



367

Besluit van 4 september 2008 houdende wijziging van het Loodsplichtbesluit 1995 en enkele andere besluiten in verband met het op 21 december 2005 te Middelburg tot stand gekomen verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied (Trb. 2005, 312) en in verband met het aanbrengen van enkele andere noodzakelijke wijzigingen (harmonisatie loodsplichtregime Westerschelde)

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 8 januari 2008, nr. HDJZ/SCH/2007-1745, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 10, tweede en derde lid, 11, eerste lid en 12, van de Scheepvaartverkeerswet, de artikelen 21, tweede lid, 27d, eerste en tweede lid en 27l, eerste en derde lid, van de Loodsenwet en artikel 16, vierde lid, onderdeel a, van de Arbeidsomstandighedenwet;

De Raad van State gehoord (advies van 22 februari 2008, no. W09.08.0012/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 29 augustus 2008, nr. CEND/HDJZ-2008/1083 sector SCH, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Loodsplichtbesluit 1995 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel e komt als volgt te luiden:

e. lengte over alles: de lengte over alles volgens Lloyd's Register of Ships;

2. In onderdeel f wordt «in de artikelen 10, eerste lid, en 11» vervangen door: in de artikelen 10, eerste lid, en 11, eerste lid,.

3. Onderdeel i wordt als volgt gewijzigd:

a. In onderdeel 1° wordt «lengte» vervangen door: lengte over alles;

b. In onderdeel 3° wordt «een certificaat van deugdelijkheid in de zin van het Schepenbesluit 1965» vervangen door: een internationaal veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onder b, van het Schepenbesluit 2004 dan wel een nationaal veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 6, eerste lid, van dat besluit.

4. Onderdeel j, onder 1°, komt te luiden:

1°. een lengte over alles heeft van minder dan 115 meter,.

5. Onderdeel k, onder 1°, komt te luiden:

1°. een lengte over alles heeft van minder dan 115 meter, en.

B

In artikel 2, eerste lid, tweede lid, onderdeel b, en 3, eerste lid, wordt «artikel 11,» steeds vervangen door: artikel 11, eerste lid,.

C

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, onderdeel a, vervalt, onder verlettering van de onderdelen b en c tot a en b.

2. Het tweede lid wordt als volgt gewijzigd:

a. In onderdeel a wordt «lengte tot en met 150 meter» vervangen door: lengte over alles tot en met 155 meter.

b. In onderdeel b wordt «lengte tot en met 120 meter» vervangen door: lengte over alles tot en met 125 meter».

c. In de onderdelen c, d, en e, wordt «lengte tot en met 90 meter» telkens vervangen door: lengte over alles tot en met 95 meter.

d. In onderdelen f en g wordt «lengte tot en met 60 meter» telkens vervangen door: lengte over alles tot en met 65 meter.

e. In onderdelen h, i en j, wordt «lengte tot en met 70 meter» telkens vervangen door: lengte over alles tot en met 75 meter.

f. In onderdeel k wordt «lengte tot en met 75 meter» vervangen door: lengte over alles tot en met 80 meter en wordt «op de in de bijlage bij de Scheepvaartverkeerswet, onderdeel A, punt IV» vervangen door: op de in de bijlage bij de Scheepvaartverkeerswet, punt IV., onder 4 tot en met 7.

g. Onderdeel l komt te luiden:

l. zeeschepen die de in de bijlage bij de Scheepvaartverkeerswet, punt IV, onder 1., 2. of 3., aangegeven scheepvaartwegen bevaren, indien zij voldoen aan de voorwaarden voor vrijstelling van de loodsplicht krachtens artikel 9, tweede lid, onderdeel a, van het Scheldereglement.

3. In het derde lid wordt «lengte» telkens vervangen door: lengte over alles.

4. In het vijfde lid wordt «de Scheepvaartverkeerswet, onderdeel A» telkens vervangen door: de Scheepvaartverkeerswet.

5. Aan het zesde lid wordt toegevoegd: of verleend op grond van artikel 9, tweede lid, onderdeel b, van het Scheldereglement.

D

In artikel 5 wordt «uitgezonderd op de in de bijlage bij dit besluit onder I., X., XI., XII. en XIII. aangegeven scheepvaartwegen» vervangen door: uitgezonderd op de in de bijlage bij dit besluit onder I., X. en XI. aangegeven scheepvaartwegen.

E

Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het vierde lid wordt «de lengte» vervangen door: de lengte over alles.

2. Het vijfde lid komt te luiden:

5. Het register is voor eenieder kosteloos ter inzage. Uittreksels uit het register worden voorts verstrekt tegen het krachtens artikel 14a, tweede lid, van de Scheepvaartverkeerswet vastgestelde tarief ter dekking van de daarmee verband houdende kosten.

F

Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel b wordt «een lengte heeft van niet meer dan 90 meter» vervangen door: een lengte over alles heeft van niet meer dan 95 meter.

2. In onderdeel b en c wordt «een lengte heeft van niet meer dan 125 meter» telkens vervangen door: een lengte over alles heeft van niet meer dan 130 meter.

G

In artikel 8a, eerste lid, wordt «op de in de bijlage bij dit besluit, onder I., X., XI., XII. en XIII., genoemde scheepvaartwegen» vervangen door: op de in de bijlage bij dit besluit, onder I., X. en XI., genoemde scheepvaartwegen.

H

Artikel 8b wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:

a. In de onderdelen a, b en c wordt «een lengte tot en met 110 meter» telkens vervangen door: een lengte over alles tot en met 115 meter.

b. In de onderdelen d tot en met g wordt «een lengte tot en met 90 meter» telkens vervangen door: een lengte over alles tot en met 95 meter.

c. In onderdeel g wordt «de Scheepvaartverkeerswet, onderdeel A» vervangen door: de Scheepvaartverkeerswet.

2. In het tweede lid wordt «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» vervangen door: indien het betreft zeeschepen met een lengte over alles tot en met 95 meter op de in de bijlage bij de Scheepvaartverkeerswet, punt IV., aangegeven scheepvaartwegen.

I

Artikel 8c komt te luiden:

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 artikelen 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. een op het desbetreffende bemanningslid betrekking hebbende geldige geneeskundige verklaring zeevaart als bedoeld in artikel 104, eerste lid, van het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart, en een verklaring betreffende het gezichtsorgaan en het gehoor als bedoeld in het tweede lid van dat artikel, dan wel door Onze Minister daarmee gelijkgestelde verklaringen;

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

3. 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 scheepvaartweg ten 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.

4. 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.

J

Artikel 10 vervalt.

K

Artikel 11, eerste lid, komt te luiden:

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

L

Artikel 20 vervalt.

M

De punten XII. en XIII. van de bijlage vervallen.

ARTIKEL II

Het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1, onderdeel b, komt te luiden:

b. lengte over alles: de lengte over alles volgens Lloyd's Register of Ships;

B

Artikel 3, eerste lid, onderdeel d, komt te luiden:

d. een geldige geneeskundige verklaring zeevaart als bedoeld in artikel 104, eerste lid, van het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart, en een verklaring betreffende het gezichtsorgaan en het gehoor als bedoeld in het tweede lid van dat artikel, dan wel door Onze Minister daarmee gelijkgestelde verklaringen;

C

In artikel 4, eerste lid, onderdeel a, onder 1° wordt «lengte» vervangen door: lengte over alles.

D

Artikel 6, eerste lid, onderdeel b, komt te luiden:

b. de houder van een verklaring niet telkens na perioden van twee jaar na de afgifte van de verklaring een geldige geneeskundige verklaring zeevaart en een geldige verklaring betreffende het gezichtsorgaan en het gehoor als bedoeld in artikel 3, eerste lid, onderdeel d, overlegt aan de regionale autoriteit die de verklaring heeft afgegeven;

E

Na artikel 35 wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 35a

De op het tijdstip van inwerkingtreding van dit artikel, op grond van artikel 2 van dit besluit, afgegeven en geldige verklaringen die betrekking hebben op het bevaren van een of meer scheepvaartwegen of gedeelten daarvan waarop het Scheldereglement van toepassing is, blijven geldig tot de dag dat de in die verklaring vermelde periode is verstreken.

ARTIKEL III

Het Besluit markttoezicht registerloodsen wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1.1 wordt bij het begrip zeehavengebied, onder 6° «van bijlage A bij de Scheepvaartverkeerswet» vervangen door: van de bijlage bij de Scheepvaartverkeerswet.

B

In artikel 4.13, onderdeel f, wordt «bedoeld in de artikelen 10, eerste lid, of 11, onderdeel b, van de Scheepvaartverkeerswet,» vervangen door: bedoeld in de artikelen 10, eerste lid, of 11, eerste lid, onderdeel b, van de Scheepvaartverkeerswet of, voor zover een schip een haven, anker- of ligplaats in Nederland als bestemming of vertrekpunt heeft, de Westerschelde, haar mondingen of het Kanaal van Gent naar Terneuzen,.

ARTIKEL IV

In artikel 2, tweede lid, van het Loodsenregisterbesluit wordt «Op andere dan de in artikel 10, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet (Stb. 1988, 352) bedoelde scheepvaartwegen» vervangen door: Op andere dan de in artikel 10, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet bedoelde scheepvaartwegen, de Westerschelde, haar mondingen of het Kanaal van Gent naar Terneuzen,

ARTIKEL V

In artikel 1.19, eerste lid, van het Arbeidsomstandighedenbesluit vervalt «andere» en wordt na «op een van de andere in artikel 10, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet bedoelde scheepvaartwegen» ingevoegd: , op de Westerschelde, haar mondingen of op het in Nederland gelegen gedeelte van het Kanaal van Gent naar Terneuzen,.

ARTIKEL VI

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 oktober 2008.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vijfde lid j° vierde lid, onder b van de Wet op de Raad van State, omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat.

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

's-Gravenhage, 4 september 2008

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

Uitgegeven de *drieëntwintigste* september 2008

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Dit besluit dient tot wijziging van het Loodsplichtbesluit 1995 (hierna Lpb) en enige andere algemene maatregelen van bestuur. De wijzigingen in het Lpb vloeien met name voort uit de verdragsrechtelijk met Vlaanderen vastgelegde afspraak te komen tot één loodsplichtregime op de Nederlandse- en Vlaamse scheepvaartwegen in het Westerscheldegebied (hierna Scheldegebied). Daarnaast wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt het Lpb aan de passen aan wijzigingen in andere besluiten van de afgelopen jaren. Al deze wijzigingen maakten het ook noodzakelijk enkele technische en redactionele wijzigingen aan te brengen in het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet, het Besluit markttoezicht registerloodsen, het Loodsenregisterbesluit en het Arbeidsomstandighedenbesluit.

2. Harmonisatie loodsplichtregimes Scheldegebied

Tot op heden zijn er, wat de loodsplicht betreft, in het Scheldegebied twee wettelijke regimes van toepassing: de Scheepvaartverkeerswet en het daarop gebaseerde Lpb, indien een schip een Nederlandse haven als bestemming of vertrekpunt heeft (zogenaamde wetschepen) en het Scheldereglement en de daarop gebaseerde uitvoeringsbesluiten, indien een schip een Vlaamse haven als bestemming of vertrekpunt heeft (zogenaamde Scheldevaarders).

Al sinds de inwerkingtreding van het herziene Scheldereglement¹ wordt gewerkt aan het zo veel mogelijk verkleinen van de bestaande verschillen in de regeling van loodsplicht in het Scheldegebied tussen het regime van de Nederlandse wetgeving en het regime van het Scheldereglement. De beide regimes verschillen enigszins van elkaar. Deze verschillen hebben met name betrekking op de gronden die worden gehanteerd voor het verlenen van vrijstelling en ontheffing van de loodsplicht. Concreet kan dat tot gevolg hebben dat een schip geen vrijstelling heeft van de loodsplicht als het een Nederlandse haven als bestemming heeft, maar wel als het naar een Vlaamse haven onderweg is, of omgekeerd. Uit het oogpunt van de veiligheid van het scheepvaartverkeer zijn daarvoor geen argumenten te geven. Ook is dit verschil niet goed aan het bedrijfsleven in de regio uit te leggen.

Sinds een aantal jaren wordt door de commissarissen die krachtens artikel 31 van het Scheldereglement zijn belast met het gemeenschappelijk toezicht op de uitvoering daarvan, gestreefd naar een gemeenschappelijk nautisch beheer van de Westerschelde. Daartoe is onder meer een inventarisatie gemaakt van de verschillen tussen de beide loodsplichtregimes. Vervolgens is een plan opgesteld om die verschillen gefaseerd op te heffen. Dat heeft inmiddels al geleid tot vaststelling van een nieuw vrijstellingen- en ontheffingenstelsel. Achtereenvolgens zijn tot stand gekomen het Besluit ontheffing loodsplicht Scheldereglement 2003 en de Nadere eisen ontheffingverlening loodsplicht Scheldereglement (Stcrt. 2003, 121), de Beleidsregels ontheffingverlening loodsplicht Scheldemonden (Stcrt. 2003, 136) en een besluit tot wijziging van het Besluit vrijstelling loodsplicht Scheldereglement (Stcrt. 2004, 13).

Een volgende stap in dit proces is het op 21 december 2005 tot stand gekomen verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied (Trb. 2005, 312) (hierna: het GNB-verdrag). De doelstelling van het GNB-verdrag is te komen tot een gezamenlijk Nederlands/Vlaamse verantwoordelijkheid voor de veilige en vlotte afwikkeling van het

¹ Het reglement ter uitvoering van artikel IX van het Tractaat van 19 april 1839, en van Hoofdstuk II, afdelingen 1 en 2, van het Tractaat van 5 november 1842 betreffende het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht (Scheldereglement) (Trb. 1995, 48).

scheepvaartverkeer in het Scheldegebied. Naast het scheppen van een gezamenlijk nautisch beheer zijn in genoemd verdrag ook bepalingen met betrekking tot de loodsplicht opgenomen. Hierbij zijn partijen overeengekomen dat ook het loodsplichtregime in het Scheldegebied zo veel mogelijk gemeenschappelijk moet worden geregeld. Artikel 14 van het verdrag bevat daartoe de nodige wijzigingen van het Scheldereglement, als gevolg waarvan ook de loodsplicht voor wetschepen die een Nederlandse haven als bestemming of vertrekpunt hebben zal worden gebaseerd op dat Scheldereglement. Ter uitvoering van deze verdragsbepaling is het noodzakelijk dat het op de Nederlandse Scheepvaartverkeerswet gebaseerde loodsplichtregime voor het Scheldegebied wordt beëindigd. Dit geschiedt primair in de wet van 10 juli 2008 tot wijziging van de Scheepvaartverkeerswet in verband met het op 21 december 2005 te Middelburg tot stand gekomen verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams gewest inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied (Trb. 2005, 312) (Stb. 2008, 313) (hierna te noemen: Implementatiewet GNB-verdrag).

In de Implementatiewet GNB-verdrag wordt, door een wijziging in onderdeel IV van de bijlage van de Scheepvaartverkeerswet, geregeld dat er geen, op de Nederlandse wetgeving gebaseerde, loodsplicht meer geldt voor het gebied dat onder het Scheldereglement valt. Feitelijk betekent dit dat, met uitzondering van de Nederlandse havenbekkens, havens, steigers en aanlegplaatsen, voor het gebied dat ruwweg bevat de gedeelten van de Nederlandse en Belgische territoriale zee, gelegen voor de Westerschelde, de Westerschelde, de Beneden-Zeeschelde tot en met Antwerpen en het gehele Kanaal van Gent naar Terneuzen alleen een loodsplicht geldt op grond van het Scheldereglement (en derhalve niet meer op grond van de Scheepvaartverkeerswet). Als gevolg hiervan worden in dit besluit alle op de Scheepvaartverkeerswet gebaseerde bepalingen die op de loodsplicht op genoemde waterwegen betrekking zouden kunnen hebben, aangepast of ingetrokken.

Om in het Scheldegebied tot een volledige harmonisatie van de loodsplicht te komen, is het noodzakelijk om de loodsplicht (en de vrijstelling en ontheffing daarvan) in de Nederlandse havenbekkens, havens, steigers en aanlegplaatsen in het Scheldegebied (waarop de Scheepvaartverkeerswet en het Lpb wel van toepassing blijven) met het Scheldereglement en de daarop gebaseerde uitvoeringsbesluiten in overeenstemming te brengen. Daartoe worden (als sluitstuk van het op dit punt steeds verder naar elkaar toegroeien van Nederland en Vlaanderen) de uitvoeringsbesluiten op grond van het Scheldereglement en het Lpb zodanig aan elkaar aangepast dat er van een volledige harmonisatie sprake is.

Kort samengevat betekent dit dat enkele uitvoeringsbesluiten op grond van het Scheldereglement (waarvan de wijzigingen in de Nederlandse Staatscourant en het Belgisch Staatsblad worden gepubliceerd) op de volgende punten worden aangepast:

- De definitie van gevaarlijke lading die voorkomt in enkele besluiten is aangepast aan de definitie van gevaarlijke lading in het Lpb (wijziging van het Besluit vrijstelling loodsplicht Scheldereglement, Besluit ontheffing loodsplicht Scheldereglement 2003 en het Besluit verklaringen van vrijstelling Scheldereglement);
- De nog niet in het regime van het Scheldereglement opgenomen vrijstellingsgrond ten behoeve van onschuldige doorvaart, het op territoriale zee bereiken of verlaten van de loodskruispost (komende van - respectievelijk varende naar volle zee) en verplaatsing langs dezelfde kade of korte verplaatsing binnen de scheepvaartweg (vergelijk de artikelen artikel 4, vijfde lid, en artikel 7, onderdeel a van het Lpb) zijn aan het Besluit vrijstelling loodsplicht Scheldereglement toegevoegd;

- De vrijstellingsgrond voor zogenaamde ankerliggers is beperkt tot schepen van minder dan 60.000 ton GT of schepen met een diepgang minder dan 130 dm (Wijziging van het Besluit vrijstelling loodsplicht Scheldereglement);
- Voor personen die op grond van de Nederlandse wetgeving tot op heden als zogenaamde verklaringhouder werden aangemerkt, is een overgangsregeling getroffen ten behoeve van de overgang naar verklaringhouder krachtens het Scheldereglement (Wijziging Besluit verklaringen van vrijstelling Scheldereglement);
- Het vervallen van de mogelijkheid ontheffing van de loodsplicht te verkrijgen indien niet in het geven van adviezen vanaf de wal kan worden voorzien (Wijziging van Besluit ontheffing loodsplicht Scheldereglement 2003).

Wat betreft de sanctionering van de overtreding van de regels betreffende de loodsplicht voor zover deze op het Scheldereglement en de daarbij behorende uitvoeringsbesluiten is gebaseerd, wordt hier nog opgemerkt dat deze sanctionering is geregeld in het nieuwe artikel 31a van de Scheepvaartverkeerswet (artikel I, onderdeel G, van de Implementatiewet GNB-verdrag).

De Nederlandse wetgeving wordt, kort samengevat, op de volgende punten aangepast (voor een meer uitgebreide toelichting wordt verwezen naar het punt 3 van het algemeen deel van deze toelichting en het artikelsgewijze deel van deze toelichting):

- Introductie van het criterium «lengte over alles» bij het bepalen van mogelijke vrijstelling of ontheffing van de loodsplicht. Dit ter vervanging van het criterium lengte (hierna: Londonlengte) (Wijziging van het Lpb en Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet);
- De categorale vrijstelling voor visserijschepen vervalt (artikel 4, eerste lid, onderdeel a, van het Lpb), en wordt vervangen door een vrijstelling die afhankelijk is van de lengte van het visserijschip (artikel 2, vierde lid, van het Lpb);
- Het treffen van een regeling ten behoeve van personen die voor scheepvaartwegen of gedeelten daarvan waarop het Scheldereglement van toepassing wordt, verklaringhouder waren op het moment waarop dit besluit in werking treedt. De op dat moment geldige verklaringen blijven geldig tot hun expiratedatum (nieuwe artikel 35a van het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet).

De voormelde beperkte aanpassingen in het kader van de harmonisatie van de loodsplicht zullen geen negatieve gevolgen hebben op de veiligheid en vlotheid van het scheepvaartverkeer.

3. Introductie criterium lengte over alles

Tot nu toe werd in het Lpb de lengte van een schip uitsluitend bepaald volgens het op 23 juni 1969 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen, 1969, met bijlagen (Trb. 1970, 122; vertaling in Trb. 1970, 194). Dit is de lengte volgens de definitie in artikel 1, onder n, van de Meetbrievewet 1981 (ook wel Londonlengte genoemd). In de Duitse scheepvaartverkeerswetgeving en het Scheldereglement en de daarop gebaseerde uitvoeringsbesluiten wordt echter uitgegaan van de lengte over alles, zijnde de grootste feitelijke lengte van een schip. Voor de harmonisatie van het Lpb met de wetgeving van Duitsland en België is het wenselijk om hetzelfde begrip te hanteren. Door de Rijkshavenmeesters in de zeehavenregio's is positief gereageerd op dit voorstel tot introductie van de term lengte over alles ter vervanging van de term (London)lengte zoals die tot nu toe werd gehanteerd. Bij de omzetting van de in dit besluit opgenomen lengtematen is, ter bepaling

van de lengte over alles, steeds uitgegaan van de in de praktijk gebruikelijke omrekeningsmethode, namelijk de lengte over alles is de Londonlengte plus 5 meter. Deze lengte is vastgelegd in Lloyd's Register of Ships.

Overigens is de term lengte over alles niet geheel nieuw in de Nederlandse wetgeving. In het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen (artikel 2, tweede lid, onder j), in het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 (artikel 2, tweede lid, onder i), alsmede in enkele op deze besluiten berustende regelingen wordt reeds uitgegaan van de term lengte over alles.

4. Bedrijfseffecten en administratieve lasten

De wijziging van Londonlengte naar lengte over alles zal naar verwachting niet tot wijziging in het aantal loodsplichtige schepen leiden.

De wijziging van de loodsplicht voor visserijschepen zal er naar verwachting toe leiden dat wellicht een tiental schepen per jaar die, gelet op hun lengte niet voor de algemene vrijstelling in aanmerking kunnen komen, loodsplichtig zullen worden. In de praktijk wordt deze grote schepen op dit moment, ter vergroting van de veiligheid op de scheepvaartweg, vaak al een ad-hoc loodsplicht opgelegd waarbij ook loodsgeld verschuldigd is. Deze wijziging zal derhalve wellicht voor een enkel schip tot bedrijfseffecten leiden (met name het betalen van loodsgeld). De hoogte daarvan is afhankelijk van de lengte van het schip.

Dit besluit heeft geen gevolgen voor de administratieve lasten van bedrijven of burgers. In verband hiermee is het voorontwerp van dit besluit niet aan de adviescommissie toetsing administratieve lasten voorgelegd.

Voor de volledigheid wordt hier nog toegevoegd dat dit besluit geen wijziging aan brengt in de hoogte van de loodsgelden.

5. Consultaties

Een concept van dit besluit is aan de algemene raad van de Nederlandse loodsen-corporatie (Nlc), Nationale Havenraad (NHR), de Rijkshavenmeesters, de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) en de zogenaamde visreders verenigd in de Pelagic Freezer-trawler Association (PFA) en de Association of Dutch Pelagic Shipowners (RVZ) voorgelegd. Met uitzondering van de visreders konden zij zich in dit concept-besluit vinden. De visreders vrezen dat, als gevolg van het beëindigen van de vrijstelling voor grote visserijschepen op alle Nederlandse scheepvaartwegen, dergelijke schepen zullen uitwijken naar buitenlandse havens. In reactie daarop wordt opgemerkt dat, voor zover hier al sprake van zal zijn, er als gevolg van het steeds groter worden van de visserijschepen, door de Rijkshavenmeesters al langer wordt aangehouden op een dergelijke wijziging. Dergelijke grote visserijschepen onderscheiden zich immers, behalve wat betreft het feit dat zij vis vervoeren, niet van andere schepen met vergelijkbare afmetingen. Deze wijziging zal de veiligheid op de Nederlandse scheepvaartwegen ten goede komen.

6. Uitvoerings- en handhavingstoets

Een concept van dit besluit is voor een uitvoerings- en handhavingstoets aan de Gemeenschappelijk nautische autoriteit (GNA) voorgelegd. Ook de GNA kon zich in het voorstel vinden.

7. Voorhangprocedure en voorpublicatie

Bij brief van 19 september 2007 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, 2007/08, 30 867, A en nr. 5). Hierop is geen reactie ontvangen.

Ter uitvoering van artikel 52, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet is tevens een voorontwerp van dit besluit met een voorontwerp van de nota van toelichting bekendgemaakt in de Staatscourant van 19 september 2007 (Stcrt. 181). Ook hierop is geen reactie ontvangen.

Artikelsgewijs

Artikel I, onderdeel A, onder 1, onder 3, sub a, onder 4, 5, onderdeel C, onder 2, met uitzondering van onderdeel g, onder 3, onderdeel E, onder 1, onderdeel F, onderdeel H, onder 1, sub a en b, onder 2, artikel II, onderdeel A en C

In genoemde (onderdelen van) artikelen wordt de term «lengte» vervangen door de term «lengte over alles». Voor een toelichting wordt verwezen naar het algemeen deel van deze toelichting onder paragraaf 3.

Artikel I, onderdeel A, onder 2, onderdeel B, artikel III, onderdeel B

Deze onderdelen bevatten aanpassingen van diverse bepalingen in verband met de vernummering van artikel 11 van de Scheepvaartverkeerswet in artikel I, onderdeel B, van de Implementatiewet GNB-verdrag.

Artikel I, onderdeel C, onder 2, sub f, onder 4, onderdeel H onder 1, sub c, en onder 2, artikel III, onderdeel A

In artikel I, onderdeel J, onder 1 en 4 van de Implementatiewet GNB-verdrag vervalt de aanduiding van onderdeel A in bijlage IV bij de Scheepvaartverkeerswet als gevolg van het vervallen van onderdeel B. Daardoor is het noodzakelijk de verwijzingen naar onderdeel A in bijlage IV bij de Scheepvaartverkeerswet in het Lpb en het Besluit markttoezicht registerloodsen aan de passen. Dit onderdeel voorziet daarin.

Artikel I, onderdeel A, onder 3

De omschrijving van «Denemarkenvaarder» in artikel 1, onderdeel i, onder 3°, in het Lpb is aangepast aan de totstandkoming van het Schepenbesluit 2004. Daarin is het oude certificaat van deugdelijkheid vervangen door een internationaal veiligheidscertificaat voor alle passagiersschepen en voor vrachtschepen met een bruto-tonnage van 500 of meer, en door een nationaal veiligheidscertificaat voor kleinere schepen die niet vallen onder het SOLAS-verdrag (het op 1 november 1974 te Londen totstandgekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157)).

Artikel I, onderdeel C, onder 1

Door de wijziging van artikel 4, eerste lid, onderdeel a, van het Lpb komt de vrijstellingsgrond voor visserijschepen te vervallen.

Tot op heden is het op grond van het op het Scheldereglement gebaseerde Besluit vrijstelling loodsplicht Scheldereglement, voor een vissersvaartuig niet mogelijk vrijstelling te krijgen van de loodsplicht, terwijl een dergelijke vrijstelling tot op heden wel bestond op grond van

artikel 4, eerste lid, onderdeel a, van het Lpb voor wetschepen. Vissersvaartuigen (Scheldevaarders) met een lengte over alles van minder dan 80 meter, vielen overigens wel onder de algemeen geldende vrijstelling, bedoeld in artikel 2bis van het Besluit vrijstelling loodsplicht Schelde-reglement.

Om in de Schelderegio gelijkstelling te bereiken tussen het Schelde-reglement (voor Scheldevaarders) en het Lpb (voor wetschepen) was het noodzakelijk dit verschil recht te trekken.

Gelet op het feit dat in de diverse Nederlandse havens steeds vaker een ad hoc loodsplicht wordt opgelegd aan vissersschepen met een lengte over alles van meer dan 80 meter (zogenaamde visserijfabrieksschepen) is besloten, de lijn van het Besluit vrijstelling loodsplicht Scheldereglement te volgen en de vrijstelling voor visserijschepen niet meer van toepassing te laten zijn op de Nederlandse scheepvaartwegen. Als gevolg hiervan zal het overgrote deel van de visserijschepen in een van de vrijstellingsgronden van artikel 4, tweede lid, van het Lpb komen te vallen. De enkele visserijschepen met een lengte over alles van meer dan 80 meter, zullen hierdoor in plaats van ad-hoc loodsplichtig, steeds loodsplichtig zijn.

Artikel I, onderdeel C, onder 2, sub f en g

Zoals al eerder is aangehaald, geldt er na de inwerkingtreding van de Implementatiewet GNB-verdrag, in het Scheldegebied (met uitzondering van in de havens en havenbekkens) een loodsplicht (of een vrijstelling of ontheffing daarvan) op grond van het Scheldereglement en de daarop berustende uitvoeringsbesluiten. Om te bereiken dat in de Nederlandse havens en havenbekkens in het gebied (bedoeld in bijlage bij de Scheepvaartverkeerswet, punt IV, onder 1, 2, of 3), dezelfde vrijstellingsgronden van toepassing zijn, is in onderdeel I een verwijzing gemaakt naar de voorwaarden voor vrijstelling krachtens artikel 9, tweede lid, onderdeel a, van het Scheldereglement. Deze zijn vastgelegd in het Besluit vrijstelling loodsplicht Scheldereglement. Door deze verwijzing wordt harmonisatie van vrijstellingsgronden gerealiseerd voor het gehele Scheldegebied en de daaraan gelegen havens.

Om overlap met onderdeel k, van artikel 4, tweede lid van het Lpb te voorkomen, wordt de reikwijdte van dat onderdeel beperkt tot de punten 4 tot en met 7 van bijlage IV van het Scheepvaartverkeerswet.

Artikel I, onderdeel C, onder 5

Op grond van artikel 4, zesde lid, van het Lpb heeft een kapitein of stuurman die als verkeersdeelnemer optreedt, en voor een bepaald traject in het bezit is van een verklaring van vrijstelling op grond van de Nederlandse wetgeving, vrijstelling van de loodsplicht. Om te bereiken dat kapiteins die in het bezit zijn van een dergelijke verklaring doch afgegeven op basis van het (op artikel 9, tweede lid, onderdeel b, van het Scheldereglement gebaseerde) Besluit verklaringen van vrijstelling Scheldereglement, in de Nederlandse havens en aanverwante gebieden in de Schelderegio ook vrijstelling hebben van de loodsplicht, wordt in dit artikel een verwijzing naar dat besluit toegevoegd. Voor de volledigheid wordt hier nog opgemerkt dat verklaringen van vrijstelling in beide gevallen slechts voor een bepaald traject worden afgegeven.

Artikel I, onderdeel D

Artikel 5 regelt de vrijstelling van de loodsplicht voor Rijnschepen, Denemarkenvaarders en binnen/buitenschepen voor zover ze niet enkele in de bijlage bij het Lpb genoemde scheepvaartwegen bevaren. De tot op heden in bijlage XII en XIII genoemde scheepvaartwegen, vallen in het

gebied waarop het Scheldereglement betrekking heeft. Deze bijlagen en de verwijzing daarnaar in artikel 5, kunnen mitsdien vervallen.

Doordat in artikel 2 van het Besluit vrijstelling loodsplicht Scheldereglement in algemene bewoordingen naar de in Nederland geldende vrijstellingen voor Rijnschepen, Denemarkenvaarders en binnen/buitenschepen, wordt verwezen, en deze vrijstellingen niet aan een bepaald vaargebied zijn gekoppeld, zal er feitelijk in het Scheldegebied geen wijziging in de vrijstelling van de loodsplicht voor genoemde schepen ontstaan.

Artikel I, onderdeel E, onder 2

Als gevolg van de wijziging van artikel 14a van de Scheepvaartverkeerswet, per 1 januari 2008, in verband met de inwerkingtreding van de Wet markttoezicht registerloodsen is het noodzakelijk artikel 6, vijfde lid, van het Lpb aan te passen. De wijziging voorziet er in dat het tarief voor het verstrekken van uittreksels uit het Register loodsplicht kleine zeeschepen en het loodsenregister niet langer door de Minister van Verkeer en Waterstaat wordt vastgesteld. Verder is er, gelet op de eis van kostendekkendheid van tarieven, geen aanleiding meer bepaalde gebruikersgroepen kosteloos uittreksels ter hand te stellen.

Artikel I, onderdeel G

Zoals in de toelichting bij artikel I, onderdeel D (wijziging van artikel 5 van het Lpb) al is opgemerkt maken de tot op heden in bijlage XII en XIII genoemde scheepvaartwegen, deel uit van het gebied waarop het Scheldereglement betrekking heeft. De bijlagen en de verwijzing naar die bijlagen in artikel 8a, eerste lid, van het Lpb, kunnen mitsdien vervallen.

Doordat in artikel 5, eerste lid, van het Besluit ontheffing loodsplicht Scheldereglement 2003 met algemene bewoordingen naar het Nederlandse register wordt verwezen, en de inschrijving in dit register niet gekoppeld is aan een bepaald vaargebied, zal er feitelijk geen wijziging in de ontheffingsmogelijkheden in het Scheldegebied ontstaan met de wijziging van artikel 8a, eerste lid, van het Lpb.

Artikel I, onderdeel H, onder 2

De verwijzing naar de tot op heden bij het Lpb opgenomen bijlage XIII, kan vervallen omdat het in die bijlage genoemde gebied deel uitmaakt van het gebied waarop het Scheldereglement van toepassing is. Ook de beperking naar de genoemde lengte en -diepte kan komen te vervallen. Deze staat immers ook al in artikel 3, eerste lid, van het Besluit ontheffing loodsplicht Scheldereglement 2003. Als gevolg hiervan wordt door de wijziging in artikel 8b, tweede lid, van het Lpb geen wijziging in de bestaande ontheffing van de loodsplicht in het Scheldegebied veroorzaakt.

Artikel I, onderdeel I

In dit artikel wordt artikel 8c opnieuw geredigeerd.

Dit is noodzakelijk omdat artikel 8c, op dit moment abusievelijk twee tweede leden kent. Deze omissie is ontstaan bij het invoegen van artikel 8c in het Lpb in het Besluit van 5 juni 2002, houdende wijziging van het Loodsplichtbesluit 1995 en het besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet (flexibilisering loodsplichtstelsel) (Stb. 295). Tevens is van de gelegenheid gebruik gemaakt in het nieuwe tweede lid, nog een taalkundige omissie te corrigeren. Met uitzondering van het nieuwe onderdeel b van het tweede lid heeft dit artikel inhoudelijk verder geen wijziging ondergaan.

Wat betreft het nieuwe onderdeel b, van het tweede lid, van artikel 8c, wordt het volgende opgemerkt.

In het Besluit van 13 december 2004, houdende wijziging van het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart, alsmede van het Besluit zeevisvaartbemanning (herziening stelsel van geneeskundige verklaringen voor zeevarenden en andere wijzigingen) (Stb. 711) is het stelsel van geneeskundige verklaringen voor de zeevaart herzien. In het opnieuw geredigeerde artikel 8c, tweede lid, onderdeel b, van het Lpb wordt nu rechtstreeks verwezen naar de nieuwe bepalingen betreffende de geneeskundige verklaring zeevaart in het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart.

Artikel I, onderdeel J

Artikel 10 van het Lpb schreef voor dat de kapitein van een uit zee komend zeeschip, die niet op de gebruikelijke wijze kon aangeven dat hij een loods verlangde, daarvoor vlagge-, licht- of geluidssignalen diende aan te wenden. Die bepaling is al geruime tijd verouderd en kan derhalve vervallen.

Artikel I, onderdeel K

Deze wijziging van artikel 11 hangt, evenals de wijziging in artikel I, onderdeel A, onder 3 (wijziging van artikel 1, onderdeel i, van het Lpb) samen met de totstandkoming van het Schepenbesluit 2004. Voorschrift V/23 van het SOLAS-verdrag, waarnaar wordt verwezen, bevat regels in verband met het aan boord komen van een loods. Voorschrift V/23 bevat eisen voor de technische voorzieningen om een loods aan boord van een schip te nemen. Dat kan zijn een loodsladder of een mechanische installatie. Daarnaast bevat het voorschrift ook procedurele regels voor het houden van toezicht tijdens het aan boord komen van een loods.

Artikel I, onderdeel L

Artikel 20 voorzag in een zogenaamde omhangbepaling voor de Regeling loodsaanvragen. Omdat die regeling inmiddels is vervallen, is artikel 20 overbodig geworden. Het artikel kan vervallen.

Artikel I, onderdeel M

De bijlagen XII en XIII bij het Lpb kunnen vervallen. Voor een meer uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de toelichting bij artikel I, onderdeel D.

Artikel II, onderdelen B en D

De wijziging in de artikelen 3 en 6 van het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet houdt verband met de herziening van het stelsel voor geneeskundige verklaringen voor de zeevaart, zie de toelichting bij artikel I, onderdeel I. De geldigheidsduur van deze verklaringen is verlengd van één naar twee jaar, hetgeen heeft geleid tot een aanpassing van artikel 6, eerste lid, onder b, van genoemd besluit.

Artikel II, onderdeel E

Als gevolg van de wijziging van de Scheepvaartverkeerswet na inwerkingtreding van de Implementatiewet GNB-verdrag, bestaat er op grond van de Nederlandse wetgeving geen loodsplicht meer in het GNB-gebied. Om deze reden is er mitsdien ook geen wettelijke basis meer aanwezig voor de tot op dat moment afgegeven verklaringen van

vrijstelling van de loodsplicht voor dat gebied (de zogenaamde verklaringhouders). Zonder nadere regelgeving zullen deze verklaringen derhalve van rechtswege komen te vervallen. Het nieuwe artikel 35a zorgt ervoor dat de tot op heden afgegeven verklaringen geldig blijven tot het moment dat de voor deze verklaringen geldende periode is verstreken. Na ommekomst van deze periode zullen de Nederlandse verklaringen (mits wordt voldaan aan de gestelde eisen) kunnen worden omgezet in een verklaring op grond van artikel 2, onder 1°, van het Besluit verklaringen van vrijstelling Scheldereglement.

Artikel III, onderdeel B

De wijziging van artikel 4.13, onderdeel f, van het Besluit markttoezicht registerloodsen vloeit ook uit de Implementatiewet GNB-verdrag voort. Als gevolg van de implementatie van het GNB-verdrag vallen de Westerschelde, haar mondingen en het Kanaal van Gent naar Terneuzen niet meer onder de in artikel 10, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet bedoelde vaarwegen, terwijl voor schepen die met een bestemming of vertrek uit een Nederlandse havens wel loodsgeldtarieven moeten kunnen worden vastgesteld en betaald. Omdat echter geen wijziging in de vaststelling van de factor voor het in rekening te brengen tarief in verband met bijzondere loodsreizen wordt beoogd (in casu indien het loodsen naar het oordeel van de bevoegde autoriteiten ernstig wordt bemoeilijkt als gevolg van ijsgang op deze waterwegen), wordt artikel 4.13, onderdeel f, van het Besluit markttoezicht registerloodsen aangepast. Omdat de loodsgelden voor de schepen die een Vlaamse haven als bestemming of vertrekpunt hebben, na wijziging van artikel 24 van het Scheldereglement na inwerkingtreding van het GNB-verdrag, wordt geheven door de Vlaamse overheid, wordt de reikwijdte van artikel 4.13 wel beperkt tot schepen die een Nederlandse haven als bestemming of vertrekpunt hebben.

Artikel IV

Ook de wijziging van artikel 2, tweede lid, van het Loodsenregisterbesluit vloeit uit de Implementatiewet GNB-verdrag voort. In dat artikellid wordt verwezen naar de scheepvaartwegen als bedoeld in artikel 10 van de Scheepvaartverkeerswet. Als gevolg van de implementatie van het GNB-verdrag vallen de Westerschelde, haar mondingen en het Kanaal van Gent naar Terneuzen, niet meer onder de in artikel 10, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet bedoeld vaarwegen. Omdat echter geen wijziging in de voor de loodsen binnen een bepaalde periode te maken loodsreizen wordt beoogd, behoeft artikel 2 van het Loodsenregisterbesluit aanpassing. Dit artikel voorziet daarin.

Artikel V

De wijziging van artikel 1.19, eerste lid, van het Arbeidsomstandighedenbesluit vloeit ook uit de Implementatiewet GNB-verdrag voort. In dat artikel wordt, voor de toepassing van dat besluit verwezen naar de scheepvaartwegen als bedoeld in artikel 10 van de Scheepvaartverkeerswet. Als gevolg van de implementatie van het GNB-verdrag vallen de Westerschelde, haar mondingen en het Kanaal van Gent naar Terneuzen, niet meer onder de in artikel 10, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet bedoelde vaarwegen. Omdat echter geen wijziging in de toepasselijkheid van het Arbeidsomstandighedenbesluit op deze waterwegen wordt beoogd, behoeft artikel 1.19 aanpassing. Artikel V voorziet daarin.

Artikel VI

Dit besluit treedt gelijktijdig met het GNB-verdrag en de Implementatiewet GNB-verdrag in werking namelijk op 1 oktober 2008.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings