
295

Besluit van 6 juni 2002, houdende wijziging van het Loodsplichtbesluit 1995 en het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet (flexibilisering loodsplichtstelsel)

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 4 januari 2002, nr. DGG/J-01/009048, Directoraat-Generaal Goederenvervoer, Stafafdeling Wetgeving, Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 4, eerste en derde lid, 10, tweede en derde lid, 12, eerste lid, en 31, elfde lid, van de Scheepvaartverkeerswet;

De Raad van State gehoord (advies van 18 april 2002, nr. W09.02.0017/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 31 mei 2002, nr. HDJZ/SCH 2002-1129, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Loodsplichtbesluit 1995¹ wordt als volgt gewijzigd:

A

Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel g door een puntkomma, worden aan artikel 1, eerste lid, zes onderdelen toegevoegd, luidende:

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

i. 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 het Schepenbesluit 1965 heeft dat slechts geldig is voor:

A. de vaart van het Vlie, langs de Nederlandse en Duitse waddeneilanden naar de monden van de Wezer, de Elbe en de 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;

j. 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 de binnenwateren die niet zijn opgenomen in de bijlage bij de Scheepvaartverkeerswet en in een beperkt vaargebied op zee, in het bijzonder de kustwateren;

k. lage kruiplijn-coaster: zeeschip dat:

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

2°. een zodanige vorm of constructie heeft dat het geschikt is voor de vaart op niet-loodsplichtige binnenwateren en daarvoor wordt gebruikt of zal worden gebruikt;

l. breedte: de grootste breedte;

m. diepgang: de grootste diepgang.

B

Artikel 4 komt te luiden:

Artikel 4

1. Onverminderd artikel 2, tweede lid, zijn de kapiteins van de navolgende categorieën zeeschepen vrijgesteld van de loodsplicht:

a. zeeschepen, gebouwd of ingericht als vissersvaartuig, tenzij zij tijdens de vaart op een scheepvaartweg voor een ander doel worden gebruikt;

b. vaartuigen, gebouwd en 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;

c. 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 navolgende scheepvaartwegen vrijgesteld van de loodsplicht:

a. zeeschepen met een lengte tot en met 150 meter, of een breedte tot en met 25 meter, of een diepgang tot en met 7 meter, op de in de bijlage bij dit besluit, onder I., aangegeven scheepvaartwegen;

b. zeeschepen gebouwd en ingericht voor het vervoer van voertuigen en deze schepen gerekend vanaf de tanktop tot het bovenste dek, gebouwd en ingericht voor het vervoer van lading, meer dan drie dekken tellen, tenzij zij tijdens de vaart op een scheepvaartweg voor een ander doel worden gebruikt, met een lengte tot en met 120 meter, of een breedte tot en met 20 meter, of een diepgang tot en met 7 meter, op de in de bijlage bij dit besluit, onder I., aangegeven scheepvaartwegen;

c. zeeschepen met een lengte tot en met 90 meter, of een breedte tot en met 13 meter, of een diepgang tot en met 7 meter, op de in de bijlage bij dit besluit, onder II., aangegeven scheepvaartwegen;

d. zeeschepen met een lengte tot en met 90 meter, of een breedte tot en met 13 meter, of een diepgang tot en met 6 meter, op de in de bijlage bij dit besluit, onder III., aangegeven scheepvaartwegen;

e. zeeschepen met een lengte tot en met 90 meter, en een diepgang tot en met 7 meter voor zeeschepen met de zeehaven Het Nieuwe Diep te Den Helder als bestemming of vertrekpunt en een diepgang tot en met 5 meter voor zeeschepen met de Koopvaardersbinnenhaven te Den Helder

als bestemming of vertrekpunt, op de in de bijlage bij dit besluit, onder IV., aangegeven scheepvaartwegen;

f. zeeschepen met een lengte tot en met 60 meter of een diepgang tot en met 4 meter, op de in de bijlage bij dit besluit, onder V., aangegeven scheepvaartwegen;

g. zeeschepen met een lengte tot en met 60 meter, of een diepgang tot en met 2,5 meter, op de in de bijlage bij dit besluit, onder VI., VII. en IX., aangegeven scheepvaartwegen;

h. zeeschepen met een lengte tot en met 70 meter, of een diepgang tot en met 6 meter, op de in de bijlage bij dit besluit, onder VIII., aangegeven scheepvaartwegen;

i. zeeschepen met een lengte tot en met 70 meter op de in de bijlage bij de Scheepvaartverkeerswet, onderdeel A, punt II., aangegeven scheepvaartwegen;

j. zeeschepen met een lengte tot en met 70 meter op de in de bijlage bij de Scheepvaartverkeerswet, onderdeel A, punt III., aangegeven scheepvaartwegen;

k. zeeschepen met een lengte tot en met 75 meter op de in de bijlage bij de Scheepvaartverkeerswet, onderdeel A, punt IV., aangegeven scheepvaartwegen;

l. zeeschepen met een lengte tot en met 75 meter en een diepgang tot en met 5,5 meter op de in de bijlage bij dit besluit, onder XIII., aangegeven scheepvaartwegen.

3. Met zeeschepen, bedoeld in het tweede lid, worden gelijkgesteld samenstellende zeeschepen, tenzij een van de samenstellende delen een grotere lengte, breedte of diepgang heeft dan de lengte, breedte of diepgang, bedoeld in het desbetreffende onderdeel van het tweede lid.

4. Het tweede lid is niet van toepassing op zeeschepen met gevaarlijke lading.

5. Onverminderd artikel 2, tweede lid, zijn de kapiteins van de navolgende categorieën zeeschepen op de navolgende scheepvaartwegen vrijgesteld van de loodsplicht:

a. zeeschepen die de gedeelten van de territoriale zee, bedoeld in de bijlage van de Scheepvaartverkeerswet, onderdeel A, punt I., onder 1.; punt II., onder 1.; punt III., onder 1., en punt IV., onder 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;

b. zeeschepen die het gedeelte van de territoriale zee, bedoeld in de bijlage bij de Scheepvaartverkeerswet, onderdeel A, punt I., onder 1.; punt II., onder 1.; punt III., onder 1., en punt IV., onder 1., bevaren van of naar de plaats waar het loodsen eindigt of aanvangt.

6. Onverminderd artikel 2, tweede lid, zijn de kapiteins van zeeschepen vrijgesteld van de 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.

C

Artikel 5 komt te luiden:

Artikel 5

Onverminderd artikel 2, tweede lid, is de kapitein van een Rijnschip, 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 onder I., X., XI., XII. en XIII. aangegeven scheepvaartwegen.

D

Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «Een zeeschip dat behoort tot een categorie als bedoeld in artikel 5, eerste lid, wordt» vervangen door: Een Rijnschip, een Denemarkenvaarder en een binnen/buiten-schip worden.

2. In de eerste volzin van het zesde lid wordt «indien het schip niet langer voldoet aan de in artikel 5, eerste lid, genoemde criteria» vervangen door: indien het schip niet langer voldoet aan de in artikel 1, onderdelen h, i, onderscheidenlijk j, genoemde criteria.

3. In de tweede volzin van het zesde lid wordt «Indien deze bevoegde autoriteit» vervangen door: Indien de regionale autoriteit.

E

In artikel 8, tweede lid, wordt «indien het schip een verplaatsing maakt binnen een havenbekken» vervangen door: indien het schip een verplaatsing maakt binnen een havenbekken of een door de bevoegde autoriteit aangewezen havengebied.

F

Na artikel 8 worden vier artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 8a

1. De bevoegde autoriteit kan, voor zover daardoor naar zijn oordeel de veiligheid van het scheepvaartverkeer niet in gevaar komt, de kapitein van een zeeschip, met uitzondering van een zeeschip met gevaarlijke lading, op een daartoe strekkende aanvraag ontheffing van de loodsplicht verlenen. De ontheffing kan worden verleend voor de vaart op de in de bijlage bij dit besluit, onder I., X., XI., XII. en XIII., genoemde scheepvaartwegen of gedeelten daarvan, indien het een Rijnschip, een Denemarkenvaarder, een binnen/buiten-schip, of een lage kruiplijn-coaster betreft, het desbetreffende schip is opgenomen in het register en degene die het schip als verkeersdeelnemer zal voeren, alsmede de overige bemanningsleden van het schip voldoen aan door de bevoegde autoriteit te stellen eisen met betrekking tot opleidings- en ervaringsniveau en beheersing van de Nederlandse of Engelse taal.

2. Een besluit als bedoeld in het eerste lid wordt verleend voor de daarbij aan te geven loodsplichtige scheepvaartwegen of gedeelten daarvan.

3. De ontheffing, bedoeld in het eerste lid, wordt bekendgemaakt aan de algemene raad van de Nederlandse loodsencorporatie. De algemene raad draagt zorg voor de inschrijving van het besluit in het register. Artikel 6, vijfde en zevende lid, zijn van overeenkomstige toepassing.

4. De bevoegde autoriteit kan, indien de weersomstandigheden of omstandigheden met betrekking tot het schip, de opvarenden, de lading, de scheepvaart of de scheepvaartweg dit naar zijn oordeel vereisen, aan de ontheffing te verbinden voorschriften of beperkingen geven en bevestigen op de wijze, bepaald in artikel 2, vierde lid.

Artikel 8b

1. De bevoegde autoriteit kan de kapitein van een zeeschip, met uitzondering van een zeeschip met gevaarlijke lading, op een daartoe strekkende aanvraag ontheffing van de loodsplicht verlenen, indien het betreft:

- a. zeeschepen met een lengte tot en met 110 meter, of een diepgang tot

en met 7 meter, op de in de bijlage bij dit besluit, onder II., aangegeven scheepvaartwegen;

b. zeeschepen met een lengte tot en met 110 meter, of een diepgang tot en met 6 meter, op de in de bijlage bij dit besluit, onder III., aangegeven scheepvaartwegen;

c. zeeschepen met een lengte tot en met 110 meter, en een diepgang tot en met 7 meter voor zeeschepen met de zeehaven Het Nieuwe Diep te Den Helder als bestemming of vertrekpunt en een diepgang van ten hoogste 5 meter voor zeeschepen met de Koopvaardersbinnenhaven te Den Helder als bestemming of vertrekpunt, op de in de bijlage bij dit besluit, onder IV., aangegeven scheepvaartwegen;

d. zeeschepen met een lengte tot en met 90 meter, of een diepgang tot en met 4 meter, op de in de bijlage bij dit besluit, onder V., aangegeven scheepvaartwegen;

e. zeeschepen met een lengte tot en met 90 meter, of een diepgang tot en met 2,5 meter, op de in de bijlage bij dit besluit, onder VI., VII. en IX., aangegeven scheepvaartwegen;

f. zeeschepen met een lengte tot en met 90 meter, of een diepgang tot en met 6 meter, op de in de bijlage bij dit besluit, onder VIII., aangegeven scheepvaartwegen;

g. zeeschepen met een lengte tot en met 90 meter op de in de bijlage bij de Scheepvaartverkeerswet, onderdeel A., punten II. en III., aangegeven scheepvaartwegen.

2. De bevoegde autoriteit kan de kapitein van een zeeschip, met uitzondering van een zeeschip met gevaarlijke lading, op een daartoe strekkende aanvraag ontheffing van de loodsplicht verlenen, indien het betreft zeeschepen met een lengte tot en met 90 meter op de in de bijlage bij de Scheepvaartverkeerswet, onderdeel A, punt IV., aangegeven scheepvaartwegen en zeeschepen met een lengte tot en met 90 meter en een diepgang tot en met 5,5 meter op de in de bijlage bij dit besluit, onder XIII., aangegeven scheepvaartwegen.

3. De ontheffingen, bedoeld in het eerste en tweede lid, kunnen worden verleend indien:

a. degene die het schip als verkeersdeelnemer zal voeren, alsmede de overige bemanningsleden van het schip, voldoen aan door de bevoegde autoriteit vast te stellen eisen met betrekking tot samenstelling, opleidings- en ervaringsniveau en beheersing van Nederlandse of de Engelse taal;

b. de desbetreffende verkeersdeelnemers met het schip de betreffende scheepvaartweg een door de bevoegde autoriteit vast te stellen aantal malen in beide richtingen naar zee gaand en van zee komend hebben bevaren, en,

c. het schip naar het oordeel van de bevoegde autoriteit zodanige manoeuvreereigenschappen bezit en voorzien is van zodanige navigatie- en communicatieapparatuur, dat het bevaren van de scheepvaartweg zonder gebruik te maken van de diensten van een loods naar het oordeel van de bevoegde autoriteit toelaatbaar is.

4. De ontheffingen, bedoeld in het eerste en tweede lid, worden verleend voor de daarbij aan te geven loodsplichtige scheepvaartwegen of gedeelten daarvan.

5. De bevoegde autoriteit kan, indien de weersomstandigheden of omstandigheden met betrekking tot het schip, de opvarenden, de lading, de scheepvaart of de scheepvaartweg dit naar zijn oordeel vereisen, aan de ontheffingen te verbinden voorschriften of beperkingen geven en bevestigen op de wijze, bepaald in artikel 2, vierde lid.

Artikel 8c

1. Een aanvraag tot verlening van een ontheffing als bedoeld in de artikelen 8a en 8b wordt ingediend door of namens de eigenaar of rompbevrachter.

2. Bij de aanvraag tot verlening van een ontheffing als bedoeld in de artikel 8a en 8b worden de navolgende bescheiden of afschriften daarvan overgelegd:

a. bewijsstukken waaruit blijkt dat degenen die het schip als verkeersdeelnemer zullen voeren de bevoegdheid bezitten om als kapitein op te treden aan boord van het zeeschip;

b. de op de desbetreffende verkeersdeelnemer betrekking hebbende geldige geneeskundige verklaringen van geschiktheid voor de zeevaart als bedoeld in artikel 40, tweede lid, van de Zeevaartbemanningswet, dan wel de door Onze Minister daarmee gelijkgestelde buitenlandse verklaringen;

c. bewijsstukken waaruit de samenstelling, het opleidings-, ervarings- en taalbeheersingsniveau van de bemanning van het zeeschip blijkt.

2. Bij de aanvraag tot verlening van een ontheffing als bedoeld in artikel 8b worden bovendien de navolgende bescheiden of afschriften daarvan overgelegd:

a. de meetbrief van het zeeschip waarop de aangevraagde ontheffing betrekking heeft;

b. bewijsstukken waaruit blijkt dat degenen die het schip als verkeersdeelnemer zullen voeren met het zeeschip de betreffende scheepvaartwegen minste het door de bevoegde autoriteit vast te stellen aantal malen in beide richtingen naar zee gaand en van zee komend hebben bevaren;

c. bewijsstukken waaruit de manoeuvreereigenschappen van het zeeschip en de specificaties van de daarop aanwezige navigatie- en communicatieapparatuur blijken.

3. De bevoegde autoriteit die niet tevens regionale autoriteit is stelt alvorens op de aanvraag te beslissen de regionale autoriteit in de gelegenheid advies uit te brengen over een aanvraag tot verlening van een ontheffing als bedoeld in artikel 8a.

Artikel 8d

1. De bevoegde autoriteit kan een ontheffing als bedoeld in de artikelen 8a en 8b geheel of gedeeltelijk wijzigen of intrekken, indien:

a. de kapitein een van de bij dit besluit gestelde verplichtingen, dan wel een aan de ontheffing verbonden voorschrift of beperking niet nakomt;

b. de kapitein de voor de scheepvaartweg waarop de ontheffing betrekking heeft geldende reglementen en voorschriften niet nakomt;

c. het zeeschip waarop de ontheffing betrekking heeft is verbouwd, of,

d. de kapitein niet optreedt zoals het een goed verkeersdeelnemer betaamt.

2. Een ontheffing als bedoeld in artikel 8a is van rechtswege vervallen, indien de inschrijving van het zeeschip in het register wordt doorgehaald. De algemene raad van de Nederlandse loodsencorporatie doet van het verval mededeling aan de belanghebbende, aan de desbetreffende regionale loodsencorporatie en aan de regionale autoriteit.

G

Na artikel 18 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 18a

1. De kapitein van een zeeschip aan wie een ontheffing als bedoeld in de artikelen 8a of 8b is verleend controleert voorafgaand aan het bevaren van de scheepvaartweg of het gedeelte daarvan waarop de ontheffing

betrekking heeft de goede werking van de voortstuwings- en stuurmachines van het schip en de communicatie- en navigatieapparatuur, en doet van deze controle en het resultaat daarvan melding in het scheepsdagboek.

2. De kapitein van een zeeschip aan wie een ontheffing als bedoeld in de artikelen 8a of 8b is verleend meldt zich voor het binnenkomen van de scheepvaartweg waarvoor de ontheffing is afgegeven als zodanig op de door de bevoegde autoriteit aangewezen wijze en verstrekt de door de bevoegde autoriteit verlangde gegevens.

3. De kapitein van een zeeschip aan wie een ontheffing als bedoeld in de artikelen 8a of 8b is verleend heeft een afschrift van de ontheffing bij zich tijdens de vaart als verkeersdeelnemer over de scheepvaartweg waarvoor deze is afgegeven.

4. De kapitein van een zeeschip aan wie een ontheffing als bedoeld in de artikelen 8a of 8b is verleend doet de bevoegde autoriteit mededeling van elke wijziging die van invloed kan zijn op de geldigheid van de ontheffing.

5. De kapitein van een zeeschip aan wie een ontheffing als bedoeld in de artikelen 8a of 8b is verleend doet in geval van een scheepsramp als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Schepenwet, met inbegrip van de daaronder begrepen betekenis voor de toepassing van hoofdstuk IV van die wet, waarbij hij direct of indirect betrokken is, zo spoedig mogelijk een schriftelijke verklaring inzake het gebeurde en zijn navigatiebeleid daarbij toekomen aan de bevoegde autoriteit die voor de scheepvaartweg waar de gebeurtenis heeft plaatsgevonden is aangewezen en verschaft deze desgevraagd nadere informatie. Deze verklaring en de nadere informatie mogen slechts gebruikt worden voor leringsdoeleinden en mogen in geen geval dienen als bewijs tegen de kapitein in geval van vervolging.

H

In artikel 19 wordt «en 18» vervangen door: , 18 en 18a, eerste en tweede lid,.

I

De bijlage wordt vervangen door de bijlage bij dit besluit.

ARTIKEL II

Het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet² wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1, onderdeel e, wordt «artikel 1, eerste lid, onderdeel b» vervangen door: artikel 1, eerste lid, onderdeel c.

B

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde tot en met vijfde lid worden vernummerd tot vierde tot en met zesde lid.

2. Na het tweede lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

3. Indien de regionale autoriteit een verklaring van vrijstelling afgeeft die geldig is voor de vaart naar en van een of meer daarin aangegeven ligplaatsen in een daarbij door hem aangewezen havengebied, kan hij bepalen dat de verklaring mede geldig is voor de vaart naar en van daarin

aangegeven andere ligplaatsen in het desbetreffende havengebied. De regionale autoriteit kan daarbij de voorwaarde opleggen dat de verklaring van vrijstelling voor die andere ligplaatsen slechts geldig is indien eerst een of meer reizen met gebruikmaking van de diensten van een loods worden gemaakt.

C

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste en vierde lid vervallen.
2. Het tweede en derde lid, onderscheidenlijk het vijfde en zesde lid, worden vernummerd tot eerste en tweede lid, onderscheidenlijk derde en vierde lid.
3. In het eerste lid wordt na «Bij de aanvraag» ingevoegd: van een verklaring.
4. In het tweede lid wordt «tweede lid, onderdelen a, 2°» vervangen door: eerste lid, onderdelen a, 2°.
5. In het derde lid wordt «tweede lid, onderdeel c,» vervangen door: eerste lid, onderdeel c,.
6. In het vierde lid wordt «tweede lid, onderdelen a, c en e,» vervangen door: eerste lid, onderdelen a, c en e,.

D

In artikel 4, tweede lid, wordt «artikel 3, tweede lid, onderdeel a, 2°» vervangen door: artikel 3, eerste lid, onderdeel a, 2°.

E

In artikel 5, eerste lid, wordt «artikel 3, tweede lid, onderdeel c,» vervangen door: artikel 3, eerste lid, onderdeel c,.

F

Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel a, wordt «artikel 3, tweede lid, onderdeel a, 1°» vervangen door: artikel 3, eerste lid, onderdeel a, 1°.
2. In het eerste lid, onderdeel b, wordt «artikel 3, tweede lid, onderdeel d,» vervangen door: artikel 3, eerste lid, onderdeel d,.
3. In het eerste lid, onderdeel e, wordt «artikel 3, tweede lid, onderdeel a, 2°» vervangen door: artikel 3, eerste lid, onderdeel a, 2°.
4. In het tweede lid, onderdeel c, wordt «artikel 3, tweede lid, onderdeel d» vervangen door: artikel 3, eerste lid, onderdeel d.

G

Na artikel 8 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 8a

De regionale autoriteit kan, indien de houder van een verklaring daarmee instemt, bepalen dat de houder zich onderwerpt aan een beoordelingsreis. De beoordelaar wordt aangewezen door de regionale autoriteit. De beoordelaar brengt van de reis schriftelijk verslag uit aan de regionale autoriteit.

H

In artikel 10, eerste lid, wordt «artikel 3, tweede lid, onderdeel c» vervangen door: artikel 3, eerste lid, onderdeel c.

I

In artikel 11, eerste lid, wordt «artikel 3, tweede lid, onderdeel c» vervangen door: artikel 3, eerste lid, onderdeel c.

J

In artikel 14, tweede lid, onderdeel e, wordt «artikel 3, tweede lid, onderdeel c» vervangen door: artikel 3, eerste lid, onderdeel c.

K

In artikel 17 wordt «artikel 3, tweede lid, onderdeel b,» vervangen door: artikel 3, eerste lid, onderdeel b,.

L

Artikel 21, onderdeel c, komt te luiden:

c. de examenvakken, bedoeld in artikel 19, onderdelen d en e, mondeling en praktisch door middel van het maken van drie proefreizen, naar zee gaand en van zee komend, waarvan ten minste één naar zee gaand en één van zee komend, alsmede door middel van een simulator-toets, indien de regionale autoriteit de scheepvaartweg of een gedeelte daarvan vanwege de karakteristiek, de afmetingen en de daarover of daarin gelegen kunstwerken afzonderlijk heeft aangewezen.

M

In artikel 22, eerste lid, wordt na «Het mondeling examen» ingevoegd: in de examenvakken, bedoeld in artikel 19, onderdelen a, b en c,.

N

Artikel 23, eerste lid, komt te luiden:

1. Een proefreis als bedoeld in artikel 21, onderdeel c, wordt per kandidaat afgenomen door een of meer beoordelaars, die geen lid behoeven te zijn van de examencommissie en die de kandidaat beoordelen op de wijze waarop deze de navigatie leidt. De beoordelaar of beoordelaars houden aantekening van de inhoud en het verloop van de proefreis en de simulator-toets, bedoeld in artikel 21, onderdeel c, en brengen daarvan schriftelijk verslag uit aan de examencommissie, en in afschrift aan de commissie van gecommiteerden. De regionale autoriteit kan bepalen dat de proefreis en de simulator-toets worden afgenomen in aanwezigheid van een gecommiteerde.

O

In artikel 26, vierde en vijfde lid, wordt «artikel 3, tweede lid, onderdeel c,» telkens vervangen door: artikel 3, eerste lid, onderdeel c,.

P

Artikel 35 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het derde lid, onderdeel b, wordt «artikel 3, tweede lid, onderdeel d» vervangen door: artikel 3, eerste lid, onderdeel d.

2. In het vierde lid wordt «artikel 3, tweede lid, onderdeel c» vervangen door: artikel 3, eerste lid, onderdeel c.

ARTIKEL III

Artikel 21 van het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet, zoals dat artikel komt te luiden op het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit, vindt geen toepassing ten aanzien van:

a. examens en herexamens, waarvan de datum is bepaald voor de datum van inwerkingtreding van artikel II, onderdelen L, M en N, van dit besluit, en,

b. examens en herexamens waarvan de datum wordt bepaald gedurende zes maanden na de datum van inwerkingtreding van artikel II, onderdelen L, M en N, van dit besluit.

ARTIKEL IV

Onverminderd het overigens in artikel 3, eerste lid, onderdeel c, van het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet bepaalde, zoals dat artikel komt te luiden op het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit, blijven getuigschriften, bedoeld in dat artikel, behaald op grond van een examen dat is afgenomen op grond van het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet, zoals dit luidde voor de inwerkingtreding van dit besluit, hun geldigheid behouden.

ARTIKEL V

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat zendt binnen achttien maanden na de datum van inwerkingtreding van dit besluit aan de Staten-Generaal een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van dit besluit in de praktijk.

¹ Stb. 1995, 395, gewijzigd bij besluit van 7 december 1995, Stb. 1996, 11.

² Stb. 1995, 396, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 23 augustus 2001, Stb. 2002, 25.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 9 juli 2002, nr. 128.

ARTIKEL VI

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

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

's-Gravenhage, 6 juni 2002

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

Uitgegeven de *twintigste* juni 2002

De Minister van Justitie,
A. H. Korthals

BIJLAGE ALS BEDOELD IN ARTIKEL I, ONDERDEEL I, VAN HET BESLUIT VAN 6 JUNI 2002, HOUDENDE WIJZIGING VAN HET LOODSP LICHTBESLUIT 1995 EN HET BESLUIT VERKLARING-HOUDERS SCHEEPVAARTVERKEERSWET

Bijlage als bedoeld in de artikelen 4, tweede lid, en 5 van het Loodspl ichtbesluit 1995.

De scheepvaartwegen, bedoeld in artikel 4, tweede lid, en 5 van het Loodspl ichtbesluit 1995 zijn de navolgende:

I. Westereems – Borkum

het gedeelte van de territoriale zee en het daarbij aansluitende gedeelte van de Eemsm onding als bedoeld in het Eems-Dollardverdrag 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 E, 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, vandaar naar 53°34'.75 N en 6°38'.80 E, vandaar naar 53°32'.55 N en 6°43'.70 E, vandaar naar 53°31.90 N en 6°42'.80 E, vandaar naar 53°34'.20 N en 6°37'.75 E, en vandaar naar de Grote Kaap op Rottumeroog, voor zover dit gedeelte op Nederlands grondgebied ligt, onverminderd artikel 40 van het Eems-Dollardverdrag;

II. Borkum – Eemshaven

het gedeelte van de Eemsm onding als bedoeld in het Eems-Dollardverdrag dat ligt tussen de lijn die loopt van de grote lichttoren van Borkum, gelegen op 53°35'22" N en 6°39'48" E, vandaar naar 53°34'.75 N en 6°38'.80 E, vandaar naar 53°32'.55 N en 6°43'.70 E, vandaar naar 53°31'.90 N en 6°42'.80 E, vandaar naar 53° 34'.20 N en 6°37'.75 E, en vandaar naar de Grote Kaap op Rottumeroog, gelegen op 53°32'39" N en 6°34'39" E en de lijn die de posities van het oostelijk havenhoofd van de Eemshaven met het dichtstbijzijnde punt gelegen op de buitengrens van de Eemsm onding verbindt, voor zover dit gedeelte op Nederlands grondgebied ligt, onverminderd artikel 40 van het Eems-Dollardverdrag;

III. Eemshaven – Delfzijl

het gedeelte van de Eemsm onding als bedoeld in het Eems-Dollardverdrag dat ligt tussen de lijn die de posities van het oostelijk havenhoofd van de Eemshaven met het dichtstbijzijnde punt gelegen op de buitengrens van de Eemsm onding verbindt en de lijn die de posities van het oostelijk havenhoofd van Delfzijl met de lichttoren te Knock verbindt, voor zover dit gedeelte op Nederlands grondgebied ligt, onverminderd artikel 40 van het Eems-Dollardverdrag;

IV. Rede van Texel

het gebied tussen meridianen van 4°44'.0 E en 4°50'.0 E, aan de noordzijde begrensd door de zuidkust van het eiland Texel, en vervolgens door de parallel 53°00'.0 N, en aan de zuidzijde door de noordkust van het vasteland van de provincie Noord-Holland en voorts de Veerhaven en de buitenhaven tot aan de sluis van het Noordhollandsch Kanaal;

V. Den Helder – Kornwerderzand

de bevaarbare scheepvaartwegen op de Waddenzee van Den Helder via de Texelstroom, de Doove Balg en de Boontjes naar Kornwerderzand;

VI. Harlingen – Kornwerderzand

de bevaarbare scheepvaartweg op de Waddenzee van Harlingen over de Boontjes naar Kornwerderzand;

VII. Den Helder – Den Oever

de bevaarbare scheepvaartwegen op de Waddenzee van Den Helder via het Malzwin en de Wierbalg of het Visjagersgaatje naar Den Oever;

VIII. Harlingen – Vlierede

de bevaarbare scheepvaartwegen op de Waddenzee van de Vlierede als bedoeld in de bijlage bij de Scheepvaartverkeerswet, onder A., onderdeel I., onder 2., via de Vliestroom, de Blauwe Slenk en de Pollendam naar Harlingen;

IX. Waddenzee overig

de bevaarbare scheepvaartwegen op de Waddenzee het Inschot, het Scheurrak, de Omdraai, het Zuidostrak, het Molenrak en het Verversgat;

X. 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;

XI. 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 de 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;

XII. 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;

XIII. aanloop Vlissingen Oost langs de Walcherse kust

de scheepvaartweg vanaf de Magneboei, via het Oostgat, de Galgeput, de Sardijngeul, en de rede van Vlissingen tot aan de havens van Vlissingen Oost.

Algemeen

1. Inleiding

In dit besluit is uitvoering gegeven aan een gedeelte van de in § 5.1 van het Beleidsvoornemen inzake de navigatie ondersteunende dienstverlening in de zeehavengebieden (Kamerstukken II 1998/99, 24 036, nr. 134) geformuleerde interimmaatregelen. Daarnaast is in dit besluit een verdergaande flexibilisering van de loodsplicht ingevoerd. Dit besluit bevat de navolgende wijzigingen van het Loodsplichtbesluit 1995 en het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet. In de eerste plaats wordt het stelsel van vrijstellingen gedifferentieerd. In de tweede plaats wordt de bevoegdheid van de bevoegde autoriteit om ontheffing van de loodsplicht te verlenen voor verhaalreizen uitgebreid in die zin, dat ook ontheffing kan worden verleend voor verhaalreizen, waarbij de hoofdvaarweg wordt gekruist of bevaren. In de derde plaats wordt een bevoegdheid van de bevoegde autoriteit ingevoerd om ontheffing van de loodsplicht te verlenen voor zogenaamde kleine zeeschepen. In de vierde plaats wordt een nieuwe bevoegdheid van de bevoegde autoriteit ingevoerd om ontheffing van de loodsplicht te verlenen voor alle schepen met een lengte tot en met 90 of 110 meter, indien het schip en zijn bemanning aan bepaalde kwalitatieve eisen voldoen. In de vijfde plaats wordt het verklaringhoudersregime op een aantal onderdelen aangepast. Tenslotte zijn een groot aantal wijzigingen van technische aard of van ondergeschikt belang aangebracht.

2. Beleidsmatige uitgangspunten

De verplichting voor het merendeel van de binnenkomende en vertrekkende zeeschepen om in de toegangen tot de Nederlandse zeehavens gebruik te maken van de diensten van een loods is in het Loodsplichtbesluit 1995 vormgegeven door middel van een generiek geldend loodsplichtregime. Dit historisch gegroeide en niet op risico-analytische gronden onderbouwde stelsel, is in wezen een vertaling van het vóór de verzelfstandiging van de loodsdienst in 1988 geldende regime. Hoewel de loodsplichtgrenzen bij de totstandkoming van de Scheepvaartverkeerswet en de Loodsenwet via de parameter lengte in plaats van de voorheen geldende parameter diepgang werd bepaald, werd er in 1988 uitdrukkelijk naar gestreefd om het destijds bestaande totaal aantal loodsverrichtingen grofweg te handhaven. De ratio hierachter was tweërlei: in de eerste plaats omdat het aantal loodsverrichtingen als een referentiewaarde werd gehanteerd voor het veiligheidsniveau van de scheepvaartverkeerswegen, in de tweede plaats omdat dit aantal verrichtingen een zekere omzetgarantie bood aan de te verzelfstandigen loodsenorganisatie.

Bij de wijzigingen van het loodsplichtregime in 1995 is vervolgens een verdere versoepeling van het loodsplichtregime doorgevoerd, met name ook om de onbedoelde effecten van het in 1988 ingevoerde loodsplichtregime terug te dringen. Tot 1995 waren de schepen van 40 tot 60 meter (in het Europoortgebied tot 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. Daarnaast hield de versoepeling van het loodsplichtregime in dat bepaalde categorieën kleine zeeschepen, namelijk Denemarkenvaarders, binnen/buiten-schepen en Rijnschepen, mits opgenomen in het Register loodsplicht kleine zeeschepen, voor vrijstelling van de loodsplicht in aanmerking konden komen. Tevens zijn er sinds 1995 ruimere mogelijk-

heden voor kapiteins en stuurlieden om onder voorwaarden een zogenaamde verklaring van vrijstelling te behalen.

Hoewel met de in 1995 doorgevoerde wijzigingen een voorzichtige stap is gezet naar een meer op veiligheidseisen toegesneden loodsplichtregime is bij de evaluatie van het Loodsplichtbesluit 1995 met name ook van de zijde van de Rijkshavenmeesters aangegeven dat het loodsplichtregime in onvoldoende mate rekening houdt met de ontwikkelingen aan boord van zeeschepen en de ontwikkelingen op het gebied van het verkeersmanagement. Het gaat daarbij onder meer om de sterk verbeterde internationale regelgeving betreffende de constructie, uitrusting, belading, bemanning en verkeersdeelneming van zeeschepen, het feit dat vele zeeschepen voor wat betreft hun constructie, uitrusting en/of bemanning (ruim) bóven de internationale standaards zitten en de invoering van de International Safety Management Code (ISM-code) die rederijen verplicht tot de invoering van zorgsystemen en kwaliteitsborging.

Binnen het verkeersmanagement gaat het bijvoorbeeld om de invoering van een uiterst nauwkeurig positie-informatiesysteem bij de havennadering, de sterk verbeterde verkeersbegeleiding met goede actuele en relevante (navigatorische) informatie en in de loop der jaren opgebouwde ervaring met betrekking tot de beloodsing op afstand onder slechte weersomstandigheden. Tevens zullen toekomstige technologische ontwikkelingen in het verkeersmanagement, als integratie van elektronische kaartsystemen, automatische meldsystemen en automatische data-overdracht de bovengenoemde ontwikkelingen nog verder versterken.

Het huidige loodsplichtregime houdt niet of nauwelijks rekening met deze ontwikkelingen en komt daarmee niet tegemoet aan de feitelijk bestaande gedifferentieerde vraag van verkeersdeelnemers naar navigatie ondersteunende dienstverlening.

Naast de genoemde ontwikkelingen in het verkeersmanagement, is het veiligheidsbeleid voor de rijkswateren vanaf het midden van jaren tachtig van de vorige eeuw op een andere wijze vormgegeven. De opgedane kennis en ervaring in het kader van, onder meer, het project «Veilig vervoer over water», zijn gebruikt om het nautisch veiligheidsbeleid te rationaliseren en te systematiseren. Door analyse van scheepvaartongevallen in relatie tot de scheepvaardichtheid is een goed inzicht ontstaan in de knelpunten in het vaarwegennetwerk en de oorzaken van het ontstaan van ongevallen. Van deze kennis is door de bevoegde autoriteiten gebruik gemaakt bij de advisering ten aanzien van de flexibilisering van het loodsplichtregime. Tevens heeft de evaluatie van de wijzigingen van het Loodsplichtbesluit 1995 en het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet (bijlage bij het beleidsvoornemen navigatie ondersteunende dienstverlening in de zeehavengebieden, Kamerstukken II 1998/99, 24 036, nr. 134) het nodige inzicht verschaft over de effecten van een eerste versoepeling van de loodsplicht. In een aan die evaluatie voorafgaande voortgangsrapportage over het gewijzigde systeem van verklaringen van vrijstelling van de loodsplicht, werden de eerste ervaringen beschreven (brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de voorzitter van de Vaste Commissie van Verkeer en Waterstaat van 19 december 1996, no. DGSM/S/V-960009499/VV). Met de onderhavige wijzigingen wordt, vooruitlopend op een meer structurele wetswijziging, een eerste stap gezet naar een loodsplichtregime dat mede gebaseerd is op deze inzichten, dat beter gestructureerd is en een meer rationele afweging mogelijk maakt over de beslissing onder welke omstandigheden oplegging van de loodsplicht uit veiligheidsoogpunt noodzakelijk is.

Overigens is het zo dat het uitoefenen van bevoegdheden op regionaal niveau in het algemeen, en het individueel toetsen van schepen op het vereiste niveau van navigatie ondersteunende dienstverlening in het

bijzonder het mogelijk maakt een veel meer op de regionale omstandigheden gericht veiligheidsbeleid te voeren. Op de veiligheidsaspecten wordt nader ingegaan in paragraaf 7 van deze nota.

3. Vrijstellingen

Artikel 10, tweede lid, onderdeel a, van de Scheepvaartverkeerswet verleent de Kroon bevoegdheid om categorieën zeeschepen vrij te stellen van de loodsplicht. Tot dusverre bepaalde artikel 4, eerste lid, onderdeel a, van het Loodsplichtbesluit 1995 dat zeeschepen beneden de lengtegrens van 60 meter vrijstelling genoten. Die lengtegrens was generiek, behoudens twee uitzonderingen, te weten het Europoortgebied en de ankergebieden in de Eemsmonding. De in de voorgaande paragraaf beschreven ontwikkelingen maken het nu mogelijk om regionaal gedifferentieerde vrijstellingsgrenzen vast te stellen. Daarbij is, in overeenstemming met de in de voorgaande paragraaf beschreven beleidsuitgangspunten, niet langer uitsluitend uitgegaan van het lengtecriterium. Ook andere parameters, zoals breedte en diepgang zullen daarbij worden gehanteerd, teneinde de loodsplicht zo veel mogelijk te preciseren.

De in dit besluit opgenomen lengtegrenzen zijn gebaseerd op de adviezen van de bevoegde autoriteiten in de zeehavenregio's. Voorafgaand aan deze advisering heeft een uitgebreide regionale consultatie plaatsgevonden.

In artikel 4 is een en ander als volgt vormgegeven. De bestaande vrijstellingen voor vissersvaartuigen, zand-, grind- en baggervvaartuigen en loodsvaartuigen blijven gehandhaafd (artikel 4, eerste lid). Per regio wordt in het tweede lid een maximum-vrijstellingsgrens aangegeven. Voor de regio's Noord en Scheldemonden is het vanwege de karakteristieken van de vaarweg noodzakelijk de lengtegrens te combineren met een breedte- of diepgangsbepanking. Laatstgenoemde beperkingen zijn, afhankelijk van de lokale omstandigheden, alternatief of cumulatief geformuleerd.

In de regio Noord-Nederland gaat het daarbij om aanzienlijke veranderingen. Een vrijstelling tot 150 meter op de buitentrajecten (artikel 4, tweede lid, onderdeel a) is verantwoord, nu het desbetreffende gedeelte (de aanloop naar de Eemsmonding) op volle zee is gelegen, en daarnaast een minder druk bevaren vaarwater is dan de overige aanloopgebieden. Voor autoschepen is, in verband met grotere windgevoeligheid, een lagere lengtegrens vastgesteld (artikel 4, tweede lid, onderdeel b). Op het binnengaats gelegen gedeelte van de Eemsmonding is gekozen voor een lengte van 90 meter (artikel 4, tweede lid, onderdelen c en d). Deze lengte sluit aan op de loodsplichtgrens die in de Bondsrepubliek Duitsland geldt. Op deze wijze worden gelijke verplichtingen gecreëerd voor alle zeeschepen die de Eems bevaren. Voor de rede van Texel en de havens van Den Helder is eveneens een vrijstellingsgrens van 90 meter vastgesteld (artikel 4, tweede lid, onderdeel e). Voor de vaarweg van de Vlierede naar Harlingen is, mede gelet op wensen die uit de Tweede Kamer naar voren zijn gekomen in een algemeen overleg over de flexibilisering van het loodsplichtstelsel dat op 20 december 2001 heeft plaatsgevonden, een lengtegrens van 70 meter en een diepgangsbepanking tot 6 meter vastgesteld (artikel 4, tweede lid, onderdeel h). Voor de overige scheepvaartwegen in Noord-Nederland blijft de oude vrijstellingsgrens van 60 meter gehandhaafd (artikel 4, tweede lid, onderdelen f en g). De diverse lengtegrenzen worden gecombineerd met eveneens op de afzonderlijke vaarwegen afgestemde breedte- en diepgangsbepankingen.

Voor de regio Scheldemonden wordt de lengte bepaald op 75 meter (artikel 4, tweede lid, onderdeel k en l). Aantekening verdient dat in de regionale consultatie in de Schelderegio de voorkeur is uitgesproken voor een lengtegrens van 80 meter volgens het criterium lengte over alles. In

de Nederlandse wetgeving wordt dit criterium echter in beginsel niet meer gebruikt. Gehandhaafd blijft daarom bepaling van de lengtegrens overeenkomstig de Meetbrievenwet 1981. Een lengte van 75 meter overeenkomstig deze maatstaf stemt ongeveer overeen met een lengte van 80 meter volgens de maatstaf lengte over alles.

De grens voor de regio Scheldemonden is overigens uitsluitend van toepassing op zogeheten wetschepen (schepen met een Nederlandse haven aan de Westerschelde of het Kanaal van Gent naar Terneuzen als bestemming of vertrekpunt). Op Scheldevaarders (schepen met een Belgische haven aan de Schelde of het Kanaal van Gent naar Terneuzen als bestemming of vertrekpunt) is niet de Nederlandse wetgeving, maar het verdragsregime van het Scheldereglement van toepassing. Op grond van artikel 48, onder 1°, van het thans nog geldende Scheldereglement (Stb. 1843, 45, herhaalde malen gewijzigd) geldt een vrijstellingsgrens van 22 dm diepgang. Op korte termijn zal echter het herziene Schelde-reglement (Trb.1995, 48) in werking treden. Ingevolge artikel 9, tweede lid, onder a, van het herziene Scheldereglement kunnen eveneens categorieën zeeschepen van de - onder het herziene Scheldereglement ook strafrechtelijk gesanctioneerde - loodsplicht worden vrijgesteld. Verwacht wordt dat van die mogelijkheid gebruik zal worden gemaakt op een wijze die er toe zal leiden dat het vrijstellingsregime voor wetschepen en Scheldevaarders gelijk is. Een bijzondere diepgangsbepaling voor de vaarweg Schouwenbank-Vlissingen Oost is in verband met de eigenschappen van de vaarweg noodzakelijk. Voor de regio's Amsterdam-IJmond en Rotterdam-Rijnmond wordt volstaan met een verhoging van de vrijstellingsgrens tot 70 meter (artikel 4, tweede lid, onderdelen i en j). Die lengte gold in de vroegere regeling reeds voor het Europoortgebied. De nieuwe vrijstellingsgrenzen zijn schematisch uiteengezet in bijlage 1 bij deze nota.

4. Verhaalreizen

Verhaalreizen zijn korte verplaatsingen binnen een havenbekken of havengebied die nodig zijn om lading op verschillende plaatsen binnen het havenbekken of havengebied te kunnen laden of lossen of om de positie van het schip ten opzichte van kades of haveninstallaties met een beperkte beweegbaarheid te veranderen. Voor zulke verplaatsingen wordt loodsplicht in een aantal gevallen als een te zware verplichting aangemerkt. Voor korte verplaatsingen langs een kade of scheepvaartweg, of binnen een havenbekken, kent artikel 7 van het Loodsplichtbesluit 1995 daarom een stelsel van vrijstellingen van de loodsplicht. In aanvulling daarop is in artikel 8, tweede lid, van het Loodsplichtbesluit 1995 een ontheffingsbevoegdheid neergelegd voor verhaalreizen die buiten het vrijstellingenregime vallen. Er bestaat echter geen vrijstellings- of ontheffingsmogelijkheid voor verhaalreizen waarbij de hoofdvaarweg moet worden bevaren of gekruist. Bij de evaluatie, gehouden ter uitvoering van artikel IV van de wet van 7 juli 1994, houdende wijziging van de Loodsenwet en de Scheepvaartverkeerswet in verband met de herziening van de financiële relatie tussen het Rijk en de loodsen, de invoering van een verkeersbegeleidingstarief en een aantal technische wijzigingen (Stb. 584), is gebleken dat een verruiming van het verhaalreizenregime mogelijk is. Deze verruiming is uit veiligheids oogpunt verantwoord. Verhaalreizen waarbij de hoofdvaarweg moet worden bevaren of gekruist betreffen overigens veelal kleinere zeeschepen. Bij de aanbieding van dit evaluatierapport (dat als bijlage bij het meergenoemde beleidsvoornemen aan de Staten-Generaal is aangeboden) is toegezegd aan dit bezwaar tegemoet te komen door de ontheffingsbevoegdheid van de bevoegde autoriteit uit te breiden. Er is in het gewijzigde artikel 8, tweede lid, (artikel I, onderdeel E) uitdrukkelijk voor uitbreiding van de reikwijdte van de bestaande ontheffingsbevoegdheid gekozen, en niet

voor een vrijstelling. Op die wijze kan per geval een verantwoorde afweging tussen het belang van de veiligheid van het scheepvaartverkeer en de andere betrokken belangen worden gemaakt. Een ontheffing kan worden verleend voor verhaalreizen binnen een havenbekken of havengebied. Aangezien de term havengebied zich niet goed leent om in een begripsomschrijving te worden opgenomen, is er voor gekozen terzake een aanwijzingsbevoegdheid voor de bevoegde autoriteit in het leven te roepen.

5. Ontheffing van de loodsplicht voor kleine zeeschepen

Bij de totstandkoming van het Loodsplichtbesluit 1995 en het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet is voorzien in een stelsel van vrijstellingen van de loodsplicht voor de zogenaamde kleine zeeschepen (Rijnschepen, Denemarkenvaarders, binnen/buiten-schepen en lage kruiplijn-coasters). Rijnschepen, Denemarkenvaarders en binnen/buiten-schepen zijn, mits zij zijn opgenomen in het Register loodsplicht kleine zeeschepen, vrijgesteld van de loodsplicht op de binnengaats gelegen gedeelten van de loodsplichtige scheepvaartwegen. Lage kruiplijn-coasters zijn voor dit gedeelte van de loodsplichtige scheepvaartwegen niet vrijgesteld van de loodsplicht. Wel kunnen de kapiteins en stuurlieden van lage kruiplijn-coasters een verklaring van vrijstelling voor deze trajecten behalen op grond van het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet. Voor de buitengaats gelegen gedeelten van de loodsplichtige scheepvaartwegen konden de kapiteins en stuurlieden van alle categorieën kleine zeeschepen eveneens vrijstelling van de loodsplicht bewerkstelligen door het behalen van een verklaring van vrijstelling op grond van het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet. Artikel 4 van het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet kent een versoepeld regime voor het behalen van verklaringen van vrijstelling door kapiteins en stuurlieden van kleine zeeschepen.

Wat de vrijstellingen betreft, waren deze ten aanzien van Rijnschepen beperkt tot gedeelten van de Oude en de Nieuwe Maas. Voor het resterende gedeelte tot de buitengaatslijn gold er voor de kapiteins van Rijnschepen loodsplicht.

Gelet op de inmiddels reeds aan boord van de kleine zeeschepen aanwezige kennis en ervaring met de desbetreffende vaarwateren, is het uit veiligheidsoogpunt thans verantwoord om het vrijstellingsregime voor Rijnschepen niet langer te beperken op de binnengaats gelegen trajecten. De nieuwe redactie van artikel 5 voorziet daarin. Deze verandering is overigens uitsluitend gebaseerd op overwegingen betreffende de veiligheid van het scheepvaartverkeer en niet op een veranderde opvatting ten aanzien van de reikwijdte van artikel 26 van de Herzienne Rijnvaartakte (verwezen zij naar de nota van toelichting bij het Loodsplichtbesluit 1995, te vinden in Stb. 1995, 395). Verder is besloten een ontheffingsmogelijkheid in het leven te roepen voor alle kleine zeeschepen. Het nieuw geformuleerde artikel 8a (artikel I, onderdeel F) voorziet daarin. Ontheffing wordt niet zonder meer verleend. Ontheffing kan worden verleend indien de desbetreffende verkeersdeelnemer en de bemanningsleden voldoen aan door de bevoegde autoriteit vastgestelde eisen. Wat betreft de inhoud en het rechtskarakter van deze eisen, zij verwezen naar paragraaf 6 van deze toelichting.

De bedoeling is dat het ontheffingenregime zo nauw mogelijk aansluit bij de reeds geldende vrijstellingen voor kleine zeeschepen. Nu de bevoegdheid tot ontheffingverlening wordt opgedragen aan de bevoegde autoriteit, maar de uitvoering van het vrijstellingenregime voor kleine zeeschepen blijft opgedragen aan de regionale autoriteit (die daarbij samenwerkt met de desbetreffende regionale loodsencorporatie en de algemene raad van de Nederlandse loodsencorporatie), is de verhouding tussen de bevoegde en de regionale autoriteit duidelijk vastgelegd. Er is

voorzien in een procedure waarbij beide autoriteiten samenwerken. Ontheffing kan alleen worden verleend als het schip al in het Register loodsplicht kleine zeeschepen is ingeschreven. Een ontheffing zal ook worden ingeschreven in dat register.

De aanvraagprocedure voor de ontheffingverlening is geregeld in artikel 8c. Aandacht verdient nog het volgende. Nadat een aanvraag is ontvangen door de bevoegde autoriteit wordt de regionale autoriteit om advies gevraagd. Op de adviesprocedure is afdeling 3.3 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Een adviesprocedure wordt niet gevolgd wanneer de bevoegde autoriteit zelf tevens regionale autoriteit is.

Na ontvangst van het advies beslist de bevoegde autoriteit. De desbetreffende regionale loodsencorporatie is derde-belanghebbende bij een dergelijk besluit. Voorgescreven is dat een besluit tot verlening (of intrekking) van een ontheffing aan de algemene raad van de Nederlandse loodsencorporatie moet worden gezonden. Dit college is belast met het beheer van het Register loodsplicht kleine zeeschepen.

De eigenaren of rompbevrachters van deze schepen krijgen door de introductie van deze ontheffingsmogelijkheid een keuze of zij gebruik willen blijven maken van het verklaringhoudersregime voor kleine zeeschepen, of van deze ontheffingsmogelijkheid. Beide mogelijkheden staan vooralsnog naast elkaar.

Wat Noord-Nederland betreft, is het als gevolg van de verruiming van de vrijstellings- en ontheffingsgrenzen niet waarschijnlijk dat er sprake zal zijn van een groot aantal ontheffingsaanvragen. Het is echter niet wenselijk ten aanzien van de toedeling van de ontheffingsbevoegdheid te differentiëren tussen de diverse zeehavenregio's. Een overzicht van de thans geldende vrijstellings- en ontheffingsmaatregelen ten aanzien van kleine zeeschepen is opgenomen in bijlage 2 bij deze nota.

6. Ontheffing van de loodsplicht voor schepen tot en met 90 of 110 meter

De loodsplicht is, behoudens uitzonderingen, sinds 1995 van kracht voor alle zeeschepen met een lengte van 60 meter of meer. In een gedifferentieerd stelsel van navigatie ondersteunende dienstverlening zullen generieke begrenzings van de loodsplicht in beginsel niet meer voorkomen. In plaats daarvan zal een flexibel stelsel van navigatie ondersteunende dienstverlening worden ingevoerd, dat, anders dan nu, ook op hoofdlijnen regionaal wordt bepaald, en ruimte biedt voor een op het individuele schip toegesneden vorm van dienstverlening. Om de goede invoering van een dergelijk systeem voor te bereiden, en de bevoegde autoriteiten de mogelijkheid te bieden ervaring op te doen met een flexibel stelsel van loodsplicht is in artikel 8b (artikel I, onderdeel F) een nieuwe ontheffingsmogelijkheid ingevoerd. In dit artikel krijgt de bevoegde autoriteit de mogelijkheid ontheffing van de loodsplicht te verlenen voor schepen met een lengte tot en met 90 meter. Voor enkele trajecten in de regio Noord-Nederland is voorzien in een ontheffing tot en met 110 meter. Ook bij de vaststelling van de ontheffingsgrenzen is uitgegaan van de voor de vaarweg meest geëigende veiligheidsniveaus. Evenals dat voor sommige vrijstellingsgrenzen het geval is, wordt bij de bepaling van de ontheffingsgrenzen niet meer uitsluitend naar het criterium scheepslengte geoordeeld. Ook het criterium diepgang wordt hierbij tegen de achtergrond van het gevoerde veiligheidsbeleid betrokken.

Om in aanmerking te komen voor ontheffingverlening moeten schip en bemanning gezamenlijk aan een aantal eisen voldoen, welke eisen bovendien nadrukkelijk tegen de achtergrond van de omgeving zullen gelden.

In de eerste plaats hebben de eisen betrekking op de samenstelling en kwaliteit van de bemanning, op het opleidings- en ervaringsniveau van de

bemannings- en de beheersing van de Nederlandse of de Engelse taal. De verkeersdeelnemers zullen uiteraard hun behaalde zeevaarddiploma's dienen te tonen. Bij aanvullende opleidings- en ervaringseisen voor de verkeersdeelnemer kan gedacht worden de aanwezigheid van voldoende kennis van het Binnenvaartpolitie-reglement of de andere in aanmerking komende scheepvaartreglementen, blijkend uit het bezit van een groot vaarbewijs, of een Rijnpatent in combinatie met een radardiploma voor de binnenvaart. Uiteraard kunnen ook vergelijkbare buitenlandse diploma's of bewijzen van vaarbevoegdheid worden overgelegd of kan een beroep worden gedaan op aantoonbare relevante ervaring. In combinatie met een overzicht van de bemanningslijst kan de bevoegde autoriteit een oordeel vellen over het opleidings- en ervaringsniveau. De taalvaardigheid zal de bevoegde autoriteit deels op grond van de overgelegde stukken, deels in direct contact met de aanvrager moeten vaststellen.

In de tweede plaats wordt de eis gesteld dat de verkeersdeelnemer met het zeeschip een minimum aantal malen per jaar de desbetreffende scheepvaartwegen heeft bevaren, zodat sprake is van een behoorlijke kennis van de omgeving. De bevoegde autoriteit kan het vereiste aantal reizen vaststellen. Daarbij kan hij rekening houden met ervaring die is opgedaan, bijvoorbeeld als verklaringhouder, maar ook met het in ruime mate voldoen aan andere eisen. Het bezit van bepaalde diploma's kan onder omstandigheden leiden tot het vaststellen van andere ervarings-eisen. Ook kan de bevoegde autoriteit bezien in hoeverre afgelegde simulatorproeven in de plaats kunnen worden gesteld van fysieke reizen. Aandacht verdient dat wat de ervaringseisen betreft er sprake is van een zeker cyclisch karakter van het proces van ontheffingverlening. Wanneer er van wordt uitgegaan dat een ontheffing niet voor onbepaalde duur wordt verleend, maar voor een periode van twee of drie jaar, zal de ontheffinghouder er zorg voor moeten dragen dat zijn kennis en de kennis van de verkeersdeelnemers op peil blijft, wil hij na afloop van de geldigheidsduur van de ontheffing weer opnieuw een ontheffing krijgen. Immers, bij het opnieuw verlenen van de ontheffing blijft de eis van voldoende aantoonbare nautische ervaring in een door de bevoegde autoriteit te bepalen periode gewoon gelden.

In de derde plaats wordt de eis gesteld dat ook het zeeschip geschikt moet zijn om door een geschikte bemanning zonder loods te worden gevoerd. Het schip moet bepaalde manoeuvre-eigenschappen bezitten, zoals de aanwezigheid van een boegschroef, of bepaalde roeren. Een en ander kan bijvoorbeeld blijken uit de voor het schip verleende certificaten. Ook moet bepaalde scheepsuitrusting in de vorm van communicatie- en navigatieapparatuur aanwezig zijn. Indien het schip bijvoorbeeld structureel sleepbootassistentie behoeft, zal de bevoegde autoriteit een ontheffing niet snel verlenen.

Mede naar aanleiding van de adviezen van de Waddenadviesraad en de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders wordt opgemerkt dat via het systeem van havenstaatcontrole de nodige gegevens beschikbaar zijn over gehouden inspecties, nadere inspecties en controles van zeeschepen, de aard van de daarbij aan het licht gekomen gebreken en het verhelpen daarvan. Ingevolge artikel 28 van de Wet havenstaatcontrole worden dergelijke gegevens openbaar gemaakt door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Ook op andere wijze, bijvoorbeeld via het informatiesysteem van het MOU, als bedoeld in artikel 1, onder m, van de Wet havenstaatcontrole, worden deze gegevens openbaar gemaakt.

Het is aan de aanvrager van de ontheffing, de eigenaar of rompbevrachter, om aan te tonen dat schip en bemanning voldoen aan de door de bevoegde autoriteit gestelde vereisten. De kwaliteit van het bedrijf van de eigenaar of rompbevrachter, en de rederij waarvan deze zich bedient, zijn van invloed op de kwaliteit van schip en bemanning. Verwacht mag worden dat naarmate de kwaliteit van deze bedrijven hoger is, verlening van een ontheffing eerder kan plaatsvinden. De eisen die op grond van de

artikelen 8a en 8b aan schip en bemanning kunnen worden gesteld, zijn zodanig geformuleerd dat de bevoegde autoriteit de nodige beoordelingsruimte heeft. Op die wijze wordt verzekerd dat in elk afzonderlijk geval een beslissing kan worden genomen met inachtneming van de specifieke eigenschappen van schip en bemanning op het niveau waar deze beoordeling het meest optimaal kan plaatsvinden. Dat betekent dat ontheffingverlening op grond van artikel 8b (en artikel 8a) beperkt blijft tot de scheepvaartwegen waarover de desbetreffende bevoegde autoriteit het beheer voert. Een kapitein die regelmatig meer zeehavenregio's aandoet, zal over een ontheffing voor elk van de in aanmerking komende regio's moeten beschikken. Overigens zullen de meest in aanmerking komende bevoegde autoriteiten (degenen die belast zijn met het nautisch beheer van de bij het Rijk in beheer zijnde scheepvaartwegen) terzake beleidsregels opstellen op basis van deze bevoegdheden. Voorafgaand onderling overleg over de systematiek van die beleidsregels voorkomt dat de hantering van de bevoegdheid op regionaal niveau meer gaat uiteenlopen dan gerechtvaardigd is, zonder dat afbreuk wordt gedaan aan het beleidsuitgangspunt van de regionalisering.

Het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet blijft overigens van kracht. Kapiteins en stuurlieden van schepen groter dan 90 (of 110 meter) meter kunnen in aanmerking komen voor een verklaring van vrijstelling, indien zij vrijstelling van de loodsplicht wensen, en zij aan de eisen van dat besluit voldoen. De eisen van het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet zijn en blijven ten aanzien van de persoon van de verklaringhouder strenger dan de eisen die artikel 8b aan de kapitein of de andere verkeersdeelnemers stelt. Niet uitgesloten is dat dit tot een verschuiving van verklaringen van vrijstelling naar ontheffingen aanleiding zal geven in het segment schepen kleiner dan 90, c.q. 110 meter. Daarbij moet wel bedacht worden dat artikel 8b, anders dan het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet, de bevoegde autoriteit in staat stelt eisen aan het schip zelf te stellen.

7. Waarborgen voor de veiligheid van het scheepvaartverkeer

De in dit besluit vervatte maatregelen zijn verantwoord, bezien in het licht van de in artikel 3, eerste lid, en 10, vierde lid, van de Scheepvaartverkeerswet bedoelde belangen. Wat in het bijzonder de veiligheid van het scheepvaartverkeer betreft zij het volgende vermeld.

De in dit besluit vervatte maatregelen zullen niet leiden tot een negatieve beïnvloeding van de veiligheid van het scheepvaartverkeer. Er is voorzien in preventieve maatregelen, in maatregelen tijdens de uitvoering van dit besluit, en in de verplichting dit besluit te evalueren.

Preventieve maatregelen bestaan hierin dat ontheffingverlening op grond van de artikelen 8a en 8b van het Loodsplichtbesluit 1995 niet plaatsvindt zonder voorafgaande toets op de kwaliteit van schip en bemanning, mede in relatie tot de specifieke aspecten van de desbetreffende scheepvaartweg. Voorafgaande veiligheidstoetsen ontbraken tot dusverre in het Loodsplichtbesluit 1995. Uit veiligheidsoverwegingen is op de bevoegdheden tot ontheffingverlening van de artikelen 8a en 8b een bovendien een belangrijke beperking aangebracht. Aan zeeschepen met een gevaarlijke lading kan geen ontheffing worden verleend. Ook de aanvraagprocedure dient met het oog op de uitsluiting van zo veel mogelijk risico's voor de veiligheid voor het scheepvaartverkeer aan een aantal eisen te voldoen. In artikel 8c is geregeld dat ten aanzien van verkeersdeelnemer, overige bemanningsleden en het schip de nodige bewijsstukken moeten worden geleverd om aan te tonen dat voldaan wordt aan alle eisen, voordat de ontheffing kan worden verleend. Met de in artikel 8c opgenomen aanvraagprocedure is overigens zo veel mogelijk aangesloten bij de procedure van artikel 3 van het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet.

Wat betreft de waarborging van de veiligheid tijdens de uitvoering van dit besluit moet er op worden gewezen dat de bevoegde autoriteit met de nodige bevoegdheden is toegerust. Uit hoofde van artikel 10, derde lid, laatste volzin, van de Scheepvaartverkeerswet, kan de bevoegde autoriteit aan elke ontheffing voorschriften en beperkingen verbinden. Verwacht mag worden dat de bevoegde autoriteiten aan de te verlenen ontheffingen het voorschrift zullen verbinden dat onder dezelfde omstandigheden als die waaronder op grond van artikel 2, tweede lid, van het Loodsplichtbesluit 1995 de zogenaamde ad hoc loodsplicht kan worden opgelegd, van de ontheffing geen gebruik kan worden gemaakt. Het gaat daarbij om, onder meer de weersomstandigheden, de actuele verkeerssituatie, en het uitvoeren van werkzaamheden. Omdat een dergelijke gebruiksbeperking ook onder spoedeisende omstandigheden moet kunnen worden opgelegd is in artikel 8a, vijfde lid, en artikel 8b, vierde lid, geregeld dat oplegging van een gebruiksbeperking per marifoon mogelijk is. Dergelijke gebruiksbeperkingen zijn overigens slechts bedoeld voor de duur van de omstandigheid die de reden voor oplegging vormde. In de meeste gevallen zal dit tot één enkele scheepsreis beperkt blijven.

Uit de aard van de ontheffingen van artikel 8a en 8b vloeit voort dat zij in beginsel zijn bedoeld voor onbepaalde tijd. De bevoegde autoriteit kan overigens op grond van artikel 10, derde lid, van de Scheepvaartverkeerswet terzake van de geldigheidsduur een beperking opleggen en daarover beleidsregels vaststellen. Mede met het oog op de veiligheid is in artikel 8d voorzien in de bevoegdheid de ontheffingen van artikel 8a en 8b in te trekken, wanneer de bepalingen van dit besluit, de voorschriften of beperkingen die aan de ontheffing zijn verbonden, of de scheepvaartverkeersregels niet worden nageleefd. De intrekkingbevoegdheid heeft een reparatoir karakter. Gebruikmaking van de intrekkingbevoegdheid dient plaats te vinden met het oog op herstel van de veiligheid van het scheepvaartverkeer. Overtreding van de voorschriften of beperkingen van een ontheffing is ingevolge artikel 31, zesde lid, van de Scheepvaartverkeerswet strafbaar gesteld. Wat artikel 8d betreft, zijn de onderdelen a en b van dat artikel min of meer vanzelfsprekend. Een verbouwing van het zeeschip kan reden zijn de ontheffing in te trekken, wanneer er sprake is van omstandigheden die de geldigheid van de gegevens die op de meetbrief (lengte en breedte van het schip) moeten worden vermeld zouden kunnen beïnvloeden, of wanneer er communicatie- en navigatie-apparatuur of andere scheepsuitrusting wordt vervangen of verwijderd, die nu juist van belang is geweest bij de verlening van de ontheffing. Andersoortige verbouwingen zijn in beginsel geen grond voor intrekking van de ontheffing. Het niet optreden zoals een goed verkeersdeelnemer betaamt, omvat meer dan alleen het goed naleven van de geldende verkeersmaatregelen. Denkbaar is dat de veiligheid van het scheepvaartverkeer er mee is gediend dat de ontheffing wordt ingetrokken wanneer een kapitein onherroepelijk is veroordeeld wegens overtreding van bepalingen van de Scheepvaartverkeerswet. Voor de vormgeving van artikel 8d is overigens zo veel mogelijk aansluiting gezocht aan artikel 6 van het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet.

Dit systeem van bevoegdheden wordt begeleid door een vorm van toezicht en verantwoording. De bevoegde autoriteiten aangewezen voor de scheepvaartwegen die in beheer zijn bij het Rijk, krijgen de verplichting periodiek aan de Minister van Verkeer en Waterstaat te rapporteren over het algemene beeld van het scheepvaartverkeer op de scheepvaartwegen waarover de desbetreffende bevoegde autoriteit (namens de Minister) het beheer voert, over de wijze waarop hij in relatie tot het verkeersbeeld van de in dit besluit neergelegde bevoegdheden gebruik maakt en eventuele bijzondere situaties die zich daarbij hebben voorgedaan. Die rapportage behoort plaats te vinden tegen de achtergrond van het gevoerde veiligheidsbeleid. Die verplichting is niet in dit besluit neergelegd, maar wordt gebaseerd op de diverse bestaande formele verantwoordings-

relaties tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de desbetreffende bevoegde autoriteit. Thans is dit voor elke regio nog verschillend geregeld. Er zal te zijner tijd worden voorzien in een aanpassing van de Scheepvaartverkeerswet om deze verhoudingen te vereenvoudigen.

Het feitelijke effect van deze maatregelen op de veiligheid van het scheepvaartverkeer zal overigens terdege worden gezien. Om die reden is in artikel V van dit besluit een evaluatiebepaling opgenomen. Een jaar na inwerkingtreding van dit besluit zal de betrokken bevoegde autoriteiten worden gevraagd bovenbedoelde gegevens aan de Minister van Verkeer en Waterstaat te doen toekomen. Achttien maanden na dat tijdstip zal de Minister van Verkeer en Waterstaat de gebundelde ervaringen, vergezeld van een eigen verslag aan de Staten-Generaal aanbieden. Aan de hand van deze rapportages wordt gezien of de vrijstellings- en ontheffingsgrenzen kunnen worden bijgesteld. Deze termijn is betrekkelijk kort, maar wordt niettemin voorgeschreven, zodat de opgedane ervaring benut kan worden bij de opstelling van een meer omvattende wijziging van de Scheepvaartverkeerswet.

8. Wijzigingen in het verklaringhoudersregime

In het onderhavige besluit zijn enige wijzigingen in het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet aangebracht. Met deze wijzigingen wordt beoogd een aantal knelpunten die bij de praktische toepassing van het besluit naar voren zijn gekomen op te lossen. Zo is de mogelijkheid geopend voor de regionale autoriteit om de gelding van een verklaring van vrijstelling te verruimen naar andere ligplaatsen in het desbetreffende havengebied. Verder kan de regionale autoriteit, om de controle op de handhaving te bevorderen, beoordelingsreizen opleggen, indien de verklaringhouder daarmee instemt. Daarnaast kan het examen voor de verklaringhouder worden uitgebreid met een simulatortoets voor de passage van aangewezen kunstwerken, en kunnen gecommiteerden bij de proefreizen en de simulatortoetsen aanwezig zijn. Verder zijn een groot aantal wijzigingen van wetstechnische aard aangebracht. In het artikelsgewijze gedeelte van deze toelichting wordt daarop nader ingegaan.

9. Overleg en consultaties

Een voorontwerp van dit besluit is in verschillende vormen onderwerp geweest van consultatie en advies. Op nationaal niveau is het namens de Minister van Verkeer en Waterstaat aangeboden aan de Nationale Havenraad, de Nederlandse loodsencorporatie, de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders en de Waddenadviesraad. Op regionaal niveau is het namens de Minister van Verkeer en Waterstaat door de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat in de directies Noord-Nederland, Noord-Holland, Zuid-Holland en Zeeland aangeboden aan tal van belanghebbende organisaties in de desbetreffende regio, waaronder in ieder geval steeds de desbetreffende regionale loodsencorporatie en de bevoegde autoriteiten van zeehavens die niet in beheer bij het Rijk zijn. De consultaties in Zuid-Holland en Noord-Holland zijn verricht in samenwerking met, respectievelijk, de algemene directie van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam, en de directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied, tevens directeur Scheepvaart van het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam.

Daarnaast zijn nog reacties ingediend door VNO-NCW Noord, de fractie van de Friese Nationale Partij in provinciale staten van Friesland, het Platform Verkeer en Vervoer Noord-Nederland, de Regionale Commissie Scheldebekken van de Nationale Havenraad, de Haven- en Scheepvaartvereniging Den Helder, de taakgroep Westerschelde van de Vereniging van riviergemeenten en enige afzonderlijke gemeentebesturen.

De ingekomen reacties hebben geleid tot een groot aantal wijzigingen op onderdelen van het voorontwerp. Waar dit dienstig leek is dat in deze nota in de desbetreffende passage uitdrukkelijk vermeld.

10. Kabinetsstandpunt vergunningen en algemene regels, bestuurlijke lasten, administratieve lasten voor het bedrijfsleven, advisering Actal, controle-, handhavings- en rechtsbescherming-aspecten

Het combineren van algemene regels voor de loodsplicht met een nieuw ontheffingenstelsel is, gezien in het licht van het kabinetsstandpunt «Vergunningen en algemene regels» (brief van de Minister van Justitie van 16 juli 1997 aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, Kamerstukken II 1997/98, 24 656, nr. 5) gerechtvaardigd. Het veiligheidsbelang vergt dat per geval een afzonderlijke toets wordt verricht op schip, verkeersdeelnemers en omgevingsfactoren voordat de beslissing kan worden genomen om zonder loodsaanwijzing te varen. De soms zeer uiteenlopende eigenschappen van het individuele schip en zijn bemanning vergen bovendien dat de bevoegde autoriteit in staat moet worden gesteld voorschriften en beperkingen aan de ontheffing te verbinden, en dat op de handhaving daarvan toezicht wordt gehouden. Er is voorzien in een intrekkingbevoegdheid. Van het generiek omhoogbrengen van de loodsplichtgrens tot het maximum van de ontheffingsgrens is in dit besluit geen sprake. Eerst na evaluatie wordt gezien of dat tot de mogelijkheden behoort.

De uitoefening van de ontheffingsbevoegdheden van de artikelen 8a en 8b leidt tot een toename van bestuurlijke lasten bij de bevoegde autoriteiten. Gelet op het belang van de veiligheid van het scheepvaartverkeer is het noodzakelijk de aanvraagprocedures zodanig in te richten dat op grond van een volledig verantwoorde bestuurlijke toetsing en belangenafweging beslissingen worden genomen. Dit vergt de nodige inspanningen van de betrokken autoriteiten. In § 6.2 van het meergenoemde beleidsvoornemen is ingegaan op de financiering van deze taken. Aantekening daarbij verdient dat die verantwoording betrekking heeft op de uitvoering van het beleidsvoornemen als geheel. Aan de uitvoering van alleen dit besluit zijn minder kosten verbonden. In de toekomst zullen uitvoeringskosten – overeenkomstig het daarvoor gevoerde Rijksbeleid – worden doorberekend aan de partijen die bij de activiteiten van de overheid baat hebben. De daarvoor benodigde wettelijke grondslag ontbreekt momenteel nog, zodat daarvan thans moet worden afgezien.

Van het bedrijfsleven zullen enige administratieve lasten worden geleverd in de aanvraagprocedure.

Bij de aanvraag dienen (afschriften van) de volgende gegevens te worden overlegd: bewijzen van bevoegdheid van de verkeersdeelnemers, geldige verklaringen van geschiktheid voor de zeevaart en geldige verklaringen betreffende het gehoor- en gezichtsorgaan van de verkeersdeelnemers, de meetbrief van het schip, bewijsstukken waaruit blijkt dat de verkeersdeelnemers met het schip de desbetreffende scheepvaartweg een (door de bevoegde autoriteit vast te stellen) aantal malen hebben bevaren, bewijsstukken waaruit blijkt hoe de bemanning is samengesteld en welk opleidings- en ervaringsniveau de bemanningsleden hebben, en bewijsstukken waaruit de manoeuvre-eigenschappen van het schip blijken en de welke specificaties de navigatie- en communicatieapparatuur heeft. Wat betreft de verklaringen die op de verkeersdeelnemers betrekking hebben, zal kunnen worden volstaan met het overleggen van kopieën van documenten die toch reeds voorhanden zullen zijn bij de aanvrager. Hetzelfde geldt voor een kopie van de meetbrief, de bemanningslijst, en de technische uitrusting van het schip. Wat betreft het opleidings- en ervaringsniveau van andere bemanningsleden dan de verkeersdeelnemers en het aantal malen dat de vaarweg door de

verkeersdeelnemers met het schip bevaren is, zal de aanvrager aanvullende verklaringen en bewijsstukken moeten leveren. Met behulp van de bedrijfsadministratie zullen deze gegevens afzonderlijk moeten worden geleverd. Ontheffingen op grond van artikel 8a of 8b van het Loodspllichtbesluit 1995 zijn in beginsel voor onbepaalde tijd bedoeld, al heeft de bevoegde autoriteit de mogelijkheid de ontheffing met een tijdsbepanking te verlenen. Niettemin mag hieraan toch de conclusie worden verbonden dat per bevoegde autoriteit in beginsel slechts één maal een ontheffing voor een schip met verkeersdeelnemers en bemanningsleden behoeft te worden aangevraagd. Een goede voorbereiding van de aanvraag loont uiteraard ook.

Mede naar aanleiding van het advies van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders wordt opgemerkt dat de administratieve lasten niet buitensporig zwaar zijn. Bedacht moet worden dat de meeste documenten die in kopie moeten worden overgelegd toch reeds uit hoofde van internationaalrechtelijke verplichtingen¹ aan boord van de in aanmerking komende schepen worden meegevoerd.

De desbetreffende gegevens zijn onontbeerlijk om te kunnen vaststellen of de aanvrager voldoet aan de vereisten voor ontheffingverlening en zijn niet op andere wijze verkrijgbaar. Gelet op de doelstellingen van de Scheepvaartverkeerswet en de onderhavige regeling voldoen de administratieve lasten aan de eisen van redelijkheid, proportionaliteit en subsidiariteit.

Bij brief van 2 mei 2001, no. DGG/J-01/003429, heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat een voorontwerp van dit besluit ter toetsing aangeboden aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal). Actal heeft in zijn advies van 7 juni 2001, no. RL/ML/2001/19, geadviseerd de administratieve lasten te kwantificeren alvorens het besluit vast te stellen en in de nota van toelichting nader in te gaan op alternatieven die uit het oogpunt van het genereren van administratieve lasten minder bezwaarlijk zijn. Wat het eerste punt betreft, is kwantificering van administratieve lasten eerst goed mogelijk wanneer daarvoor een voldoende betrouwbare methodiek – die in beginsel toepasbaar is voor alle in voorbereiding zijnde algemeen verbindende voorschriften – is vastgesteld. Het onderzoek daarnaar is nog niet afgrond. Bij de evaluatie van dit ontwerp-besluit zal in ieder geval ook het punt van administratieve lasten worden betrokken. Het enige alternatief dat uit het oogpunt van administratieve lasten minder bezwaarlijk zou zijn, is het vaststellen van een hogere generieke loodsplichtgrens door de Kroon. Van het volgen van deze weg is echter bewust afgezien. Immers, daarmee wordt geen enkel recht gedaan aan de beleidsuitgangspunten van regionalisering en het zo veel mogelijk aanbieden van loodsplicht op maat. Met laatstgenoemd beleidsuitgangspunt wordt uiteindelijk het veiligheidsbelang gediend. Bij afweging tussen het veiligheidsbelang en het uitgangspunt dat de administratieve lasten zo veel mogelijk moeten worden teruggedrongen, moet, mede gelet op artikel 3 van de Scheepvaartverkeerswet, uiteindelijk het zwaarste gewicht toekomen aan het veiligheidsbelang. Naar aanleiding van de adviezen van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders en de Nederlandse loodsencorporatie wordt opgemerkt dat van de desbetreffende bevoegde autoriteiten verwacht mag worden dat zij elkaar in het belang van het toezicht op de naleving informeren en geïnformeerd houden over verleende en ingetrokken ontheffingen, een en ander voor zover die informatieverwerking niet plaatsvindt door middel van het Register loodsplicht kleine zeeschepen.

Daarnaast is het noodzakelijk uit oogpunt van toezicht op de naleving en de handhaving van de verleende ontheffingen aan de kapitein een aantal verplichtingen op te leggen. Het gaat daarbij allereerst om een meldplicht voorafgaand aan of tijdens het binnenvaren van de scheepvaartweg. Meldingen kunnen plaatsvinden op de door de bevoegde autoriteit bepaalde wijze. Daarbij kan aan de marifoon of aan andere verbindings-

Het gaat om de volgende verdragen:
het op 5 april 1966 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake de uitwatering van schepen (Trb. 1966, 275);
het op 23 juni 1969 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake de meting van schepen (Trb. 1970, 122);
het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake voorkoming van verontreiniging door schepen (Trb. 1975, 147);
het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1977, 77);
het op 29 oktober 1976 te Genève tot stand gekomen Verdrag inzake de minimumnormen op koopvaardij schepen (Trb. 1977, 108) en het op 29 oktober 1978 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (Trb. 1981, 144). Deze verdragen zijn aangevuld met de op 11 november 1988 te Londen tot stand gekomen Protocollen, met bijlagen (Trb. 1990, 57). Een overzicht van alle vereiste documenten is opgenomen in IMO Document FAL/Circ.90 Revised List of Certificates and Documents Required To Be Carried On Board Ships, van 3 juli 2000.

middelen worden gedacht. De melding is noodzakelijk omdat er voldoende duidelijkheid moet bestaan over de actuele situatie van schip, lading en bemanning bij het binnenvaren van de scheepvaartweg en om de bevoegde autoriteit in staat te stellen te beoordelen of door middel van een beperking toch de loodsplicht moet worden opgelegd. Meldplichten bestaan overigens ook voor verklaringhouders, ingevolge artikel 8 van het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet, en meer in algemene zin, ingevolge de artikelen 5 en 14 van het Scheepvaartreglement territoriale zee en de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart. Tegen een besluit van een bevoegde autoriteit tot verlening, weigering of intrekking van een ontheffing of tegen de oplegging van een voorschrift of beperking bij een ontheffing staat de mogelijkheid van bezwaar en beroep open, overeenkomstig de Algemene wet bestuursrecht. Verwacht wordt dat het aantal bezwaar- en beroepsprocedures niet substantieel zal toenemen. Het oude ontheffingenbeleid op grond van artikel 8 Loodsplichtbesluit 1995 gaf hoogst zelden aanleiding tot bestuursrechtelijke procedures. Het nieuwe ontheffingenbeleid zal nader worden geconcretiseerd met behulp van beleidsregels en voorlichtingsactiviteiten van de meest in aanmerking komende bevoegde autoriteiten. Van deze activiteiten mag een belangrijk effect worden verwacht bij het voorkomen van bestuursrechtelijke procedures. Bovendien is het zo dat de in dit besluit opgenomen regels de nodige inspanningen legt op de bedrijven in de scheepvaartsector om aan te tonen dat zij aan de vereisten voor ontheffingverlening voldoen. Het gaat daarbij niet zo zeer om de hierboven bedoelde administratieve lasten, maar om het consequent voldoen aan de eis van het voeren van een goed bemanningsbeleid, het goed uitrusten en onderhouden van schepen en scheepsuitrusting en het laten verwerven van relevante ervaring door de verkeersdeelnemers. De drempel om een ontheffing aan te vragen ligt relatief hoog. Verwacht wordt dat ook de hoogte van die drempel meer bestuursrechtelijke procedures voorkomt dan veroorzaakt. In de navolgende paragraaf wordt nader op het verwachte aantal ontheffingen ingegaan.

11. Gevolgen voor het Loodswezen, financiële aspecten

In § 6.2 van het eerder genoemde beleidsvoornemen is aangekondigd dat de verlichting van het loodsplichtregime voor kleine zeeschepen en voor verhaalreizen en de maatregelen met betrekking tot verklaringhouders zou kunnen leiden tot een reductie van ongeveer 10% van het aantal verhaalreizen, van ongeveer 5% van het aantal loodsverrichtingen als gevolg van wijzigingen in het verklaringhouderssysteem, en van ongeveer 10% van het aantal loodsverrichtingen bij schepen kleiner dan 100 meter.

Van een aantal voorgenomen wijzigingen van het verklaringhoudersregime is in dit stadium evenwel afgezien. De daarmee gemoeide bestuurlijke lasten zijn onevenredig hoog wanneer deze worden afgezet tegen de omstandigheid dat het verklaringhoudersregime verdwijnt bij de invoering van de wetgeving die een volledig gedifferentieerd stelsel van navigatie ondersteunende dienstverlening mogelijk maakt.

Zoals reeds is aangegeven in paragraaf 2 van deze nota wordt in dit besluit wel uitvoering gegeven aan het voornemen het verhaalreizenregime te verlichten, wordt de vrijstellingsgrens verhoogd en worden nieuwe ontheffingsmogelijkheden geïntroduceerd voor kleine zeeschepen en voor zeeschepen met een bepaalde lengteklasse.

Deze maatregelen zullen gevolgen hebben voor het Loodswezen. Zowel de totale opbrengst van de loodsgelden, en daarmee ook de omzet, kosten en winst van het Loodswezen, als de werkgelegenheid bij het Loodswezen, worden hierdoor beïnvloed.

Deze invloeden zijn in samenwerking met de Nederlandse loodsen-corporatie en met Nederlands Loodswezen B.V. als volgt in kaart gebracht.

Als rekeneenheid is daarbij gehanteerd het aantal geloodste scheepsreizen. De maatregelen zijn gezien over de periode ultimo 2001 tot ultimo 2004. Deze periode is de overgangperiode, aangeduid in de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 28 april 2000, no. DGG/G/VV-00/002064/VV, gericht aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal en zoals nader geconcretiseerd in het algemeen overleg tussen de Vaste Commissie van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Verkeer en Waterstaat van 22 juni 2000 (Kamerstukken II 1999/2000, 24 036, nr. 169).

Bij de introductie van nieuwe vrijstellingsgrenzen (artikel 4 Loodsplichtbesluit 1995) moet er van worden uitgegaan dat niet alle schepen die binnen de nieuwe vrijstellingsgrenzen vallen, geen gebruik meer zullen maken van de diensten van een loods. Er moet rekening worden gehouden met een geleidelijke afname. Verwacht wordt dat per ultimo 2002 circa 45% van de vrijgestelde scheepvaart geen gebruik meer zal maken van de diensten van een loods en dat dit percentage ultimo 2004 zal zijn opgelopen tot 60%. Een en ander betekent dat naar verwachting circa 40% van het totaal van de binnen de nieuwe vrijstellingsgrenzen vallende scheepvaart blijvend gebruik zal maken van de diensten van een loods.

Een meer geleidelijke afname van het aantal geloodste scheepsreizen wordt voorzien als gevolg van de introductie van de nieuwe ontheffingsmogelijkheid voor zeeschepen vallend in bepaalde lengteklassen (artikel 8b Loodsplichtbesluit 1995). Hierbij moet echter bedacht worden dat niet alle scheepvaart in aanmerking zal komen voor ontheffingverlening en dat ook niet alle voor ontheffingverlening in aanmerking komende scheepvaart een ontheffing zal aanvragen. Verwacht wordt dat per ultimo 2002 circa 12% van de in aanmerking komende scheepvaart een ontheffing zal verkrijgen en dat per ultimo 2004 uiteindelijk circa 30% van de voor ontheffing in aanmerking komende scheepvaart daadwerkelijk ontheven zal zijn van de loodsplicht.

Een en ander betekent dat per ultimo 2004 sprake zal zijn van een teruggang van ongeveer 12% van het aantal geloodste scheepsreizen. (Van ongeveer 102 000 naar ongeveer 89 000.) Op regionaal niveau kan er sprake zijn van een groter of kleiner percentage. Dit is mede afhankelijk van het scheepvaartaanbod en het ontheffingenbeleid dat in de desbetreffende regio wordt gevoerd.

De omzet van Nederlands Loodswezen B.V. zal door deze teruggang in geloodste scheepsreizen vermoedelijk teruglopen van f 283 miljoen naar ongeveer f 267 miljoen. Bij deze schatting is rekening gehouden met de tariefaanpassingen die op 1 januari 2001 in werking zijn getreden, maar niet met eventuele tariefaanpassingen in 2002 en de daarop volgende jaren. Omdat de wegval van geloodste scheepsreizen met name bij de kleinere schepen plaatsvindt, die in de bestaande tariefstructuur een relatief laag loodsgeld betalen en de tariefstructuur als zodanig in dit besluit niet wordt gewijzigd, is het gevolg van deze maatregelen is dat de gemiddelde opbrengst per geloodste scheepsreis zal stijgen.

Het is niet mogelijk aan te geven welke gevolgen de maatregelen exact hebben voor de kosten en het exploitatieresultaat van Nederlands Loodswezen B.V.. Enerzijds moet bedacht worden dat de kosten van vaste activa (schepen, gebouwen, e.d.) zullen moeten worden omgeslagen over een geringer aantal geloodste scheepsreizen. Anderzijds is het zo dat juist de reizen ten aanzien van kleinere zeescheepvaart, die met deze maatregelen komen te vervallen, verliesgevend zijn, zodat bij gelijk blijvende tarieven de gemiddelde opbrengst per geloodste scheepsreis van Nederlands Loodswezen B.V. zal toenemen. Daarnaast leidt de afname van het aantal verrichtingen vooral tot een afname van de variabele kosten, en in geringere mate tot een afname van de kosten van de vaste activa. De kostenontwikkeling van Nederlands Loodswezen B.V. wordt bovendien beïnvloed door andere maatregelen dan alleen het verwerken

van de gevolgen van dit besluit. Niettemin is het zo dat de genomen maatregelen de kosten van het Loodswezen doen afnemen. De ruimte die hierdoor naar verwachting in de exploitatie ontstaat kan het Loodswezen benutten als bijdrage in de oplossing van de FLO/FLP-problematiek als bedoeld in § 3.5 van het beleidsvoornemen navigatie ondersteunende dienstverlening in de zeehavengebieden.

Ook het exploitatieresultaat van Nederlands Loodswezen B.V. zal teruglopen, maar ook deze teruggang wordt mede veroorzaakt door andere oorzaken dan alleen dit besluit. Zonder meer duidelijk is dat het exploitatieresultaat van Nederlands Loodswezen B.V. positief blijft en de continuïteit van de organisatie gewaarborgd is.

Wat betreft de omvang van het loodsenkorps is er al enige tijd sprake van een betrekkelijk sterke groei in de uitstroom. Veel loodsen zullen de komende jaren met functioneel leeftijdspensioen gaan. Een terugloop in het aantal geloodste scheepsreizen zal uiteraard ook leiden tot een verminderde behoefte aan loodsen. Die verminderde behoefte wordt volledig opgevangen door het natuurlijk verloop. Het natuurlijk verloop is zelfs zo sterk dat de komende jaren weer een aantal nieuwe loodsen in opleiding zullen worden genomen.

Per ultimo 2001 heeft het loodsenkorps een sterkte van ongeveer 470 personen. Per ultimo 2004 zal het loodsenkorps een sterkte hebben van ongeveer 440 personen. Ook het ondersteunend personeel van het Loodswezen zal de komende jaren in omvang afnemen. Ook ten aanzien van deze terugloop geldt weer dat die mede door andere ontwikkelingen wordt beïnvloed dan alleen deze maatregelen. De afname van het aantal arbeidsplaatsen kan volgens Nederlands Loodswezen B.V. volledig worden opgevangen door het natuurlijk verloop.

De weinig evenredige verhouding tussen de terugloop van het aantal geloodste scheepsreizen (12%) en de daling van de omzet van het loodswezen (5%) wordt veroorzaakt door de huidige, onevenwichtige tariefstructuur. Grote schepen dragen relatief veel meer bij aan omzet en bedrijfsresultaat dan kleine schepen. Volledige uitvoering van het beleidsvoornemen vergt een wijziging van de Scheepvaartverkeerswet die mede tot doel heeft tot een kostenconforme tariefstructuur te komen, zodat ook de grotere scheepvaart uiteindelijk een loodsgeld betaalt dat in een meer evenwichtige verhouding tot de onderliggende kosten staat.

12. Bedrijfseffecten

Het financiële effect van dit besluit zal voornamelijk ten goede komen aan de sector zeescheepvaart. Daarbij moet dan vooral gedacht worden aan de rederijen die kleinere zeeschepen exploiteren. Daarvan zijn er ongeveer 200 in Nederland gevestigd. Het gaat daarbij om bedrijven van zeer uiteenlopende omvang. Sommige rederijen exploiteren slechts één schip, andere rederijen vele tientallen schepen. Afhankelijk van de wijze waarop het scheepsmanagement is vormgegeven is het niet uitgesloten dat ook scheepsagenten of bevrachters kunnen meeprofiteren van de financiële effecten. Van beide laatst bedoelde categorieën bedrijven zijn er enkele tientallen.

Vanzelfsprekend zullen ook niet in Nederland gevestigde rederijen die actief zijn in de kleinere zeescheepvaart van dit effect kunnen profiteren. Het gaat daarbij hoofdzakelijk om bedrijven uit andere West-Europese landen. Het aantal van deze bedrijven is niet bekend.

De flexibilisering van het loodsplichtstelsel zal de scheepvaartsector naar verwachting bruto in totaal 16 miljoen gulden opleveren. Dit bedrag is gelijk aan de verwachte omzetsdaling van Nederlands Loodswezen B.V.. Dit bedrag is structureel van aard. Netto zal het totale effect iets lager uitvallen, wanneer rekening wordt gehouden met het financiële effect van de toename van de administratieve lasten. Van dit effect is geen betrouwbare schatting te maken.

Het wegvallen van de verplichting gebruik te maken van de diensten van een loods zal voor de sector kleinere zeescheepvaart ook leiden tot een daling van de zogenaamde havenaanloopkosten. De mate waarin geprofiteerd kan worden van dit effect is verschillend. Bij de grotere schepen die nog in aanmerking kunnen komen voor ontheffingverlening en die maar op één plaats in de desbetreffende haven afmeren is de afname van de havenaanloopkosten enkele procenten. Bij het kleinste segment schepen kan het om enkele tientallen procenten gaan wanneer het schip in het havengebied meermalen moet verhalen. Daling van de havenaanloopkosten leidt in beginsel tot een betere concurrentiepositie van de Nederlandse havens en de daarin opererende havenafhandelingsbedrijven, scheepsagenten en andere vervoerders. Dit potentiële effect moet echter niet worden overschat. Aangenomen moet worden dat die effecten van dit besluit zeer bescheiden zijn. Op de administratieve lastendruk is in paragraaf 10 van deze nota ingegaan. Wat het internationaal perspectief betreft, kan er nog op worden gewezen dat de loodsplichtgrenzen in Nederland en België naar verwachting gelijk zullen blijven als gevolg van de invoering van het herziene Scheldereglement. Wat de Duitse loodsplichtgrenzen betreft, is in paragraaf 3 van deze nota reeds gewezen op de loodsplichtgrenzen die op de Eems gelden. Andere landen zijn in dit verband van veel minder betekenis. In internationaal perspectief bezien zal er daarom vermoedelijk geen sprake zijn van enig betekenisvol effect van dit besluit. Het voorstel van de Europese Commissie voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie inzake de toegang tot de markt voor havendiensten (COM (2001) 35 def.) (PbEG 2001 C 154 E) heeft voor dit besluit geen concrete betekenis.

13. Voorhangprocedure en voorpublicatie

Bij brief van 11 juli 2001 van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de voorzitters van de Eerste Kamer en de Tweede Kamer der Staten-Generaal heeft de in artikel 52, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet voorgeschreven overlegging aan de Staten-Generaal plaatsgevonden (Kamerstukken I/II, 2000/2001, 27 860, nrs. 352 en 1). Naar aanleiding hiervan zijn door de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer der Staten-Generaal een aantal schriftelijke vragen gesteld. Bij brief van 9 november 2001, no. DGG/V/01/006627/VV, zijn deze vragen beantwoord. Op 20 december 2001 heeft een algemeen overleg tussen de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat en de Minister van Verkeer en Waterstaat plaatsgevonden. Naar aanleiding van dit overleg zijn de oorspronkelijk voorgenomen vrijstellings- en ontheffingsgrenzen voor de vaarweg Harlingen – Vlierede nader overwogen en vastgesteld op 70 meter, respectievelijk 90 meter, met dien verstande dat de effecten van deze grenzen nadrukkelijk in de evaluatie van dit besluit zullen worden betrokken.

Ter uitvoering van artikel 52, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet is een voorontwerp van dit besluit met een voorontwerp van de nota van toelichting bekendgemaakt in de Staatscourant van 19 juli 2001 (Stcrt. 197). Naar aanleiding van deze voorpublicatie zijn zienswijzen ontvangen van de Koninklijke Schippersvereniging «Schuttevaer», van een registerloods op persoonlijke titel, van de Nederlandse loodsencorporatie en de gezamenlijke regionale loodsencorporaties, van VNO-NCW Noord, van Deltalinqs, van de Lotsenbrüderschaft Emden K.d.ö.R., van Regionale Commissie Noordelijke Zeehavens en van de Waddenvereniging.

De reactie van de gezamenlijke loodsencorporaties wordt hoofdzakelijk gedragen door de gedachte dat dit besluit onvoldoende is gebaseerd op een rationeel veiligheidsbeleid. De reactie van de Waddenvereniging sluit daarbij aan. Deze reacties zijn aanleiding geweest de beschrijving van de

beleidsuitgangspunten in paragraaf 2 van de nota van toelichting op enige punten te verduidelijken.

In de reactie van de Lotsenbrüderschaft Emden wordt de vrees geuit dat dit besluit de aan de Lotsenbrüderschaft Emden op grond van artikel 40, tweede lid, van het Eems-Dollardverdrag toekomende rechten op negatieve wijze worden beïnvloed. Deze vrees is gebaseerd op een onjuiste uitleg van het verdrag. De desbetreffende verdragsbepaling regelt slechts welke schepen van een Nederlandse of Duitse loods worden voorzien. De bepaling kent geen rechten toe aan enige organisatie. Evenmin is beoogd de omvang van de loodsplicht in beide verdragsstaten te regelen.

In de reactie van de Waddenvereniging wordt gesteld dat het besluit in strijd is met richtlijn nr. 79/409/EEG van de Raad van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand (PbEG L 103) (hierna: Vogelrichtlijn), met richtlijn nr. 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (PbEG L 206) (hierna: Habitatrichtlijn), en met de Natuurbeschermingswet. Anders dan de Waddenvereniging veronderstelt is het ontwerp van dit besluit, voor zover het betrekking heeft op de loodsplichtige scheepvaartwegen, gelegen in de Waddenzee getoetst aan beide richtlijnen en de Natuurbeschermingswet.

De Waddenzee is aangewezen als speciale beschermingszone in de zin van de Vogelrichtlijn en aangemeld als speciale beschermingszone in de zin van de Habitatrichtlijn. Toegesplitst op de Habitatrichtlijn brengt een dergelijke aanwijzing (c.q. aanmelding) volgens artikel 6, tweede lid, van de Habitatrichtlijn met zich dat de lidstaten passende maatregelen treffen om er voor te zorgen dat de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in de speciale beschermingszones niet verslechtert en er geen storende factoren optreden voor de soorten waarvoor de zones zijn aangewezen voor zover die factoren, gelet op de doelstellingen van de richtlijn een significant effect zouden kunnen hebben. Bedacht moet worden dat de in dit besluit vervatte maatregelen op zichzelf genomen enkel effect hebben op het gebruik dat van de Waddenzee wordt gemaakt door de scheepvaart. De maatregelen hebben een zeker regulerend effect op dat gebruik, maar het bestaande gebruik van de Waddenzee neemt door die maatregelen af noch toe. Dit gegeven kan niet als een significant effect op de desbetreffende soorten worden aangemerkt. Hetzelfde geldt voor de beoordeling of er sprake is van wezenlijke invloed op de vogelstand, als bedoeld in de artikelen 4, vierde lid, en 5 van de Vogelrichtlijn. Tot het maken van passende beoordelingen of het nemen van passende maatregelen in de zin van de Habitat-, respectievelijk de Vogelrichtlijn, behoeft dan ook niet te worden overgegaan.

De overige ontvangen reacties gaven geen aanleiding tot aanpassingen van de tekst van het besluit of de nota van toelichting.

Artikelsgewijs

Artikel I

A, C en D

Deze wijzigingen zijn van technische aard. Zij strekken ertoe de begripsbepalingen van artikel 5 naar artikel 1 te verplaatsen om deze begrippen ook in andere artikelen dan artikel 5 te kunnen gebruiken. Voorts is een omschrijving van het begrip lage kruiplijn-coaster toegevoegd. Onderdeel D, onder 3., strekt er toe een mogelijk tot verwarring aanleiding gevende term te corrigeren.

B

Met het derde lid van artikel 4 van het Loodsplichtbesluit 1995 wordt beter dan in het vroegere artikel 4, onderdeel a, tot uitdrukking gebracht dat de lengtegrens voor elk van de samenstellende onderdelen afzonderlijk geldt. In het vijfde lid is thans geregeld dat schepen in zogeheten vrije doorvaart zijn vrijgesteld op alle loodsplichtige gedeelten van de territoriale zee. Voorheen was dit alleen uitdrukkelijk geregeld voor het gedeelte van de territoriale zee, behorend tot de aanloop naar Rotterdam. In het zesde lid is thans geregeld dat er ook een vrijstelling geldt voor alle loodsplichtige schepen die zich op de buitengaats gelegen gedeelten van de loodsplichtige vaarwateren bevinden, zolang het schip nog niet van een loods is voorzien, wanneer het koers naar een haven, anker- of ligplaats heeft, en wanneer het loodsen voor het bereiken van de grens van het loodsplichtig vaarwater is beëindigd als het schip weer zee kiest. Voorheen was ook hier alleen een regeling voor het aanloopgebied naar Rotterdam getroffen.

E

Deze wijziging is toegelicht in paragraaf 4 van het algemeen gedeelte van deze nota.

F

Deze wijzigingen zijn toegelicht in de paragrafen 5, 6 en 7 van het algemeen gedeelte van deze nota.

G

Mede naar aanleiding van het advies van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders is in het nieuwe artikel 18a van het Loodsplichtbesluit 1995 de verplichting voor de ontheffinghouder opgenomen om voorafgaand aan het bevaren van de loodsplichtige scheepvaartweg een test te laten uitvoeren van de machines, de stuurinrichting en de brugapparatuur van het schip en van die test en het testresultaat aantekening te houden in het scheepsdagboek. Die test en de vastlegging van het resultaat daarvan vormen een nuttig aanvullend controle-instrument. De meldplicht strekt er toe de bevoegde autoriteit in staat te stellen telkens bij het binnenkomen van de scheepvaartweg te controleren of de omstandigheden aan boord nog in overeenstemming zijn met de voorschriften en beperkingen die aan de ontheffing zijn verbonden.

Beide verplichtingen zijn strafrechtelijk gesanctioneerd. Dat laatste geldt niet voor de verplichting een afschrift van de ontheffing voor handen te hebben, de verplichting veranderde omstandigheden te melden, en de verplichting een verklaring af te leggen na een scheepsramp. De meldplicht en de drie laatstgenoemde verplichtingen zijn overigens ontleend aan het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet.

H

Deze wijziging strekt er toe om overtreding van een gedeelte van de kapiteinsverplichtingen, neergelegd in artikel 18a, strafrechtelijk te kunnen sanctioneren. Voor de niet strafrechtelijk gesanctioneerde verplichtingen kan sanctionering in beginsel bestuursrechtelijk geschieden, in de vorm van intrekking van de ontheffing.

I

De vergaande differentiatie in de vrijstellings- en ontheffingsgrenzen maakt het noodzakelijk een geheel nieuwe bijlage bij het Loodspllichtbesluit 1995 vast te stellen. De aanloopgebieden naar de grotere zeehavens zijn thans opgenomen onder de nummers I., X., XI., XII. en XIII.. De scheepvaartweg Westereems-Borkum beslaat een iets groter gebied dan het gebied dat voorheen was omschreven als aanloop Eems.

Artikel II

A

De aanpassing van artikel 1, onderdeel e, van het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet betreft een correctie van een onjuiste verwijzing.

B

De wijziging van artikel 2 van het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet geeft de regionale autoriteit de mogelijkheid om een verklaring van vrijstelling af te geven die geldig is voor de vaart naar of van één of meer ligplaatsen in een havengebied, die mede geldig is voor één of meer *andere* ligplaatsen in het havengebied. Langs deze weg kan worden voorkomen dat de verklaringhouder telkens opnieuw examen moet doen als de noodzaak ontstaat een andere ligplaats in te nemen. Deze restrictie werd in de praktijk als onnodig knellend ervaren. De regionale autoriteit kan daarbij de voorwaarde opleggen dat eerst één of meer reizen met gebruikmaking van de diensten van een loods moet worden gemaakt, wanneer hij zou menen dat de navigatorische verschillen tussen het aanlopen van de diverse ligplaatsen dat rechtvaardigen. Wat betreft de term havengebied, is een vergelijkbare aanwijzingsbevoegdheid voor de regionale autoriteit in het leven geroepen als in artikel 8 van het Loodspllichtbesluit 1995.

C, D, E, F, H, I, J, K, O, P

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om het eerste en vierde lid van artikel 3 te schrappen. De artikelen 4:1 en 4:5, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht regelen deze materie reeds afdoende. De overige wijzigingen hangen samen met de in het algemeen gedeelte toegelichte wijzigingen van het verklaringhoudersregime.

G

Uit de toepassingspraktijk blijkt periodiek de behoefte aan een verbeterd systeem van toezicht op de naleving. Daarom wordt het mogelijk gemaakt dat de regionale autoriteit het volgen van een beoordelingsreis (een reis waarbij de verklaringhouder op zijn vaardigheden wordt beoordeeld door een vetregenwoordiger van de regionale autoriteit) kan voorschrijven, mits de verklaringhouder daarmee instemt. De regionale autoriteit kan daarvoor een beoordelaar aanstellen. De bevindingen kunnen een rol spelen bij de vraag of een verleende verklaring moet worden ingetrokken.

L en M

In de praktijk is gebleken dat examenkandidaten blij gaven van een onvoldoende voorbereiding van de examenvakken praktische navigatie en manoeuvreren. Voorafgaand aan de proefreizen waren kandidaten onvoldoende in staat vragen te beantwoorden die op het navigeren en

manoeuvreren betrekking hebben. Om te verzekeren dat de kandidaten zich beter voorbereiden op dit examenonderdeel is geëxpliciteerd dat dit onderdeel ook een mondeling gedeelte zal omvatten. In verband met deze aanvullende eis is tevens een wijziging aangebracht in artikel 22 van het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet, aangezien het voorschrift dat de proefreis en de eventuele aanvullende simulatortoets niet noodzakelijkerwijs afgenomen hoeven te worden door twee examinatoren en een gecommiteerde om praktische redenen gehandhaafd blijft.

Eveneens blijkt uit de toepassingspraktijk dat de passage van bijzondere vaarwegen of gedeelten daarvan extra aandacht moet krijgen in de examinering. Om die reden is voorzien in de mogelijkheid dat de regionale autoriteit kan voorschrijven dat voor de passage van een bijzondere vaarweg of gedeelte daarvan een speciaal daarop toegesneden simulatortoets wordt afgenomen. Het is niet de bedoeling dat de regionale autoriteit dergelijke besluiten neemt ten aanzien van elke denkbare vaarweg. Het verantwoord bevelen van vaarwegen is immers een vaardigheid die elke verkeersdeelnemer, verklaringhouder of geen verklaringhouder, moet beheersen. Het kan bijvoorbeeld gaan om door de regionale autoriteit afzonderlijk aangewezen kunstwerken of speciale passages die door hun afmetingen of kwetsbaarheid extra aandacht vereisen. Te denken valt aan de Calandbrug in het Europoortgebied of het grote sluizencomplex bij IJmuiden. Voor de formulering van het desbetreffende onderdeel van artikel 21 is aansluiting gezocht bij artikel 1.06 van het Binnenvaartpolitiereglement.

N

De aanwezigheid van een gecommiteerde tijdens de proefreis en de eventuele simulatortoets heeft tot doel de objectiviteit van de beoordeling te vergroten. Voorheen was het alleen mogelijk een gecommiteerde aanwezig te laten zijn, wanneer het verslag van een proefreis daartoe aanleiding gaf.

Artikel III

De wijziging van artikel 21 van het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet betekent een verzwaring van de exameneisen. De rechtszekerheid brengt met zich dat examenkandidaten niet kort voordat zij het examen moeten afleggen worden geconfronteerd met deze verzwaring, en dat er voldoende tijd beschikbaar is voor een gedegen voorbereiding. Om die reden wordt voorgeschreven dat het gewijzigde artikel 21 geen toepassing vindt ten aanzien van examens en herexamens waarvan de datum voorafgaand aan de datum van inwerkingtreding van dit besluit was vastgesteld en examens en herexamens waarvan de datum gedurende zes maanden na de datum van inwerkingtreding van dit besluit worden vastgesteld.

Artikel IV

Getuigschriften die zijn afgegeven op grond van examens afgelegd onder het oude regime blijven, eveneens omwille van de rechtszekerheid, hun geldigheid behouden. Deze overgangsmaatregel doet overigens niet af aan de regel dat een getuigschrift op de datum van de aanvraag van de verklaring van vrijstelling niet langer dan een jaar geleden mag zijn afgegeven.

Artikel V

De evaluatieverplichting is toegelicht in paragraaf 7 van het algemeen gedeelte van deze nota.

Artikel VI

In verband met de mogelijkheid voor de diverse regionale en bevoegde autoriteiten zich voor te bereiden op de invoering van dit besluit is gekozen voor inwerkingtreding op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Met het oog op de mogelijkheid onderdelen van dit besluit zo nodig gelijktijdig met andere regelgeving in werking te kunnen laten treden, is tevens gekozen voor de mogelijkheid te kunnen differentiëren bij het tijdstip van inwerkingtreding. In verband daarmee is in artikel 8b van het besluit de ontheffingsbevoegdheid ten aanzien van de in de regio Zeeland gelegen scheepvaartwegen in een afzonderlijk tweede lid ondergebracht, aangezien het in de bedoeling ligt de inwerkingtredingen ten aanzien van die regio later te doen plaatsvinden. De noodzaak daartoe vloeit voort uit de vereiste afstemming van de inwerkingtreding van dit besluit en het herziene Scheldereglement.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

Bijlage 1 bij de nota van toelichting, behorende bij het besluit van 6 juni 2002, houdende wijziging van het Loodsplichtbesluit 1995 en het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet (flexibilisering loodsplijchtstelsel)

Vrijstellings- en ontheffingsgrenzen loodsplijcht

regio	scheepvaartwegen	vrijstellingsgrens	ontheffingsgrens
Noord-Nederland	Westereems-Borkum algemeen	lengte max. 150 m, of, breedte max. 25 m, of, diepgang max. 7 m	geen ontheffingsmogelijkheid
	Westereems-Borkum autoschepen c.a.	lengte max. 120 m, of, breedte max. 20 m, of, diepgang max. 7 m	geen ontheffingsmogelijkheid
	Borkum-Eemshaven	lengte max. 90 m, of, breedte max. 13 m, of, diepgang max. 7 m	lengte max. 110m, of, diepgang max. 7 m
	Eemshaven-Delfzijl	lengte max. 90 m, of, breedte max. 13 m, of, diepgang max. 6 m	lengte max. 110 m, of, diepgang max. 7 m
	Rede van Texel Den Helder	lengte max. 90 m , en, diepgang max. 7 m (Nieuwe Diep) diepgang max. 5 m (Koopvaardersbinnenhaven)	lengte max. 110 m, en, diepgang max. 7 m (Nieuwe Diep) diepgang max. 5 m (Koopvaardersbinnenhaven)
	Den Helder-Kornwerderzand	lengte max. 60 m, of, diepgang max. 4 m	lengte max. 90 m, of, diepgang max. 4 m
	Harlingen-Kornwerderzand Den Helder-Den Oever Waddenzee overig	lengte max. 60 m, of, diepgang max. 2,5 m	lengte max. 90 m, of, diepgang max. 2,5 m
	Harlingen-Vlierede	lengte max. 70 m, of, diepgang max. 6 m	lengte max. 90 m diepgang max. 6 m
Amsterdam-IJmond	alle loodsplijchtige scheepvaartwegen	lengte max. 70 m	lengte max. 90 m
Rotterdam-Rijnmond	alle loodsplijchtige scheepvaartwegen	lengte max. 70 m	lengte max. 90 m
Scheldemonden	Schouwenbank-Vlissingen Oost	lengte max. 75 m, en, diepgang max. 5,5 m	lengte max. 90 m, en, diepgang max. 5,5 m
	alle overige loodsplijchtige scheepvaartwegen	lengte max. 75 m	lengte max. 90 m

Bijlage 2 bij de nota van toelichting, behorende bij het besluit van 6 juni 2002, houdende wijziging van het Loodsplichtbesluit 1995 en het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet (flexibilisering loodsplijchtstelsel)

Loodsplijcht kleine zeeschepen

categorie	scheepvaartweg	vrijstellingsmogelijkheid op grond van inschrijving Register loodsplijcht kleine zeeschepen	ontheffingsmogelijkheid op grond van artikel 8a Loodsplijchtbesluit 1995	verlaagde frequentie-eis verklaring van vrijstelling
Rijnschip	binnengaats gelegen loodsplijchtige scheepvaartwegen	ja	neen	neen
	buitengaats gelegen loodsplijchtige scheepvaartwegen	neen	ja	neen
Denemarkenvaarder	binnengaats gelegen loodsplijchtige scheepvaartwegen	ja	neen	ja
	buitengaats gelegen loodsplijchtige scheepvaartwegen	neen	ja	ja
binnen/buitenschip	binnengaats gelegen loodsplijchtige scheepvaartwegen	ja	neen	ja
	buitengaats gelegen loodsplijchtige scheepvaartwegen	neen	ja	ja
lage kruiplijncoaster	binnengaats gelegen loodsplijchtige scheepvaartwegen	neen	neen	ja
	buitengaats gelegen loodsplijchtige scheepvaartwegen	neen	ja	ja