

## Beleidsregels ontheffingverlening loodsplicht Noord-Nederland, Den Helder, Harlingen en Delfzijl-Eemshaven

*Beleidsregels van de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat in de directie Noord-Nederland, de Commandant der Maritieme Middelen Den Helder van de Koninklijke Marine, burgemeester en wethouders van Harlingen en het bestuur van het openbaar lichaam Havenschap Delfzijl/Eemshaven ter uitvoering van artikel 8b van het Loodsplichtbesluit 1995*

De hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat in de directie Noord-Nederland, de Commandant der Maritieme Middelen Den Helder van de Koninklijke Marine, burgemeester en wethouders van Harlingen en het bestuur van het openbaar lichaam Havenschap Delfzijl/Eemshaven, handelend als bevoegde autoriteiten in de zin van het Loodsplichtbesluit 1995, Gelet op artikel 10, derde lid, van de Scheepvaartverkeerswet en de artikelen 8b, 8c en 18a van het Loodsplichtbesluit 1995;

Besluiten:

*§ 1 Ontheffingverlening loodsplicht voor zeeschepen met een lengte tot en met 90 m of 110 m*

*Artikel 1*

1. Een ontheffing als bedoeld in artikel 8b van het Loodsplichtbesluit 1995 wordt verleend indien wordt voldaan aan de artikelen 8b en 8c van het Loodsplichtbesluit 1995 en de artikelen 2 en 3.  
2. Aan een ontheffing als bedoeld in artikel 8b van het Loodsplichtbesluit 1995 worden de in de artikelen 4 en 5 bedoelde voorschriften en beperkingen verbonden.

*§ 2 Eisen ten aanzien van de opleiding, ervaring en taalbeheersing van kapitein en verkeersdeelnemers en de samenstelling van de bemanning*

*Artikel 2*

1. De aanvrager toont aan dat de kapitein, onderscheidenlijk de onder

zijn gezag staande verkeersdeelnemer, over een goede kennis beschikt van de belangrijkste bepalingen van het Binnenvaartpolitiereglement of het Rijnvaartpolitiereglement 1995.

Indien een ontheffing wordt aangevraagd voor de vaart op de Eemshaven of Delfzijl toont de aanvrager bovendien aan dat de kapitein, onderscheidenlijk de onder zijn gezag staande verkeersdeelnemer, over een goede kennis van de belangrijkste bepalingen van het Scheepvaartreglement Eemsmonding beschikt.

2. Aan de in het eerste lid, eerste volzin, vermelde eisen is in ieder geval voldaan indien de kapitein, onderscheidenlijk de onder zijn gezag staande verkeersdeelnemer, beschikt over:

a. het groot vaarbewijs, bedoeld in artikel 16 van de Binnenscheepwet alsmede een radarpatent als bedoeld in het Reglement radarpatenten;  
b. het grote patent, bedoeld in artikel 1.04, eerste lid, onder a, van het Reglement Rijnpatenten 1998, onderscheidenlijk een vaarbewijs, genoemd in artikel 1.03, derde lid, onder a, van het Reglement Rijnpatenten 1998, alsmede een radarpatent als bedoeld in het Reglement radarpatenten,  
c. een verklaring van vrijstelling als bedoeld in artikel 2 van het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet, mits deze verklaring betrekking heeft op de loodsplichtige scheepvaartweg of scheepvaartwegen waarvoor de ontheffing wordt gevraagd.

3. Aan de in het eerste lid, tweede volzin, vermelde eis in ieder geval voldaan indien de kapitein, onderscheidenlijk de onder zijn gezag staande verkeersdeelnemer, beschikt over:

a. het groot vaarbewijs, bedoeld in artikel 16 van de Binnenscheepwet alsmede een radarpatent als bedoeld in het Reglement radarpatenten;  
b. een verklaring van vrijstelling als bedoeld in artikel 2 van het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet, mits deze verklaring

betrekking heeft op de loodsplichtige scheepvaartweg of scheepvaartwegen waarvoor de ontheffing wordt gevraagd.

4. Met het in het tweede lid, onder a, en derde lid, onder a, genoemde bewijs van vaarbevoegdheid wordt een door de Minister van Verkeer en Waterstaat krachtens artikel 17, eerste lid, onder g, van de Binnenscheepwet als gelijkwaardig erkend bewijs van vaarbekwaamheid gelijkgesteld.

5. De aanvrager toont aan dat de kapitein, onderscheidenlijk de onder zijn gezag staande verkeersdeelnemer, in de twaalf maanden voorafgaand aan de datum van de aanvraag het traject waarop de aanvraag betrekking ten minste drie maal in beide richtingen, naar zee gaand en van zee komend heeft bevaren.

6. Aan de in het vierde lid vermelde eis is voldaan indien de kapitein, onderscheidenlijk de onder zijn gezag staande verkeersdeelnemer, in de hoedanigheid als houder van een verklaring van vrijstelling als bedoeld in artikel 2 van het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet in het jaar voorafgaande aan de aanvraag het voor het behoud van die verklaring vereiste aantal reizen heeft gemaakt.

7. De aanvrager toont aan dat de kapitein, onderscheidenlijk de onder zijn gezag staande verkeersdeelnemer, een zodanige beheersing van de Nederlandse of het Standard Marine Vocabulary in de Engelse taal heeft dat onder alle omstandigheden:

a. een goed begrip van de door de bevoegde autoriteit verstrekte verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen en het voeren van de noodzakelijke communicatie daarover gewaarborgd is, en,  
b. de bij of krachtens de Scheepvaartverkeerswet voorgeschreven meldplichten goed kunnen worden nageleefd.

8. De aanvrager toont aan dat de brugbemanning ten minste bestaat uit een verkeersdeelnemer, vermeld in de

ontheffing en een ander bemanningslid.

9. De aanvrager toont aan op welke wijze de kapitein het aan boord van het desbetreffende zeeschip geldende arbeids- en rusttijdenregeling voor de bemanningsleden heeft vastgesteld.

### § 3 Eisen ten aanzien van het zeeschip

#### Artikel 3

1. De aanvrager toont aan dat het zeeschip is voorzien van actieve boegbesturing.

2. De aanvrager toont aan dat het zeeschip is voorzien van een zodanige besturing dat in combinatie met het gebruik van de voortstuwingswerktuigen onder alle omstandigheden precieze manoeuvreerbewegingen mogelijk zijn.

3. De aanvrager legt bij de aanvraag een kopie over van de documenten 'manoeuvreerproeven'.

4. De aanvrager toont aan dat het zeeschip geen structurele sleepbootassistentie behoeft.

5. De aanvrager toont aan dat het zeeschip is voorzien van alle navigatie- en communicatieapparatuur die voor het desbetreffende schip vereist is ingevolge het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen verdrag inzake beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1977, 77), zoals nadien gewijzigd.

6. De aanvrager toont aan dat er minimaal één goedwerkende radarinstallatie aan boord is.

7. De aanvrager toont aan dat het zeeschip is voorzien van ten minste twee goedwerkende VHF-installaties.

8. De aanvrager toont aan dat het zeeschip is voorzien van de bescheiden en zeekaarten, nodig voor het bevaren van de scheepvaartwegen waarop de ontheffing betrekking heeft, en dat die overeenkomstig de geldende regelgeving zijn bijgewerkt.

9. De aanvrager toont aan dat het zeeschip is voorzien van een beproefd contingency-plan, naar de norm ISM 2002.

### § 4 Aan de ontheffing te verbinden voorschriften en beperkingen

#### Artikel 4

Aan de ontheffing worden in ieder geval de navolgende voorschriften verbonden:

a. de ontheffing wordt verleend voor een periode van 1 jaar;

b. de ontheffing wordt slechts verleend voor de in de ontheffing vermelde gedeelten van de loodsplichtige scheepvaartwegen, omschreven in bijlage 1 bij dit besluit;

c. de houder van de ontheffing meldt zich voorafgaand aan het bevaren van het gedeelte van de loodsplichtige scheepvaartweg waarop de ontheffing betrekking heeft op het voor dat gedeelte aangewezen marifoonkanaal bij de door de bevoegde autoriteit aangewezen ambtenaar met de navolgende gegevens:

1°. naam van het schip;

2°. identiteit van de verkeersdeelnemer;

3°. bestemming;

4°. vertrekpunt;

5°. lading;

6°. diepgang;

7°. verklaring of de omstandigheden aan boord in overeenstemming zijn met de geldende wettelijke voorschriften en de voorschriften en beperkingen, gesteld bij de ontheffing;

d. de ontheffing vermeldt de verkeersdeelnemers die onder het gezag van de houder van de ontheffing gerechtigd zijn het zeeschip of de zeeschepen te voeren waarmee van de ontheffing gebruik kan worden gemaakt, alsmede een vermelding en identificatie van dat schip of die schepen;

e. de ontheffing vermeldt het aantal malen per tijdseenheid waarmee de scheepvaartweg waarop de ontheffing betrekking heeft, onder verantwoordelijkheid van een verkeersdeelnemer die daartoe gerechtigd is, met het zeeschip wordt bevaren gedurende de periode waarvoor de ontheffing wordt verleend.

#### Artikel 5

Aan de ontheffing worden in ieder geval de navolgende voorschriften en beperkingen verbonden:

a. indien het een ontheffing betreft verleend voor de vaargebieden Borkum-Eemshaven en Eemshaven-Delfzijl wordt, indien het zicht op ieder van die vaargebieden minder dan 2000 m bedraagt, het voorschrift opgelegd dat de ontheffinghouder begeleiding ontvangt als bedoeld in artikel 1 van de op 9 december 1980 te Bonn totstandgekomen overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de

Bondsrepubliek Duitsland inzake de gemeenschappelijke informatie en begeleiding van de scheepvaart in de Eemsmonding door middel van walradar en hoogfrequent-radio-installaties, met Bijlagen (Trb. 1981, 2);

b. van de ontheffing kan geen gebruik worden gemaakt indien de weersomstandigheden of de omstandigheden met betrekking tot het schip, de opvarenden, de lading, de scheepvaart of de scheepvaartweg dat naar het oordeel van de bevoegde autoriteit dat overigens noodzakelijk maken;

c. van de ontheffing kan geen gebruik worden gemaakt indien bestemmings- of vertrekplaats is gelegen aan de chemiesteigers in de haven van Delfzijl;

d. van de ontheffing kan geen gebruik worden gemaakt, indien de diepgang van het schip de in de artikel 8b, onderdelen a tot en met f, van het Loodsplichtbesluit 1995 vermelde diepgang wordt overschreden.

### § 5 Aanvraagprocedure

#### Artikel 6

Voor de aanvraag dient gebruik te worden gemaakt van het formulier, opgenomen in bijlage 2 bij dit besluit.

#### Artikel 7

De aanvraag gaat vergezeld van de nodige bewijsstukken, waarmee de aanvrager aantoont dat aan de artikel 8b en 8c van het Loodsplichtbesluit 1995, alsmede aan de artikelen 2 en 3 is voldaan.

#### Artikel 8

Op de aanvraag wordt beslist binnen acht weken na de datum van ontvangst van de aanvraag.

### § 6 Slotbepalingen

#### Artikel 9

Dit besluit treedt in werking op het tijdstip waarop het besluit van 6 juni 2002, houdende wijziging van het Loodsplichtbesluit 1995 en het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet (flexibilisering loodsplichtstelsel), Stb. 295 in werking treedt.

#### Artikel 10

Dit besluit wordt aangehaald als:

---

Beleidsregels ontheffingverlening  
loodsplicht Noord-Nederland, Den  
Helder, Harlingen en Delfzijl-  
Eemshaven.

Deze beleidsregels worden met de  
daarbij behorende toelichting in de  
Staatscourant geplaatst.

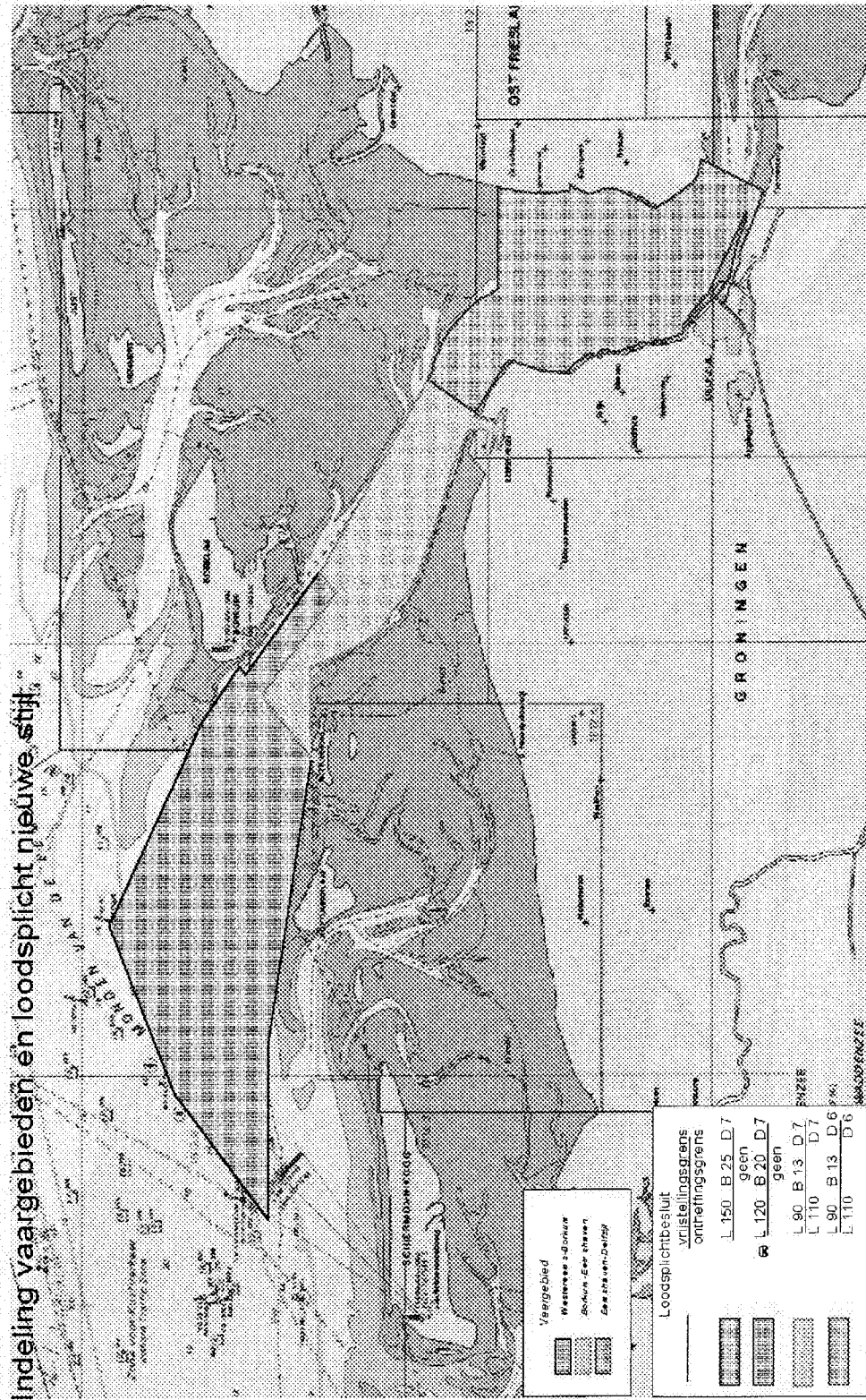
*Leeuwarden, 17 juli 2002.  
De hoofdingenieur-directeur van  
Rijkswaterstaat in de directie Noord-  
Nederland, handelend als bevoegde  
autoriteit als bedoeld in het  
Loodsplichtbesluit 1995,  
J.R. Hoogland.*

*Den Helder, 17 juli 2002.  
De Commandant der Maritieme  
Middelen Den Helder van de  
Koninklijke Marine, handelend als  
bevoegde autoriteit als bedoeld in het  
Loodsplichtbesluit 1995,  
F.T.S. van der Laan.*

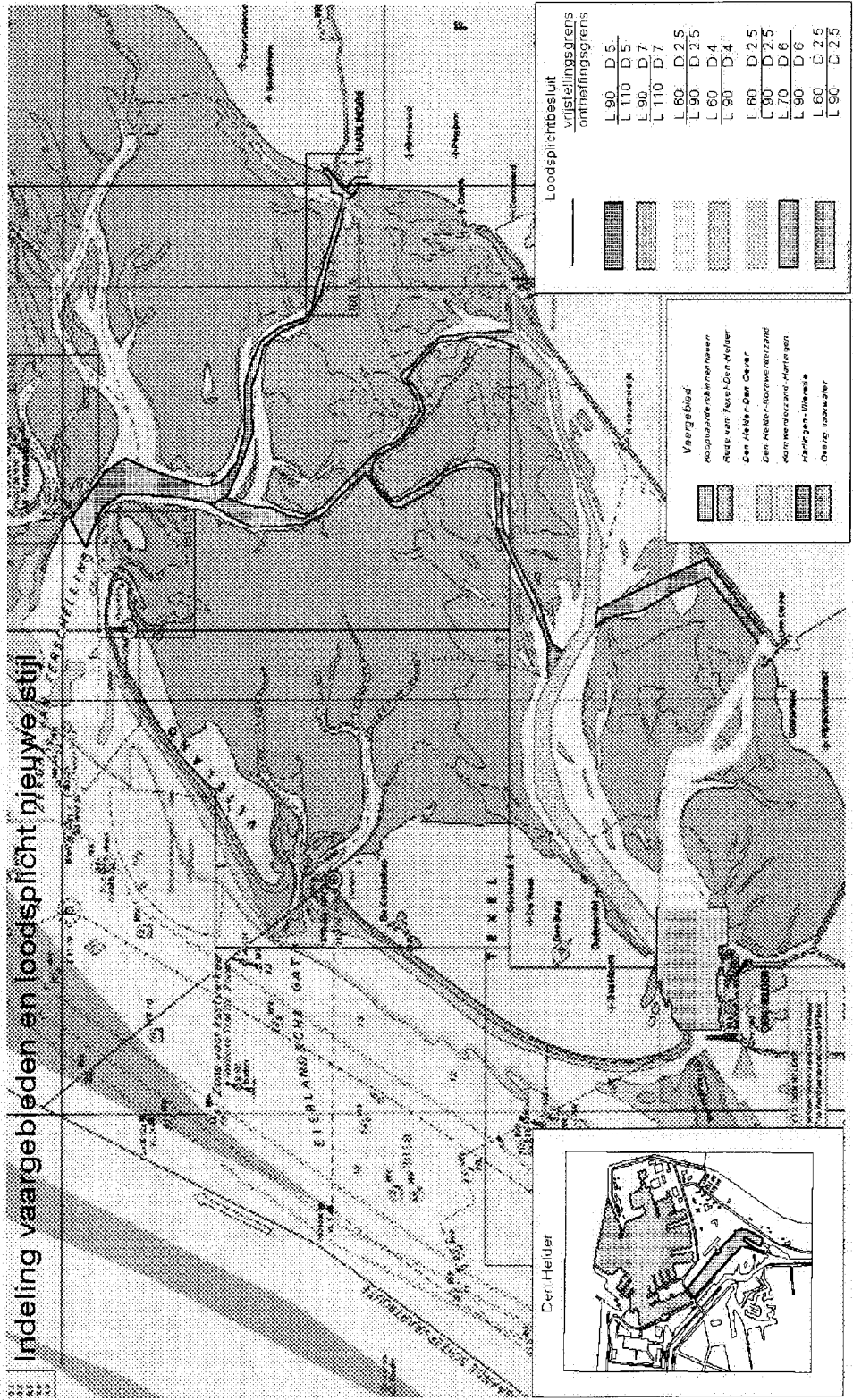
*Harlingen, 17 juli 2002.  
Burgemeester en wethouder van  
Harlingen, handelend als bevoegde  
autoriteit als bedoeld in het  
Loodsplichtbesluit 1995,  
De burgemeester,  
Chr. Arlman.  
De secretaris,  
W.L. van Harinxma thoe Slooten.*

*Delfzijl, 17 juli 2002.  
Het bestuur van het openbaar lichaam  
Havenschap Delfzijl/Eemshaven, han-  
delend als bevoegde autoriteit als  
bedoeld in het Loodsplichtbesluit 1995,  
W. van der Kooi.*

Bijlage 1, Overzicht gedeelten loodplichtige scheepvaartwegen



Indeling vaargebieden en loodsplicht ophthwe stijl



<b>AANVRAAGFORMULIER VOOR ONTHEFFING VAN LOODSP LICHT voor schepen t/m 90 m (Harlingen) cq t/m 110 m (Eemshaven, Delfzijl en Den Helder).</b> Application form for pilot exemption	
<b>Naam aanvrager</b> Name applicant	
<b>Adres aanvrager</b> Address applicant	
<b>Naam verkeersdeelnemers</b> Name of the master	
<b>Nationaliteit, geboortedatum en -plaats verkeersdeelnemers</b> Nationality, date & place of birth of the master	
<b>Paspoort nummer</b> Passport number	
<b>Gewenst vaargebied,</b> Desired exemption area	
<b>Aantal reizen gespecificeerd over afgelopen jaar in gewenst vaargebied,</b> Specified number of runs over the recent years in desired exemption area	
<b>Verwacht aantal reizen per jaar in gewenst gebied,</b> Number of expected annual runs in desired exemption area	
<b>Voor de aanvraag van een ontheffing moet het volgende worden meegezonden</b> If an exemption is applied for, the following items should be sent with the application:	
<b>2 pasfoto's met volledige naam en geboortedatum van de verkeersdeelnemers</b> 2 passport photos with full name and date of birth of the master.	
<b>Kopie vaarbevoegdheidsbewijs verkeersdeelnemers</b> Copy certificate of competence as master	<b>Datum uitgifte:</b> Date of issue:
<b>Kopie oog- en oorpapieren verkeersdeelnemers</b> Copy medical certificate eyes and ears of master	<b>Datum uitgifte:</b> Date of issue:
<b>Kopie gezondheidspapieren verkeersdeelnemers</b> Copy medical health certificate of master	<b>Datum uitgifte:</b> Date of issue:
<b>Overige relevante informatie</b> Other relevant information	
<b>Gegevens van het schip waarvoor aanvraag bedoeld is, op volgende pagina.</b> Data of ship which is applied for, following on next page.	

<b>Behoort bij aanvraag ontheffing loodsplicht voor schepen met een lengte t/m 90 cq t/m 110m. (naam aanvrager):</b> (Belongs to application for pilot exemption, name applicant)	
<b>Gegevens van schip waarvoor aanvraag geldt:</b> Data of ship which is applied for	
<b>Naam schip+ IMO/Lloyd's nummer</b> Ship name + IMO/Lloyd number	
<b>Type schip of Lloyd's register</b> Ship type conform Lloyd register	
<b>Categorie in register loodsplicht kleine zeeschepen<sup>1</sup></b> Category in register pilotage short-sea vessels <sup>2</sup>	
<b>Roepletters/nationaliteit</b> Callsign/nationality	
<b>Thuishaven</b> Port of registry	
<b>Londen lengte/breedte/hoogte/zomerdiepgang</b> London length/width/height/summer draught	
<b>Machines: type/vermogen</b> Engines: type/power	
<b>Aantal schroeven</b> Number of propellers	
<b>Boegschroef, type/aantal/vermogen</b> Bow thruster, type/number/power	
<b>Hekschroef, type/aantal/vermogen</b> Stern (side)thruster, type/number/power	
<b>Roer, type/aantal/plaats</b> Rudder, type/number/place	
<b>Stuurmachine, type</b> Steering gear, type	
<b>Rederij/eigenaar</b> Shipping company/owner	
<b>Adres</b> Address	
<b>Meetbrief (kopie meezenden)</b> Tonnage certificate (send copy)	
<b>Scheepsagent in Harlingen, Delfzijl of Den Helder</b> Shipping agent in Harlingen, Delfzijl of Den Helder	
<b>Bemanningsplan (kopie meezenden)</b> Manning plan (send copy)	

<b>Niet in te vullen door aanvrager/ Not to be filled in by applicant.</b>	
<b>Rijkshavenmeester</b>	
<b>Datum ontvangst</b>	<b>Stempel, handtekening</b>
<b>Behandeld door</b>	
<b>Opmerkingen:</b>	

<sup>1</sup> Indien van toepassing.  
<sup>2</sup> If relevant.

## Toelichting

### Algemeen

Op grond van artikel 8b, eerste lid, aanhef en onder g, van het Loodsplichtbesluit 1995 hebben de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat in de directie Noord-Nederland, de Commandant der Maritieme Middelen Den Helder van de Koninklijke Marine, burgemeester en wethouders van Harlingen en het bestuur van het openbaar lichaam Havenschap Delfzijl/Eemshaven, in hun hoedanigheid als bevoegde autoriteit in de zin van het Loodsplichtbesluit 1995, de bevoegdheid de kapi-

tein van een zeeschip met een lengte tot en met 90 m, onderscheidenlijk 110 m, ontheffing van de loodsplicht te verlenen. In het tweede lid van dat artikel worden ten aanzien van die bevoegdheid enige nadere normen geformuleerd, die de bevoegde autoriteit noodzaken nadere eisen vast te stellen ten aanzien van samenstelling, opleidings- en ervaringsniveau, en beheersing van de Nederlandse en de Engelse taal, ten aanzien van de frequentie waarmee de in aanmerking komende verkeersdeelnemers de desbetreffende scheepvaartweg hebben bevaren, en ten aanzien van het schip waarmee de ontheffinghouders de vaarweg zullen bevaren. In het derde lid is geformuleerd dat de bevoegde autoriteit bij ontheffingverlening moet bepalen voor welke

scheepvaartwegen in zijn beheersgebied, of voor welke gedeelten daarvan de ontheffing betrekking heeft. In het vierde lid is de bevoegde autoriteit de bevoegdheid verleend voorschriften en beperkingen die aan de ontheffing worden verbonden per marifoon te verstrekken. De bevoegdheid voorschriften en beperkingen aan de ontheffing te verbinden is rechtstreeks gebaseerd op artikel 10, derde lid, van de Scheepvaartverkeerswet. Deze beleidsregels strekken er toe het beleid vast te leggen dat bij de verlening van ontheffingen op grond van artikel 8b van het Loodsplichtbesluit zal worden gevolgd. Gelet op de omstandigheid dat de beheersgebieden van de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat in de directie Noord-Nederland, de Commandant

der Maritieme Middelen Den Helder van de Koninklijke Marine, burgemeester en wethouders van Harlingen en het bestuur van het openbaar lichaam Havenschap Delfzijl/Eemshaven aan elkaar grenzen en de loodsplichtige scheepvaartwegen gelegen in beide beheersgebieden in elkaar overlopen, is er voor gekozen beleidsregels op te stellen die in alle vier de beheersgebieden gezamenlijk gelden. Dit heeft evidente voordelen voor de scheepvaartsector en de uitvoeringspraktijk.

## Artikelsgewijs

### Artikel 1

In artikel 1 is het uitgangspunt van het ontheffingenbeleid neergelegd. Een ontheffing wordt verleend, indien wordt voldaan aan de eisen, neergelegd in de artikelen 8b en 8c van het Loodsplichtbesluit 1995 en de artikelen 2 en 3 van deze beleidsregels. De artikelen 2 en 3 bevatten de nadere invulling van de voorwaarden die in artikel 8b van het Loodsplichtbesluit 1995 stelt. Een ander beleidsuitgangspunt is dat aan de ontheffing in alle gevallen een aantal voorschriften en beperkingen wordt verbonden, waarmee wordt beoogd de veiligheid van het scheepvaartverkeer te bevorderen. Van deze beleidsregels kan, op grond van artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht, in bijzondere omstandigheden overigens worden afgeweken.

### Artikel 2

In artikel 2 zijn de eisen geformuleerd die worden gesteld aan het opleidings-, ervarings- en taalbeheersingsniveau van de kapitein en de verkeersdeelnemer. Verder worden enige eisen gesteld die betrekking hebben op de samenstelling en functioneren van de bemanning. In overeenstemming met de opzet van de wijzigingen die zijn aangebracht in het Loodsplichtbesluit 1995 rust de bewijslast op de aanvrager. De aanvrager zal moeten aantonen dat de kapitein of de desbetreffende verkeersdeelnemer voldoet aan de geformuleerde eisen. De eerste eis betreft dat de kapitein of de onder zijn verantwoordelijkheid functionerende verkeersdeelnemer beschikt over een goede kennis van de scheepvaartverkeersvoorschriften die van kracht zijn op de in aanmerking komende gedeelten van de

loodsplichtige scheepvaartwegen. Voor de regio Noord-Nederland gaat het hierbij om het Binnenvaartpolitiereglement (of het nagenoeg gelijklopende Rijnvaartpolitiereglement 1995) voor de binnengaats gelegen gedeelten van de loodsplichtige scheepvaartwegen. Voor de loodsplichtige scheepvaartwegen Borkum-Eemshaven en Eemshaven-Delfzijl geldt een afzonderlijke regeling, het Scheepvaartreglement Eemsmonding. Indien een ontheffing wordt verlangd voor deze trajecten, moet de aanvrager aantonen dat de desbetreffende verkeersdeelnemer van dit scheepvaartreglement voldoende kennis draagt. In het examen voor het groot vaarbewijs wordt de kennis van dit scheepvaartreglement overigens geëxamineerd. Het bewijs dat de kapitein die kennis heeft, kan in elk geval worden afgeleid indien hij over bepaalde vaarbevoegdheden beschikt. Van een kapitein die beschikt over een groot vaarbewijs of een Rijnpatent (groot patent), aangevuld met een bijbehorend radardiploma, kan worden verondersteld dat hij voldoende kennis heeft van het Binnenvaartpolitiereglement, c.q. het Rijnvaartpolitiereglement 1995. Het bestaan van aanvullende kennis kan ook worden aangetoond wanneer de kapitein beschikt over een met een groot vaarbewijs (voor alle wateren) of gelijkwaardige buitenlandse vaarbevoegdheid. Het bezit van het Rijnschipperspatent geldt echter niet als bewijs van voldoende kennis van het Scheepvaartreglement Eemsmonding, aangezien de kennis van dit reglement niet wordt getoetst bij het examen voor het Rijnschipperspatent. Overigens kan ook uit andere feiten en omstandigheden, zoals een ruime nautische ervaring op de desbetreffende gedeelten van de scheepvaartweg, genoegzaam worden afgeleid dat de verkeersdeelnemer voldoet aan de in artikel 2, eerste lid, geformuleerde eis. Een vergelijkbare systematiek is gevolgd bij de bepaling van de frequentie-eis. Een kapitein of verkeersdeelnemer dient over een zeer behoorlijke kennis van de nautische omgeving te beschikken. In het derde lid van artikel 2 is daartoe de eis gesteld dat de kapitein het traject waarop de aangevraagde ontheffing betrekking heeft ten minste drie maal

heeft bevaren in het jaar voorafgaand aan de datum van de aanvraag. Enigszins vergelijkbare eisen worden gesteld ten aanzien van houders van een verklaring van vrijstelling als bedoeld in het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet. De ervaring die is opgedaan als verklaringhouder rechtvaardigt het oordeel dat er sprake is van een voldoende omgevingsbekendheid. De certificaten die ingevolge artikel 8, vierde lid, van het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet moeten worden overgelegd, zullen hier overigens mede als bewijsmiddel kunnen fungeren. Wat betreft de benodigde taalbeheersing moet worden aangetoond dat de kapitein of de verkeersdeelnemer zonder meer in staat is de verkeersinformatie en de eventuele verkeersaanwijzingen te begrijpen en daarnaar te kunnen handelen. Daarnaast behoort de kapitein of de verkeersdeelnemer zonder meer in staat te zijn, de op hem rustende meldplichten na te komen op een wijze die begrijpelijk is voor de verkeersposten. Om te bepalen of aan deze eis wordt voldaan, kan het aangewezen zijn een bezoek aan het desbetreffende bedrijf te brengen. Ten aanzien van de samenstelling van de bemanning worden naast de uit de toepasselijke verdragen en nationale wetgeving voortvloeiende eisen met betrekking tot de bemanningssamenstelling geen andere eisen gesteld, dan ten aanzien van de brugbemanning. Het brugteam dient uit veiligheids oogpunt steeds uit ten minste twee personen te bestaan. Tenslotte is het van belang dat aan boord een verantwoord arbeids- en rusttijdenregime wordt gevoerd. Het is niet verantwoord een schip zonder loods te laten varen, indien de verkeersdeelnemers en de overige bemanningsleden niet aan de nodige rustpauzes toekomen. Van de aanvrager mag worden verwacht dat hij kan aantonen hoe de kapitein de werken rustpauzes voor de bemanning heeft ingedeeld. Van de aanvrager kan dan ook worden gevraagd terzake de nodige stukken te overleggen. Voor schepen waarop het Arbeidstijdenbesluit vervoer van toepassing is, kunnen de uit hoofde van dat besluit te nemen maatregelen van belang zijn bij de beoordeling.



### Artikel 3

In artikel 3 zijn de eisen geformuleerd waaraan het schip moet voldoen.

Voor ontheffingverlening komen in beginsel slechts schepen in aanmerking die zijn voorzien van actieve boegbesturing en roeren die het manoeuvreren in alle omstandigheden optimaal mogelijk maken. De kapiteins van schepen die niet zijn voorzien van dergelijke inrichtingen, zijn door hun vaar- en manoeuvre-eigenschappen doorgaans eerder aangewezen op de diensten van een loods. Het is een voorwaarde dat het schip bij manoeuvres geen structurele sleepbootassistentie behoeft.

Wat betreft de communicatie- en navigatieapparatuur geldt als minimumeis dat alle voor de navigatie en de radiocommunicatie ingevolge het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen verdrag ter beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1977, 77) voor het desbetreffende schip vereiste apparatuur en andere voorzieningen aanwezig moeten zijn.

Daarnaast moet verzekerd zijn dat de communicatie en de navigatie onder alle omstandigheden goed moeten kunnen blijven functioneren. Daarom is vereist dat de daarvoor benodigde apparatuur in goede orde functioneert. Ook behoren alle bescheiden en zeekaarten voor het gebied waarvoor de ontheffing wordt verleend aan boord te zijn en te zijn bijgewerkt volgens de Berichten aan Zeevarenden.

Het vereiste van een aanwezig en beproefd contingency-plan (veiligheidsplan) volgens de International Safety Management Code is een eis die voortvloeit uit de noodzaak het ontheffingenbeleid toe te snijden op schepen die uit veiligheidsoogpunt een zekere toegevoegde waarde kunnen bieden.

### Artikel 4

Aan de ontheffing wordt in alle gevallen een aantal vaste voorschriften verbonden. De voorschriften zijn opgesomd in artikel 4. Wanneer daartoe aanleiding bestaat zullen in individuele gevallen aanvullende voorschriften in de ontheffingsbesluiten worden opgenomen. Een ontheffing wordt verleend voor een periode van één jaar. Wanneer de houder van de ontheffing voor een volgende periode van ontheffingverlening in aanmerking wil komen, is een nieuwe beoor-

deling van schip en bemanning noodzakelijk. Tussentijds kan er uiteraard een reden ontstaan om een verzoek tot wijziging van de ontheffing in te dienen. Een dergelijke situatie kan zich voordoen wanneer de wens ontstaat nieuwe verkeersdeelnemers op de ontheffing 'bij te schrijven'.

Uiteraard moet dan wel worden aangetoond dat de desbetreffende verkeersdeelnemer aan de geldende eisen voldoet.

Een ontheffing wordt in beginsel niet voor het gehele beheersgebied afgegeven. Voor elke aanvraag afzonderlijk zal worden beoordeeld of, en zo ja, voor welk gedeelte van de loodsplichtige scheepvaartweg de ontheffing wordt verleend. Elk gedeelte van de scheepvaartweg stelt uit veiligheidsoogpunt afzonderlijke eisen aan de kapitein en de verkeersdeelnemers. De opgedane nautische ervaring en omgevingsbekendheid zal van betekenis zwaar gewicht zijn bij deze beoordeling. De verdeling van de loodsplichtige scheepvaartwegen in de onderscheiden beheersgebieden is neergelegd in bijlage 1 bij van deze beleidsregels.

Aan de ontheffing wordt bovendien een voorschrift verbonden over de meldplicht. De ontheffinghouder moet zich, voordat hij de scheepvaartweg bevaart, melden met een aantal gegevens die de bevoegde autoriteit in staat stellen te beoordelen of het verantwoord is dat de scheepvaartweg wordt bevaren zonder gebruik te maken van de diensten van een loods. Is dat niet het geval, dan kan de bevoegde autoriteit een gebruiksbeperking opleggen.

De ontheffing wordt op naam gesteld van de kapitein. De ontheffing zal echter een lijst met verkeersdeelnemers en een vermelding van betrokken zeeschip (of zeeschepen) moeten bevatten. De verkeersdeelnemers en het schip zijn immers mede in de veiligheidsbeoordeling betrokken.

### Artikel 5

Naast een aantal standaardvoorschriften, zal de ontheffing ook een aantal standaardbeperkingen bevatten, die eveneens gerechtvaardigd zijn uit een oogpunt van veiligheid. De voornaamste beperkingen met een min of meer vast karakter zijn gerelateerd aan zicht. Indien het zicht op de trajecten Borkum-Eemshaven en Eemshaven-Delfzijl minder bedraagt

dan 2000 meter zal begeleiding ('Beratung') in de zin van het Eemsradarverdrag moeten worden gegeven door de daartoe bevoegde loodsen van de Duitse loodsdienst te Knock. De omstandigheden op de vaarweg zijn echter zo veranderlijk van aard dat zich altijd redenen kunnen voordoen die ertoe nopen dat niettemin gebruik wordt gemaakt van de diensten van een loods. Om die reden is voorzien in een beperking met de strekking dat de bevoegde autoriteit kan besluiten dat van de ontheffing geen gebruik kan worden gemaakt, indien de weersomstandigheden of de omstandigheden van het schip, de lading, de scheepvaart of de scheepvaartweg dit vereisen.

Dergelijke beperkingen kunnen ingevolge artikel 8b, vierde lid, van het Loodsplichtbesluit 1995 zo nodig per marifoon worden bekendgemaakt en nadien schriftelijk worden bevestigd. De omstandigheden waaraan gedacht moet worden bij de oplegging van een dergelijke beperking zijn: problemen bij de bestuurbaarheid van het schip, het vervoer van lading die een zeker risico met zich kan brengen, abnormale verkeersintensiteit of werkzaamheden aan de scheepvaartweg die de veiligheid en vlotheid van het scheepvaartverkeer kunnen beïnvloeden.

Naast deze beperkingen is het noodzakelijk te bepalen dat van de ontheffing geen gebruik kan worden gemaakt wanneer de plaats van bestemming of vertrek in de haven van Delfzijl aan de chemiesteigers is gelegen. Aan de kapiteins van zeeschepen met gevaarlijke lading kan geen ontheffing worden verleend. In verband met de uit de verlading voortvloeiende gevaren is het echter noodzakelijk alle scheepvaart met de chemiesteigers of de onmiddellijke omgeving daarvan te Delfzijl als bestemming of vertrekpunt loodsplichtig te houden.

### Artikelen 6, 7 en 8

Deze bepalingen hebben betrekking op de aanvraagprocedure. Een aanvraag kan uitsluitend plaatsvinden door middel van het inzenden van het in bijlage 2 opgenomen aanvraagformulier. Daarbij dienen de opgegeven bewijsstukken te worden meegezonden. Indien het aanvraagformulier goed en volledig wordt ingevuld en de juiste bewijsstukken worden inge-

---

zonden, kan binnen acht weken na ontvangst van de aanvraag een beslissing worden genomen. Dit zal niet mogelijk zijn, wanneer voldoende stukken van overtuiging ontbreken. Er kunnen zich gevallen voordoen waarin een bedrijfsbezoek noodzakelijk zal zijn om aanvullende gegevens te verzamelen. In die gevallen zal als gevolg van de toepassing van artikel 4:5 Algemene wet bestuursrecht het nemen van een beslissing meer tijd vergen.

*Leeuwarden, 17 juli 2002.*

*De hoofdingenieur-directeur van  
Rijkswaterstaat in de directie Noord-  
Nederland, handelend als bevoegde  
autoriteit als bedoeld in het  
Loodsplichtbesluit 1995,  
J.R. Hoogland.*

*Den Helder, 17 juli 2002.*

*De Commandant der Maritieme  
Middelen Den Helder van de  
Koninklijke Marine, handelend als  
bevoegde autoriteit als bedoeld in het  
Loodsplichtbesluit 1995,  
F.T.S. van der Laan.*

*Harlingen, 17 juli 2002.*

*Burgemeester en wethouder van  
Harlingen, handelend als bevoegde  
autoriteit als bedoeld in het  
Loodsplichtbesluit 1995,  
De burgemeester,  
Chr. Arlman.  
De secretaris,  
W.L. van Harinxma thoe Slooten.*

*Delfzijl, 17 juli 2002.*

*Het bestuur van het openbaar lichaam  
Havenschap Delfzijl/Eemshaven, han-  
delend als bevoegde autoriteit als  
bedoeld in het Loodsplichtbesluit 1995,  
W. van der Kooi.*