



395

Besluit van 16 augustus 1995, houdende nadere regels met betrekking tot de loodsplicht (Loodsplichtbesluit 1995)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 20 februari 1995, nr. J-10.970/95, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, Stafafdeling Wetgeving en Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 10, tweede lid, aanhef en onderdeel a, en derde lid, 11, 12, 31, tiende lid, en 36, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet;

De Raad van State gehoord (advies van 20 juni 1995, no. W09.95.0080);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 11 augustus 1995, nr. J-13.389/95, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, Stafafdeling Wetgeving en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK I. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

1. In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- a. bevoegde autoriteit: de voor een scheepvaartweg of gedeelte daarvan door Onze Minister als zodanig aangewezen functionaris;
 - b. regio: een gebied binnen de grenzen vastgesteld krachtens artikel 10, derde lid, van de Loodsenwet;
 - c. regionale autoriteit: de voor een regio of gedeelte daarvan door Onze Minister aangewezen bevoegde autoriteit;
 - d. register: het Register loodsplicht kleine zeeschepen, bedoeld in artikel 6, eerste lid;
 - e. lengte: de lengte, zoals bepaald in artikel 1, onderdeel n, van de Meetbrievenwet 1981 en vermeld in een Internationale Meetbrief (1969) als bedoeld in artikel 1, onderdeel i, van die wet;
 - f. loodsplicht: de verplichting, bedoeld in de artikelen 10, eerste lid, en 11, onderdelen a en b, van de Scheepvaartverkeerswet;
 - g. zeeschepen met gevaarlijke lading: zeeschepen, gebouwd of geschikt gemaakt en gebezigd voor het vervoer van minerale olie, gas of chemicaliën in bulk, en geheel of gedeeltelijk daarmee geladen, dan wel leeg maar nog niet ontgast of ontdaan van hun gevaarlijke residuen.
2. Dit besluit is van overeenkomstige toepassing ten aanzien van een

schip dat geen zeeschip is en degene die daarover de leiding heeft, indien dit schip zich op zee bevindt.

HOOFDSTUK II. AD HOC-LOODSP LICHT

Artikel 2

1. De aanwijzing van een scheepvaartweg als bedoeld in artikel 11, onderdeel b, van de Scheepvaartverkeerswet wordt gepubliceerd in de Staatscourant.
2. De bevoegde autoriteit legt door middel van een aanwijzing loodsplicht op aan de kapitein van een zeeschip:
 - a. op een scheepvaartweg als bedoeld in artikel 10, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet, indien de kapitein van dat schip van loodsplicht is vrijgesteld, of
 - b. op een scheepvaartweg als bedoeld in artikel 11, onderdeel b, van de Scheepvaartverkeerswet, uitsluitend indien er naar zijn oordeel 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 bevaren van die scheepvaartweg zonder gebruik te maken van de diensten van een loods ontoelaatbaar is.
3. Onze Minister geeft aanwijzingen met betrekking tot de gevallen waarin van de in het tweede lid bedoelde bevoegdheid gebruik gemaakt dient te worden ten aanzien van vaartuigen gebouwd of ingericht voor het winnen of vervoeren van zand, baggerspecie of grind, die tijdens de vaart op een scheepvaartweg voor dit doel worden gebruikt.
4. Een aanwijzing als bedoeld in het tweede lid wordt mondeling door de bevoegde autoriteit, zo mogelijk via de marifoon, aan de kapitein of verkeersdeelnemer van het schip gegeven, wordt onverwijld ter kennis gebracht van de desbetreffende regionale loodsencorporatie en wordt zo spoedig mogelijk na het geven van die aanwijzing schriftelijk bevestigd.

Artikel 3

1. De bevoegde autoriteit geeft een aanwijzing als bedoeld in artikel 11, onderdeel c, van de Scheepvaartverkeerswet uitsluitend voor zover er naar zijn oordeel 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 op de bij de aanwijzing aangegeven wijze wordt voldaan aan de loodsplicht.
2. Een aanwijzing inhoudende de verplichting tot het gebruikmaken van de diensten van een loods vanaf de wal of vanaf een ander schip, kan uitsluitend worden gegeven voor zover de loods zijn functie niet aan boord van het te loodsen schip kan uitoefenen.
3. Met betrekking tot een aanwijzing als bedoeld in het eerste lid is artikel 2, vierde lid, van overeenkomstige toepassing.

HOOFDSTUK III. VRIJSTELLING VAN DE LOODSP LICHT

Artikel 4

1. Onverminderd artikel 2, tweede lid, zijn de kapiteins van de navolgende categorieën van zeeschepen op de scheepvaarwegen, bedoeld in artikel 10, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet, vrijgesteld van de loodsplicht:

- a. zeeschepen, met uitzondering van zeeschepen met gevaarlijke lading en samenstellen van zeeschepen, met een lengte tot en met 60 meter;
- b. oorlogsschepen behorende tot de Koninklijke of een bondgenootschappelijke marine;
- c. zeeschepen, gebouwd en ingericht als vissersvaartuig, tenzij zij tijdens de vaart op een scheepvaartweg voor een ander doel worden gebruikt;
- d. vaartuigen gebouwd of ingericht voor het winnen of vervoeren van zand, baggerspecie of grind, tenzij zij tijdens de vaart op een scheepvaartweg voor een ander doel worden gebruikt;
- e. loodsvaartuigen, die tijdens de vaart op een scheepvaartweg als zodanig worden gebruikt.

2. Onverminderd artikel 2, tweede lid, zijn de kapiteins van de navolgende categorieën van zeeschepen op de aangegeven gedeelten van de scheepvaartwegen, bedoeld in artikel 10, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet, vrijgesteld van de loodsplicht:

- a. zeeschepen, met uitzondering van zeeschepen met gevaarlijke lading, met een lengte tot en met 70 meter, indien zij bestemd zijn voor of vertrekkend zijn uit een haven of vanaf een ligplaats gelegen aan het Beerkanaal of het Calandkanaal, op het gedeelte van de scheepvaartweg tussen die haven of ligplaats en het gedeelte van de territoriale zee, bedoeld in de bijlage bij de Scheepvaartverkeerswet, onderdeel A, punt III, nummer 1;

- b. zeeschepen, met uitzondering van zeeschepen met gevaarlijke lading,

- 1°. met een lengte tot en met 80 meter,

- 2°. een bruto inhoud van 750 ton of minder, of een bruto tonnage van minder dan 750, en

- 3°. een diepgang van 6,00 meter of minder,

indien zij rechtstreeks komend van buitengaats uitsluitend het ankergebied Borkum-rede of het ankergebied op de rede Oude Westereems als bestemming hebben en, na voor anker te hebben gelegen, aansluitend buitengaats gaan, op het betreffende traject;

- c. zeeschepen, die het gedeelte van de territoriale zee, bedoeld in de bijlage bij de Scheepvaartverkeerswet, onderdeel A, punt III, nummer 1, bevaren, zonder dat dit geschiedt ten behoeve van het aanlopen of verlaten van een binnen Nederland gelegen haven of binnenwater, waartoe dat gedeelte van de territoriale zee toegang geeft;

- d. zeeschepen, die het gedeelte van de territoriale zee, bedoeld in de bijlage bij de Scheepvaartverkeerswet, onderdeel A, punt III, nummer 1, bevaren van of naar de plaats waar het loodsen eindigt of aanvangt.

3. Onverminderd artikel 2, tweede lid, zijn de kapiteins van zeeschepen vrijgesteld van loodsplicht op een scheepvaartweg, indien de kapitein of stuurman die als verkeersdeelnemer optreedt, in het bezit is van een verklaring van vrijstelling als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet.

Artikel 5

1. In dit artikel wordt verstaan onder:

- a. Rijnschip: zeeschip dat is voorzien van een certificaat van onderzoek als bedoeld in bijlage B of van een speciaal certificaat als bedoeld in bijlage C van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995;

- b. Denemarkenvaarder: zeeschip dat

- 1°. een lengte heeft van minder dan 80 meter,

- 2°. een bruto inhoud heeft van minder dan 1600 ton, of een bruto tonnage van minder dan 1600 en een voortstuwingsvermogen van niet meer dan 1125 kW (1500 pk), en

- 3°. een certificaat van deugdelijkheid in de zin van de Schepenwet heeft, dat slechts geldig is voor:

A. de vaart van het Vlie, langs de Nederlandse en Duitse waddeneilanden naar de monden van Wezer, Elbe en Eider, door het Noord-Oostzeekanaal naar de Oostzee tot de lijn Stralsund-Trelleborg, alsmede door de Sont en de Belten naar het Kattegat tot de lijn Grenaa-Kullen, of

B. de vaart van de mond van de Westerschelde naar het zuiden langs de Nederlandse, Belgische en Franse kust tot Duinkerken;

c. binnen/buiten-schip: zeeschip dat

1°. een lengte heeft van minder dan 110 meter,

2°. blijkens zijn constructie vergelijkbaar is met een binnenschip, en

3°. gebruikt wordt of zal worden gebruikt voor de vaart op binnenwateren die niet zijn opgenomen in de bijlage bij de Scheepvaartverkeerswet en in een beperkt vaargebied op zee, in het bijzonder de kustwateren.

2. De kapitein van een Rijnschip is, indien het schip in het register is opgenomen, vrijgesteld van de loodsplicht op de scheepvaartwegen, gelegen tussen Rotterdam, ter hoogte van de Parkkade, en Hardinxveld-Giessendam en tussen Dordrecht en Hardinxveld-Giessendam, alsmede op de scheepvaartwegen tussen de Oostelijke Handelskade te Amsterdam en de ingang van het Amsterdam-Rijnkanaal.

3. Onverminderd artikel 2, tweede lid, is de kapitein van een Denemarkenvaarder of een binnen/buiten-schip, indien het geen zeeschip met gevaarlijke lading betreft, vrijgesteld van de loodsplicht, indien het schip in het register is opgenomen, uitgezonderd op de in de bijlage bij dit besluit aangegeven scheepvaartwegen.

Artikel 6

1. Een zeeschip dat behoort tot een categorie als bedoeld in artikel 5, eerste lid, wordt, onder vermelding van de categorie waartoe het behoort, opgenomen in een daartoe bestemd openbaar register, genaamd Register loodsplicht kleine zeeschepen.

2. Het register wordt bijgehouden door de algemene raad van de Nederlandse loodsencorporatie.

3. Opname in het register vindt plaats op aanvraag door of namens de eigenaar of rompbeverchter, ingediend bij een regionale autoriteit, nadat deze regionale autoriteit, na overleg met de desbetreffende regionale loodsencorporatie, heeft vastgesteld dat het desbetreffende schip aan de genoemde vereisten voldoet.

4. De desbetreffende regionale autoriteit geeft ten behoeve van de opname in het register aan de algemene raad van de Nederlandse loodsencorporatie door de naam, het unieke scheepsidentificatienummer, de roepletters, de lengte, en de tonnage, alsmede voor Rijnschepen onderscheidenlijk Denemarkenvaarders het nummer van het certificaat van onderzoek of speciaal certificaat onderscheidenlijk het certificaat van deugdelijkheid van het desbetreffende schip. Deze gegevens worden in het register vermeld.

5. Na opname in het register verstrekt de algemene raad van de Nederlandse loodsencorporatie onverwijld kosteloos een uittreksel uit het register aan de door de regionale autoriteit aangegeven aanvrager. Het register is voor een ieder kosteloos ter inzage. Uittreksels uit het register worden voorts verstrekt tegen een bij ministeriële regeling vast te stellen tarief, ter dekking van de daarmee verband houdende kosten.

6. De eigenaar of rompbeverchter van een in het register opgenomen schip is, indien het schip niet langer voldoet aan de in artikel 5, eerste lid, genoemde criteria, gehouden daarvan mededeling te doen aan de regionale autoriteit die op de aanvraag tot inschrijving van het schip heeft beslist. Indien deze bevoegde autoriteit op grond van deze informatie, dan wel ambtshalve, constateert dat niet langer wordt voldaan aan de voorwaarden voor de opname van het schip in het register, doet hij daarvan mededeling aan de algemene raad van de Nederlandse loodsencorporatie. Deze draagt zorg voor onmiddellijke doorhaling van de

inschrijving van het desbetreffende schip en doet daarvan mededeling aan de belanghebbende.

7. De eigenaar of rompbevrachter doet van andere dan de in het zesde lid bedoelde wijzigingen in de in het register ten aanzien van zijn schip opgenomen gegevens mededeling aan de algemene raad van de Nederlandse loodsencorporatie. Deze draagt zorg voor de aanpassing van de desbetreffende gegevens in het register.

Artikel 7

Onverminderd artikel 2, tweede lid, is de kapitein van een zeeschip vrijgesteld van de loodsplicht:

- a. indien het schip een verplaatsing maakt langs dezelfde kade, dan wel een soortgelijke korte verplaatsing maakt binnen een scheepvaartweg;
- b. indien het schip een lengte heeft van niet meer dan 90 meter en een verplaatsing maakt binnen een havenbekken in de haven te Delfzijl, dan wel het schip een lengte heeft van niet meer dan 125 meter en een verplaatsing maakt binnen een havenbekken in de Eemshaven, beide havens gelegen binnen de regio Noord, zonder daarbij de hoofdvaarweg binnen het havengebied te bevaren;
- c. indien het schip een lengte heeft van niet meer dan 125 meter en het een verplaatsing maakt binnen een havenbekken, gelegen binnen de regio Amsterdam-IJmond, zonder daarbij de hoofdvaarweg binnen het havengebied te bevaren;
- d. indien het schip een verplaatsing maakt binnen een havenbekken, gelegen binnen de regio Rotterdam-Rijnmond, zonder daarbij de hoofdvaarweg binnen het havengebied te bevaren.

HOOFDSTUK IV. ONTHEFFING VAN DE LOODSPLICHT

Artikel 8

1. De bevoegde autoriteit kan de kapitein van een zeeschip op diens verzoek ontheffing van de loodsplicht verlenen:

- a. indien er naar zijn oordeel sprake is van een noodsituatie met betrekking tot het schip, de opvarenden, de lading, de scheepvaart of de scheepvaartweg, of
- b. indien niet daadwerkelijk binnen een redelijke termijn in de loodsdienst kan worden voorzien,
een en ander slechts onder de voorwaarde dat het bevaren van de scheepvaartweg of een gedeelte daarvan zonder gebruik te maken van de diensten van een loods naar zijn oordeel toelaatbaar is.

2. De bevoegde autoriteit kan de kapitein van een zeeschip op diens verzoek ontheffing van de loodsplicht verlenen indien het schip een verplaatsing maakt binnen een havenbekken voor zover daardoor naar het redelijk oordeel van de bevoegde autoriteit de veiligheid van het scheepvaartverkeer niet in gevaar komt.

3. Een ontheffing krachtens het eerste of tweede lid wordt gegeven en bevestigd op de wijze, bepaald in artikel 2, vierde lid, met dien verstande dat een ontheffing krachtens het tweede lid niet ter kennis gebracht hoeft te worden van de desbetreffende regionale loodsencorporatie.

HOOFDSTUK V. VERPLICHTINGEN VAN DE KAPITEIN

Artikel 9

De kapitein die verplicht is gebruik te maken van de diensten van een loods, meldt zich tijdig volgens de bij ministeriële regeling in overeen-

stemming met de regionale loodsencorporatie vast te stellen regels bij het voor de betreffende scheepvaartweg, bedoeld in artikel 10, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet, aangewezen samenwerkingsverband van registerloodsen, waarin krachtens artikel 15, eerste lid, onderdeel b, 2°, van de Loodsenwet is voorzien, onder opgave van de daarin bij ministeriële regeling aangegeven noodzakelijke inlichtingen.

Artikel 10

Indien door onvoorziene omstandigheden artikel 9 niet kan worden nagekomen maakt de kapitein van een uit zee komend zeeschip die een loods verlangt, dit bij het naderen van de gebruikelijke beloodsingsplaats op de navolgende wijze kenbaar:

- a. overdag: door middel van het vlaggesein G uit het Internationaal Seinboek;
- b. 's nachts: door middel van lichtseinen het sein G uit het Internationaal Seinboek; en
- c. bij beperkt zicht: door middel van het geluidsein G uit het Internationaal Seinboek.

Artikel 11

1. Met betrekking tot de beloodsing zijn de artikelen 87 en 162 van het Schepenbesluit 1965 op de kapitein van overeenkomstige toepassing.
2. De kapitein treft ook overigens die maatregelen, die noodzakelijk zijn voor een vlot en veilig em- en debarkeren van de loods.
3. De kapitein draagt zorg dat de loods zo spoedig mogelijk kan worden gedebarreerd na beëindiging van de loodsreis, bedoeld in artikel 6 van het Voorschriftenbesluit registerloodsen.

Artikel 12

1. 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.
2. De kapitein verschaft de loods alle inlichtingen en inzage in documenten die voor de loods noodzakelijk zijn voor het verlenen van zijn diensten aan het schip.
3. De kapitein werkt nauw met de loods samen en oefent een nauwgezette controle uit op de positie en bewegingen van het schip.

Artikel 13

De kapitein treft op verzoek van de loods de nodige maatregelen teneinde de loods in staat te stellen zijn functie uit te oefenen.

Artikel 14

De kapitein voorziet de loods aan boord, op redelijk verzoek, kosteloos van behoorlijke voeding en van een behoorlijke slaapplek.

Artikel 15

De kapitein ondertekent het ingevulde voor hem bestemde gedeelte van het door de loods verstrekte loodscertificaat, bedoeld in artikel 9 van het Voorschriftenbesluit registerloodsen.

Artikel 16

1. De kapitein van een vrachtschip, een olie-, chemicaliën-, of gastanker, of een passagierschip, waarmee een schadelijke stof als bedoeld in artikel 1, onderdeel e, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, of een gevaarlijke stof als bedoeld in artikel 130 van het Schepenbesluit 1965 wordt vervoerd, die gebruik maakt van de diensten van een loods aan boord van dat schip, overhandigt een ingevulde controlelijst volgens een door Onze Minister vast te stellen model aan de loods.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op een oorlogsschip of een ander schip van de overheid dat voor niet-commerciële doeleinden wordt gebruikt.

Artikel 17

1. De kapitein staat toe dat een loods aan boord van zijn schip wordt vergezeld door een andere persoon ten behoeve van het op peil te brengen of houden van diens specifieke loodskennis voor de betreffende scheepvaartwegen.

2. Artikel 14 is van overeenkomstige toepassing ten aanzien van de persoon, bedoeld in het eerste lid, die de loods vergezelt.

Artikel 18

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

HOOFDSTUK VI. STRAFBEPALINGEN

Artikel 19

Overtreding van de bij of krachtens de artikelen 2, 3, 9 tot en met 13, 15, 16, eerste lid, en 18 gestelde regels is een strafbaar feit.

HOOFDSTUK VII. OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 20

Na inwerkingtreding van dit besluit berust de Regeling loodsaanvragen op artikel 9 van dit besluit.

Artikel 21

Na inwerkingtreding van dit besluit berust de Regeling controlelijst schepen met gevaarlijke lading op artikel 16 van dit besluit.

Artikel 22

Na inwerkingtreding van dit besluit berust de regeling van de minister van Verkeer en Waterstaat van 18 augustus 1988, nr. S/J 31.408/88, (Stcrt. 168), houdende regels met betrekking tot de kapiteinsverplichtingen bij het loodsen op afstand, op artikel 18 van dit besluit.

Artikel 23

Het Loodsplichtbesluit wordt ingetrokken.

Artikel 24

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Artikel 25

Dit besluit wordt aangehaald als: Loodsplichtbesluit 1995.

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

's-Gravenhage, 16 augustus 1995

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

Uitgegeven de *eenendertigste* augustus 1995

De Minister van Justitie,
W. Sorgdrager

Bijlage bij het Loodsplichtbesluit 1995, bedoeld in artikel 5, derde lid, van dit besluit

De scheepvaartwegen, bedoeld in artikel 5, derde lid, Loodsplichtbesluit 1995, zijn de navolgende:

I. aanloop Eems:

het gedeelte van de territoriale zee dat ligt binnen het gebied dat begrensd wordt door een lijn die loopt van de Grote Kaap op Rottumeroog, gelegen op 53°32'39" N en 6°34'39" E, naar 53°34'.7 N en 6°21'.9 E, vandaar naar 53°34'.9 N en 6°13'.7 E, vandaar naar 53°37'.1 N en 6°19'.5, vandaar naar 53°39'.0 N en 6°27'.1 E, vandaar naar 53°37'.5 N en 6°31'.2 E, vandaar naar de grote lichttoren van Borkum, gelegen op 53°35'22" N en 6°39'48" E, en vandaar naar de Grote Kaap op Rottumeroog, voorzover dit gedeelte op Nederlands gebied ligt, onverminderd het bepaalde in artikel 40 van het Eems-Dollardverdrag (Trb. 1960, 69);

II. aanloop Noordzeekanaal:

het gedeelte van de territoriale zee dat ligt binnen het gebied dat begrensd wordt door een lijn die loopt van de positie 52°27'.9 N en 4°32'.0 E naar 52°27'.8 N en 4°31'0" E, vandaar naar 52°26'.0 N en 4°27'.8 E, vandaar naar 52°26'.9 N en 4°19'.3 E, vandaar naar 52°31'.9 N en 4°20'.9 E, vandaar naar 52°30'.7 N en 4°31'.2 E en vandaar naar 52°28'.1 N en 4°32'.6 E;

III. aanloop Maasmond:

het gedeelte van de territoriale zee dat ligt binnen het gebied dat begrensd wordt door een lijn die loopt van de positie 51°59'.7 N en 4°2'.9 E, langs de kust naar positie 51°58'.2 N en 4°0'.5 E, vandaar naar 51°58'.4 N en 3°46'.6 E, vandaar naar 52°4'.9 N en 3°45'.2 E, vandaar naar 52°5'.7 N en 3°51'.0 E, vandaar naar 52°4'.6 N en 3°58'.9 E en vandaar naar 51°59'.7 N en 4°2'.9 E;

IV. aanloop Westerschelde:

het gedeelte van de territoriale zee en de mondingen van de Westerschelde en de Oosterschelde dat ligt binnen het gebied dat begrensd wordt door een lijn die loopt van de positie 51°42'.6 N en 3°41'.6 E, naar 51°39'.1 N en 3°19'.7 E, vandaar naar 51°33'.7 N en 3°10'.0 E, vandaar naar 51°23'.4 N en 2°58'.2 E, vandaar naar 51°22'.3 N en 3°21'.8 E, vandaar langs de kust naar het rode licht van de Gemeentehaven te Breskens, gelegen op 51°24'0" N en 3°34'10" E en vandaar naar het groene licht van de Koopmanshaven te Vlissingen, gelegen op 51°26'22" N en 3°34'45" E.

NOTA VAN TOELICHTING

1. Inleiding

In deze algemene maatregel van bestuur op grond van de artikelen 10, tweede lid, aanhef en onderdeel a, 11, 12, 31, tiende lid, en 36, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet, zijn de regels betreffende de loodsplicht opgenomen. Daarbij is voor het grootste deel aangesloten bij het vorige Loodsplichtbesluit. Het grote aantal wijzigingen ten aanzien van de bestaande tekst heeft ertoe geleid dat gekozen is voor een geheel nieuw besluit, ter vervanging van het bestaande.

Inhoudelijk gezien zijn de wijzigingen te verdelen als volgt:

- a. het verhogen van de ondergrens van de loodsplicht en het opheffen van het onderscheid tussen verscherpte en niet-verscherpte loodsplicht;
- b. het overbrengen van de bepalingen met betrekking tot de verklaringen van vrijstelling naar een afzonderlijk besluit;
- c. de invoeging van een aantal bepalingen met betrekking tot de loodsplichtvrijstelling van kleine zeeschepen, ter uitvoering van de door de Tweede Kamer tijdens de behandeling van het wetsvoorstel tot wijziging van de Loodsenwet en de Scheepvaartverkeerswet aangenomen moties van de heer J. T. van den Berg c.s. resp. mevr. Van der Ploeg-Posthumus c.s. (Kamerstukken II 1993/94, 23 099, nr. 12 resp. 16).
Dit wetsvoorstel is inmiddels tot wet verheven (Stb. 1994, 584);
- d. de invoering van een regionaal gedifferentieerde wijze van vrijstelling en/of ontheffing van de loodsplicht tijdens verhaalreizen binnen een haven;
- e. de definitieve regeling van de vrijstelling van de loodsplicht voor baggerschepen.

2. De verhoging van de ondergrens van de loodsplicht en het opheffen van het onderscheid tussen verscherpte en niet-verscherpte loodsplicht

In het Beleidsvoornemen loodsen en loodsplicht (Kamerstukken II 1990/91, 21 210, nr. 8; verder: het Beleidsvoornemen) van 14 maart 1991 (pag. 20) en in de memorie van toelichting bij het voorstel tot wijziging van de Loodsenwet en de Scheepvaartverkeerswet (Kamerstukken II 1992/93, 23 099, nr. 3), dat heeft geleid tot de wet van 7 juli 1994 (Stb. 584), is reeds aangekondigd dat het voornemen bestond de ondergrens van de loodsplicht te verhogen van 40 naar 60 meter (voor de Maasvlakte en Europoort naar 70 meter). Tot dusverre waren de schepen van 40 – 60/70 meter wel loodsplichtig, maar was de loodsplicht voor deze schepen niet «verscherpt», dat wil zeggen strafrechtelijk gesanctioneerd. Dit betekende dat deze schepen wel verplicht waren het loodsgeld te betalen, maar eventueel zonder loods konden varen. Aan deze uit het oogpunt van veiligheid en vlotheid van het scheepvaartverkeer niet goed verdedigbare situatie, wordt met de onderhavige wijziging een eind gemaakt.

Voortaan zijn alle schepen vanaf 60/70 meter «verscherpt» loodsplichtig en alle schepen onder deze grens – met uitzondering van de schepen met gevaarlijke lading – vrijgesteld van de loodsplicht. «Niet-verscherpte» loodsplicht komt derhalve niet meer voor.

3. Het afzonderlijke Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet

Tot dusverre was de regeling voor de verklaringhouders een onderdeel (hoofdstuk IV) van het Loodsplichtbesluit. Om redenen als aangegeven in

de nota van toelichting bij het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet verdient het de voorkeur de complete regeling van het regime voor de verklaringen van vrijstelling onder te brengen in een aparte algemene maatregel van bestuur. Hoofdstuk IV van het oude Loodsplichtbesluit kan daarmee vervallen. Uiteraard blijft wel een verwijzing naar het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet (zie artikel 4, derde lid) behouden, om aan te geven dat verklaringhouders vrijgesteld zijn van de loodsplicht.

4. Loodsplichtvrijstelling voor Denemarkenvaarders, binnen/buiten-schepen en Rijnschepen

Na de inwerkingtreding van de Loodsenwet en de Scheepvaartverkeerswet in 1988 bleek al spoedig dat het nieuwe loodsplichtregime op enkele onderdelen onverwachte effecten teweegbracht. Het ging in hoofdzaak om twee onderwerpen, te weten de Denemarkenvaarders en binnen/buiten-schepen op binnentrajecten en tot de Rijnvaart behorende zeeschepen op het Rijntraject Rotterdam–Gorinchem/Krimpen v.v. Deze zeeschepen zijn door hun bouw en afmetingen geschikt om op verder landinwaarts gelegen (niet-loodsplichtige) scheepvaartwegen te worden ingezet.

Hierbij is de motie van de Tweede Kamer, ingediend door de leden J. T. van den Berg, mevr. Tegelaar-Boonacker en Te Veldhuis (Kamerstukken II 1987/88, 20 289, nr. 12) het vertrekpunt. In het Beleidsvoornemen (pag. 21) was aangegeven op welke wijze uitvoering aan deze motie gegeven zou gaan worden. Tijdens de behandeling van het wetsvoorstel tot wijziging van de Loodsenwet en de Scheepvaartverkeerswet heeft de Tweede Kamer o.a. een tweetal moties aangenomen van de heer J. T. van den Berg c.s. resp. mevr. Van der Ploeg-Posthumus c.s. (Kamerstukken II 1993/94, 23 099, nr. 12 resp. 16), waarin dit onderdeel nader is uitgewerkt. Het overleg over de uitvoering van deze moties met de Rijkshavenmeesters – zoals in de motie van mevr. Van der Ploeg-Posthumus was aangegeven – heeft tot overeenstemming geleid over de volgende structuur.

Voor wat de Denemarkenvaarders betreft is aangesloten bij het beleid van de Minister van Verkeer en Waterstaat met betrekking tot het toestaan van de vaart met aangepaste binnenschepen in een beperkt zeegebied, zoals dat bij brief van 28 oktober 1983 aan de toenmalige Vereniging van Nederlandse Reders in de Kleine Handelsvaart kenbaar is gemaakt. Met inachtneming van bepaalde voorwaarden kon vrijstelling worden verkregen van het gestelde in de Wet op de Zeevaarddiploma's 1935 en in het Schepenbesluit 1965. De vrijstelling werd uitsluitend verleend voor schepen met onder meer een lengte van niet meer dan 80 meter en een bruto inhoud van minder dan 1600 ton dan wel een bruto tonnage van minder dan 1600. De vrijstelling gold voor de vaart in een tweetal gebieden, nl.:

- a. van het Vlie, langs de Nederlandse en Duitse Waddeneilanden naar de monden van Wezer, Elbe en Eider, door het Noord-Oostzeekanaal naar de Oostzee tot de lijn Stralsund-Trelleborg, alsmede door de Sont en de Belten naar het Kattegat tot de lijn Grenaa-Kullen; en
- b. van de mond van de Westerschelde naar het zuiden langs de Nederlandse, Belgische en Franse kust tot Duinkerken.

Verder konden ook kleine-handelsvaartschepen van de vrijstellingsmogelijkheden gebruik maken, voor zover zij voldeden aan genoemde lengte- en tonnagecriteria en uitsluitend in genoemde vaargebieden opereerden.

De hier bedoelde vrijstellingen worden al enige jaren niet meer afgegeven. De reeds afgegeven vrijstellingen hebben in beginsel hun geldigheid behouden. Deze als Denemarkenvaarders aan te duiden groep kleine zeeschepen is als zodanig in het besluit omschreven.

De tweede groep «kleine zeeschepen» waarvoor een bijzonder loodsplichtregime geldt zijn de zogenaamde «binnen/buiten-schepen». Ook deze schepen vallen onder de reikwijdte van de aangehaalde moties. Het gaat hier om «tweeslachtige» schepen die gebouwd zijn om zowel op binnentrajecten, als op zee (in het bijzonder de kustwateren) te varen, maar desalniettemin naar hun constructie vergelijkbaar zijn met binnenschepen. Zoals reeds gesteld zijn deze schepen (ook) geschikt om op verder landinwaarts gelegen (niet-loodsplichtige) scheepvaartwegen te varen. Omdat zij ook dezelfde trajecten bevaren waarop Rijnschepen opereren, is als lengte-criterium gekozen voor 110 meter, aangezien dat aansluit bij de lengte die voor de Rijnvaart geldt. De definitie gaat er verder van uit dat deze schepen meestal, in vergelijking met een schip dat als «echt» zeeschip is gebouwd, lichter zijn geconstrueerd. Ook qua vorm zijn zij vergelijkbaar met een binnenschip, dat wil zeggen een relatief lang, slank schip, met een stomp voorschip, een geringe diepgang en een lage opbouw.

De loodsplichtvrijstelling voor beide groepen geldt op alle scheepvaartwegen, uit veiligheidsoogpunt met uitzondering van de aanloop van de Eems, de aanloop van het Noordzeekanaal, de aanloop van de Maasmond en de aanloop van de Westerschelde. In de bijlage bij het besluit zijn deze scheepvaartwegen nader aangeduid. De loodsplichtvrijstelling voor deze schepen geldt niet als zij gevaarlijke lading in bulk vervoeren.

Indien de hier bedoelde Denemarkenvaarders en binnen/buiten-schepen aan de gestelde criteria voldoen, worden zij opgenomen in een register, genaamd Register loodsplicht kleine zeeschepen. Inschrijving in een dergelijk register schept duidelijkheid over de eventuele vraag of een bepaald schip wel aan de in het besluit neergelegde normen voldoet. De exploitant en de kapitein van het schip, de loodsenorganisatie, de regionale autoriteit en de opsporingsambtenaren zijn daarbij gebaat.

De registratie vindt plaats nadat een «regionale autoriteit» heeft vastgesteld dat een schip voldoet aan de criteria voor een Denemarkenvaarder of een binnen/buiten-schip. Eén van de (Rijks)havenmeesters in een bepaalde regio wordt aangewezen als de regionale autoriteit van de Rijksoverheid, die speciaal is belast met loodsplichtaangelegenheden die het bevoegdheidsgebied van één (Rijks)havenmeester te boven gaan. In het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet vervult hij de rol van de Rijksoverheid in de procedure rond de afgifte van verklaringen van vrijstelling. De in het besluit opgenomen definities geven, met de hierboven gegeven toelichting, de regionale autoriteiten naar verwachting voldoende basis om over de toelating van een bepaald schip tot het register een beslissing te nemen. Aangezien een aantal bevoegde autoriteiten over toelating tot het register oordeelt, en een eenmaal in het register opgenomen schip landelijk als zodanig wordt aangemerkt, zullen de verschillende regionale autoriteiten over de beoordeling van deze schepen onderling afspraken maken, om elke eventueel resterende kans op een uiteenlopende beoordeling weg te nemen.

De problematiek ten aanzien van tot de Rijnvaart behorende schepen verschilt weliswaar van die van de bovengenoemde Denemarkenvaarders en binnen/buiten-schepen, maar de gekozen oplossing is analoog. Sinds 1 september 1988 is er discussie geweest over de vraag in hoeverre zeeschepen die tot de Rijnvaart behoren, op het Rijntraject (Rotterdam –Gorinchem/Krimpen v.v.) vrijgesteld zouden moeten worden van de

loodsplicht. Vrijwel direct na de inwerkingtreding van de Scheepvaartverkeerswet is in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) kritiek gekomen op het feit dat de loodsplicht voor tot de Rijnvaart behorende zeeschepen geëffectueerd werd. De CCR beriep zich hierbij op artikel 26 van de Herziane Rijnvaartakte. Naar aanleiding van de discussie in de CCR is besloten deze schepen op de trajecten Hardinxveld/Giessendam–Bolnes en Hardinxveld/Giessendam–Dordrecht niet langer van een loods te voorzien. De vraag die bleef spelen was in hoeverre hiermee volledig aan de Nederlandse toezeggingen in de CCR gevolg was gegeven. Op basis van nader onderzoek en advisering door verschillende deskundigen, is besloten in deze aangelegenheid vast te houden aan de door Nederland van oudsher verdedigde opvatting omtrent de territoriale reikwijdte van artikel 26 van de Herziane Rijnvaartakte. Naar aanleiding van de conclusie dat de loodsplicht feitelijk werd gehanteerd vanaf c.q. tot de Parkkade is – zoals al aangekondigd in de memorie van toelichting bij de wijziging van de Loodsenwet en de Scheepvaartverkeerswet – besloten de loodsplicht voor Rijnschepen ook op te heffen voor het traject Parkkade–Bolnes v.v., zodat deze zeeschepen nu op het gehele omstreden Rijn-traject vrijgesteld zijn van de loodsplicht. Uit praktische overwegingen worden deze schepen ook vrijgesteld op het (zeer beperkte) traject Oostelijke Handelskade–ingang Amsterdam–Rijnkanaal v.v.

Ter uitvoering van deze vrijstelling is een andere opzet gekozen dan bij de Denemarkenvaarders en binnen/buiten-schepen. Gezien de relatie die de Rijnschepen in verband met de beoogde vrijstelling van de loodsplicht hebben met de Rijnvaart en het feit dat voor de Rijnvaart niet van belang is welk uiterlijk schepen hebben, is ervoor gekozen alle zeeschepen die blijkens een daartoe strekkend certificaat geschikt zijn voor de Rijnvaart, uit te zonderen van de loodsplicht op voornoemde scheepvaartwegen. De betreffende schepen zijn in het besluit aangeduid als Rijnschepen. Zij worden op dezelfde wijze als de Denemarkenvaarders en binnen/buitenschepen in het register opgenomen.

Voorts wordt er nog op gewezen dat ter uitvoering van de aangehaalde moties de loodsplicht, naast de hierboven weergegeven aanpassingen, op nog een ander punt wordt gewijzigd. Het gaat dan om een versoepeling van de mogelijkheid tot het behalen van een verklaring van vrijstelling voor kapiteins en stuurlieden van Denemarkenvaarders en binnen/buitenschepen voor die trajecten waarop deze schepen loodsplichtig zijn (de in de bijlage bij het besluit genoemde scheepvaartwegen). Voor deze gevallen wordt in hoofdzaak op twee punten afgeweken van het reguliere systeem van het verlenen van verklaringen van vrijstelling. Enerzijds wordt voor deze schepen niet vereist dat zij het desbetreffende traject met een frequentie van achttien maal per jaar zullen bevaren, maar wordt volstaan met een frequentie-eis van zes maal per jaar naar zee gaand of van zee komend. Anderzijds zullen de kandidaat-verklaringhouders van deze schepen – voor zover zij in het bezit zijn van een Rijnpatent of een groot vaarbewijs – een minder omvangrijk theoretisch onderdeel van het verklaringhoudersexamen behoeven af te leggen, aangezien zij vrijstelling krijgen voor die onderdelen die al opgenomen waren in het examenprogramma voor het Rijnpatent of het groot vaarbewijs.

Op precies dezelfde wijze zullen overigens ook kapiteins en stuurlieden van de derde categorie «kleine zeeschepen», te weten de zogenaamde lage kruiplijn-coasters een verklaring van vrijstelling kunnen gaan behalen. Deze schepen blijven op alle loodsplichtige scheepvaartwegen loodsplichtig, maar voor hen gaat derhalve op alle trajecten gelden dat zij aan de hiervoor genoemde minder vergaande eisen dienen te voldoen voordat zij een verklaring van vrijstelling kunnen behalen. Om een doelmatige uitvoering van deze regeling mogelijk te maken, wordt in het

Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet bepaald dat ook deze schepen in het genoemde register zullen worden opgenomen. Voor een precieze uiteenzetting over deze regeling wordt verwezen naar de nota van toelichting bij het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet.

5. Regionaal gedifferentieerde toepassing van vrijstellingen en ontheffingen van de loodsplicht bij verhaalreizen

In de memorie van toelichting bij het voorstel tot wijziging van de Loodsenwet en de Scheepvaartverkeerswet zijn met betrekking tot het loodsplichtregime bij verhaalreizen de volgende uitgangspunten aangegeven:

- a. verhaalreizen langs de kade zijn niet loodsplichtig, tenzij ad hoc-loodsplicht wordt opgelegd;
- b. verhaalreizen binnen een havenbekken zijn hetzij niet loodsplichtig, tenzij ad hoc-loodsplicht wordt opgelegd, hetzij loodsplichtig, tenzij is voldaan aan bepaalde regionaal (bij wijze van beleidsregel) gestelde eisen voor ontheffing;
- c. verhaalreizen via de hoofdvaarweg zijn loodsplichtig.

In het besluit zijn de onder b genoemde mogelijkheden uitgewerkt. Aan de hand van de door de (Rijks)havenmeesters, in overleg met de lokale havenautoriteiten en de regionale loodsencorporaties gedane voorstellen is bepaald dat verhaalreizen binnen sommige havenbekkens (voor een deel) in beginsel zijn vrijgesteld van de loodsplicht, terwijl de overige verhaalreizen binnen havenbekkens loodsplichtig blijven, met de mogelijkheid van een ontheffing van de loodsplicht. Bij deze bepaling is uitgegaan van de gedachte dat ter vermindering van de administratieve lasten van de gebruikers van de regeling, de hoofdregel zoveel mogelijk in het besluit zelf dient te worden opgenomen, terwijl de afwijkingen daarvan (het opleggen van ad hoc-loodsplicht dan wel het verlenen van een ontheffing) uitzonderingen dienen te blijven. Afhankelijk van de lokale situatie, zijn derhalve verschillende «hoofdregels» in het besluit opgenomen. Een ontheffing kan worden gegeven, voor zover naar het redelijk oordeel van de bevoegde autoriteit de veiligheid van het scheepvaartverkeer niet in gevaar komt.

6. Vrijstelling loodsplicht baggerschepen

In het oude Loodsplichtbesluit was een overgangsbepaling opgenomen, krachtens welke kapiteins van schepen die zijn gebouwd en ingericht voor het winnen of vervoeren van zand, baggerspecie of grind, en als zodanig worden gebruikt (hierna te noemen: baggerschepen), waren vrijgesteld van de loodsplicht, ongeacht de lengte van het schip. De overgangstermijn liep tot 1 maart 1989. Bij besluit van 15 november 1989 (Stb. 544) is de tot 1 maart 1989 geldende tijdelijke vrijstellingsregeling verlengd, totdat een definitieve beslissing zou zijn genomen na evaluatie van het gehele loodsplichtsysteem.

Op grond van genoemde evaluatie is besloten tot een definitieve vrijstellingsregeling voor baggerschepen. Zij worden categoriaal vrijgesteld, behoudens de mogelijkheid van de oplegging van ad hoc-loodsplicht. Zoals reeds in de memorie van toelichting bij het wijzigingsvoorstel van de Loodsenwet en de Scheepvaartverkeerswet is gesteld, betreft het opleggen van ad hoc-loodsplicht vooral de op een bepaald traject «nieuwe» kapiteins van baggerschepen, tot het moment dat ook zij naar het oordeel van de (Rijks)havenmeester zonder loods kunnen varen. In het onderhavige besluit (artikel 2, derde lid) wordt bepaald dat de Minister van Verkeer en Waterstaat aanwijzingen geeft ten aanzien van het gebruikmaken van deze bevoegdheid. Daarmee wordt

uitvoering gegeven aan het gestelde in het Beleidsvoornemen op pag. 24 onder punt f.

7. Financiële aspecten

Hiervoor kan verwezen worden naar paragraaf 7 van de memorie van toelichting bij het voorstel tot wijziging van de Loodsenwet en de Scheepvaartverkeerswet.

8. Handhavingsaspecten

Uit een oogpunt van handhaving door de overheid en kenbaarheid van de norm door de burger werkt het laten vervallen van het onderscheid tussen verscherpte en niet-verscherpte loodsplicht positief. Het vaststellen van een afzonderlijk Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet komt de overzichtelijkheid en de toegankelijkheid van de wetgeving ten goede. De bijzondere regelingen voor Denemarkenvaarders en Rijnschepen bieden in zoverre voordelen nu juist voor deze typen schepen op de betreffende trajecten enige onduidelijkheid bestaat.

9. Overleg

Ter zake van de inhoud van dit besluit is, voor wat betreft specifieke regionale onderwerpen, overleg gevoerd met de (Rijks)havenmeesters, de havenautoriteiten en de Nederlandse en de regionale loodsencorporaties. Ingevolge artikel 52 van de Scheepvaartverkeerswet is het ontwerp van het besluit bekendgemaakt in de Staatscourant en overgelegd aan beide kamers der Staten-Generaal.

10. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

De definities zijn voor een deel ontleend aan het oude Loodsplichtbesluit.

Nieuw is de regionale autoriteit. De Minister van Verkeer en Waterstaat wijst per regio of een gedeelte daarvan een bevoegde autoriteit aan, die voor de Rijksoverheid de «centrale loketfunctie» van regionale autoriteit zal vervullen.

Artikelen 2 en 3

Deze artikelen zijn grotendeels conform de artikelen 3 en 4 van het oude Loodsplichtbesluit. Hoofdstuk II van het oude Loodsplichtbesluit was getiteld «Verscherpte loodsplicht». Zoals uiteengezet is het onderscheid tussen verscherpte en niet-verscherpte loodsplicht vervallen, zodat artikel 2 Loodsplichtbesluit (oud) niet overgenomen is. De oude artikelen 3 en 4 (nu artikelen 2 en 3) hadden slechts betrekking op het opleggen van ad hoc-loodsplicht, zodat de titel van het hoofdstuk is aangepast. Artikel 2, derde lid, is nieuw. Voor de toelichting op dat artikellid wordt verwezen naar het slot van paragraaf 6 van deze toelichting.

Artikel 4

Het systeem van de loodsplichtbepalingen is – nu er uitsluitend nog strafrechtelijk gesanctioneerde loodsplicht bestaat – in zoverre vereenvoudigd dat alle schepen loodsplichtig zijn, behalve de schepen die daarvan zijn vrijgesteld (artikelen 4, 5 en 7) of ontheven (artikel 8).

In artikel 4, eerste lid, zijn de algemene categoriale vrijstellingen

opgenomen. De ondergrens voor de loodsplicht is verhoogd van 40 meter naar 60 meter. Voor bepaalde scheepstypen geldt evenwel een bijzondere regeling.

Zo blijft voor zeeschepen met gevaarlijke lading de loodsplicht gehandhaafd.

De (voorlopige) regeling voor de vrijstelling van baggerschepen (zie artikel 27 Loodsplichtbesluit (oud)) is omgezet in een definitieve vrijstelling. Verder is de loodsplichtvrijstelling voor oorlogsschepen en voor loodsvaartuigen gehandhaafd. Bij de vrijstelling voor oorlogsschepen wordt in zoverre afgeweken van de tot dusverre geldende regeling, dat de vrijstelling beperkt wordt tot oorlogsschepen van de Nederlandse en de bondgenootschappelijke marines. Onder «bondgenootschappelijk» dienen in dit verband alle vormen van samenwerking tussen de Koninklijke Marine en andere marines te worden begrepen, voorzover die op een verdrag zijn gebaseerd.

Het gaat hierbij om samenwerking in het verband van de Noordatlantische Verdragsorganisatie (NAVO), de West-Europese Unie en de Benelux. Deze samenwerking leidt tot een nauwe band tussen de Koninklijke Marine en de andere bondgenootschappelijke marines, zodat in de regel de lokale bekendheid van de desbetreffende commandanten en een daarmee samenhangende veilige navigatie gewaarborgd is. Er is echter geen reden deze vrijstelling te laten gelden voor oorlogsschepen van andere marines. In de praktijk aanvaarden ook commandanten van bondgenootschappelijke oorlogsschepen die niet bekend zijn in de Nederlandse wateren, gezien hun bijzondere verantwoordelijkheid voor de veiligheid van hun schip, overigens altijd vrijwillig beloodsing.

In het tweede lid van artikel 4 zijn enkele territoriaal bepaalde vrijstellingen opgenomen. In onderdeel a is de 70 meter-grens die geldt voor het Euro-poort- en Maasvlaktegebied vermeld. In onderdeel b is een specifieke bepaling opgenomen voor zogenaamde «redezoekeers» in het Eemsgebied. Op grond van de artikelen 33 en 40 van het op 8 april 1960 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland tot regeling van de samenwerking in de Eemsmonding (Eems-Dollardverdrag) (Trb. 1960, 3) is de loodsplicht voor schepen in dat gebied alleen geregeld voor schepen die bestemd zijn voor of vertrekken uit een Nederlandse of Duitse haven (waarbij dan Nederlands resp. Duits recht van toepassing is). Schepen die geen haven aandoen en «in vrije doorvaart» zijn, worden in onderdeel c van het onderhavige artikellid vrijgesteld van de loodsplicht. Er resteert derhalve één categorie schepen, waarvoor geen regeling bestaat. Dat zijn schepen die niet in vrije doorvaart zijn en evenmin een Nederlandse of Duitse haven als bestemming of vertrekpunt hebben. Het gaat hier in de praktijk om schepen die, wegens bijzondere weersomstandigheden of om andere redenen, een anker- of ligplaats innemen in het redegebied, om vervolgens na enige tijd hun reis weer te vervolgen. Vanuit veiligheids-oogpunt is het noodzakelijk deze schepen loodsplichtig te maken. Over de criteria daarvoor is tussen Nederland en Duitsland overeenstemming bereikt. Deze criteria zijn ook in de Duitse regelgeving opgenomen. Onderdeel b voorziet daarin. De onderdelen c en d zijn identiek aan de onderdelen a en b van artikel 5, tweede lid (oud).

Het derde lid regelt de vrijstelling van de verklaringhouder. Aangezien Hoofdstuk IV (oud) van het Loodsplichtbesluit, in verband met de vaststelling van een Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet, vervalt, is nu een verwijzing naar dat nieuwe besluit opgenomen.

Artikelen 5 en 6

In paragraaf 4 van deze toelichting is aandacht besteed aan de loodsplichtvrijstelling voor Denemarkenvaarders, binnen/buiten-schepen en tot de Rijnvaart behorende zeeschepen. In artikel 6 zijn enige noodzakelijke bepalingen betreffende de inrichting en het gebruik van het register opgenomen.

Artikel 7

Dit artikel bevat de regeling van de vrijstelling van de loodsplicht bij verhaalreizen, zoals uitgewerkt op basis van het Beleidsvoornemen (zie paragraaf 5 van deze toelichting).

Artikel 8

Dit artikel bevat de regeling van de ontheffing van de loodsplicht, zoals die voorheen was opgenomen in artikel 6 (oud).

De ontheffing voor verhaalreizen is, voor zover niet reeds geregeld in de vorm van een vrijstelling (zie artikel 7), opgenomen in het tweede lid. Ontheffing kan in geval van verhaalreizen binnen een havenbekken slechts geschieden, voor zover daardoor naar het redelijk oordeel van de bevoegde autoriteit de veiligheid van de scheepvaart niet in gevaar komt. Aldus is de zorgvuldige toepassing van de onderhavige ontheffingsmogelijkheid verzekerd.

Ingevolge artikel 10, derde lid, Scheepvaartverkeerswet kunnen aan een besluit tot ontheffing voorschriften worden verbonden.

Artikelen 9 tot en met 19

Deze bepalingen zijn vrijwel identiek aan de artikelen 14 tot en met 25 (oud). Overwogen is nog om artikel 9 ook van toepassing te doen zijn op die gevallen waarin de kapitein vrijwillig gebruik maakt van de diensten van een loods, aangezien het voor de bedrijfsvoering van de loodsdienst uiteraard niet uitmaakt of een loods verplicht dan wel op verzoek van de kapitein optreedt. Daarvan is afgezien omdat dit besluit zich primair richt op gevallen waarin het gebruik van de diensten van een loods verplicht is. Ook de strafbepaling van artikel 19 ziet mede op deze bepaling. Uiteraard ligt het voor de hand dat schepen die vrijwillig een loods aan boord nemen, slechts van een tijdsdienstverlening door de loodsdienst verzekerd kunnen zijn, indien zij de op dit artikel gebaseerde regeling op overeenkomstige wijze in acht nemen.

Artikelen 20 tot en met 23

Deze overgangsbepalingen regelen de nieuwe grondslag voor de krachtens het oude Loodsplichtbesluit vastgestelde uitvoeringsregelingen, zodat deze regelingen van kracht blijven, en de intrekking van het oude Loodsplichtbesluit.

Artikel 24

De inwerkingtreding van dit besluit zal plaatsvinden met ingang van dezelfde dag waarop de wet van 7 juli 1994 (Stb. 584) tot wijziging van de Loodsenwet en de Scheepvaartverkeerswet in werking treedt.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink