEC ten hoogste 4 zeeschepen omvatten.
4. Per zeehavengebied kan een PEC betrekking hebben op verschillende trajecten.
5. Om zijn kundigheid en ervaring voor een PEC te behouden voldoet de houder ervan aan de bij ministeriële regeling voor het betreffende traject vastgestelde frequentie-eis.
6. In afwijking van het tweede lid, kan een PEC ook betrekking hebben op een heel zeehavengebied of een gedeelte daarvan.

#### **Artikel 5 Bepalingen in verband met het op aanvraag verlenen van een PEC**

1. Een PEC of een uitbreiding van een PEC wordt door de bevoegde autoriteit verleend nadat de aanvrager over de bij ministeriële regeling vastgestelde vereiste modules beschikt voor het betreffende schip in combinatie met het traject waarop de aanvraag betrekking heeft.
2. De volgende modules met de daarbij te verkrijgen kennis en vaardigheden worden onderscheiden:
  - module 1: de, door middel van een met goed gevolg afgeronde opleiding, verkregen kennis van de belangrijkste bepalingen van de voor het betreffende zeehavengebied op grond van de Scheepvaartverkeerswet geldende wetgeving;
  - module 2: de, door middel van een met goed gevolg afgeronde opleiding, verkregen actieve of passieve kennis van de voor het betreffende zeehavengebied relevante talen die nodig zijn ten behoeve van de noodzakelijke communicatie met andere schepen en nautische dienstverleners;
  - module 3: reguliere reizen waarbij de aanvrager voor een PEC, met het zeeschip en over het traject waarop de aanvraag betrekking heeft, ter verkrijging van kennis met betrekking tot de geografische en nautische omstandigheden op het betreffende traject in het betreffende zeehavengebied, door

een registerloods wordt begeleid en geïnstrueerd over de lokale situatie en de in verband daarmee te voeren navigatie;

-module 4: de door middel van een met goed gevolg afgeronde opleiding verkregen, door de bevoegde autoriteit te bepalen, praktische en theoretische kennis van de lokale en regionale regelgeving, -communicatieprocedures, -topografie, -scheepvaartbegeleiding, -sleepbootprocedures, en de daarbij behorende wijze van navigeren;

-module 5: een met goed gevolg afgelegd aantal beoordelingsreizen met het zeeschip over het traject waarop de aanvraag voor een PEC betrekking heeft, waarbij de aanvrager van een PEC wordt beoordeeld met betrekking tot de uitvoering in de praktijk van de bij de modules 1 tot en met 4 opgedane kennis.

3. Bij ministeriële regeling wordt per zeehavengebied de inhoud van de modules nader bepaald.

4. Onverminderd het derde lid, stelt de bevoegde autoriteit eindtermen vast voor de kennis die voor de verschillende modules in een bepaald zeehavengebied wordt verlangd.

### **Artikel 6 Opleiding en examinering van modules**

1. De opleidingen en examens voor de modules 1 en 2 kunnen worden verzorgd door het bestuur van de regionale loodsencorporatie of door andere, door de bevoegde autoriteit te bepalen opleidingsinstituten.

2. Het bestuur van de regionale loodsencorporatie wordt belast met:

- a. de organisatie en uitvoering van module 3;
- b. de verzorging van de opleiding en het afnemen van examens ten behoeve van module 4; en
- c. de organisatie en uitvoering van de reizen van module 5.

3. Een in het eerste lid bedoeld opleidingsinstituut en het bestuur van de regionale loodsencorporatie gaan bij de opleiding en examinering voor de modules uit van de door de bevoegde autoriteit vastgestelde eindtermen, bedoeld in artikel 5, vierde lid.

4. De examens voor de modules 1, 4 en 5 kunnen in het Nederlands of Engels worden afgelegd.

### **Artikel 7 Opleiding en examinering van modules door de regionale loodsencorporaties**

1. Het bestuur van de regionale loodsencorporatie voert de in artikel 6, eerste en tweede lid, bedoelde taken in nauw overleg uit met de daarbij betrokken bevoegde- en regionale autoriteiten en stelt deze autoriteiten in de gelegenheid aanwezig te zijn bij reizen in het kader van module 3 en bij examens in het kader van de modules 1, 2, 4 en 5.

2. In verband met de examinering van de modules 1, 2, 4 en 5, wordt door het bestuur van de regionale loodsencorporatie een examenreglement opgesteld en aan de aanvrager van een PEC uitgereikt. Dit reglement bevat in elk geval bepalingen met betrekking tot:

- a. de te onderscheiden onderdelen van het examen met inachtneming van de door de bevoegde autoriteiten op grond van artikel 5, vierde lid, vastgestelde eindtermen, de wijze waarop deze onderdelen worden afgenomen en beoordeeld en de rol van de bevoegde autoriteit daarbij;
- b. inzage in het examen en met betrekking tot herexamens;
- c. de behandeling van klachten over het examen, het afnemen van het examen en de toegekende beoordeling; en
- d. de wijze waarop het verschuldigde opleidings- en examengeld wordt voldaan.

3. Onverminderd het tweede lid, bevat het examenreglement voldoende waarborgen dat de voor de

modules 1, 2, 4 en 5 vereiste kennis en vaardigheden van betrokkene naar behoren worden onderzocht.

4. Het bestuur van de regionale loodsencorporatie wijst ten behoeve van examens voor de modules 1, 2, 4 en 5 registerloodsen aan als examinator.

5. Het bestuur van de regionale loodsencorporatie stelt aanvragers van een PEC ten minste vier keer per jaar in de gelegenheid examens voor de modules 1, 2, 4 en 5 af te leggen en maakt de data ervan bekend aan de betrokken regionale- en bevoegde autoriteiten en belanghebbenden in de sector. De verschillende examens van een kandidaat worden zo veel mogelijk gelijktijdig afgenomen.

6. Het bestuur van de regionale loodsencorporatie stelt in overleg met de aanvrager het moment vast waarin de aanvrager in de gelegenheid wordt gesteld de reizen te maken ten behoeve van de module 3. De aanvrager ontvangt een bewijs van de gemaakte reis.

7. Het bestuur van de regionale loodsencorporatie stelt de bevoegde- en regionale autoriteit hetzij op verzoek hetzij uit eigen beweging in kennis van alle zaken die relevant zijn voor de uitvoering van artikel 6 en dit artikel.

#### **Artikel 8 Beperkingen die aan een PEC verbonden kunnen worden**

Aan een PEC kunnen per traject of per daarop aangeduide zeeschepen, een of meer van de volgende beperkingen worden verbonden:

- a. er mag geen gebruik van worden gemaakt indien met name genoemde weersomstandigheden of met name genoemde omstandigheden met betrekking tot het schip, de opvarenden, de lading, de scheepvaart of de scheepvaartweg dat noodzakelijk maken;
- b. er mag geen gebruik van worden gemaakt indien de plaats van bestemming of vertrek is gelegen in een petroleumhaven, dan wel dat doorvaart door een petroleumhaven noodzakelijk is om de gewenste plaats van bestemming te bereiken;
- c. er mag op met name genoemde delen van de scheepvaartweg geen gebruik van worden gemaakt omdat het schip daar onvoldoende geschikt voor is vanuit een oogpunt van voortstuwing en manoeuvreerbaarheid;
- d. er mag alleen gebruik van worden gemaakt indien de houder van een PEC, in bij ministeriële regeling te bepalen trajecten, tevens in het bezit is van een sleepbootcoördinatiecertificaat ten behoeve van veilige sleepbootassistentie;
- e. er mag alleen naar door de bevoegde autoriteit te bepalen ligplaatsen of havenbekkens in het zeehavengebied worden gevaren.

#### **Artikel 9 Voorschriften met betrekking tot het gebruik van een PEC**

1. Het is de houder van een PEC maakt daarbij geen gebruik van:

- a. bij de vaart met een zeeschip met gevaarlijke lading, tenzij bij of krachtens dit besluit anders is bepaald; en
- b. indien het zeeschip waarop de PEC van toepassing is deel uitmaakt van een samenstel van zeeschepen.

2. De houder van een PEC maakt daarvan slechts gebruik indien en voor zover:

- a. hij in dienstverband werkzaam is bij een werkgever of indien hij als kapitein of eerste stuurman

- voor ten minste 24 uur is aangemonsterd op het betreffende zeeschip en hij in de voorafgaande haven al was aangemonsterd of tot de volgende haven aangemonsterd zal blijven;
- b. hij gedurende de vaart op het traject of vaargebied daadwerkelijk als verkeersdeelnemer optreedt; en
- c. hij tevens voldoet aan alle overige wettelijke vereisten om als kapitein of eerste stuurman te mogen functioneren.

#### **Artikel 10 Overige voorschriften voor de houder van een PEC**

1. Voorafgaande aan het bevaren van het traject waarop zijn PEC betrekking heeft, meldt de houder ervan zich tijdig via de marifoon bij de bevoegde autoriteit en verstrekt daarbij zijn naam en het nummer van zijn PEC.
2. De houder van een PEC heeft het certificaat dat hij bevoegd is als zodanig op te treden bij zich indien hij als verkeersdeelnemer optreedt.
3. De houder van een PEC meldt elke wijziging welke van invloed kan zijn op de geldigheid van zijn PEC aan de bevoegde autoriteit.
4. De houder van een PEC verstrekt de bevoegde autoriteit, jaarlijks op de door de bevoegde autoriteit aangegeven wijze, de informatie die nodig is om te beoordelen of hij aan de frequentie-eis voldoet.
5. De houder van een PEC doet in geval van een scheepsramp, waarbij hij direct of indirect betrokken is geweest, zo spoedig mogelijk een schriftelijke verklaring inzake het gebeurde en zijn navigatiebeleid daarbij toekomen aan de bevoegde autoriteit en verschafft deze desgevraagd nadere informatie. Deze verklaring en nadere informatie mag slechts worden gebruikt voor leringsdoeleinden en mag in geen enkel geval dienen als bewijs tegen de houder van een PEC in geval van vervolging.

#### **Artikel 11 Toezicht op de houder van een PEC**

1. De bevoegde autoriteit is belast met het toezicht op de naleving van de artikelen 4, vijfde lid, 8, 9 of 10, door de houder van een PEC.
2. Een PEC kan door de bevoegde autoriteit al dan niet tijdelijk, geheel of gedeeltelijk worden ingetrokken indien:
  - a. de houder ervan niet aan de op hem van toepassing zijnde frequentie-eis voldoet;
  - b. de houder, de beperkingen en voorschriften, bedoeld in artikel 8, 9 of 10, niet nakomt;
  - c. de houder de krachtens artikel 4 van de Scheepvaartverkeerswet vastgestelde reglementen of de in het betreffende zeehavengebied anderszins geldende wettelijke bepalingen niet nakomt;
  - d. de houder ervan niet optreedt zoals het een goed verkeersdeelnemer betaamt; of
  - e. het zeeschip waarvoor een PEC is afgegeven zodanig is verbouwd, dat in redelijkheid niet meer gesteld kan worden dat het certificaat op dat schip betrekking heeft.

#### **Artikel 12 Taken en bevoegdheden van de regionale autoriteit**

1. Ten behoeve van het verlenen van PEC's worden de volgende zeehavenregio's onderscheiden:
  - a. Noord-Nederland: bestaande uit de zeehavengebieden genoemd in artikel 2, eerste lid, onderdelen a en b;

- b. Amsterdam-IJmond: bestaande uit de zeehavengebied genoemd in artikel 2, eerste lid, onderdeel c;
  - c. Rotterdam-Rijnmond-Scheveningen: bestaande uit de zeehavengebieden genoemd in artikel 2, eerste lid, onderdelen d en e; en
  - d. Scheldemonden: bestaande uit het zeehavengebied genoemd in artikel 2, eerste lid, onderdeel f.
2. Aanvragen voor een PEC of een uitbreiding of intrekking daarvan worden ten behoeve van de behandeling daarvan door een bevoegde autoriteit, ingediend bij de voor de betreffende zeehavenregio aangewezen regionale autoriteit.
3. Een regionale autoriteit is in zijn zeehavenregio belast met:
- a. de coördinatie van de behandeling door de bevoegde autoriteiten van aanvragen voor een PEC of een uitbreiding of intrekking daarvan en de coördinatie van eventueel daaruit voortvloeiende bezwaar- en beroepsprocedures;
  - b. het bevorderen van de samenwerking tussen en het eerste aanspreekpunt zijn voor alle partijen die betrokken zijn bij de opleidingen en examens ten behoeve van het behalen van de modules;
  - c. de coördinatie van de vaststelling van de eindtermen van de modules door de bevoegde autoriteiten;
  - d. de coördinatie van het toezicht door de bevoegde autoriteiten op de naleving van de artikelen 8, 9 of 10, door de houder van een PEC; en
  - e. het jaarlijks mede namens de andere bevoegde autoriteiten informeren van Onze Minister inzake:
    - 1°. het totaal aantal reizen en schepen per zeehavengebied in het voorafgaande kalenderjaar waarbij van de diensten van een registerloods gebruik is gemaakt en het aantal reizen en schepen waarbij als gevolg van een vrijstelling als bedoeld in artikel 3, een PEC als bedoeld in artikel 4 of een ontheffing als bedoeld in artikel 13 of 14, niet van de diensten van een loods gebruik is gemaakt;
    - 2°. de wijze waarop de opleiding en examinering van de modules verloopt;
    - 3°. het aantal en de soort PEC's die zijn afgegeven in het voorafgaande kalenderjaar en zijn ingetrokken onder vermelding van de reden daarvan en het aantal bezwaar- en beroepszaken in verband daarmee, alsmede het aantal malen dat aan houders van een PEC een loodsplicht als bedoeld in artikel 15 of 16 is opgelegd;
    - 4°. het aantal en soort incidenten waarbij zeeschepen betrokken zijn, waarbij wordt aangegeven of er houders van een PEC of registerloodsen betrokken waren; en
    - 5°. alle overige door Onze Minister verlangde informatie betreffende de uitvoering van dit besluit en de daarop berustende bepalingen.

## **Hoofdstuk 4 Ontheffing van de loodsplicht**

### **Artikel 13 Ontheffing van de loodsplicht voor werkschepen**

1. De bevoegde autoriteit kan voor zover dit met het oog op de veiligheid van de scheepvaart op de betreffende scheepvaartwegen verantwoord is, op verzoek aan een kapitein of eerste stuurman:
- a. van een werkschip als bedoeld in artikel 3, derde lid, onderdeel f, dat langer is dan de op grond van in dat onderdeel voor het zeehavengebied of aangeduide scheepvaartwegen vastgestelde maximale lengte en in voorkomende gevallen breedte of diepgang, ontheffing van de loodsplicht verlenen op door hem aan te wijzen scheepvaartwegen, in de periode dat dat schip in het betreffende zeehavengebied werkzaamheden uitvoert of in het betreffende zeehavengebied vaart om in verband daarmee andere noodzakelijke activiteiten te verrichten;

b. van een werkschip in de periode dat het schip in het betreffende zeehavengebied structureel werkzaamheden uitvoert in, langs of boven loodsplichtige scheepvaartwegen, ontheffing van de loodsplicht verlenen op door hem aan te wijzen scheepvaartwegen, of in het betreffende zeehavengebied vaart om andere in verband daarmee noodzakelijke activiteiten te verrichten;

c. van een werkschip in de periode dat het schip werkzaamheden uitvoert vanaf dat schip aan, in, langs of op niet loodsplichtige scheepvaartwegen of -kustwateren, en op loodsplichtige scheepvaartwegen in het betreffende zeehavengebied vaart om andere in verband daarmee noodzakelijke activiteiten te verrichten, ontheffing van de loodsplicht verlenen op door hem aan te wijzen scheepvaartwegen.

2. Een verzoek om ontheffing als bedoeld in dit artikel wordt schriftelijk verleend.

3. Aan de in het eerste lid bedoelde ontheffingen kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden. Deze kunnen onder andere betrekking hebben op het met goed gevolg afgerond hebben van een of meer modules of het voldoen aan een frequentie-eis.

#### **Artikel 14 Ontheffing van de loodsplicht in overige gevallen**

1. De bevoegde autoriteit kan op bij ministeriële regeling aan te wijzen scheepvaartwegen, aan de kapitein of eerste stuurman van in die regeling genoemde categorieën van zeeschepen met gevaarlijke lading met een in die regeling te bepalen lengte en in voorkomende gevallen breedte of diepgang, ontheffing van de loodsplicht verlenen indien de kapitein of eerste stuurman naar de mening van de bevoegde autoriteit voldoende bekend is met de plaatselijke omstandigheden en communicatieprocedures.

2. De bevoegde autoriteit kan voor zover dit met het oog op de veiligheid van de scheepvaart op de betreffende scheepvaartwegen verantwoord is, op verzoek van de kapitein van een zeeschip ontheffing van de loodsplicht aan boord van een schip verlenen indien:

a. het een schip betreft dat niet voor een vrijstelling als bedoeld in artikel 3, derde lid, onderdeel d of e, in aanmerking komt, maar wel een verplaatsing maakt als bedoeld in een van die onderdelen of een verplaatsing maakt binnen een door de bevoegde autoriteit aangewezen deel van het zeehavengebied;

b. er sprake is van een noodsituatie met betrekking tot het schip, de opvarenden, de lading, de scheepvaart of de scheepvaartweg; of

c. niet binnen een redelijke termijn in de loodsdienst kan worden voorzien.

3. Aan de in het eerste en tweede lid bedoelde ontheffingen kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden.

4. Een verzoek om ontheffing als bedoeld in dit artikel kan zowel schriftelijk als mondeling worden afgedaan. Een mondelinge ontheffing wordt op verzoek schriftelijk bevestigd.

### **Hoofdstuk 5 ad-hoc-loodsplicht**

#### **Artikel 15 ad-hoc-loodsplicht**

Indien er sprake is van een situatie waarin de weersomstandigheden of omstandigheden met betrekking tot het schip, de opvarenden, de lading, de scheepvaart of de scheepvaartweg het noodzakelijk maken dat van de diensten van een loods gebruik wordt gemaakt, kan door de bevoegde autoriteit, een loodsplicht worden opgelegd aan:

a. de kapitein van een zeeschip die op grond van dit besluit en de daarop berustende bepalingen is



vrijgesteld of ontheven van de loodsplicht; of

b. de kapitein van een zeeschip op de scheepvaartwegen, bedoeld in artikel 2, derde lid.

### **Artikel 16 Gebruik van meer dan een loods of loodsen op afstand**

In situaties als bedoeld in artikel 15, kan de kapitein van een zeeschip door de bevoegde autoriteit worden verplicht van meer dan een loods gebruik te maken of gebruik te maken van adviezen van een loods gegeven vanaf een ander schip of vanaf de wal.

### **Artikel 17 Wijze van opleggen van ad-hoc-loodsplicht**

Een loodsplicht als bedoeld in dit hoofdstuk wordt door middel van een verkeersaanwijzing als bedoeld in artikel 1 van de Scheepvaartverkeerswet mondeling door de bevoegde autoriteit via de marifoon aan de kapitein opgelegd en wordt op verzoek schriftelijk bevestigd. De bevoegde autoriteit stelt de betreffende regionale loodsencorporatie hiervan in kennis.

## **Hoofdstuk 6 Ruimte voor experimenten**

### **Artikel 18 Experimenteerbepaling**

1. Bij ministeriële regeling kan bij wijze van experiment van de hoofdstukken 1, 2, 3 en 4 van dit besluit en de daarop berustende bepalingen worden afgeweken.
2. In de in het eerste lid bedoelde regeling wordt in elk geval bepaald:
  - a. wat het doel van het experiment is;
  - b. welke bevoegde of regionale autoriteit verantwoordelijk is voor de uitvoering van het experiment;
  - c. de noodzakelijke operationele zaken ten behoeve van het experiment, zoals de loodsplichtige scheepvaartwegen waarop het experiment zal worden uitgevoerd, de zeeschepen die bij het experiment betrokken zullen worden en de wijze waarop aan het experiment kan worden deelgenomen;
  - d. de periode waarin het experiment zal plaatsvinden;
  - e. van welke bepalingen, zo nodig onder voorschriften en beperkingen, kan worden afgeweken; en
  - f. op welk moment en op welke wijze het experiment wordt geëvalueerd;
3. Als de evaluatie van het experiment aanleiding geeft tot het aanpassen van regelgeving, kan Onze Minister, de tijdsduur van het experiment, bedoeld in het tweede lid, onderdeel d, met ten hoogste vijf jaar verlengen met het oog op het aanpassen van die regelgeving.

## **Hoofdstuk 7 Verplichtingen van de kapitein die gebruik maakt van de diensten van een loods**

### **Artikel 19 Verplichtingen van de kapitein**

1. Met betrekking tot de beloodsing draagt de kapitein er zorg voor dat wordt voldaan aan Voorschrift V/23 van het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157) en de bij dat verdrag behorende bindende

protocollen, aanhangsels en bijlagen.

2. De kapitein die van de diensten van een loods gebruik wil maken onderscheidenlijk gebruik maakt:

- a. meldt zich volgens de bij ministeriële regeling te stellen regels bij het voor de betreffende scheepvaartweg aangewezen samenwerkingsverband van registerloodsen;
- b. treft die maatregelen die noodzakelijk zijn voor een vlot en veilig em- en debarkeren van de loods;
- c. verschaft de loods alle inlichtingen en inzage in documenten die voor de loods noodzakelijk zijn voor het verlenen van zijn diensten aan het schip en treft op verzoek van de loods alle overige maatregelen die nodig zijn om de loods in staat te stellen zijn functie uit te oefenen;
- d. werkt nauw samen met de loods en oefent een nauwgezette controle uit op de positie en bewegingen van het schip;
- e. staat toe dat een loods aan boord van zijn schip wordt vergezeld door andere personen ten behoeve van het op peil brengen of houden van diens kennis;
- f. voorziet de loods en personen die hem vergezellen aan boord, op redelijk verzoek, kosteloos van behoorlijke voeding en van een behoorlijke slaapplek; en
- g. draagt er zorg voor dat de loods en personen die hem vergezellen zo spoedig mogelijk worden gedebarreerd na beëindiging van de loodsreis.

3. Niettegenstaande de taken en verplichtingen van de loods ontheft diens taakuitoefening ten behoeve van het schip de kapitein niet van zijn taken en verplichtingen in verband met de veiligheid van het schip.

4. Bij ministeriële regeling kunnen voorschriften worden gegeven aan kapiteins, gericht op de communicatie en het verstrekken van inlichtingen ten behoeve van het loods vanaf de wal of vanaf een ander schip.

## **Hoofdstuk 8 Slotbepalingen**

### **Artikel 20 Overgangsbepalingen in verband met behoud van eerder verkregen bevoegdheden verklaringhouders en ontheffinghouders**

De bevoegde autoriteit verleent uiterlijk op 31 december 2020, aan de persoon die op de dag voorafgaande aan het moment van inwerkingtreding van dit besluit in het bezit is van:

- a. een geldige verklaring van vrijstelling als bedoeld in het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet, een PEC die, gelet op het zeeschip en het traject, zo veel mogelijk overeenkomt met die verklaring van vrijstelling;
- b. een geldige ontheffing van de loodsplicht als bedoeld in de artikelen 8a en 8b van het Loodsplichtbesluit 1995, een PEC die, gelet op het zeeschip en het traject zo veel mogelijk overeenkomt met die ontheffing.

### **Artikel 21 Overgangsbepaling in verband met opheffen Register loodsplicht kleine zeeschepen**

1. Een kapitein of eerste stuurman die in de jaren 2018 en 2019 aantoonbaar met een schip dat op 31 december 2019 stond ingeschreven in het Register loodsplicht kleine zeeschepen, bedoeld in artikel 6 Loodsplichtbesluit 1995, een zeehavengebied ten minste een maal heeft aangedaan, kan bij de regionale autoriteit tot 1 juli 2020 voor dat schip een tijdelijke PEC kleine zeeschepen aanvragen.

2. De in het eerste lid bedoelde tijdelijke PEC wordt door de bevoegde autoriteit verleend en is tot uiterlijk 1 januari 2030 geldig voor het zeehavengebied waarop de aanvraag betrekking heeft.

3. Hoofdstuk 3, met uitzondering van de artikelen 4, vijfde lid, 5, 6, 7, 10, vierde lid, en 11, tweede lid, onderdeel a, is van overeenkomstige toepassing op de in het eerste lid bedoelde tijdelijke PEC.

#### **Artikel 22 Overgangsbepaling in verband met wijziging vrijstelling voor werkschepen**

1. Een kapitein of eerste stuurman van een vaartuig, gebouwd en ingericht voor het winnen of vervoeren van zand, baggerspecie of grind als bedoeld in artikel 4, eerste lid, onderdeel a, van het Loodsplichtbesluit 1995, die op grond daarvan voor de inwerkingtreding van dit besluit vrijgesteld was van de loodspllicht, zonder dat hem een ad-hoc-loodspllicht als bedoeld in artikel 2 van dat besluit en de daarop berustende bepalingen is opgelegd, doch met ingang van de inwerkingtreding van dit besluit, gelet op artikel 3, derde lid, onderdeel f, niet in aanmerking komt voor een vrijstelling of gelet op artikel 13, eerste lid, niet in aanmerking komt voor een ontheffing, kan bij de regionale autoriteit tot 1 juli 2020 voor dat schip een tijdelijke PEC aanvragen indien hij in de jaren 2018 en 2019 een zeehavengebied ten minste een maal aantoonbaar heeft aangedaan.
2. De in het eerste lid bedoelde tijdelijke PEC wordt door de bevoegde autoriteit verleend en is tot uiterlijk 1 januari 2030 geldig voor het zeehavengebied waarop de aanvraag betrekking heeft.
3. Hoofdstuk 3, met uitzondering van de artikelen 4, vijfde lid, 5, 6, 7, 10, vierde lid, en 11, tweede lid, onderdeel a, is van overeenkomstige toepassing op de in het eerste lid bedoelde tijdelijke PEC.

#### **Artikel 23 Wijziging Arbeidsomstandighedenbesluit**

In artikel 1.19 van het Arbeidsomstandighedenbesluit vervalt “, of in de haven van Scheveningen”.

#### **Artikel 24 Wijziging Besluit markttoezicht registerloodsen**

De definitie van “bevoegde autoriteit” in artikel 1.1. van het Besluit markttoezicht registerloodsen, komt als volgt te luiden:

*Bevoegde autoriteit:* de bevoegde autoriteit, bedoeld in artikel 1 van het Loodspllichtbesluit 2020;

#### **Artikel 25 Wijziging Besluit opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren**

Het Besluit opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren wordt als volgt gewijzigd:

A

De definitie van “bevoegde autoriteit” in artikel 1.1 komt te luiden:

*Bevoegde autoriteit:* de bevoegde autoriteit, bedoeld in artikel 1 van het Loodspllichtbesluit 2020;

B

Hoofdstuk 4 vervalt.

#### **Artikel 26 Wijziging Besluit uitzonderingen oorlogsschepen Scheepvaartverkeerswet**

In artikel 1 van het Besluit uitzonderingen oorlogsschepen Scheepvaartverkeerswet wordt “dat zich bevindt op de in de bijlage van de Scheepvaartverkeerswet genoemde scheepvaartwegen” vervangen door: dat zich bevindt op de scheepvaartwegen die deel uitmaken van een zeehavengebied als bedoeld in artikel 10, eerste, tweede en derde lid, van de

Scheepvaartverkeerswet en de daarop berustende bepalingen.

### **Artikel 27 Wijziging Binnenvaartbesluit**

Het Binnenvaartbesluit wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 12, tweede lid, onderdeel d, komt als volgt te luiden:

d. zeeschepen, niet zijnde een sleepboot:

1°. die gebruik dienen te maken van een loods en zich bevinden op de scheepvaartwegen, bedoeld in de artikel 10, eerste, tweede, derde en vierde lid, van de Scheepvaartverkeerswet en de daarop berustende bepalingen;

2°. die van de loodsplicht zijn vrijgesteld of ontheven op grond van artikel 11, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet en zich bevinden op de scheepvaartwegen, bedoeld onder 1°.

B

Artikel 17, derde lid, onderdeel b, komt als volgt te luiden:

b. niet zijnde een sleepboot:

1°. die gebruik dienen te maken van een loods en zich bevinden op de scheepvaartwegen, bedoeld in de artikel 10, eerste, tweede, derde en vierde lid, van de Scheepvaartverkeerswet en de daarop berustende bepalingen;

2°. die van de loodsplicht zijn vrijgesteld of ontheven op grond van artikel 11, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet en zich bevinden op de scheepvaartwegen, bedoeld onder 1°.

### **Artikel 28 Strafbepaling**

Overtreding van de bij of krachtens de artikelen 4, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, derde lid en 22, derde lid, gestelde regels is een strafbaar feit.

### **Artikel 29 Omhangbepaling**

Na inwerkingtreding van dit besluit berust de Regeling meldingen en communicatie scheepvaart mede op artikel 19, tweede lid, van dit besluit.

### **Artikel 30 Intrekken van besluiten**

1. De volgende besluiten worden ingetrokken:

a. Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet;

b. Loodsplichtbesluit 1995;

c. Besluit van 6 juni 2002, houdende wijziging van het Loodsplichtbesluit 1995 en het Besluit verklaringhouders (flexibilisering loodsplichtstelsel) (Stb. 2002, 295).

2. In afwijking van het eerste lid, onderdeel a en b, blijven de artikelen van het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet en Loodsplichtbesluit 1995 en de op deze besluiten berustende bepalingen, zoals deze luiden op 31 december 2019:

a. tot uiterlijk 31 december 2020 van toepassing op de persoon, bedoeld in de artikelen 20, 21 en 22, zolang deze persoon nog niet in het bezit is van een PEC onderscheidenlijk een ontheffing;

b. van toepassing op aanvragen voor een verklaring van vrijstelling als bedoeld in het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet onderscheidenlijk een ontheffing als bedoeld in de artikelen 8a tot en met 8d van het Loodsplichtbesluit 1995 of een verlenging daarvan die voor 1 januari 2020 zijn ingediend maar waarop op die dag nog geen onherroepelijk besluit is genomen, tot het moment dat daarop wel een onherroepelijk besluit is genomen.

3. In afwijking van het tweede lid, onderdeel b, blijft artikel 6 van het Loodsplichtbesluit 1995 zoals dat artikel luidde op 31 december 2019 van toepassing op aanvragen voor opname in het Register loodsplicht kleine zeeschepen die voor 1 januari 2020 zijn ingediend maar waarop op die dag nog geen onherroepelijk besluit is genomen, tot het moment dat daarop wel een onherroepelijk besluit is genomen.

#### **Artikel 31 Bepaling ten behoeve van samenloop met verdragswetgeving Schelderegio**

Indien wijzigingen van de op het Scheldereglement berustende besluiten niet gelijktijdig in werking treden met dit besluit, kunnen voor de aan het gebied waarop het Scheldereglement van toepassing is grenzende Nederlandse scheepvaartwegen alsmede havens, havenbekkens, steigers en aanlegplaatsen nadere en zo nodig van dit besluit afwijkende regels worden gesteld ter bevordering van de gewenste samenloop van Nederlandse- en verdragwetgeving inzake onderwerpen die in dit besluit worden geregeld.

#### **Artikel 32 Inwerkingtreding**

De wet van ... PM... houdende wijziging van de Scheepvaartverkeerswet en enige andere wetten in verband met verdere flexibilisering van de loodsplicht voor zeeschepen (Loodsplicht nieuwe stijl) (Stb. 20., PM ) en dit besluit treden in werking met ingang van 1 januari 2020.

#### **Artikel 33 Citeertitel**

Dit besluit wordt aangehaald als: Loodsplichtbesluit 2020.

Lasten en bevelen etc.

## **NOTA VAN TOELICHTING**

### **ALGEMEEN DEEL**

#### **1.1 Inleiding**

Dit besluit dient ter uitwerking van de artikelen 10, 11 en 12 van de Scheepvaartverkeerswet (hierna: Svw) zoals deze artikelen met ingang van 1 januari 2020<sup>1</sup> komen te luiden als gevolg van de recente wijziging van deze wet (hierna: wetswijziging). De genoemde artikelen van de Svw hebben betrekking op de loodsplicht, dit is de verplichting van kapiteins<sup>2</sup> van zeeschepen om bij binnenkomst of bij vertrek uit een Nederlandse zeehaven gebruik te maken van de diensten van een loods. De loodsplicht wordt van oudsher ingezet voor het beheersen van de risico's op het gebied van de nautische veiligheid en vlotheid in en rond de Nederlandse zeehavens. Per jaar zijn er circa 144.000 enkele reizen van zeeschepen van en naar de zeehavens (inclusief havens in het Scheldegebied). Daarvan wordt jaarlijks op circa 92.000 reizen gebruik gemaakt van de diensten van een loods om de haven in of uit te varen, dan wel een reis binnen een haven te maken. Zoals in de memorie van toelichting bij de wetswijziging is aangegeven, zijn die wetswijziging, dit nieuwe loodsplichtbesluit en een nieuwe loodsplichtregeling (hierna: Loodsplichtregeling 2020), met name nodig om een PEC-structuur te kunnen invoeren. Een dergelijke PEC-structuur wordt door nagenoeg alle andere Europese landen gehanteerd. Een PEC (Pilotage Exemption Certificate) biedt een kapitein of eerste stuurman van een zeeschip, na afronding van een daartoe strekkende opleiding, de mogelijkheid voor een bepaald zeeschip op een bepaald traject, vrijstelling te krijgen van de loodsplicht. Het systeem van vrijstellingen en ontheffingen van de loodsplicht, zoals dat voor inwerkingtreding van deze nieuwe regelgeving van kracht was, is in de loop der jaren, te complex, ondoorzichtig en versnipperd geraakt. Bovendien zaten er verschillen in de voorwaarden tussen vrijstellingen en ontheffingen, die niet goed verklaarbaar (meer) zijn. Zo was de voormalige vrijstelling voor registerschepen alleen gekoppeld aan bepaalde scheepskenmerken waarbij, in tegenstelling tot andere vrijstellingen en ontheffingen, er geen kwaliteitseisen aan de kapitein werden gesteld. Dit kan risico's voor de nautische veiligheid in de Nederlandse zeehavengebieden opleveren zodat het nodig is uit het oogpunt van risicomanagement, de risico's preventief te borgen. De introductie van de PEC-structuur en enkele andere wijzigingen met betrekking tot de loodsplichtwetgeving zijn ten opzichte van de tot op heden bestaande wetgeving, te weten het Loodsplichtbesluit 1995 (Lpb'95) en het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet (Bvh), zo ingrijpend dat deze besluiten zijn ingetrokken en vervangen door het onderhavige besluit.

#### **1.2 Achtergronden en uitgangspunten**

De doelstelling van deze wijziging van de regelgeving is het uitrollen van een uniforme PEC-structuur, die het tot op heden bestaande systeem van vrijstellingen, ontheffingen en het register van kleine zeeschepen vervangt. Daarbij wordt in dit besluit en de regeling een landelijk systeem neergelegd

---

<sup>1</sup> Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet en enige andere wetten in verband met verdere flexibilisering van de loodsplicht (Loodsplicht nieuwe stijl), kamerstukken ...PM...

<sup>2</sup> Voor de duidelijkheid wordt gewezen op het verschil tussen de functie "kapitein" en de persoon die kapitein is. De eerst genoemde is degene die eindverantwoordelijk is op een schip omdat hij belast is met het gezag over het schip (zie artikel 1 van de Scheepvaartverkeerswet). Dit kan de kapitein zijn, maar bij dien ontstentenis kan ook de eerste stuurman of een ander persoon als diens plaatsvervanger optreden (zie ook artikel 31 van de Wet zeevarenden). Voor zover er in het onderhavige besluit kenniseisen worden gesteld, hebben deze betrekking op eisen die aan de persoon van kapitein of eerste stuurman worden gesteld.

met een regionale invulling die maatwerk biedt. Het nieuwe regime betekent een harmonisatie en vereenvoudiging. Dit maatwerk zit in het verschil van toepassing van de verschillende PEC's die in zwaarte verschillen. Per zeehavenregio is een toedeling gemaakt van de verschillende PEC's die gebaseerd is op een beoordeling van de kapitein of eerste stuurman, het schip en het traject. Het opnemen van deze regionale toepassing in deze regelgeving, vergroot de transparantie van het nieuwe regime.

Bij het omzetten van het stelsel van ontheffingen, vrijstellingen en het register kleine zeeschepen, in een specifieke PEC, moesten keuzes gemaakt worden. Bij het maken daarvan is de doelstelling van dit project voor ogen gehouden, namelijk: meer uniformering en vereenvoudiging door het invoeren van een PEC-systeem dat het bestaande systeem van verklaringen, ontheffingen en registerschepen vervangt. Verder bleek de regelgeving voor werkschepen niet meer te voldoen aan de wensen in de praktijk zodat ook een aanpassing van dat regime nodig was. Daarnaast is de regelgeving gereed gemaakt voor de toekomst (met bijvoorbeeld een PEC voor LNG-bunkerschepen). Bij het opzetten van deze regelgeving is gestreefd naar meer transparantie en overzichtelijkheid én meer uniformering tussen de havens voor zover dat mogelijk en wenselijk is. Er is een landelijk kader waarin maatwerk per haven wordt toegepast, waarbij gebruik is gemaakt van de regionale adviezen daarover van de verschillende regionale bevoegde autoriteiten (havenmeesters). Bij dit maatwerk is voor zover mogelijk, aangesloten bij de tot op heden bestaande situatie of praktijk, tenzij er goede redenen waren om dat niet te doen. Bij een eventuele verzwaring moeten er, overeenkomstig het kabinetsbeleid om de regeldruk te verminderen, gegronde redenen zijn om deze verzwaring door te voeren.

## **2. Hoofdpijnen van het voorstel**

### **2.1 Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC**

#### *a. Achtergronden situatie tot nu toe*

Tot de inwerkingtreding van dit besluit was het mogelijk om vrijstelling dan wel ontheffing te krijgen van de loodsplicht. Zoals meer uitgebreid is besproken in de punten 2.2 en 2.3 van de memorie van toelichting bij de wetwijziging, gaat het om de volgende mogelijkheden:

- vrijstelling van de loodsplicht indien een kapitein of een eerste stuurman, na een daartoe strekkende opleiding die wordt verzorgd door de regionale loodsencorporaties, in het bezit is van een zogenaamde verklaring van vrijstelling ten behoeve van een op die verklaring aangegeven schip en traject<sup>3</sup>. In de praktijk werd deze vrijstellingsmogelijkheid (het zogenaamde verklaringhouderschap) met name gebruikt door kapiteins van de grotere zeeschepen. In januari 2016 ging het landelijk gezien om 179 kapiteins met een verklaring van vrijstelling;
- vrijstelling of ontheffing op bepaalde vaartrajecten voor kapiteins van kleinere zeeschepen, die blijkens hun constructie vergelijkbaar zijn met een binnenschip en gebruikt worden voor de vaart op de binnenwateren en een beperkt vaargebied op zee en die staan ingeschreven in het zogenaamde Register kleine zeeschepen<sup>4</sup>. In juni 2015 ging het om 294 schepen die in het register waren opgenomen ;
- ontheffing voor kapiteins van kleinere zeeschepen op bepaalde vaartrajecten indien de kapiteins en

---

<sup>3</sup> Zie artikel 2 Bvh.

<sup>4</sup> Zie artikel 5 en 8a Lpb'95

het schip voldoen aan door een bevoegde autoriteit in een zeehaven gestelde (opleidings)eisen<sup>5</sup>. Het gaat hier om de zogenaamde ontheffinghouders. In januari 2016 waren er landelijk gezien 181 kapiteins met een ontheffing.

De introductie van het zogenaamde PEC-stelsel, een vrijstelling van de loodsplicht, vervangt deze mogelijkheden. Een PEC ziet altijd op de combinatie van een specifieke kapitein of eerste stuurman, een specifiek schip en een specifiek vaartraject.

*b. Nieuwe PEC-stelsel: modules opleiding en examinering (artikelen 4 tot en met 12)*

Een PEC is een vrijstelling van de loodsplicht voor de kapitein of eerste stuurman van een met name genoemd zeeschip op een met name genoemd traject of deel van de scheepvaartweg (hierna: loodsplicht)<sup>6</sup>. De artikelen 4 tot en met 12 van het onderhavige besluit vormen de basis voor dit vrijstellingsstelsel, waarvoor een kapitein of een eerste stuurman in aanmerking kan komen. Om een PEC te kunnen verkrijgen is het niet relevant of het schip onder de Nederlandse vlag vaart. Wel zal de betreffende zeehaven waarvoor de PEC is verleend met enige frequentie moeten worden bezocht om de PEC te kunnen behalen en behouden<sup>7</sup>. Zoals meer uitgebreid in de toelichting bij de wetwijziging is besproken<sup>8</sup> zullen er algemene en bijzondere PEC's worden ingevoerd. Algemene PEC's (te onderscheiden in A, B, C en D) zijn afhankelijk van de scheepsafmeting in relatie tot het traject waarop de aanvraag betrekking heeft. Daarnaast zullen er bijzondere PEC's komen voor kleine zeeschepen en voor LNG-bunkersschepen.

Ter verkrijging van de voor de vrijstelling benodigde kennis en ervaring zal betrokkene moeten beschikken over de kennis en vaardigheden van de volgende modules<sup>9</sup>, die de volgende inhoud hebben:

- module 1: kennis van de op de Svw berustende scheepvaartreglementen;
- module 2: actieve of passieve kennis van de op het betreffende traject wettelijk voorgeschreven voertalen (Nederlands en/of Engels);
- module 3: instructiereizen waarbij de registerloods betrokkene tijdens een reguliere reis begeleidt en instrueert over de te voeren navigatie en lokale situatie;
- module 4: praktische en theoretische kennis van de lokale regelgeving, - communicatieprocedures, - topografie, - scheepvaartbegeleiding, - sleepbootprocedures en de daarbij behorende wijze van navigatie; en
- module 5: een aantal met goed gevolg afgelegde beoordelingsreizen over de in de modules 1 tot en met 4 opgedane kennis.

Wat betreft de partijen die betrokken zullen worden bij de opleiding en examinering van de modules wordt het volgende opgemerkt. Tot op heden zijn alleen de regionale loodsencorporaties betrokken

---

<sup>5</sup> Zie artikel 8b Lpb'95 en de Beleidsregels ontheffingverlening loodsplicht: Noord-Nederland cs (Stcrt. 2002, nr 142), Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (Scrt. 2002, nr 142 en 202), Rotterdam-Rijnmond (Stcrt. 2002, 142) en Scheldemonden (Stcrt. 2003, 136).

<sup>6</sup> Zie voor een meer uitgebreide toelichting punt 4 van het algemeen deel van de memorie van toelichting van bij de bij dit besluit behorende wetwijziging.

<sup>7</sup> Deze frequentie-eisen gelden niet voor de bijzondere PEC voor kleine zeeschepen. Zie voor een meer uitgebreide toelichting punt 4.3.1 van het algemeen deel van de memorie van toelichting bij de wetwijziging.

<sup>8</sup> Met name wordt hier verwezen naar punt 4.2.3 en 4.3 van die toelichting.

<sup>9</sup> Voor een aantal voormalige registerschepen en voor bepaalde kleine zeeschepen in Noord Nederland gelden niet alle modules.



geweest bij de opleiding en examinering voor verklaringhouderschap dat als voorbeeld heeft gediend voor de PEC-structuur. Alhoewel artikel 10, tweede lid (oud), van de SvW<sup>10</sup> ook de mogelijkheid bood, naast het bestuur van de regionale loodsencorporatie, een of meer andere instanties in de gelegenheid te stellen te worden belast met het opleiden en examineren van verklaringhouders, is van deze mogelijkheid tot op heden feitelijk geen gebruik gemaakt<sup>11</sup>. Bij de onderhavige nieuwe regelgeving wordt deze mogelijkheid ook weer geboden (artikel 6). De eerste twee modules betreffen namelijk algemene theoretische kennis die niet alleen bij de loodsencorporatie aanwezig is en daarom ook door andere instanties aangeboden kunnen worden. De bevoegde autoriteiten zullen gezamenlijk bepalen welke elders aangeboden opleidingen daarvoor in aanmerking zullen komen. Zodoende kan een aanvrager van een PEC bij deze twee modules kiezen uit meerdere instanties. Wat betreft het niveau van de talenkennis dat wordt verlangd kan in het geval passieve kennis wordt verlangd, aansluiting worden gezocht bij de daarvoor door de Europese Unie vastgestelde indeling van taalniveaus. Het daarvoor vastgestelde A2 is hiervoor het meest passend. Dit betekent dat betrokkene zinnen en regelmatig voorkomende uitdrukkingen kan begrijpen die verband hebben met zaken van direct belang (bijvoorbeeld persoonsgegevens en plaatselijke geografie). Voor de modules 3, 4 en 5 zijn alleen de regionale loodsencorporaties beschikbaar omdat alleen zij op dit moment voldoende expertise in huis hebben om deze modules te verzorgen. Indien zich te zijner tijd andere ter zake kundige partijen aandienen kan de specifieke positie van de regionale loodsencorporaties opnieuw worden bezien en kunnen eventueel ook andere partijen daarvoor worden aangewezen.

De uitvoering en borging van het opleiden en examineren is ook in dit nieuwe regime van belang. In het regime voor verklaringhouders, dat model stond voor de PEC-opleidingen, was dit als volgt geregeld. De opleiding verklaringhouderschap werd verzorgd door de regionale loodsencorporaties. Het examen voor het verklaringhouderschap bestond uit één regionaal examen. Tot dit examen behoorden de volgende examenvakken: verkeersreglementering, communicatieprocedures, voertaal, praktische navigatie en manoeuvreren (artikel 19, 20 en bijlage Bvh). Namens het bestuur van de regionale loodsencorporatie was er in elke regio een commissie voor de verklaringhoudersexamens (artikel 10 Bvh). Daarnaast was er een door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat ingestelde landelijke commissie van geëminenten die toezicht houdt op de examens (artikel 12 Bvh). De leden van deze laatste commissie werden voorgedragen door de regionale autoriteit (zie punt 2.2 van deze toelichting). Als voorzitter en de secretaris van deze commissie werden in de praktijk (voormalig) medewerkers van de Inspectie Leefomgeving en Transport aangewezen. In hoofdstuk V van het Bvh waren de taken van de examencommissies en commissie van geëminenten nader uitgewerkt. Er was geen beroep mogelijk tegen besluiten aangaande de kennis of vaardigheid van een kandidaat, maar wel tegen bepaalde besluiten van de voorzitter van de examencommissie. Dit beroep was mogelijk bij de door de algemene raad van de Nederlandse loodsencorporatie ingestelde commissie van beroep ten behoeve van de opleiding van registerloodsen (zie artikelen 32 tot en met 34 Bvh).

---

<sup>10</sup> ten gevolge van een amendement van mevrouw Van der Ploeg-Posthumus c.s. (Kamerstukken II 1993–1994, 23 099, nr. 11)

<sup>11</sup> Artikel 11 Besluit verklaringhouders scheepvaartverkeerswet is tot op heden niet in werking getreden. In dit artikel is geregeld dat er in elke regio een commissie is voor de verklaringhoudersexamens die namens een door Onze Minister aan te wijzen instantie (...) afneemt.

De examinering van modules ten behoeve van de afgifte van een PEC is in dit besluit als volgt geregeld. Ter borging van een voldoende onafhankelijke en deskundige examinering van de modules die door de loodsen zullen worden verzorgd, worden in artikel 7 van dit besluit regels gesteld over de wijze waarop deze taak door het bestuur van de regionale loodsencorporatie zal worden uitgevoerd en de taak en rol van de regionale autoriteit<sup>12</sup> daarbij. De verlening van een PEC geschiedt immers in nauwe samenwerking tussen de in een zeehavengebied bevoegde autoriteiten en de regionale loodsencorporatie. De bevoegde autoriteiten stellen op grond van artikel 5, vierde lid, de eindtermen voor de verschillende PEC-modules vast. De regionale loodsencorporaties verzorgen de opleiding en examinering daarvan. Omdat de bevoegde autoriteit uiteindelijk degene is die de PEC's afgeeft, is het belangrijk dat er een examenreglement is dat voor alle partijen duidelijk aangeeft wat er wordt verwacht. In dat reglement moet worden geregeld dat de bevoegde autoriteit aanwezig kan zijn bij de opleiding en examinering. De wijze waarop dit in de praktijk wordt vormgegeven, kunnen partijen zelf afspreken. Gedacht kan worden de bevoegde autoriteit als lid op te nemen in een examencommissie of als onafhankelijke derde toezicht te laten houden tijdens examens (vergelijkbaar met de commissie van gecommitteerden die toezicht hield op de examens voor verklaringhouderschap).

De sector heeft aangegeven dat het aantal momenten voor examinering van verklaringhouders te beperkt is. Daarom wensen zij meer mogelijke momenten voor het afleggen van PEC-modules, waarbij ook meer flexibiliteit in examendata wordt geboden. Meer momenten en flexibiliteit zijn noodzakelijk omdat de aanvragers van een PEC niet vaak in Nederland zijn. Door ruim van te voren bekend te maken op welke momenten de examens voor de modules 1, 2, 4 en 5, kunnen worden afgelegd en door de examinering zo veel mogelijk op dezelfde dag te laten plaatsvinden, kunnen reders bij de planning van reizen hiermee rekening houden. De reizen ten behoeve van module 3 zijn reguliere reizen waarbij van de diensten van een registerloods gebruik wordt gemaakt. Deze kunnen op elk gewenst moment worden gemaakt, maar de aanvrager zal dit wel vooraf aan de reis aan de registerloods kenbaar moeten maken zodat hij hiervan na afloop een bewijs kan ontvangen. Het bestuur van de regionale loodsencorporatie wijst ten behoeve van de examinering registerloodsen als examinerator aan.

Op grond van artikel 8:4, derde lid, onderdeel b, van de Algemene wet bestuursrecht, staat geen beroep of bezwaar open tegen de uitslag van de diverse modules. In het examenreglement zal wel een regeling moeten worden vastgesteld ten behoeve van de behandeling van klachten.

Zowel de loodsen als bevoegde autoriteiten zullen betrokken zijn bij de afgifte van PEC's, maar het is hierbij ook belangrijk gebruik te maken van de expertise van andere partijen in de sector. Deze expertise kan de kwaliteit van de opleiding voor de modules en de veiligheid in de zeehaven ten goede komen. In verband daarmee zal de regionale autoriteit gevraagd worden met enige regelmaat met de loodsen, belanghebbende reders maar bijvoorbeeld ook aan personen die over expertise beschikken bijvoorbeeld aangaande scheepvaartveiligheid, maar niet dagelijks actief zijn in het betreffende zeehavengebied, om de tafel te gaan zitten om van gedachten te wisselen over zaken die betrekking hebben op alle zaken aangaande loodsplicht en veiligheid op de Nederlandse scheepvaartwegen. Wat betreft de personen die als expert betrokken zouden kunnen worden kan

---

<sup>12</sup> Zie voor een meer uitgebreide beschouwing over de taak en rol van de regionale autoriteit punt 2.2 van deze toelichting.

gedacht worden aan personen die ter zake kundig zijn omdat zij werkzaam zijn (geweest) bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), een klassebureau, het Tuchtcollege voor de Scheepvaart of als docent bij een van de scheepvaartscholen of die veel relevante werkervaring hebben.

Alhoewel de PEC-opleiding op diverse punten overeenkomsten vertoont met (delen) van de opleiding voor registerloods of noordzeeloods, wijkt de in het nieuwe stelsel gekozen wijze van opleiden en examineren wat betreft inhoud, eisen en procedures en de daarbij behorende kwaliteitsborging aanzienlijk af van de recentelijk ingevoerde nieuwe wijze van examineren bij de opleiding voor registerloods (accreditatie van de opleiding) en noordzeeloods (certificering van de opleiding)<sup>13</sup>. Uit de overleggen met relevante partijen is gebleken dat een dergelijke systematiek, gelet op de inhoud van de modules, zou betekenen dat per regio verschillende certificeringstrajecten nodig zouden moeten zijn. Dit zou een onwenselijk grote lastenverzwaring betekenen voor de regionale- en bevoegde autoriteiten en voor de regionale loodsencorporaties. Hierbij speelt ook mee dat nog niet bekend is of van alle PEC's in alle regio's gebruik zal worden gemaakt (zowel wat betreft de reguliere PEC's als de zogenaamde bijzondere PEC's). Hierdoor bestaat de kans dat certificering, voor zover dat in dergelijke gevallen al mogelijk is, een overbodige, maar tijdrovende, papieren procedure zal worden. Bovendien zijn er goede ervaringen met de tot op heden bestaande opleiding en examinering van verklaringhouders. Er is het vertrouwen dat in het onderhavige besluit voldoende waarborgen zijn gecreëerd dat de opleiding en examinering van de PEC's en de afgifte van ervan op voldoende objectieve wijze zal plaatsvinden. Zo kunnen module 1 en 2 door meerdere instanties worden aangeboden, waaruit de kandidaat kan kiezen. Daarnaast is, zoals hierboven beschreven, een rol weggelegd voor de bevoegde autoriteit en het door hem te organiseren overleg met loodsen, reders en experts. De objectiviteit van de examinering zal aan de hand van de informatie die jaarlijks door de regionale autoriteit aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat zal moeten worden aangeleverd (artikel 12, derde lid, onderdeel e), blijvend worden gemonitord.

### *c. PEC kleine zeeschepen (voormalig registerschepen)*

Voor de schepen die voorheen als registerschip geregistreerd konden (medio 2015 ging het om 294 schepen) worden en daarmee over een vrijstelling beschikten voor bepaalde trajecten is binnen de PEC-structuur een nieuw regime ontworpen. Voor deze schepen is een bijzondere (specifieke) PEC in het leven geroepen: de PEC kleine zeeschepen. Zoals ook voor de andere PEC's geldt (zie ook punt 2.1, onderdeel d), zullen ook de eisen voor een PEC kleine zeeschepen op basis van artikel 4 in de Loodsplichtregeling 2020 nader worden bepaald. Kort samengevat is deze PEC bedoeld voor een kapitein of eerste stuurman van kleine zeeschepen die een beperkt vaargebied hebben. Binnen de PEC-structuur is dit de PEC met de lichtste eisen waarbij alleen kennis van module 1 (kennis vaarreglement) en 2 (taal) vereist is. Ook heeft deze PEC geen frequentie-eis. Deze PEC is geldig voor het hele zeehavengebied (uitgezonderd enkele per zeehavengebied genoemde trajecten). Ook al gaat het hier om PEC met de minste eisen, het regime is wel een verzwaring ten opzichte van het regime zoals dat voor registerschepen gold voor de inwerkingtreding van deze regelgeving. Deze verzwaring is nodig uit nautische veiligheidsoverwegingen. Alhoewel er tot op heden gelukkig geen ernstige incidenten zijn geweest, blijkt uit nader overleg met de havenmeesters en de loodsen, dat met name het gebrek aan kennis van de scheepvaartreglementen en de gebrekkige communicatie met andere schepen, vooral binnenvaartschepen, in de praktijk tot veiligheidsrisico's kunnen leiden.

---

<sup>13</sup> Zie Besluit opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren

Vandaar deze verzwaring in het regime, waarbij deze wel zo minimaal mogelijk is gehouden. Met deze PEC is de kapitein of eerste stuurman in beginsel voor het hele zeehavengebied vrijgesteld (in plaats van voor bepaalde trajecten), wat weer een verruiming is ten opzichte van de vrijstelling zoals deze gold voor de inwerkingtreding van dit besluit.

In het onderhavige besluit wordt wel voorzien in het overgangsrecht voor voormalig registerschepen (zie artikelen 21 en 30, derde lid, van dit besluit): personen, die kunnen aantonen in de 2 jaar voorafgaande aan de inwerkingtreding van dit besluit, ten minste eenmaal een bepaald zeehavengebied te hebben aangedaan, krijgen een overgangstermijn van 10 jaar, om aan de vereisten van deze PEC kleine zeeschepen te voldoen. De inschatting is dat deze maatregel betrekking heeft op ongeveer 706 kapiteins (er zijn 294 registerschepen, waarbij er gemiddeld 2,4 kapitein per schip is). Voor een meer uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de toelichting bij de genoemde artikelen.

*d. Nieuwe PEC-stelsel: overige opmerkingen (artikelen 5, derde lid, 8, 9, 10 en 11)*

De invulling en zwaarte van de verschillende reguliere PEC's en van de bijzondere PEC's voor kleine zeeschepen en LNG-bunkerschepen, zullen van elkaar verschillen. Per zeehavengebied wordt dit ingevuld in de Loodsplichtregeling 2020 waarbij gekeken zal worden naar de geografische omstandigheden, de karakteristieken van de verschillende scheepvaartwegen, en de grootte van het schip. Afhankelijk van de scheepvaartweg en de grootte van het schip zal de kennis (module 1, 2 en 4) en/of het aantal reizen (module 3 en 5) verschillen. Deze zullen, gelet op de vele details, in een ministeriële regeling per zeehavengebied nader worden uitgewerkt. Ook zal de gestelde frequentie-eis verschillen, dit is het minimum aantal keren per jaar dat het betreffende traject of gebied moet worden afgelegd om de PEC te mogen behouden.

Aan een PEC kunnen, net als voor inwerkingtreding van deze regelgeving het geval was bij verklaringen en ontheffinghouders, beperkingen en voorschriften worden verbonden (artikelen 8, 9 en 10). Ook kunnen er redenen zijn een PEC in te trekken (artikel 11). Voor een verdere toelichting op die artikelen wordt verwezen naar het artikelsgewijze deel van deze toelichting.

## **2.2 Uitvoering en toezicht door bevoegde- en regionale autoriteiten**

In de loodsplichtwetgeving worden bevoegde- en regionale autoriteiten onderscheiden. Een bevoegde autoriteit is de autoriteit die de betreffende scheepvaartweg in beheer heeft<sup>14</sup>. In de praktijk legt een zeeschip vaak een traject af dat over loodsplichtige scheepvaartwegen gaat dat bij verschillende bevoegde autoriteiten in beheer is<sup>15</sup>. Een kapitein of eerste stuurman die voor een bepaald traject een PEC wil verwerven, zal daarom vaak met meerdere autoriteiten te maken krijgen. De taken en bevoegdheden van een bevoegde autoriteit veranderen niet door dit nieuwe besluit. De bevoegde autoriteit verleent een PEC indien de aanvrager alle voor hem relevante PEC-modules met goed gevolg heeft afgerond en kan er voorschriften aan verbinden. Deze autoriteit houdt ook toezicht op het nakomen van de daaraan verbonden beperkingen en voorschriften, waarbij met

---

<sup>14</sup> Zie meer uitgebreid punt 5.1 van het algemeen deel van de toelichting bij de wetswijziging. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen vaarwegen in beheer bij het Rijk, de provincie of gemeente (al dan niet door middel van een gemeenschappelijke regeling).

<sup>15</sup> Alleen in de aanloop naar de zeehavens van Den Helder en Scheveningen is er slechts sprake van één bevoegde autoriteit

name de controle op de frequentie-eis van belang is. Indien daar redenen voor zijn kan een PEC door hem (tijdelijk) worden ingetrokken.

In het verleden leidde het feit dat er op een bepaald traject meerdere autoriteiten bevoegd zijn tot onduidelijkheden. Elke autoriteit richtte zich op zijn eigen deel van het vaartraject. Bijvoorbeeld in het geval van verklaringhouderschap, leidde dit er toe dat er bij verschillende autoriteiten een verklaring moest worden aangevraagd en er twee maal examen moest worden gedaan. In het onderhavige besluit wordt deze ongewenste situatie opgelost doordat wordt bepaald dat als taken en bevoegdheden op grond van dit besluit in een zeehavengebied betrekking hebben op een traject waarop meerdere autoriteiten bevoegd zijn, dat deze autoriteiten dan steeds gelijktijdig en gezamenlijk dienen te handelen (artikel 1, derde lid). Deze situatie kan zich voordoen bij alle handelingen en besluiten die betrekking hebben op de vrijstelling als gevolg van een PEC, op ontheffingen van de loodsplicht en op het opleggen van een zogenaamde ad-hoc-loodsplicht (inclusief alle eventueel daaruit voortvloeiende bezwaar- en beroepsprocedures), maar ook bij taken en bevoegdheden die bedoeld worden in de hoofdstukken 6 en 8 van het onderhavige besluit.

In 1995, bij de inwerkingtreding van het Lpb'95 en het Bvh, is de regionale autoriteit geïntroduceerd, om een regionale één loket functie voor het verklaringhouderschap vorm te geven. Hierdoor heeft een kapitein of eerste stuurman maar met één gezag te maken. Als regionale autoriteit werd de bevoegde autoriteit aangewezen die het grootste gedeelte van het loodsplichtige vaarwater in de betreffende regio in beheer had. Dit systeem van regionale autoriteiten wordt in het onderhavige besluit overgenomen. Degenen die tot op heden als regionale autoriteit waren aangewezen<sup>16</sup>, zullen ook op grond van de onderhavige wetgeving als zodanig worden aangewezen. Gelet op de in het verleden met dit systeem opgedane ervaringen hebben de bevoegde- en regionale autoriteiten aangegeven meer duidelijkheid in de regelgeving te willen over de rol van de regionale autoriteit. In artikel 12 is deze verduidelijking nader uitgewerkt. De regionale autoriteit wordt het eerste aanspreekpunt voor de PEC verlening. Om het de sector gemakkelijk te maken kunnen aanvragen afhankelijk van het vaargebied waarop de aanvraag voor een PEC betrekking heeft, bij één van de vier regionale autoriteiten worden ingediend. Deze regionale autoriteit zal vervolgens zorg dragen voor een gecoördineerde behandeling ervan door de betrokken bevoegde autoriteiten in zijn regio. Omdat er veel partijen bij de afgifte van een PEC zijn betrokken (reder, kapitein of eerste stuurman, een of meer bevoegde autoriteiten, loodsen en opleidingsinstituten voor de modules 1 en 2), zal de regionale autoriteit met al deze partijen in overleg moeten blijven om de PEC verlening soepel te kunnen laten verlopen. Een kapitein of eerste stuurman zal de diverse opleidingsmodules die hij moet behalen immers volgen naast zijn reguliere werk, waarvoor hij vaak in het buitenland verblijft. Daarnaast heeft de regionale autoriteit een coördinerende rol bij het vaststellen van de zogenaamde eindtermen of toetsmatrijzen voor de verschillende modules door de betrokken bevoegde autoriteiten. In deze documenten wordt per zeehavengebied de invulling van de gevraagde modules nader uitgewerkt. Het gaat daarbij om zaken als: welke kennis van de scheepvaartreglementen wordt precies gevorderd, wat is passieve talenkennis, hoe wordt de kennis van regionale communicatieprocedures getoetst. Vanzelfsprekend zal daarbij ook van de kennis en expertise van

---

<sup>16</sup> Te weten: de hoofdingenieur-directeur van de Directie Noord-Nederland van het directoraat-generaal Rijkswaterstaat, het algemeen bestuur van het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied, de havenmeester van Rotterdam, werkzaam bij het Havenbedrijf Rotterdam en de Rijkshavenmeester Westerschelde (artikel 3 Regeling bevoegde en regionale autoriteiten Loodsplichtbesluit 1995).

de loodsen in de betreffende zeehavenregio gebruik worden gemaakt. Omdat, zoals gezegd, een PEC-traject vaak over het gebied van meerdere bevoegde autoriteiten zal lopen, wordt de regionale autoriteit ook belast met de coördinatie op de naleving en handhaving van diverse artikelen van dit besluit door de bevoegde autoriteiten in zijn regio. Het is immers onwenselijk dat er in een regio onverklaarbare verschillen ontstaan.

Overigens zal, zoals hierboven ook al is aangegeven, de regionale autoriteit gevraagd worden met enige regelmaat met loodsen, belanghebbende reders en experts om de tafel te gaan zitten om van gedachten te wisselen over de onderwerpen betreffende het PEC-houderschap en andere zaken betreffende loodsplicht in brede zin. Aan de hand van de informatie die zo wordt verkregen kan gemonitord worden of en in hoeverre de invoering van de PEC-systematiek gevolgen heeft voor de veiligheid op de Nederlandse scheepvaartwegen. Deze informatie kan als input dienen voor het informeren van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (artikel 12, derde lid, onderdeel e) en op termijn gebruikt worden bij de uit te voeren evaluatie van de wetswijziging en dient als input voor eventuele beleidswijzigingen.

Tot slot wordt opgemerkt dat de uitvoerbaarheid van het onderhavige besluit en de Loodsplichtregeling 2020 voor alle betrokkenen van groot belang is. Zowel voor kapiteins, reders als ook de bevoegde en regionale autoriteiten en loodsen. Om de uitvoerbaarheid in de praktijk te borgen is bij de totstandkoming van deze regelgeving gebruik gemaakt van de kennis en ervaring die is opgedaan met de loodsplicht tot nu toe en de vrijstelling en ontheffingen daarvan. Verder is per regio advies gevraagd aan de betreffende autoriteiten over de concrete invulling van de PEC-systematiek en andere situaties die tot vrijstelling of ontheffing van de loodsplicht kunnen leiden. Daarnaast heeft meerdere malen in opeenvolgende fasen van dit project, afstemming met de verschillende stakeholders plaatsgevonden en zijn informele consultatierondes geweest over beleidsvoorstellen die uiteindelijk tot deze regelgeving hebben geleid.

### **2.3 Werkschepen: geen PEC voor werkschepen, maar vrijstelling of maatwerk ontheffing (artikel 3, 13, 22 en 30, tweede lid, onderdeel a)**

#### *a. Situatie tot nu toe voor werkschepen*

Op de scheepvaartwegen in en om de Nederlandse havens worden vanaf werkschepen veel werkzaamheden verricht zoals baggeren, winnen van zand, storten van stenen en aanleg van kades. Het betreft veelal werkzaamheden door relatief wendbare schepen, die, anders dan andere zeeschepen, meestal geen traject afleggen, maar langer op één bepaalde locatie verblijven. Schepen die ingericht zijn voor het winnen of vervoeren van zand, baggerspecie of grind hadden van oudsher een vrijstelling van de loodsplicht tenzij zij tijdens de vaart op een scheepvaartweg voor een ander doel worden gebruikt (artikel 4, eerste lid, Lpb'95). Aan deze vrijgestelde schepen kon wel een ad-hoc-loodsplicht worden opgelegd indien naar het oordeel van de bevoegde autoriteit sprake is van een situatie waarbij de weersomstandigheden of omstandigheden met betrekking tot het schip, de opvarenden, de lading, de scheepvaart of de scheepvaartweg van dien aard zijn dat het noodzakelijk is dat van de diensten van een loods gebruik wordt gemaakt. In de wetgeving<sup>17</sup> zijn deze criteria verder uitgewerkt. In de praktijk bleek dat per haven verschillend werd omgegaan met de vrijstelling

---

<sup>17</sup> Artikel 4 Regeling bevoegde en regionale autoriteiten Loodsplichtbesluit 1995.

voor werkschepen. In de gevallen waarin de havenmeester tevens opdrachtgever is van de werkzaamheden werden daarbij vaak afspraken gemaakt over het verkeersmanagement, waaronder de loodsplicht. In andere gevallen werd de verplichting een loods aan boord te nemen in de voor dergelijke projecten benodigde vergunningen neergelegd. Op grond van de wetgeving zoals deze tot op heden gold, waren werkschepen categoriaal vrijgesteld, maar kregen ze een ad-hoc-loodsplicht, tenzij voldaan werd aan een aantal eisen. Dit is een ingewikkelde en geen zuivere juridische constructie waarbij feitelijk uiteindelijk geen sprake is van een vrijstelling. Ook levert dit veel werk op: aan elk schip zal steeds óf een ad-hoc-loodsplicht moeten worden opgelegd óf zal hier (impliciet) ontheffing van moeten worden verleend.

Ook om een aantal andere redenen voldeed de wetgeving niet meer. In de praktijk bleek dat de definitie van werkschepen te ruim was waardoor de vrijstelling ook werd gebruikt door vrachtschepen die zand of grind vervoeren en op doorreis waren naar een ander havengebied, zonder werkzaamheden te verrichten. Deze vrijstelling was daar echter nimmer voor bedoeld geweest.

Ook was de vrijstelling voor werkschepen alleen van kracht in de periode dat men daadwerkelijk aan het werk was. Dit betekent dat een werkschip wel loodsplichtig was als het de werklocatie verliet om naar een havenbekken te gaan voor reparaties, om te bunkeren of voor een personeelwissel. Daarnaast is er de ontwikkeling dat er andersoortige werkschepen komen die ook werkzaamheden uitvoeren maar niet onder de definitie vielen. Te denken valt aan schepen die betrokken zijn bij grote projecten in een haven of die werkzaamheden uitvoeren die gerelateerd zijn aan de aanleg van windmolenparken op zee, zoals het leggen van kabels tussen de windmolenparken en het land. Voor dergelijke werkschepen is nu geen vrijstelling van de loodsplicht mogelijk. Verder blijkt dat de werkschepen steeds groter worden waarbij het vanuit veiligheidsperspectief niet verantwoord is dat deze schepen, over een vrijstelling voor alle vaarwegen beschikken.

Ten slotte hebben de havenmeesters aangegeven dat zij, gelet op de grote verschillen in werkzaamheden die in of (net) buiten het loodsplichtig vaarwater worden verricht en de vele soorten werkschepen die deze werkzaamheden uitvoeren, over beoordelingsruimte willen beschikken, om voor elke situatie maatwerk te kunnen verrichten die gelet op de veiligheid noodzakelijk is.

#### *b. Nieuw regime werkschepen op loodsplichtige scheepvaartwegen*

Gezien het voorgaande wordt de regelgeving als volgt gewijzigd.

##### *1. Categoriele vrijstelling voor bepaalde werkschepen*

Een categoriele vrijstelling zal, net als nu, gelden voor alle werkschepen die voor de inwerkingtreding van deze regelgeving ook waren vrijgesteld<sup>18</sup>. Het gaat om zeeschepen die gebouwd en ingericht zijn voor het uitvoeren van werkzaamheden ten behoeve van onderhoud of ontwikkeling van de haveninfrastructuur of van scheepvaartwegen die deel uitmaken van een zeehavengebied. Het gaat dan om werkzaamheden zoals baggeren, zandsuppletie, zand- of grindwinning en het plaatsen van boeien. Deze vrijstelling is alleen van toepassing indien deze schepen daadwerkelijk werkzaam zijn op loodsplichtige scheepvaartwegen en onder de maximale lengte en in voorkomende gevallen breedte of diepgang voor dergelijke schepen blijft die voor elk zeehavengebied is vastgesteld. Daarnaast vallen ook onder deze vrijstelling de zeeschepen die ten behoeve van dit type zeeschepen direct

---

<sup>18</sup> In de toelichting bij voorgaande wijzigingen in de loodsplichtwetgeving werd hiervoor de term “baggerschepen” gebruikt.

aansluitende werkzaamheden verrichten zoals de aan- of afvoer van grondstoffen of andere goederen (artikel 1 (definitie werkschip) juncto 3, derde lid, onderdeel f).

Alle genoemde zeeschepen zijn vrijgesteld in de periode dat dat schip in het betreffende zeehavengebied werkzaamheden uitvoert of in verband daarmee in het betreffende zeehavengebied vaart om andere daarmee verband houdende noodzakelijke activiteiten te verrichten zoals bunkeren, bevoorraden, reparatie, personeelwissel of voor de aan- en afvoer van goederen. Zoals al is aangegeven wordt ter bevordering van de veiligheid, in de Loodsplichtregeling 2020 wel een grens gesteld aan de afmetingen van de werkschepen die gebruik kunnen maken van deze categorale vrijstelling. Deze grens zal per vaarweg of havengebied verschillen vanwege de onderlinge verschillen in de vaarweg (zoals stroming, hoeveelheid en ligging van de havenbekkens, windcondities, meanderen en drukte op de vaarweg). Bij het bepalen van deze lengte- en in voorkomende gevallen breedte of diepganggrens zal gekeken worden naar de ervaringen die de afgelopen jaren zijn opgedaan.

De verwachting is dat nagenoeg alle werkschepen die momenteel werkzaam zijn op loodsplichtige scheepvaartwegen, onder de categorale vrijstelling zoals hierboven geschetst zullen komen te vallen. Voor schepen die groter zijn dan de gestelde afmetingen is meer maatwerk nodig en kan ontheffing van de loodsplicht worden gevraagd (zie hieronder).

Voor de volledigheid wordt hier nog opgemerkt dat, anders dan dat tot nu toe in de praktijk vaak het geval was, zeeschepen die op loodsplichtige scheepvaartwegen slechts zand vervoeren dat elders is geladen, straks niet meer categoriaal zullen zijn vrijgesteld; zij vallen niet meer onder de definitie van werkschip die tot vrijstelling leidt. Een vrijstelling voor dergelijke schepen was ook niet beoogd in eerdere aanpassingen van de loodsplichtwetgeving. Voor schepen die hiervan tot op heden gebruik maakten, geldt een overgangsperiode (artikel 22 en 30, tweede lid, onderdeel a (zie punt 2.3, onder c, van deze toelichting)). Na afloop van de overgangsperiode kunnen zij (afhankelijk van de omstandigheden) in aanmerking komen voor een reguliere PEC. Dit geldt overigens alleen indien dergelijke schepen, gelet op hun afmetingen niet in aanmerking kunnen komen voor de categorale vrijstelling op lengte en in voorkomende gevallen breedte of diepgang in het betreffende zeehavengebied of vaartraject.

#### *Vrijstelling mits bekend in het betreffende gebied*

Net zoals dat tot op heden het geval is, is vrijstelling van de loodsplicht voor de hierboven aangehaalde werkschepen alleen wenselijk als dit uit het oogpunt van veiligheid verantwoord is. Dit is het geval indien de kapitein of een op het schip aanwezige eerste stuurman, in elk geval, voordat de werkzaamheden beginnen, bekend is met de plaatselijke omstandigheden en communicatieprocedures in het betreffende zeehavengebied. De bevoegde autoriteiten hebben aangegeven voor deze situatie, net zoals dat tot op heden het geval is, er behoefte is aan ruimte voor het vaststellen van beleidsregels voor situaties waarin de kapitein of eerste stuurman niet lokaal bekend is. In deze beleidsregels zal kunnen worden vastgelegd dat indien betrokkene, die niet of onvoldoende bekend is in het betreffende zeehavengebied of het gedeelte waar de werkzaamheden worden verricht, eerst een aantal uren in aanwezigheid van een registerloods in het zeehavengebied zal moeten varen. Om kennis op te doen met betrekking tot de plaatselijke communicatieprocedures kan bijvoorbeeld een bezoek worden verlangd aan een VTS-post, van waaruit de begeleiding van de scheepvaart plaatsvindt. In deze periode zal betrokkene geen vrijstelling van de loodsplicht hebben, maar loodsplichtig zijn. Het stellen van dergelijke kenniseisen is, zoals gezegd, niet nieuw. Tot op



heden kreeg een kapitein of eerste stuurman, die onvoldoende bekend was in het betreffende zeehavengebied wel vrijstelling, maar werd voor de periode dat hij onvoldoende ervaring had, een ad-hoc-loodsplicht opgelegd (zie artikel 4 Regeling bevoegde en regionale autoriteiten Loodsplichtbesluit 1995). Deze juridische constructie werd in de praktijk als onnodig gecompliceerd ervaren. Met deze wijziging wordt de juridische constructie verbeterd, maar zoals al aangegeven, blijft de tot op heden bestaande praktijk feitelijk gelijk. Net als voorheen zullen ook in het nieuwe regime, de kapitein of eerste stuurman die lokaal niet bekend is, gebruik moeten maken van een loods.

## *2. Ontheffing voor andere werkschepen: geen PEC maar maatwerk (artikel 13)*

Naast de hierboven genoemde werkschepen zijn er ook werkschepen die andersoortige werkzaamheden verrichten, maar die niet voor vrijstelling van de loodsplicht in aanmerking komen. Het gaat daarbij om:

- werkschepen die vanwege hun afmetingen geen gebruik kunnen maken van de categorale vrijstelling;
- werkschepen die in een bepaald zeehavengebied structureel werkzaamheden uitvoeren in, langs of boven loodsplichtige scheepvaartwegen. Het gaat hierbij om werkzaamheden in grotere projecten die een langere periode in beslag nemen en daarom een maatwerk aanpak vragen. Te denken valt aan werkzaamheden aan bruggen of schepen die kabels leggen in loodsplichtige scheepvaartwegen ten behoeve van windmolenparken op zee; en
- werkschepen die werkzaamheden uitvoeren vanaf dat schip aan, in, langs of op niet loodsplichtige scheepvaartwegen of -kustwateren maar waarbij het schip frequent steeds dezelfde loodsplichtige scheepvaartwegen van een bepaald zeehavengebied bevaart om daarmee verband houdende andere noodzakelijke activiteiten te verrichten zoals bunkeren, bevoorraden, reparatie, personeelwissel of de aan- en afvoer van goederen.

Kapiteins van dergelijke werkschepen zijn gedurende de gehele periode dat de betreffende werkzaamheden worden verricht loodsplichtig of zullen steeds voor het traject in het zeehavengebied waar zij de werkzaamheden gaan verrichten of doorvaren een PEC moeten behalen. Deze situatie wordt in vergelijking met de categorale vrijstelling die voor andere werkschepen geldt als onredelijk beschouwd. Daarom wordt in dit besluit voorzien in een maatwerkoplossing voor werkschepen die van de vrijstelling geen gebruik van kunnen maken. De bevoegde autoriteit zal de bevoegdheid krijgen om een "maatwerk" ontheffing te verlenen aan kapiteins of een eerste stuurman van dergelijke werkschepen. Het gaat hier om een discretionaire bevoegdheid van de bevoegde autoriteit. Een dergelijke ontheffing kan op verzoek van een kapitein of eerste stuurman alleen worden verleend indien dit met het oog op de veiligheid van de scheepvaart op de betreffende scheepvaartwegen verantwoord is (artikel 3 van de Svw). Aan deze ontheffingen kunnen ook voorschriften en beperkingen verbonden worden. Bijvoorbeeld de voorwaarde dat bepaalde PEC-modules moeten zijn behaald of dat voorafgaand aan de werkzaamheden, een bezoek wordt afgelegd aan een VTS-centrale van waaruit de begeleiding van de scheepvaart plaatsvindt, waar een briefing wordt gehouden over de werkzaamheden en de lokale uitgangspunten. Een ander voorbeeld is dat een aantal uren instructiereizen met een loods gemaakt moet worden. Een dergelijke ontheffing zal, in tegenstelling tot de PEC's die voor onbepaalde tijd worden afgegeven, voor de duur van de werkzaamheden of het project worden verleend.

Voor de volledigheid wordt nog opgemerkt dat de kennis en ervaring die een kapitein of eerste stuurman bij eerdere projecten heeft opgedaan ook relevant kan zijn bij de ontheffing voor nieuwe

projecten. De maatwerkontheffing is derhalve niet alleen maatwerk wat betreft de werkzaamheden die worden verricht, maar ook gezien de ervaring die betrokkene meebrengt uit eerdere projecten waarbij hij betrokken was.

Een ontheffing zoals hierboven bedoeld, wordt schriftelijk verleend. Tegen een dergelijk besluit (of de afwijzing daarvan) is bezwaar en beroep op grond van de Algemene wet bestuursrecht mogelijk.

*c. Overgangsrecht (artikel 22 en 30, tweede lid, onderdeel a)*

Zoals onder punt 2.3, onderdeel b, onder 1, laatste alinea, al is aangegeven zijn er kapiteins van schepen die zand of grind vervoeren, die vanaf het moment van inwerkingtreding van dit besluit, niet meer voor een categorale vrijstelling van de loodsplicht in aanmerking komen of kapiteins van schepen die gelet op hun lengte en in voorkomende gevallen breedte of diepgang daar niet meer voor in aanmerking kunnen komen. Een kapitein of eerste stuurman die kan aantonen dat hij in 2018 en 2019, ten minste 1 maal in een bepaald zeehavengebied is geweest, kan tot 1 juli 2020, de bevoegde autoriteit verzoeken hem tot 1 januari 2030 een tijdelijke PEC te verlenen voor dat betreffende schip. Bij het overgangsrecht voor deze werkschepen wordt aangesloten bij het overgangsrecht dat van toepassing is op schepen die tot op heden stonden ingeschreven in het Register kleine zeeschepen (artikel 21).

## **2.4. Ruimte voor experimenten (artikel 18)**

Artikel 11, eerste lid, onderdeel c, van de Svw biedt de mogelijkheid tot het doen van experimenten onder bij of krachtens algemene maatregel te bepalen voorschriften en beperkingen. Deze voorschriften en beperkingen worden in artikel 18 genoemd. Ze zijn afgeleid van de voorschriften en beperkingen die ook in andere wetgeving gebruikelijk is, zoals bijvoorbeeld artikel 23.3 van de Omgevingswet. Dit betekent kort samengevat dat er in de nieuwe loodsplichtregeling per experiment de voorschriften en beperkingen hiervoor zullen worden vastgesteld. Door ruimte te bieden aan experimenten kan bijvoorbeeld worden onderzocht of op bepaalde trajecten of voor bepaalde schepen verruiming van de vrijstellings- of ontheffingsmogelijkheden van de loodsplicht mogelijk is. Naar verwachting zal een experiment, op aangeven van een (regionale) bevoegde autoriteit slechts in een (deel van een) zeehavengebied worden uitgevoerd.

De onderhavige experimenteerbepaling ziet alleen op experimenten in het kader van de loodsplicht en de vrijstellings- of ontheffing van de loodsplicht Dit betekent dat dit besluit geen basis biedt voor experimenten die zien het gebruik van nieuwe technieken door de loodsen zoals het gebruik van bijvoorbeeld drones bij het loodsen. De wijze waarop het loodsen door registerloodsen plaatsvindt, is namelijk gebaseerd op de Loodsenwet. Bij gelegenheid van een wijziging van de Loodsenwet<sup>19</sup> zal worden onderzocht of ook in die wetgeving een experimenteerbepaling moet worden opgenomen.

## **3. Financiële gevolgen**

### **3.1 Inleiding**

De wijzigingen in het regime van vrijstellingen en ontheffingen van de loodsplicht hebben gevolgen

---

<sup>19</sup> In het Algemeen overleg van 7 december 2017 heeft de minister van IenW aangegeven dat zij verwacht het wetsvoorstel hiervoor (wijziging markttoezicht) eind 2018 naar de Kamer te zenden.

voor alle betrokkenen. Er zijn financiële gevolgen voor kapiteins en reders, de loodsen én voor de (rijks)havenmeesters (de regionale en bevoegde autoriteiten). Bij de invoering van het PEC-regime in deze nieuwe regelgeving is het uitgangspunt om de regeldruk en financiële gevolgen zo laag mogelijk te houden. Zo wordt de PEC voor onbepaalde tijd afgegeven terwijl de verklaring van vrijstelling, voor een beperkte periode werd afgegeven. Ook bij de implementatie van het nieuwe regime in de praktijk door de havenmeesters, wordt gezien of digitalisering en automatisering nog verlichting kan opleveren voor de PEC-houders. Zo ligt de jaarlijkse bewijslast voor het voldoen aan de frequentie-eis, voor de inwerkingtreding van deze regelgeving, bij de kapitein of eerste stuurman of hun reder. Jaarlijks is er een opgave nodig van de reizen die betrokkene op een bepaald traject heeft gemaakt. Met de invoering van het PEC-regime wordt gezien of het mogelijk is om dit anders in te richten waardoor de PEC-houder deze gegevens niet meer separaat hoeft te overleggen. Door de meldprocedures voor schepen die in of uit een haven varen, zou deze informatie al aanwezig kunnen zijn bij de havenmeester en is het streven om (met het oog op het verminderen van de lasten voor de aanvrager) deze informatie uit het systeem te halen.

In dit hoofdstuk wordt in kaart gebracht wat de (financiële) gevolgen van de wijzigingen zijn voor de verschillende betrokkenen. Er is dus een vergelijking gemaakt tussen de oude en de nieuwe situatie die door invoering van deze regelgeving ontstaat. Hierbij worden zowel de gevolgen van dit besluit als die van de nieuwe Loodsplichtregeling 2020 behandeld. Omdat dit besluit en de Loodsplichtregeling 2020 één nieuw loodsplichtregime vormen en er geen onderscheid te maken is tussen de gevolgen van het besluit en de regeling worden de gevolgen in deze toelichting besproken.

Bij de berekening van de financiële gevolgen wordt gebruik gemaakt van de Standaard Kostenmodel<sup>20</sup> waarbij de nalevingskosten berekend worden door het vermenigvuldigen van de componenten P (prijs) en Q (hoeveelheid). De berekening brengt de extra kosten/verlichting in beeld van het nieuwe regime ten opzichte van het tot op heden bestaande loodsplichtregime.

In dit overzicht worden ook de gevolgen voor de Schelderegio meegenomen. Weliswaar zal een substantieel deel van de wijzigingen in het loodsplichtstelsel, opgenomen moeten worden in de specifieke regelgeving voor deze regio op basis van het Scheldereglement, die door de Vlaamse en Nederlandse ministers die de loodsdiensten in hun bevoegdheid hebben of door de Permanente Commissie van toezicht op de Scheldevaart zullen worden vastgesteld. Maar omdat die regelgeving ook deel uitmaakt van het nieuwe loodsplichtstelsel, worden de gevolgen daarvan meegenomen in onderstaande berekening. Omdat de besluitvorming nog moet plaatsvinden is de inhoud van die regelgeving voor de Schelde nog niet bekend en wordt hieronder uitgegaan van bepaalde aannames.

Bij de berekeningen is gebruik gemaakt van gegevens die uit de sector zijn ontvangen. Om de berekeningen te verifiëren zijn deze in de informele consultatieronde, die in het najaar van 2017 heeft plaatsgevonden, verspreid onder alle stakeholders met het verzoek om te reageren op deze berekeningen.

Tot slot wordt opgemerkt dat een groot deel van de stijging in de nalevingskosten voor de kapitein, eerste stuurman of de reder waarbij hij in dienst is, zit bij de ontheffingen en vrijstellingen. Een kapitein of eerste stuurman zal tijd en geld moeten investeren om die vrijstelling of ontheffing te

---

<sup>20</sup> Zie verder Handboek meting regeldruk uit 2014 over de meting van regeldruk door wet- en regelgeving: [https://www.kcwj.nl/sites/default/files/totaal\\_handboek\\_1-7-2014.pdf](https://www.kcwj.nl/sites/default/files/totaal_handboek_1-7-2014.pdf)

verkrijgen. Maar deze ontheffing of vrijstelling zal ook weer een kostenbesparing opleveren omdat er geen loodskosten meer zijn. Vanzelfsprekend zal een kapitein/reder voordat hij gaat investeren in het behalen van een vrijstelling of ontheffing, eerst nagaan of die vrijstelling of ontheffing economisch voordeel voor hem/haar oplevert.

### 3.2 Huidige cijfers

Om een beeld te krijgen van de gevolgen van het nieuwe loodsplichtstelsel, wordt eerst een aantal cijfers gegeven van het oude regime zoals dat voor de inwerkingtreding van dit besluit van kracht was. Hierbij is uitgegaan van de gegevens over het jaar 2015: deze zijn representatief voor de daaropvolgende jaren.

#### Aantal verklaringhouders en ontheffinghouders<sup>21</sup>:

totaal aantal (januari 2016)	verklaringhouders			Ontheffinghouders		registerschepen	
	totaal aantal	nieuwe aanvragen in 2015	aanvragen verlenging/ toevoeging etc in 2015	totaal aantal	nieuwe aanvragen in 2015 <sup>22</sup>	totaal aantal 30/6/ 2015	gemiddeld aantal aanvragen per jaar
Rotterdam	130	48	22	5	2		
Achterland ZH	8	6	0	0	0		
Scheveningen	0	0	0	0	0		
Amsterdam/ IJmond	17	2	5	84	19		
Noord:							
Den Helder	0	0	0	0	0		
Harlingen		0	0	0	0		
Eemsregio		0	0	26	26		
Scheldegebied	24	5 <sup>23</sup>	0	66 <sup>24</sup>	37 <sup>25</sup>		
<b>Totaal</b>	179	61	27	181	84	294	enkele stuks (max 10)

<sup>21</sup> De cijfers van de bevoegde autoriteiten verschillen op enkele punten met de cijfers die van het Loodswezen zijn verkregen. Wat betreft het aantal verklaringhouders en ontheffinghouders, wordt uitgegaan van de cijfers van de diverse bevoegde autoriteiten, tenzij er geen cijfers bekend zijn bij de haven, dan wordt het cijfer van het Loodswezen aangehouden en is dat er bij vermeld.

<sup>22</sup> Dit zijn deels nieuwe aanvragen en deels aanvragen van kapiteins waarvan de ontheffing verloopt.

<sup>23</sup> Opgave volgens Loodswezen

<sup>24</sup> Opgave volgens Loodswezen

<sup>25</sup> Opgave volgens Loodswezen

### Aantal calls per haven van de vrijgestelde/ontheven schepen:

Aantal calls per havenregio in 2015	Calls register schepen	Calls verklaring-houders	Calls ontheffing houders	Totaal aantal calls zeeschepen
Rotterdam-Rijnmond	2.125	5.230	66	29.122
Amsterdam/IJmond	603 <sup>26</sup>	311	181	6.609
<b>Noord:</b>				
Den Helder	0	nvt	nvt	5.102 (civiele haven) 60 (civiele zeevaart marine haven)
Harlingen	onbekend	nvt	nvt	1.059
Eemsregio	onbekend	nvt	Eemshaven: onbekend	7.111
<b>Scheldegebied</b>	1246	608 <sup>27</sup>	984 <sup>28</sup>	53 <sup>29</sup>   78 <sup>30</sup>   23.212

### Aantal geloodste reizen per havenregio in 2015:

Aantal geloodste reizen per havenregio in 2015:	Aantal geloodste reizen <sup>31</sup> :
Rotterdam-Rijnmond	56.743
Amsterdam/IJmond	12.747
Noord: Den Helder/Harlingen/Eemsregio	3.820
Scheldegebied	19.531 <sup>32</sup>

## 3.3 Gevolgen nieuwe regime

### 3.3.1 Algemene uitgangspunten

In onderstaande berekeningen is uitgegaan van de volgende getallen:

- uurtarief van een kapitein of eerste stuurman is € 54, wat het uurtarief is voor een hoogopgeleide kenniswerker<sup>33</sup>
- kosten (tijd en opleidingskosten inclusief examen) is voor module 1 € 2.000; voor module 2 € 1.000 en voor module 4 € 2.000. Naar verwachting zal 70% van de kapiteins of eerste stuurmannen van voormalig registerschepen vrijstelling krijgen voor module 2 omdat zij Nederlandstalig zijn en/of de gevraagde talen naar behoren spreken. De kosten voor module 3 en 5 worden in de berekeningen niet meegenomen, omdat het hier om reguliere loodsreizen gaat en de reder dit loodsgeldtarief ook zou moeten betalen als de kapitein of eerste stuurman niet in opleiding was voor zijn PEC.
- kosten die een aanvrager PEC aan bevoegde autoriteit betaalt is € 300

<sup>26</sup> Opgaven volgens Loodswezen.

<sup>27</sup> Wetschepen: opgave volgens Loodswezen

<sup>28</sup> Scheldevaart: opgave volgens Loodswezen

<sup>29</sup> Wetschepen: opgave volgens Loodswezen

<sup>30</sup> Scheldevaart: opgave volgens Loodswezen

<sup>31</sup> Volgens opgave Loodswezen

<sup>32</sup> Wetschepen 10.299 en Scheldevaart: 9.232

<sup>33</sup> Zie voor uurtarieven in het bedrijfsleven, blz 72 Handboek meting regeldruk 2014 uit voetnoot 19.

- gemiddeld loodsgeldtarief is voor een zeeschip tussen 75 tot 115 meter lengte over alles € 1.000 per reis. Voor een zeeschip tussen 115 tot 200 meter lengte over alles € 1.500 per reis<sup>34</sup>.

De regeldrukeffecten van deze regelgeving worden uitgesplitst in: inhoudelijke nalevingskosten en administratieve lasten. Daarnaast zijn er nog de financiële kosten<sup>35</sup>. Inhoudelijke nalevingskosten (zoals de kosten om een opleiding/certificaat te halen) worden in de berekeningen aangeduid met de afkorting 'INK'. Administratieve lasten (zoals de tijd/kosten voor het invullen van een aanvraag) worden aangeduid met de afkorting 'AL'. De financiële kosten (zoals de kosten die de aanvrager aan het bevoegd gezag moet betalen bij het indienen van een aanvraag), worden afgekort tot 'FK'. Hieronder volgt een inschatting van de financiële gevolgen van het gewijzigde loodsplichtregime per categorie ontheffing en vrijstelling.

### 3.3.2 Gevolgen voor kapiteins/reders.

#### a. Aanwijzen van loodsplichtige schepen en loodsplichtige scheepvaartwegen (13 meter breedtecriterium Eems).

Het nieuwe regime heeft gevolgen voor de groep schepen die van en naar de Eemshaven varen en een breedte hebben tussen de 13 en 16 meter en geen gevaarlijke lading vervoeren. Deze schepen waren voorheen loodsplichtig en zijn dat in het nieuwe regime niet meer. Er zijn financiële gevolgen voor de reders/kapiteins van deze schepen en voor de loodsen.

Zeeschepen van/naar Eemshaven volgens opgave Loodswezen	Aantal geloofste reizen	Aantal reizen belooft (alleen) op basis van breedtecriterium	Aantal reizen en loodskosten geloofst (alleen) op basis van breedtecriterium waarbij breedte schip tussen 13,00 en 16,01 meter is	
<b>2014</b>	1.583 reizen	665 reizen	375 reizen	€ 405.579
<b>2015</b>	2.197 reizen	708 reizen	508 reizen	€ 624.389

De jaarlijkse besparing voor de kapiteins/reders is (uitgaande van de cijfers van 2015) € 624.389 in totaal, voor 508 reizen van/naar Eemshaven.

Over de gevolgen hiervan voor het loodsgeldtarief is het volgende op te merken. De kostendekkendheid van de regio Noord was binnen dit scenario in 2015 afgenomen van -€ 2.618.000 naar -€ 3.134.658. Voor het jaar 2014: van -€ 1.950.000 naar -€ 2.263.089. Dit zou neergekomen zijn op een verhoging van de regionale loodsgeldtarieven voor het jaar 2015 van 9,18% en voor 2014: 7,26%. Weliswaar zullen door deze beleidswijziging de tarieven op korte termijn iets toenemen, maar voor de langere termijn zal dat weer afnemen omdat er minder loodsen/ondersteuning nodig is.

Verder zijn er ook landelijke gevolgen indien regio Noord minder kostendekkend is. Over het jaar 2015 zou de verslechtering van de kostendekkendheid: € 516.658 bedragen. Indien deze post landelijk (over alle reizen) verdeeld zou worden, zijn de gevolgen € 516.658 / € 163,7 mln (= totale kosten Nederlandse havens in 2015) = 0,3%.

<sup>34</sup> Volgens opgaven van het Loodswezen

<sup>35</sup> Zie voor de inhoud van deze begrippen: Handboek meting regeldruk uit 2014 over de meting van regeldruk door wet- en regelgeving: [https://www.kcwj.nl/sites/default/files/totaal\\_handboek\\_1-7-2014.pdf](https://www.kcwj.nl/sites/default/files/totaal_handboek_1-7-2014.pdf).

b. Wijziging regime voor kapiteins van kleine zeeschepen (voormalig registerschepen)

Stijging /daling nalevingskosten voor kapiteins <sup>36</sup> van kleine zeeschepen (voormalige registerschepen)	opbouw kosten/ besparing	totale bedragen (heeft betrekking op x aantal jaar)	jaarlijkse verlichting	jaarlijkse verzwarening
Overgang registerschepen:				
Eenmalige aanvragen van 706 kapiteins (294 schepen x 2,4 kapitein per schip) voor tijdelijke (10 jaar) overgangsmaatregel in 2020.	706 x 2 uur	€ 76.248 (10 jr)		€ 7.625 AL
Tijdens overgangsperiode (2020 - 2030):				
Aanvragen van 139 kapiteins uit overgangsregime die voor 2030 opgaan voor nieuwe PEC kleine zeeschepen (afstand kiel tot hoogste punt < 18 meter)	139 x € 2.000 (module 1) + (30% x 139) x € 1.000 (module 2)	€ 319.700 (10 jr)		€ 31.970 INK
	139 x 1 uur 139 x € 300	€ 7.506 (10 jr) € 41.700 (10jr)		€ 751 AL € 4.170 FK
Aanvragen van 37 kapiteins uit overgangsregime die voor 2030 opgaan voor nieuwe PEC A, B of C (afstand kiel tot hoogste punt > 18 meter)	37 x € 4.000 (modules 1 en 4) + (30% x 37) x € 1.000 (module 2)	€ 159.000 (10 jr)		€ 15.900 INK
	37 x 1 uur 37 x € 300	€ 1.998 (10 jr) € 11.100 (10jr)		€ 200 AL € 1.110 FK
Jaarlijkse aanvragen voor PEC kleine zeeschepen: 5 NI-talige kapiteins (vrijstelling module 2) en 3 anderstalige kapiteins	5 x €2.000 3 x € 3.000 8 x 1 uur 8 x € 300	€ 19.000 € 432 € 2.400		€ 19.000 INK € 432 AL € 2.400 FK
Besparing loodsgeldtarief omdat PEC kleine zeeschepen vrijstelling geeft voor hele havengebied incl buitengaatse vaarwegen.	(706 x 2 reizen) x € 1.000	€ 1.412.000	€ 1.412.000 INK	
<b>totaal:</b>			<b>€1.412.000</b>	<b>€ 83.558</b>

<sup>36</sup> Onder het 'aantal kapiteins' worden ook begrepen het aantal eerste stuurmannen.

c. wijziging regime voor overige kapiteins van zeeschepen (voorheen: Verklaringhouders en ontheffinghouders)

Stijging /daling nalevingskosten voor overige kapiteins	opbouw kosten/ besparing	totaal bedrag (heeft betrekking op x aantal jaar)	jaarlijks verlichting	jaarlijkse verzwarening
Gevolgen omzetting huidige 179 Verklaringhouders en 181 ontheffinghouders naar PEC.		0	0	0
Ontheffinghouders: geen driejaarlijkse aanvraag meer (181 : 3 = 60 per jaar).	60 x 4 uur	€ 12.960	€ 12.960 INK	
Verklaringhouders: geen periodieke medische verklaring meer indienen (179 : 2 = 90 per jaar).	90 x 2 uur	€ 9.720	€ 9.720 AL	
Enmalige extra aanvragen in eerste jaar van nieuwe regime (2019/2020) van kapiteins die in nieuwe regime wél voor PEC in aanmerking komen. Inschatting 77 <sup>37</sup> kapiteins die op gaat voor PEC B of C.	77 x € 5.000 77 x 1 uur 77 x € 300	€ 385.000 (10jr) € 4.158 € 23.100		€ 38.500 INK € 4.158 AL € 23.100 FK
Jaarlijkse besparing van loodsgeldtarief 77 kapiteins	77 x 9 reizen x € 1.250	€ 866.250	€866.250 INK	
Vanaf 2020: jaarlijkse aanvragen van 15 kapiteins die in oude regime niet in aanmerking kwamen voor een Verklaring/ontheffing en in het nieuwe regime wel voor een PEC.	15 x € 5.000 15 x 1 uur 15 x € 300	€ 75.000 € 810 € 4.500		€ 75.000 INK € 810 AL € 4.500 FK
Jaarlijkse besparing van loodsgeldtarief 15 kapiteins	15 x 9 reizen x € 1.250	€ 168.750	€ 168.750 INK	
Jaarlijkse aanvragen van kapiteins die voorheen voor ontheffing in aanmerking kwamen:				
-alle regio's uitgezonderd Schelde: verzwarening regime voor 25 aanvragen per jaar	25 x € 2.000 (module 4) 25x € 300	€ 50.000		€ 50.000 INK €7.500 FK
-Schelderegio: verlichting voor 20 aanvragen p j die opgaan voor PEC B	20 x € 1.000	€ 20.000	€ 20.000 INK	
<b>Totaal</b>			<b>€1.077.680</b>	<b>€ 203.568</b>

<sup>37</sup> Betreft hoofdzakelijk verlichting veroorzaakt in Rotterdam: in de oude situatie waren er (nagenoeg) alleen verklaringhouders met een frequentie-eis van 18 calls. Voor een deel is er een verlichting omdat zij in de nieuwe situatie een lagere frequentie-eis hebben PEC B (6 calls) of C (12 calls). Daarnaast worden (zowel eenmalig als jaarlijks) nieuwe aanvragen verwacht van kapiteins van schepen < 160 meter die voorheen niet aan de frequentie-eis van 18 voldeden en daardoor niet voor een verklaring in aanmerking kwamen, maar nu wel op gaan voor PEC B of C.



d. wijziging regime voor kapiteins van werkschepen

Stijging /daling nalevingskosten voor kapiteins van werkschepen	opbouw kosten/ besparing	totale bedrag	jaarlijkse verlichting	jaarlijkse verzwaring
kapiteins van werkschip die voorheen onder vrijstelling voor werkschepen vielen (onbekend aantal). Er zijn 2 schepen (regio Noord) bekend die gebruik kunnen maken van overgangsregime, omdat zij buiten gestelde afmetingen vallen. Daarnaast zijn er 13 (zand)schepen die ten onrechte van deze vrijstelling gebruik hebben gemaakt. Aanvragen ontheffing overgangsregime: 15 schepen x 2,4 kapitein = 36 kapiteins x 4 uur aanvraag indienen x € 54	15 x 4 uur x € 54	7.776	0	0  € 7.776 AL (eenmalig)
Kapiteins die ontheffing aanvragen voor werkschip: 100 aanvragen per jaar x 2 uur	100 x 2 uur x € 54	€ 10.800		€ 10.800 AL
Uitsparen loodsgeldtarief reizen van vrijgestelde/ontheven werkschepen naar havenbekkens	100 reizen x € 1.000	€ 100.000	€ 100.000 INK	
<b>Totaal</b>			<b>€ 100.000</b> INK	<b>€ 10.800</b> jaarlijks <b>€ 7.776</b> eenmalig

Daarnaast zijn er nog de kennisnamekosten, dat is het bedrag dat het de kapiteins/reders kost om zich in te lezen in de gevolgen van het nieuwe regime. Deze kennisnamekosten worden ingeschat op 2 uur (à 54) x 600 kapiteins/reders = € 64.800.

De invoering van de nieuwe PEC-structuur en ontheffingenregime komt met bovenstaande berekeningen neer op de volgende totalen:

Jaarlijkse verzwaring:	inhoudelijke nalevingskosten:	€ 230.370
	administratieve lasten:	€ 24.776
	financiële kosten:	€ 42.780
	totaal	€ 297.926
Eenmalige verzwaring:	administratieve lasten:	€ 7.776
	kennisnamekosten:	€ 64.800
	totaal	€ 72.576
Jaarlijkse verlichting:	inhoudelijke nalevingskosten:	€ 2.579.960
	Inhoudelijke nalevingskosten (Eems)	€ 624.389
	administratieve lasten:	€ 9.720
	totaal	€ 3.214.069

Dat betekent een netto verlichting voor kapiteins/reders van de kosten van de regeldruk (inhoudelijke nalevingskosten en administratieve lasten) van € 2.958.923<sup>38</sup> jaarlijks en een eenmalige verzwaring van € 72.576. Daarnaast is er een jaarlijkse stijging van de financiële kosten van € 42.780.

#### *e. regime voor kapiteins van LNG-bunkerschepen*

Op dit moment is nog geen LNG-bunkerschip actief maar de kans is aanwezig dat een dergelijk schip binnen afzienbare tijd in de Rotterdamse haven gaat opereren. Met dit voorstel kan de kapitein of eerste stuurman van dat schip een PEC halen en is daarmee vrijgesteld van de loodsplicht. Dat betekent een verlichting ten opzichte van de tot op heden bestaande situatie waarin de kapitein of eerste stuurman van een dergelijk schip dat gevaarlijke lading vervoert, niet in aanmerking komt voor een verklaring van vrijstelling of een ontheffing (tenzij sprake is van verhaalreizen). Wél zal het tijd en geld kosten om aan alle gestelde eisen van de PEC voor LNG-bunkerschepen te voldoen. Maar de loodsgeldkosten die daarmee uitgespaard worden, zullen veel hoger zijn. De inschatting is dat de (eenmalige) inhoudelijke nalevingskosten voor deze PEC zullen zijn: € 10.000. De hoogte zal per kapitein of eerste stuurman verschillen. Een kapitein of eerste stuurman die al goed zijn talen spreekt, zal bijvoorbeeld niet hoeven te investeren in een taalopleiding. Het loodstarief dat jaarlijks uitgespaard kan worden door een dergelijk schip, is afhankelijk van het aantal reizen dat het schip maakt. De verwachting is dat een dergelijk schip de eerste jaren minimaal 100.000 euro zal uitsparen, maar dat bedrag zal stijgen als het schip langer in de haven blijft en meer klanten trekt.

#### *3.3.3 Gevolgen voor loodsen*

De gevolgen voor de loodsen worden als volgt ingeschat. Het aantal loodsreizen zal licht dalen ten opzichte van de oude situatie. Op grond van bovenstaande berekeningen wordt uitgegaan van een omzetsdaling voor de loodsen van circa € 3.171.389 (= € 624.389 (Eems) + € 1.412.000 (kleine zeeschepen) + € 866.250 (overige schepen) + € 168.750 (overige schepen) + € 100.000 (werkschepen)).

De Nederlandse loodsencorporatie (NLc) heeft zelf ook een inschatting gemaakt van het totaal aantal reizen (zijnde alle inkomende en uitgaande reizen en verhaalreizen binnen een PEC-gebied) dat in de regio Rotterdam-Rijnmond onder de nieuwe regelgeving in een categorie PEC B of PEC C zou kunnen vallen. Daarbij is uitgegaan van het maximale aantal PEC-ontheffingen dat zou kunnen worden aangevraagd. De NLc gaat daarbij uit van circa 5233 reizen in 2016 (2015: 6810) met een totale omzet van circa € 7,3 mln (2015: € 9,2 mln). In de lengteklasse tussen de 75 en 115 meter betreft dit in potentie 1.002 (2015: 1.960) reizen met een gemiddeld loodsgeldtarief van € 1000. In de lengteklasse tussen de 115 en 200<sup>39</sup> meter betreft dit in potentie 4.231 reizen (2015: 4.850) met een gemiddeld loodsgeldtarief van € 1500,-. Voor de andere regio's beschikt de NLc niet over de benodigde gegevens om een berekening te kunnen maken.

---

<sup>38</sup> Jaarlijkse netto verlichting inhoudelijke nalevingskosten: € 2.579.960 + € 624.389 - €230.370 = € 2.973.979  
Jaarlijkse netto verzwaring administratieve lasten: € 24.776 - € 9.720 = € 15.056.  
Netto resultaat (verlichting) per jaar: € 2.973.979 – € 15.056 = € 2.958.923

<sup>39</sup> Deze berekening ging uit van een vorig voorstel waarin voorzien was in een PEC C voor schepen van 115 tot 200 meter. Inmiddels is dit gewijzigd in schepen van 115 tot 160 meter.

Naast de omzetzaling vanwege de lichte stijging van het aantal PEC's is er ook een lichte stijging van de omzet voor het loodswezen. Op dit moment zijn de loodsen alleen betrokken bij de opleidingen en examens van verklaringhouders. In het nieuwe regime worden zij betrokken bij alle PEC-opleidingen. Dit zal meer tijd en inzet kosten. Aangezien de groep verklaringhouders precies gelijk is aan het aantal ontheffinghouders, wordt er van uit gegaan dat het hier om een dubbeling gaat van de tijd die de loodsen besteden aan het opleiden en examineren van verklaringhouders. NLc heeft aangegeven dat het Loodswezen in 2016: € 54.484 (dit zijn 212 uren à € 257,-) en in 2015: € 80.276 (329 uren/ € 244,-) heeft besteed aan de opleiding tot verklaringhouder, waarbij de loodsreizen niet zijn meegerekend. De inschatting is dat de tijdsinvestering zal verdubbelen (gemiddeld is dit over 2015 en 2016: € 67.380). De kosten hiervan worden betaald door de kandidaat die opgaat voor een PEC. Verder zullen de werkzaamheden aan het Register kleine zeeschepen worden beëindigd, waar nu geen vergoeding tegenover staat. Het zal hier echter gaan om een relatief klein bedrag per jaar.

Als gevolg van de grotendeels vaste kostenstructuur van de loodsdienstverlening op grond van de Loodswet, zal de omzetzaling door een daling in de loodsreizen, tot een lichte tariefstijging leiden voor de (resterende) schepen die wel gebruik maken van de diensten van een loods. De globale inschatting is dat dit een stijging zal zijn van 1,93% (€ 3.171.389/ € 163,7 mln (= totale loodskosten Nederlandse havens in 2015)). Maar op lange termijn zal dat effect weer afnemen omdat er minder loodsen/ondersteuning nodig is.

#### *3.3.4 Gevolgen voor bevoegde autoriteiten*

Wat betreft de lasten voor de bevoegde autoriteiten bij de afhandeling van aanvragen wordt verwacht dat deze licht zullen stijgen. Deze autoriteiten zijn al verantwoordelijk voor de afhandeling van de ontheffingen en (groten)deels voor de verklaringen van vrijstelling. Daar staat tegenover dat het voorgestelde regime ook verlichting zal betekenen omdat sprake is van een uniformering en vereenvoudiging. Zo zal een aantal interpretatievragen verdwijnen (zoals: wel of geen zusterschip bij het bijschrijven van schepen op een Verklaring van vrijstelling). Omdat de bevoegde autoriteiten relatief veel tijd kwijt zijn aan individuele gevallen waarin interpretatieruimte is, is de verwachting dat de extra tijd en lasten opwegen tegen de verlichting, zodat overall het beeld gelijk blijft voor de bevoegde autoriteiten. Ook is er een kleine verlichting omdat niet meer periodiek het vaarbevoegdheidsbewijs en de medische verklaring van PEC-houders wordt opgevraagd. In hoeverre dit een daadwerkelijke besparing is, verschilt per bevoegde autoriteit omdat niet door alle autoriteiten deze stukken werden opgevraagd.

## **4. Advies en consultatie (inclusief voorhang)**

### *4.1 Adviezen*

De inhoud van dit besluit is mede gebaseerd op de regionale adviezen die in 2015 zijn uitgebracht door de Rijkshavenmeesters.<sup>40</sup> Deze adviezen zijn afgestemd en bevatten input van de regionale

---

<sup>40</sup> Zie voor een meer uitgebreide toelichting punt 3 van het algemeen deel van de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel.

stakeholders (zoals de loodsen en reders). Na het ontvangst van deze adviezen heeft ook nog overleg plaatsgevonden met en is input gevraagd op onderdelen van dit besluit aan diverse stakeholders, te weten havens, loodsen en reders. Ook is gebruik gemaakt van de ontvangen reacties van de stakeholders op de memorie van toelichting bij de wetswijziging tijdens de internetconsultatie in de zomer van 2016. Om deze reden is afgezien van het vragen van een uitvoerings- en handhavingstoets aan de bevoegde- en regionale autoriteiten.

#### *4.2 (Internet)consultatie*

Een concept van dit besluit en de bijbehorende nota van toelichting is op ....2018 in internetconsultatie gebracht waarbij 3 maanden de gelegenheid is gegeven om te reageren. Dit heeft een ....tal reacties opgeleverd.

PM-

Ook is een concept van dit besluit en de bijbehorende nota van toelichting op ..... 2018 aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd. –PM-

#### *4.3 Voorhang*

Op grond van artikel 52, eerste lid, van de SvW dient het ontwerp van een algemene maatregel van bestuur als bedoeld in de artikelen 9, tweede lid, 10, tweede en derde lid en 11, eerste en tweede lid, van die wet, gelijktijdig in de Staatscourant bekend te worden gemaakt en aan de beide Kamers der Staten-Generaal te worden overgelegd. In verband daarmee is een ontwerp van dit besluit bij brief van ..PM.. van de Minister van IenW aan de voorzitters van de Eerste Kamer en de Tweede Kamer der Staten-Generaal op de in artikel 52 van de SvW voorgeschreven wijze overgelegd aan de Staten-Generaal (Kamerstukken I/II, ..PM..). Naar aanleiding hiervan..PM..

Ter uitvoering van artikel 52, eerste lid, van de SvW is tevens een voorontwerp van dit besluit met een voorontwerp van de nota van toelichting bekendgemaakt in de Staatscourant van ..PM.. (Stcrt. ..PM..). ..PM-reacties.. Dit heeft ..PM.

### **5. Overgangsrecht en inwerkingtreding**

Zoals al eerder opgemerkt, worden het Lpb'95 en Bvh als gevolg van de inwerkingtreding van het onderhavige besluit ingetrokken. Hierdoor vervallen verleende verklaringhouderschappen, inschrijvingen in het Register kleine zeeschepen en ontheffingen. Zoals aangekondigd in de memorie van toelichting bij de wetswijziging (met name in punt 4.2.5 en 4.3.1, onder c) is hiervoor overgangsrecht noodzakelijk. In de artikelen 20, 21 en 30 is daarin voorzien. Voor toelichting hierop wordt verwezen naar de toelichting bij de genoemde artikelen. Voor het overgangsrecht ten behoeve van werkschepen wordt verwezen naar punt 2.3, onder c, hierboven.

Het onderhavige besluit zal gelijktijdig met de wetswijziging in werking treden. Gestreefd wordt naar inwerkingtreding met ingang van 1 januari 2020. Zowel betreft de inwerkingtreding als wat betreft het publicatiemoment van dit besluit wordt aangesloten bij een van de voor regelgeving vastgestelde vaste verandermomenten en de bepaling ten aanzien van de periode tussen publicatie en

inwerkingtreding van de regelgeving.

## **Artikelsgewijs deel**

### **Artikel 1 Definities**

De in dit lid opgenomen definities zijn voor een groot deel ontleend aan de definities uit het Lpb'95 of het Bvh of spreken voor zich, met één uitzondering. De definitie van zeeschip met gevaarlijk lading is op twee punten verduidelijkt. Schepen die dergelijke lading vervoeren kunnen van oudsher in beginsel geen vrijstelling of ontheffing van de loodsplicht krijgen. In de aangepaste definitie, is duidelijker dan tot nu toe het geval was, aangegeven dat het moet gaan om het bulkvervoer van minerale olie, gas of chemicaliën. Het woord 'bulk' slaat op al deze gevaarlijke stoffen.

Voor niet-gedefinieerde termen wordt naar de definities daarvan in artikel 1 van de Scheepvaartverkeerswet verwezen.

Het tweede lid van dit artikel komt overeen met het artikel 1, tweede lid, Lpb'95 en regelt dat het onderhavige besluit, ook van toepassing is op andere schepen dan zeeschepen en op degene die daar de leiding over heeft, in het incidentele geval dat een dergelijk schip zich op zee bevindt (bijvoorbeeld een binnenvaartschip).

Voor een toelichting op het derde lid wordt verwezen naar punt 2.2 van het algemeen deel van deze toelichting.

### **Artikel 2 Zeehavengebieden en loodsplichtige scheepvaartwegen**

Op grond van artikel 10, eerste lid, van de SvW dient de kapitein van een zeeschip tijdens de vaart op de scheepvaartwegen die deel uitmaken van een zeehavengebied gebruik te maken van de diensten van een loods. Voor de toepassing van dat eerste lid dient onder zeehavengebied te worden verstaan, de scheepvaartwegen die deel uitmaken van een zeehaven, die de aanloop daarnaar vormen of de verbinding vormen tussen zeehavens (tweede lid van artikel 10 van de SvW). Voor de toepassing van dit mede op artikel 10 van de SvW berustend besluit worden zes zeehavengebieden onderscheiden (eerste lid). De definiëring van zeehavengebied is bijvoorbeeld van belang voor de PEC kleine schepen (voor voormalig registerschepen) en voor LNG-bunkerschepen. De PEC-vrijstelling voor deze schepen is, in beginsel, van toepassing in een heel zeehavengebied.

In de op artikel 2, tweede lid, te baseren ministeriële regeling, zullen per zeehavengebied de loodsplichtige scheepvaartwegen, concreet (zo nodig met coördinaten) worden aangeduid. Voor de volledigheid wordt ook hier nog opgemerkt dat op een enkele uitzondering na, dit niet zal leiden tot een wijziging in de aangewezen loodsplichtige scheepvaartwegen ten opzichte van de situatie tot nu toe. Op basis van het derde lid, zullen scheepvaartwegen worden aangewezen waar niet structureel een loodsplicht zal gelden. Dit zijn scheepvaartwegen waarop alleen een loodsplicht kan worden opgelegd indien zich een van de in artikel 15 genoemde situaties zich voordoet zoals weersomstandigheden of omstandigheden met betrekking tot het schip.

### **Artikel 3 Categorale vrijstelling loodsplicht**

Dit artikel regelt, in het eerste lid, in welke gevallen er van vrijstelling van de loodsplicht sprake is.

Inhoudelijk komen de vrijstellingsgronden overeen met de tot op heden bestaande vrijstellingsmogelijkheden, genoemd in artikel 4 Lpb'95. De per zeehavengebied geldende categorale

vrijstelling in verband met de lengte en in voorkomende gevallen breedte en diepte van het schip, zullen worden vastgesteld in de Loodsplichtregeling 2020 en zullen grotendeels overeenkomen met de tot op heden bestaande vrijstellingsgrenzen. Zo geldt in de aanloop naar en in de Rotterdamse en Amsterdamse havens een vrijstelling voor zeeschepen tot en met 75 m lengte over alles (loa) en in de Schelderegio tot en met 80 m loa. Noord-Nederland kent diverse categorale vrijstellingsgrenzen tussen de 65 en 155 m loa. Voor de vrijstelling van schepen die werkzaamheden verrichten in een zeehavengebied wordt verwezen naar punt 2.3 van deze toelichting.

Onderdelen d en e van het derde lid hebben betrekking op zogenaamde verhaalreizen, een verplaatsing van een zeeschip binnen een zeehavengebied, zonder dat er sprake is van een ingaande of uitgaande reis. In artikel 7 Lpb'95, was geregeld dat voor verplaatsingen langs dezelfde kade of een vergelijkbare verplaatsing binnen een scheepvaartweg vrijstelling van de loodsplicht gold ongeacht of het om een schip met gevaarlijke lading ging. Hetzelfde gold voor verplaatsingen binnen een havenbekken zonder dat de hoofdvaargeul in het havengebied werd bevaren, maar voor dergelijke verplaatsingen was in de havens van Delfzijl, Eemshaven en Amsterdam wel een maximale lengte van het schip vastgesteld; voor Rotterdam gold geen maximale lengte. Daarnaast kon de bevoegde autoriteit op verzoek ontheffing van de loodsplicht verlenen indien het schip een verplaatsing maakte binnen een havenbekken of een door de bevoegde autoriteit aangewezen havengebied voor zover naar het redelijk oordeel van die autoriteit de veiligheid van het scheepvaartverkeer niet in gevaar komt (artikel 8, tweede lid, Lpb'95). Omdat dergelijke verhaalreizen van invloed kunnen zijn op het vaargedrag van de omliggende scheepvaart, is het vanuit veiligheidsoogpunt noodzakelijk dat een dergelijke verplaatsing door de bevoegde autoriteiten goed gemonitord kan worden. Omdat er, in geval van vrijstelling geen toestemming voor een verhaalreis nodig is, zijn dergelijke verplaatsingen echter slecht te monitoren. Zeker in het geval het om verplaatsingen gaat van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren, vergroot dit de risico's. Op verzoek van de bevoegde autoriteiten vervalt in dit besluit de vrijstellingsmogelijkheid voor dergelijke verplaatsingen voor schepen met gevaarlijke lading. Deze schepen zullen vanaf nu voorafgaand aan de verplaatsing (via de marifoon) ontheffing van de loodsplicht moeten vragen. In de praktijk gebeurt dit nu feitelijk vaak ook al zo. Indien tegen een dergelijke verplaatsing uit veiligheidsoogpunt geen bezwaren bestaan, kan de ontheffing mondeling en per omgaande worden verleend (artikel 14). De vrijstelling voor verhaalreizen voor schepen die geen gevaarlijke lading vervoeren blijft ongewijzigd. Voor zover het een verplaatsing binnen een havenbekken betreft, zonder de hoofdvaargeul te bevaren, wordt de maximale lengte van de schepen waarvoor dit mogelijk is, per zeehavengebied in de Loodsplichtregeling 2020 vastgelegd. Voor de volledigheid wordt hier nog opgemerkt dat ook oorlogsschepen vrijgesteld zijn van de loodsplicht. Deze vrijstelling is samen met andere voor oorlogsschepen geldende uitzonderingen van de SvW, geregeld in het Besluit uitzonderingen oorlogsschepen.

#### **Artikel 4 Algemene bepalingen betreffende PEC's**

#### **Artikel 5 Bepalingen in verband met het op aanvraag verlenen van een PEC**

#### **Artikel 6 Opleiding en examinering van modules**

#### **Artikel 7 Opleiding en examinering van modules door de regionale loodsencorporaties**

Voor een toelichting op deze artikelen wordt verwezen naar punt 2.1, onder b, van het algemeen deel van deze toelichting alsmede naar punt 4 van het algemeen deel van de memorie van toelichting bij de wetwijziging.

### **Artikel 8 Beperkingen die aan een PEC verbonden kunnen worden**

Net als bij de tot op heden bestaande vrijstellingen bij verklaringhouderschap en bij ontheffingen het geval is, zijn enkele beperkingen die daarop van toepassing waren, in dit besluit overgenomen. Het gaat om de beperkingen die tot op heden waren opgenomen in artikel 2, zesde lid, Bvh en 8b, vijfde lid, Lpb'95 en nader waren uitgewerkt in regionale beleidsregels<sup>41</sup>. Het is aan de bevoegde autoriteit te bepalen of het nodig is om aan een PEC voor een bepaald traject een beperking te verbinden die nodig is ter verzekering van de veiligheid of het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer (de belangen genoemd in artikel 3 van de Svw). In artikel 8 worden de beperkingen die kunnen worden opgelegd opgesomd. Zo kunnen bepaalde windcondities (zoals windrichting in combinatie met een bepaalde windsnelheid) altijd aanleiding zijn, te bepalen dat de PEC dan niet mag worden gebruikt. Ook de route door een petroleumhaven, een wat minder gemakkelijk te bereiken locaties in een zeehavengebied of het gebruik van sleepboten, kunnen extra risico's met zich meebrengen. Deze beperking kan gewenst zijn bij een PEC kleine zeeschepen die in beginsel in het hele zeehavengebied van toepassing is. Ook beperkte manoeuvreerbaarheid van een schip kan aanleiding zijn te bepalen dat bepaalde delen van de scheepvaartweg door dat schip niet of alleen bij bepaalde situaties mogen worden bevaren door een houder van een PEC (vergelijk lid 3, onderdeel c, van artikel 8b Lpb'95 en daarop berustende regionale beleidsregels). Wat betreft het gebruik van sleepboten door de PEC-houder, wordt nog opgemerkt dat slechts bij het gebruik van sleepboten op bepaalde trajecten, het bezit van een sleepbootcoördinatiecertificaat, net zoals dat nu ook al het geval is, verplicht wordt gesteld. Het behalen van dit certificaat is vrij kostbaar omdat bij de opleiding daarvoor gebruik wordt gemaakt van speciale simulatoren. Om deze reden wordt in dit besluit deze opleiding niet verplicht gesteld voor andere PEC-houders die van een sleepboot gebruik willen maken. Om de houders van een PEC toch te wijzen op de risico's die verbonden zijn aan het gebruik van sleepboten, zal, anders dan tot nu toe het geval is, in module 4 van de opleiding hieraan aandacht worden besteed. De beperkingen die op grond van dit artikel kunnen worden opgelegd zijn beperkingen die zich, gelet op ervaringen uit het verleden, met enige regelmaat voorzienbaar zullen voordoen. Dit in tegenstelling tot de ook hier nog openstaande mogelijkheid van het opleggen van een zogenaamde ad-hoc-loodsplicht, die alleen is voorbehouden voor meer onvoorzienbare omstandigheden (artikel 15).

### **Artikel 9 Voorschriften met betrekking tot het gebruik van een PEC**

In dit artikel zijn voorschriften met betrekking tot het gebruik van een PEC opgenomen die op alle houders van een PEC onverkort van toepassing zijn.

Het eerste lid heeft betrekking op het schip; het is verboden (net als artikel 8, vijfde lid, Bvh) een PEC te gebruiken indien het schip een gevaarlijke lading vervoert of deel uitmaakt van een samenstel tenzij in dit besluit of daarop berustende bepalingen anders is bepaald. In de Loodsplichtregeling 2020 wordt een PEC geïntroduceerd voor LNG-bunkerschepen. Dergelijke schepen vervoeren immers gevaarlijke stoffen. Voor een nadere toelichting waarom een PEC voor LNG-bunkerschepen wordt geïntroduceerd wordt verwezen naar punt 4.3.2 van de memorie van toelichting bij de wetswijziging.

---

<sup>41</sup> Zie de in voetnoot 5 al aangehaalde beleidsregels

Het tweede lid bevat voorschriften die op de houder van een PEC zien.

In onderdeel a wordt bepaald dat de houder van een PEC in dienst dient te zijn bij een reder. Indien dat niet het geval is, geldt de verplichting dat de houder van een PEC (inclusief de reis waarvoor hij de PEC gebruikt) ten minste 24 uur als kapitein of eerste stuurman aangemonsterd moet zijn op het betreffende schip om van de PEC gebruik te mogen maken en in de daaraan voorafgaande haven ook al was aangemonsterd of in de daarop volgende haven aangemonsterd zal blijven. Een dergelijke verplichting is noodzakelijk om te voorkomen dat een houder van een PEC structureel loodsdiensten gaat verrichten (ook wel aangeduid met de term pseudo loodsdienst). Het is immers personen die geen daartoe bevoegd registerloods zijn of niet behorende tot de Belgische of Duitse loodsdienst, verboden loodsdiensten te verrichten (artikel 4 van de Loodsenwet). Overtreding van dit verbod is strafbaar gesteld (artikel 47 van de Loodsenwet). Voor verklaringhouders gold tot op heden dat men in dienstverband werkzaam moest zijn bij een werkgever (artikel 3, eerste lid, onderdeel a, ten eerste, Bvh). Gelet op de huidige arbeidsrechtelijke relaties is een dergelijke eis niet meer van deze tijd zodat voorzien is in een alternatieve verplichting die ziet op het aantal uren dat men aan boord is. Via het zogenaamde monsterboekje, dat elke zeevarende dient bij te houden op grond van de Wet zeevarenden, kan worden nagegaan wanneer de houder van een PEC aan boord is gekomen. Onderdeel b regelt dat de houder van een PEC ook daadwerkelijk als verkeersdeelnemer moet optreden. De term verkeersdeelnemer is degene die het schip voert (zie artikel 1 van de Swv). Met betrekking tot onderdeel c, de verplichting dat de houder van een PEC tevens dient te voldoen aan alle overige vereisten om als kapitein of eerste stuurman te mogen functioneren, wordt het volgende opgemerkt. Tot op heden dienden verklaringhouders bij de aanvraag daarvoor drie documenten te overleggen namelijk een getuigschrift dat men bevoegd was als kapitein of eerste stuurman op te treden, een geneeskundige verklaring en een verklaring betreffende het gezichts- en gehoorvermogen (artikelen 3, eerste lid, onderdeel b en d, 6, eerste lid, onderdeel b en d en 7 Bvh). De twee medische verklaringen dienden steeds, na iedere herkeuring, opnieuw naar de regionale autoriteit te worden gezonden. Het overleggen van deze drie documenten komt te vervallen omdat het in het kader van de PEC geen toegevoegde waarde heeft. Zonder dergelijke papieren is een kapitein of eerste stuurman immers ook al niet bevoegd als zodanig op te treden op grond van de Wet zeevarenden.

Ook de naleving van de arbeidstijdenwetgeving is in dit kader een punt van aandacht. Zeker bij langere trajecten naar meer binnengaats gelegen havens, kan het voorkomen dat, om de reis binnen de arbeidstijdenwetgeving te kunnen afleggen, meerdere houders van een PEC aan boord moeten zijn om elkaar te kunnen afwisselen. Een binnenkomend schip heeft immers al een zeereis achter de rug waarbij ook inzet van de kapitein of eerste stuurman wordt verlangd. Een kapitein of eerste stuurman zal daarom steeds een afweging moeten maken of dat hij gebruik kan maken van zijn PEC of dat hij, in verband met de verplichtingen op grond van de arbeidstijdenwetgeving, toch van de diensten van een loods gebruik zal moeten maken. Het is aan de bevoegde autoriteit, als toezichthouder op de PEC's, om hier samen met de ILT, die belast is met het toezicht op de arbeidstijdenwetgeving, zo nodig op te treden.

#### **Artikel 10 Overige voorschriften voor de houder van een PEC**

De in het eerste lid opgenomen meldplicht is vergelijkbaar met het tot op heden bestaande artikel 8, eerste lid, onderdeel b, Bvh. De verplichting voor de houder van een PEC het bevoegdheidsbewijs van de PEC bij zich te dragen, komt overeen met het tweede lid van artikel 8 Bvh. Het derde lid komt overeen met artikel 8, derde lid, Bvh, en bepaalt dat een houder van een PEC relevante wijzigingen



moet melden aan de bevoegde autoriteit. Een dergelijke melding kan noodzakelijk zijn als het schip waarvoor de PEC is afgegeven uit de vaart is genomen of is verbouwd. Dit kunnen redenen zijn een PEC in te trekken (artikel 11, tweede lid).

Het vierde lid verplicht de houder van een PEC jaarlijks de informatie die nodig is om te beoordelen of hij aan de frequentie-eis voldoet aan de bevoegde autoriteit te zenden. Tot op heden diende een verklaringhouder na iedere reis hiervan melding te doen (artikel 8, vierde lid, Bvh). Deze arbeidsintensieve registratie wordt vervangen door een jaarlijkse melding, die aan de hand van bijvoorbeeld het monsterboekje en de registratie van schepen die een bepaald zeehavengebied aandoen, door de bevoegde autoriteit is te controleren. De bevoegde autoriteit zal bij de afgifte van de PEC aangeven op welke wijze de houder ervan de gemaakte reizen zelf zal moeten administreren en melden ter behoud van zijn PEC. Het vijfde lid, tot slot, verplicht de houder van een PEC die getuige is geweest van een scheepsramp hierover een verklaring af te leggen. Dit artikellid komt overeen met artikel 18a, vijfde lid, Lpb'95 en artikel 8, vijfde lid, Bvh, met dien verstande dat de tekst is aangepast aan de wijziging van Schepenwet per 1 augustus 2010<sup>42</sup>. Voor registerloodsen geldt een vergelijkbare bepaling op grond van de Beroepsuitoefeningsverordening registerloodsen.

#### **Artikel 11 Toezicht op houders van een PEC**

Net zoals nu ook al het geval is (artikel 9, eerste lid, Bvh) wordt de bevoegde autoriteit belast met het toezicht op de naleving van de bepalingen die betrekking hebben op het PEC houderschap. Zo nodig geschiedt dit gezamenlijk met andere bevoegde autoriteiten en onder de coördinatie van een regionale autoriteit (zie artikel 12, tweede lid, onderdeel e; zie voor een meer uitgebreide toelichting punt 2.2. van het algemeen deel van deze toelichting).

Het tweede lid somt de redenen op voor een bevoegde autoriteit om een PEC te kunnen intrekken, zoals het niet voldoen aan de frequentie-eis of onverantwoord vaargedrag. Vergelijkbare bepalingen zijn tot op heden opgenomen in artikel 8d Lpb'95 en 6, tweede lid en 9, tweede lid, Bvh, met dien verstande dat de PEC, anders dan bij het verklaringhouderschap het geval is, niet van rechtswege komt te vervallen, maar via een intrekkingbesluit van de bevoegde autoriteit. De intrekking van rechtswege leidde in de praktijk nog wel eens tot onduidelijke situaties omtrent de geldigheid van de verklaring. Tegen besluiten van de bevoegde autoriteit tot intrekking van een PEC staat bezwaar en beroep open.

#### **Artikel 12 Taken en bevoegdheden van de regionale autoriteit**

Zie punt 2.2 van het algemeen deel van deze toelichting

#### **Artikel 13 Ontheffing van de loodsplicht voor werkschepen**

Zie punt 2.3, onderdeel b, onder punt 2, van het algemeen deel van deze toelichting.

#### **Artikel 14 Ontheffing van de loodsplicht in andere gevallen**

Zeeschepen die gevaarlijke lading in bulk vervoeren zijn van oudsher altijd loodsplichtig. Bij het opstellen van de onderhavige wetgeving bleek dat er, waarschijnlijk al tientallen jaren, van en uit de

---

<sup>42</sup> Stb 2010, 51 en 323.

haven van Den Helder zogenaamde 'Offshore Support Vessels' varen. Deze OSV-schepen, die gevaarlijke lading in bulk vervoeren, bevoorraden de offshore-platforms op de Noordzee met stoffen die nodig zijn bij het productieproces op die platforms en nemen (afval)stoffen mee terug naar land. Ze zijn ingericht om beperkte hoeveelheden minerale oliën of chemicaliën te vervoeren van en naar offshore operaties en projecten. Deze schepen vallen onder resolutie A.1122 (30) van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO, de Internationale Maritieme Code voor het vervoer van gevaarlijke lading in bulk op offshore support vessels (code for the transport and handling of hazardous and noxious liquid substances in bulk on offshore support vessels). Daardoor is voor dit soort schepen binnen IMO een speciaal regime gecreëerd wat betreft locatie van de ladingtanks aan boord, lekstabiliteit, scheepsuitrusting dan voor grotere schepen met gevaarlijke lading. Dit neemt echter niet weg dat ze in principe van de diensten van een loods gebruik zouden moeten maken. In de haven van Den Helder ging het in 2015 over 1785 calls. Zowel de havenmeester Den Helder (de Marine) en Port of Den Helder als de betrokken bedrijven (SNS Pool en Peterson) zijn van mening dat er genoeg redenen zijn om de tot op heden bestaande situatie waarbij deze specifieke groep schepen zonder loods varen, voort te zetten voor reizen van en naar Den Helder (inclusief verhaalreizen binnen de haven). Het gaat om kleine zeeschepen (met een maximale lengte van 80 tot 84 meter) die relatief kleine hoeveelheden gevaarlijke stoffen in bulk vervoeren. Hieraan kan worden toegevoegd dat er de afgelopen jaren geen incidenten geweest en er door de betrokken bedrijven extra veiligheidsmaatregelen getroffen zijn zoals een zogenaamde Dynamic Position aan boord waardoor deze schepen veel nauwkeuriger kunnen afmeren dan 'gewone' zeeschepen. Het loodsplichtig worden van deze schepen zou een behoorlijke lastenverzekering betekenen<sup>43</sup>. Gelet op het voorgaande wordt er voor gekozen de betreffende bevoegde autoriteiten in Den Helder de mogelijkheid te bieden een kapitein of eerste stuurman van dergelijke schepen, ontheffing van de loodsplicht te verlenen (maatwerk). Het eerste lid van artikel 14 biedt de wettelijke basis om dit in de Loodsplichtregeling 2020 verder uit te werken. Kort samengevat zal de ontheffing alleen kunnen worden verleend aan een kapitein of eerste stuurman van een OSV-schip, die de haven van Den Helder aandoet en waarbij het schip voldoet aan de aangehaalde IMO-eisen en een lengte heeft van maximaal 85 meter. Van de kapitein of eerste stuurman zal worden verlangd dat hij in ieder geval bekend is met de plaatselijke omstandigheden en communicatieprocedures. De situatie voor deze schepen is daarmee vergelijkbaar met de vrijstelling voor werkschepen die geen gevaarlijke stoffen vervoeren (zie artikel 3, derde lid, onderdeel f). Voor de volledigheid wordt hier nog wel opgemerkt dat, mocht daar aanleiding toe zijn, de bevoegde autoriteit ook in de hier bedoelde situatie, de mogelijkheid heeft een ad-hoc-loodsplicht op te leggen (zie artikel 15 tot en met 17)

Naast de in het eerste lid bedoelde structurele ontheffing van de loodsplicht, kunnen er ook redenen zijn incidenteel ontheffing van de loodsplicht te verlenen. De gronden die in incidentele gevallen reden kunnen zijn om ontheffing van de loodsplicht te verlenen zijn in het tweede lid opgesomd. Nieuw is de ontheffingsmogelijkheid in geval van verhaalreizen voor schepen die niet voor een vrijstelling hiervoor in aanmerking kunnen komen op grond van artikel 3, derde lid, onderdeel d of e. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar de toelichting bij dat artikel. De gronden, genoemd in onderdeel b en c, zijn nu opgenomen in artikel 8, eerste en tweede lid,

---

<sup>43</sup> Uitgaande van schip van 57 dm van Den Helder naar zee (en terug) tarief 2017: € 1.581 (enkele reis). Lastenverzekering wordt geraamd per schip op circa 85 reizen per jaar x loodsgeldtarief van 3.000 euro<sup>43</sup> per call = € 255.000 per jaar maal 9 schepen (in 2016) = € 2.295.000.

Lpb'95. Het gaat hier om ontheffing in het geval van een noodsituatie of in het geval er tijdelijk geen loods beschikbaar is. Of het uiteindelijk mogelijk is een ontheffing te krijgen is in alle gevallen ter beoordeling van de bevoegde autoriteit. Zo nodig kunnen ook aan dergelijke ontheffingen voorschriften en beperkingen worden verbonden. De hier bedoelde ontheffingen zullen veelal mondeling worden verleend. Een voorwaarde daarbij kan zijn, dat een loods op een andere dan gebruikelijke locatie aan boord van het schip zal komen.

#### **Artikel 15 tot en met 17 ad-hoc-loodsplicht**

Net zoals dat nu al het geval is (artikelen 2 en 3, Lpb'95) kunnen er, ondanks dat er gewoonlijk geen loodsplicht geldt of in het geval dat een zeeschip is vrijgesteld of ontheven van de loodsplicht, redenen zijn de kapitein toch te verplichten van de diensten van een loods gebruik te maken. In het eerste geval is dit slechts mogelijk indien de betreffende scheepvaartwegen daarvoor zijn aangewezen. Deze scheepvaartwegen zijn tot op heden aangewezen in de Aanwijzing loodsplichtige scheepvaartwegen en zullen nu worden aangewezen in de Loodsplichtregeling 2020 op grond van artikel 2, derde lid, van dit besluit. Ook zijn er situaties denkbaar dat er, anders dan normaliter het geval is, redenen zijn om tegelijkertijd van de diensten van meer dan één loods gebruik te maken (bij de allergrootste schepen) danwel gebruik te maken van een loodsdienst waarbij (tevens) vanaf de wal of een ander schip (bijvoorbeeld in geval van slecht weer), loodsdiensten worden verricht. In de artikelen 15 en 16 is geregeld dat de bevoegde autoriteit in dergelijke gevallen een zogenaamde ad-hoc-loodsplicht kan opleggen. In alle gevallen moet er sprake zijn van een situatie waarbij de weersomstandigheden of omstandigheden met betrekking tot het schip, de opvarenden, de lading, de scheepvaart of de scheepvaartweg van dien aard zijn dat het noodzakelijk is dat van de diensten van een loods gebruik wordt gemaakt. De ervaring van de afgelopen jaren leert dat een ad-hoc-loodsplicht slechts enkele malen per jaar wordt opgelegd. In de meeste gevallen is het vaargedrag van de vrijgestelde of ontheven kapitein of eerste stuurman, het niet optreden zoals een goed verkeersdeelnemer betaamt, aanleiding een ad-hoc-loodsplicht op te leggen. Voor de volledigheid wordt hier nog opgemerkt dat in het geval van een PEC, voorzienbare omstandigheden (zoals bijvoorbeeld een hoge windkracht), geen aanleiding zullen zijn voor het opleggen van een ad-hoc-loodsplicht. Aan het gebruik van een PEC kunnen immers voorschriften en beperkingen worden verbonden. Een voorwaarde kan zijn dat een PEC bij bepaalde windsnelheden op bepaalde trajecten niet mag worden gebruikt.

Voor de volledigheid wordt hier nog toegevoegd dat tegen een besluit (een verkeersaanwijzing als bedoeld in artikel 1 van de Svw) om een ad-hoc-loodplicht op te leggen, bezwaar en beroep openstaat in de zin van de Algemene wet bestuursrecht.

#### **Artikel 18 Experimenteerbepaling**

Zie punt 2.4 van het algemeen deel van deze toelichting.

#### **Artikel 19 Verplichtingen voor de kapitein**

De in het eerste en tweede lid opgenomen verplichtingen voor de kapitein die van de diensten van een loods gebruik maakt of gebruik wil gaan maken komen overeen met de verplichtingen uit de

artikelen 9, en 11 tot en met 18, Lpb'95 en voorlopers van deze bepalingen uit oudere wetgeving.

**Artikel 20 en 30, tweede lid Overgangsbepalingen in verband met behoud van eerder verkregen bevoegdheden verklaringhouders en ontheffinghouders**

Zoals aangekondigd in punt 4.2.5 van de memorie van toelichting bij de wetswijziging, zullen kapiteins en eerste stuurmannen die op de dag voorafgaande aan het moment van inwerkingtreding van dit besluit in het bezit waren van een geldige verklaring van vrijstelling of ontheffing, uiterlijk een jaar na inwerkingtreding van dit besluit een met hun vrijstelling respectievelijk ontheffing, overeenkomende PEC ontvangen. Een geldige verklaring van vrijstelling of ontheffing wil zeggen dat betrokkene tot het moment dat hij zijn PEC ontvangt aan alle bij die vrijstelling of ontheffing behorende beperkingen en voorschriften, zoals met name de daarbij behorende frequentie-eis, moet hebben voldaan. Vanaf het moment dat betrokkene zijn PEC ontvangt, worden de voorschriften en beperkingen die bij die PEC horen van kracht, zoals de bij die PEC behorende frequentie-eis. Omdat de namen van de personen waar het hier om gaat en de schepen en het traject, bij de regionale- en bevoegde autoriteit bekend zijn, is het niet nodig dat hiervoor een aanvraag wordt ingediend. In verband hiermee blijven de artikelen van het Bvh en Lpb'95 uiterlijk tot en met 31 december 2020 op deze personen van toepassing.

Het Bvh en Lpb'95 blijven ook nog van toepassing op aanvragen voor verklaringhouderschap of ontheffinghouder of verlening van een van beide, die waren ingediend voor inwerkingtreding van dit besluit maar waarover op de dag van inwerkingtreding van dit besluit, 1 januari 2020, door de bevoegde autoriteit nog geen besluit was genomen of waartegen nog een bezwaar- of beroepsprocedure loopt waardoor er nog niet onherroepelijk op de aanvraag is beslist.

**Artikel 21 en 30, derde lid, Overgangsbepaling in verband met opheffen Register loodsplicht kleine zeeschepen**

Zoals aangekondigd in punt 4.3.1, onder c, van de memorie van toelichting bij de wetswijziging, komen kapiteins of eerste stuurmannen van schepen die op 31 december 2019 staan ingeschreven in het Register loodsplicht kleine zeeschepen in aanmerking voor de tijdelijke (overgangs) PEC kleine zeeschepen. Hiervoor moet betrokkene aantonen, bijvoorbeeld door middel van gegevens uit het monsterboekje dat hij in de twee jaar voorafgaande aan de inwerkingtreding van dit besluit een bepaald zeehavengebied ten minste één maal heeft aangedaan. Het initiatief hiervoor ligt bij de aanvrager, hij zal een verzoek daartoe moeten indienen. Deze personen zijn immers niet bekend bij de bevoegde autoriteit. Artikel 21 regelt dat betrokkenen uiterlijk op 1 juli 2020 een dergelijke aanvraag moeten indienen. Op deze tijdelijke PEC zijn de meeste bepalingen van hoofdstuk 3 van toepassing. Voor een aantal is dit niet logisch. Zoals in de memorie van toelichting bij de wetswijziging al is aangekondigd zal voor deze schepen geen frequentie-eis worden gesteld, waardoor de artikelen 4, vijfde lid, en 10, vierde lid, en 11, tweede lid, onderdeel a, niet van toepassing zijn. De artikelen 5, 6 en 7 zijn uitgezonderd omdat de modules om een PEC te verkrijgen niet hoeven te worden behaald.

Deze tijdelijke PEC vervalt 10 jaar na inwerkingtreding van dit besluit, te weten op 1 januari 2030. De periode tot 1 januari 2030 kan een kapitein of eerste stuurman van dergelijke schepen gebruiken om aan de vereisten voor een PEC-kleine zeeschepen te voldoen, of indien hij gelet op de afmetingen van het schip niet voor deze bijzondere PEC's in aanmerking kan komen, te voldoen aan de eisen

voor een reguliere PEC<sup>44</sup>. Alleen dan zal hij na 1 januari 2030 nog ontheven kunnen blijven van de loodsplicht.

Voor de volledigheid wordt hier opgemerkt dat in het onderhavige besluit geen bepalingen inzake de loodsplicht met een PEC kleine zeeschepen zijn opgenomen. Ten behoeve van alle PEC's zijn op grond van artikel 4, bij ministeriële regeling nadere bepalingen opgenomen in de Loodsplichtregeling 2020.

Artikel 30, derde lid, regelt dat op aanvragen voor inschrijving in het Register loodsplicht kleine zeeschepen waarop op het moment van inwerkingtreding van dit besluit nog niet onherroepelijk was beslist, artikel 6 Lpb'95 van kracht blijft tot het moment dat daarover wel onherroepelijk is beslist.

#### **Artikel 22 en 30, tweede lid, onderdeel a, Overgangsbepaling in verband met wijziging vrijstelling voor werkschepen**

Zie punt 2.3, onder c, van het algemeen deel van de toelichting.

#### **Artikel 23 Wijziging Arbeidsomstandighedenbesluit**

Tot op heden was in de haven van Scheveningen de verplichting van de diensten van een loods gebruik te maken, in afwijking van hetgeen voor de andere zeehavens was bepaald, in een verordening van de gemeente Den Haag vastgelegd. Van de gelegenheid van het opstellen van dit nieuwe loodsplichtbesluit wordt in artikel 2, eerste lid, onderdeel e, ook de loodsplicht in de haven van Scheveningen in dit besluit ondergebracht. De verwijzing naar de haven van Scheveningen in artikel 1.19 van het Arbeidsomstandighedenbesluit kan daarom vervallen.

#### **Artikel 24 Wijziging Besluit markttoezicht registerloodsen**

#### **Artikel 25 Wijziging van Besluit opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren**

#### **Artikel 26 Wijziging van het Besluit uitzonderingen oorlogsschepen Scheepvaartverkeerswet**

De genoemde besluiten worden aangepast als gevolg van het intrekken van het Lpb'95 respectievelijk het vervallen van de bijlage bij de Svw.

Hoofdstuk 4 van het Besluit opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren was gereserveerd voor de opleiding van verklaringhouders. Als gevolg van het onderhavige besluit, wordt deze opleiding vervangen door de PEC-systematiek en wordt dit, anders dan eerder werd voorzien, in het onderhavige besluit geregeld (Zie ook de toelichting bij artikel IV van de memorie van toelichting bij de wetswijziging). Het genoemde hoofdstuk 4 kan daarom vervallen.

#### **Artikel 27 Wijziging Binnenvaartbesluit**

De artikelen 12 en 17 van het Binnenvaartbesluit worden aangepast in verband met de wijziging van de Scheepvaartverkeerswet (zie voetnoot 1).

De verwijzing naar zeeschepen die zich bevinden in de haven van Scheveningen kan vervallen, omdat deze haven nu ook onder de loodsplichtwetgeving van artikel 10 van de Scheepvaartverkeerswet komt te vallen (zie ook de toelichting bij artikel 23).

---

<sup>44</sup> Zie voor een uitgebreide toelichting punt 4.3, onder b en c van de memorie van toelichting bij de wetswijziging.

### **Artikel 28 Strafbepaling**

Op grond van artikel 31, zesde juncto elfde lid, van de SvW worden bepalingen gesteld krachtens enkele met name genoemde artikelen van de SvW, slechts voor zover uitdrukkelijk als strafbaar feit aangewezen, gestraft met hechtenis of een geldboete van de derde categorie. Het onderhavige artikel voorziet daarin. De in dit artikel opgenomen strafbaarstelling komt overeen met de strafbaarstelling die voor vergelijkbare artikelen was opgenomen in artikel 19 Lpb'95.

### **Artikel 29 Omhangbepaling**

De Regeling meldingen en communicatie scheepvaart is mede gebaseerd op artikel 9 Lpb'95 dat bij de inwerkingtreding van dit besluit komt te vervallen. In verband daarmee voorziet dit artikel in een omhangbepaling ten behoeve van deze regeling. Deze regeling is daarmee mede gebaseerd op artikel 19 van het onderhavige besluit.

### **Artikel 30, eerste lid, Intrekken van besluiten**

Zoals al eerder aangekondigd, worden het Bvh en het Lpb'95 ingetrokken. Hiermee vervallen van rechtswege ook de Regeling vaststelling model controle-certificaat verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet, de Regeling bevoegde en regionale autoriteiten Loodsplichtbesluit 1995 en de Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 18 augustus 1988, S/J31.408/88, houdende kapiteinsverplichtingen bij loodsen op afstand. De inhoud van de laatste regeling zal worden overgenomen in de Regeling meldingen en communicatie scheepvaart.

Wat betreft de intrekking van het Bvh, kan nog worden opgemerkt dat daarmee ook uitvoering is gegeven aan de toezegging in de brief van 17 januari 2008<sup>45</sup> aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal. In deze brief heeft de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat (inmiddels de Minister van IenW) zijn voornemens ten aanzien van de onder hem ressorterende zelfstandige bestuursorganen (zbo's) gemeld (de mededeling ex artikel 42 Kaderwet zbo's). In deze brief is de opheffing aangekondigd van de tot op heden nog als zelfstandige bestuursorganen functionerende commissies die betrokken zijn bij de examinering van onder andere verklaringhouders.

Van de gelegenheid wordt ook gebruik gemaakt, het in onderdeel c genoemde en inmiddels materieel uitgewerkte besluit in te trekken.

### **Artikel 31 Bepaling ten behoeve van samenloop met verdragswetgeving Schelderegio**

In de memorie van toelichting<sup>46</sup> bij de wetwijziging is stilgestaan bij de loodsplicht op de Westerschelde die sinds 1 oktober 2008<sup>47</sup> is geregeld in het zogenaamde Scheldereglement<sup>48</sup>, een

---

<sup>45</sup> Kamerstukken 25268, nr 47. In de punten 24, 25, 28 en 29 van onderdeel d, van de bijlage bij die brief staat een niet-volledige opsomming van de in dit kader op te heffen zbo's.

<sup>46</sup> Zie in verband hiermee ook punt 2.4 en 6.3 van de memorie van toelichting bij de wetwijziging

<sup>47</sup> De dag dat het tussen Nederland en Vlaanderen op 21 december 2005 tot stand gekomen verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams gewest inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied (Trb. 2005, 312) en de daarvoor benodigde aanpassingen van de SvW en het Lpb'95 in werking traden (resp. Stb. 2008, 313 en 367).

verdrag tussen Nederland en Vlaanderen. De tot op heden geldende Nederlandse loodsplichtwetgeving en daarbij behorende vrijstellings- en ontheffingsystematiek, is nu op vergelijkbare wijze in het Scheldereglement en de daarop berustende verdragsrechtelijke wetgeving geregeld. Hierbij is het niet relevant of het schip onderweg is naar een Nederlandse of Vlaamse haven, maar is van belang of het schip de in het Scheldereglement bedoelde scheepvaartwegen<sup>49</sup> of anders gezegd, scheepvaartwegen die behoren tot het gemeenschappelijk nautisch beheer<sup>50</sup> bevaart. Kort samengevat is de verdragsrechtelijke wetgeving van toepassing op de Westerschelde inclusief haar mondingen en op het Kanaal van Gent naar Terneuzen. In Nederlandse havens, havenbekkens alsmede steigers en aanlegplaatsen langs de Westerschelde en het Kanaal van Gent naar Terneuzen is de Nederlandse wetgeving van toepassing en derhalve het onderhavige besluit. De verwachting is dat de in dit besluit vastgestelde PEC-structuur, ook zal kunnen worden geïntroduceerd in de op het Scheldereglement berustende wetgeving<sup>51</sup>. Deze wetgeving wordt door de Vlaamse en Nederlandse ministers die de loodsdiensten in hun bevoegdheid hebben of door de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (PC) vastgesteld. De bedoeling is dat alle wetgeving gelijktijdig in werking zal treden. In artikel 31 van het onderhavige besluit is een voorziening getroffen voor het geval gelijktijdige inwerkingtreding uiteindelijk niet mogelijk blijkt. Bij ministeriële regeling kunnen dan ten behoeve van schepen die voor het traject dat zij afleggen zowel met de verdrags- als Nederlandse wetgeving te maken hebben, tijdelijk afwijkende bepalingen worden vastgesteld. Het is immers onwenselijk dat schepen voor een traject op de Westerschelde of op het Kanaal van Gent naar Terneuzen dienen te voldoen aan de dan nog niet aangepaste wetgeving op grond van het Scheldereglement en voor zover het traject in een haven, of havenbekken, of bij stijgers of aanlegplaatsen die daarlangs zijn gelegen wordt afgelegd, te maken krijgt met deze nieuwe PEC-wetgeving.

### **Artikel 32 Inwerkingtreding**

Zie punt 5 van het algemeen deel van deze toelichting.

---

<sup>48</sup> Reglement ter uitvoering van artikel IX van het Tractaat van 19 april 1939, en van Hoofdstuk II, afdeling 1 en 2, van het Tractaat van 5 november 1842 betreffende het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht (Scheldereglement) (Trb. 1995, 48).

<sup>49</sup> Zie artikel 1 juncto 9 van het Scheldereglement.

<sup>50</sup> Zie artikel 3 van het in voetnoot 23 genoemde verdrag en punt 3 van de memorie van toelichting bij de Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet en enige andere wetten in verband met het op 21 december 2005 te Middelburg tot stand gekomen verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied. (Trb. 2005, 312) (Kamerstukken 30 867, nr 3).

<sup>51</sup> Zoals bijvoorbeeld het Besluit verklaringen van vrijstelling Scheldereglement 2008, Besluit examens verklaring van vrijstelling Scheldereglement en het Besluit ontheffing loodsplicht Scheldereglement 2003.