

## Beleidsregels ontheffingverlening loodsplicht Amsterdam-Noordzeekanaalgebied

*Beleidsregels van het algemeen bestuur van het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied ter uitvoering van artikel 8b van het Loodsplichtbesluit 1995 (Beleidsregels ontheffingverlening loodsplicht Amsterdam-Noordzeekanaalgebied)*

*Besluitnr. 2002/40/CNB*

Het algemeen bestuur van het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied handelend als bevoegde autoriteit 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; Gelet op het advies van de Nautische Adviesraad Amsterdam-Noordzeekanaalgebied in oprichting van 17 juli 2002,

Besluit:

### **§ 1 Ontheffingverlening loodsplicht voor zeeschepen met een lengte tot en met 90 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 van de belangrijkste bepalingen van het Binnenvaartpolitiereglement of het

Rijnvaartpolitiereglement 1995 beschikt.

2. Indien de aanvraag betrekking heeft of mede betrekking heeft op de buitengaats gelegen gedeelten van de loodsplichtige scheepvaartwegen toont de aanvrager aan dat de kapitein, onderscheidenlijk de verkeersdeelnemer, tevens over een goede kennis van de belangrijkste bepalingen van het Scheepvaartreglement territoriale zee beschikt.

3. Aan de in het eerste lid vermelde eis 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 Binnenschepenwet 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, of,

c. een verklaring van vrijstelling als bedoeld in artikel 2 van het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet.

4. Met het in het 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 Binnenschepenwet als gelijkwaardig erkend bewijs van vaarbekwaamheid gelijkgesteld.

5. Aan de in het tweede lid vermelde eis is in ieder geval voldaan indien de kapitein, onderscheidenlijk de onder zijn gezag staande verkeersdeelnemer, beschikt over een verklaring van vrijstelling als bedoeld in artikel 2 van het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet.

6. De aanvrager toont aan dat de kapitein, onderscheidenlijk de onder zijn gezag staande verkeersdeelnemer, in de vierentwintig maanden voorafgaand aan de datum van de aanvraag het traject waarop de aanvraag betrekking ten minste twaalf maal in

beide richtingen, naar zee gaand en van zee komend heeft bevaren. In de twaalf maanden voorafgaand aan de datum van de aanvraag heeft de kapitein, onderscheidenlijk de verkeersdeelnemer, het traject ten minste drie maal in beide richtingen, naar zee gaand en van zee komend, bevaren.

7. Aan de in het zesde 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.

8. Voor de toepassing van het vijfde en het zesde lid, kan bij de vaststelling van het aantal reizen ten hoogste een vierde deel van het aantal voorgeschreven reizen worden vervangen door met een reis over de desbetreffende gedeelten van de scheepvaartweg overeenkomende simulatorproeven.

9. De aanvrager toont aan dat de kapitein, onderscheidenlijk de onder zijn gezag staande verkeersdeelnemer, een zodanige beheersing van de Nederlandse of 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.

10. De aanvrager toont aan dat de brugbemanning ten minste bestaat uit een verkeersdeelnemer, vermeld in de ontheffing en een ander bemanningslid.

11. De aanvrager toont aan op welke wijze de kapitein de 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. Indien het zeeschip structurele sleepbootassistentie behoeft, dient een geldig sleepbootcoördinatie certificaat te worden overgelegd.
4. De aanvrager toont aan dat het zeeschip is voorzien van alle navigatie- en communicatieapparatuur die voor het desbetreffende schip vereist is ingevolge het op november 1974 te Londen tot stand gekomen verdrag inzake beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1977, 77) (SOLAS, hoofdstuk V), zoals nadien gewijzigd.
5. De aanvrager toont aan dat de radarinstallaties in goede staat verkeren.
6. De aanvrager toont aan dat het zeeschip is voorzien van ten minste twee in goede staat verkerende VHF-installaties. Tevens toont de aanvrager aan dat met behulp van installaties behoorlijk kan worden gecommuniceerd op de marifoonkanalen die voor de gedeelten van de scheepvaartweg waarop de ontheffing betrekking heeft zijn voorgeschreven.
7. 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.
8. De aanvrager toont aan dat het zeeschip is voorzien van een beproefd contingency-plan, naar de ISM-code 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 3 jaar;
  - b. de ontheffing wordt slechts verleend voor het gedeelte van de loodsplichtige scheepvaartwegen, omschre-

- ven 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 is op naam gesteld van de kapitein en vermeldt voorts 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.

#### Artikel 5

- Aan de ontheffing worden in ieder geval de navolgende beperkingen verbonden:
- a. van de ontheffing kan geen gebruik worden gemaakt indien de windkracht boven het gedeelte van de loodsplichtige scheepvaartweg waarop de ontheffing betrekking heeft, groter is dan 17,2 m/s (> 7 Bft);
  - b. van de ontheffing kan geen gebruik worden gemaakt indien het zicht op het gedeelte van de loodsplichtige scheepvaartweg waarop de ontheffing betrekking heeft bij dag minder dan 500 m, en bij nacht minder dan 700 m, bedraagt;
  - c. 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 noodzakelijk maken;
  - d. van de ontheffing kan geen gebruik worden gemaakt indien bij de passage van kunstwerken, alsmede bij het meren en ontmeren bij ligplaatsen de windkracht meer is dan 10,8 m/s

- e. van de ontheffing kan geen gebruik worden gemaakt indien bestemmings- of vertrekplaats is gelegen in een haven met een petroleumregime;
- f. van de ontheffing kan geen gebruik worden gemaakt indien naar het oordeel van de bevoegde autoriteit de omstandigheden met betrekking tot het schip, de opvarenden, de lading, de scheepvaart of de scheepvaartweg zodanig zijn dat sleepbootassistentie is vereist en de houder niet tevens houder is van een geldig sleepbootcoördinatie certificaat.

### § 4 Aanvraagprocedure

#### Artikel 6

De aanvraag wordt ingediend met behulp van het formulier, opgenomen in bijlage 2 A en B 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 zes weken na de datum van ontvangst van de aanvraag.

### § 5 Slotbepalingen

#### Artikel 9

Dit besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na dagtekening van de Staatscourant waarin het wordt geplaatst.

#### Artikel 10

Dit besluit wordt aangehaald als: Beleidsregels ontheffingverlening loodsplicht Amsterdam-Noordzeekanaalgebied. Deze beleidsregels zullen met de daarbij behorende toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*Amsterdam, 16 oktober 2002, het algemeen bestuur van het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied handelend als bevoegde autoriteit als bedoeld in het Loodsplichtbesluit 1995, M. van der Horst, voorzitter. S.A. Tiemeijer, secretaris.*

**Bijlage 1**

- Overzicht gedeelten loodsplichtige scheepvaartwegen
- Scheepvaartverkeerswet [Versie geldig vanaf: 01-09-2001]

**Bijlage bij de Scheepvaartverkeerswet, bedoeld in artikel 10<sup>1</sup>, eerste lid, van deze wet.**

De scheepvaartwegen, bedoeld in artikel 10, eerste lid, van de

Scheepvaartverkeerswet zijn de navolgende:

1. het gedeelte van de territoriale zee dat ligt binnen het gebied begrensd door een lijn die loopt van de positie 52°27'.9NO4°32'.00 naar 52°27'.8NO4°31'.00, vandaar naar 52°26'.0NO4°27'.80, vandaar naar 52°26'.9NO4°19'.30, vandaar naar 52°31'.9NO4°20'.90, vandaar naar 52°30'.7NO4°31'.20 en vandaar naar 52°28'.1NO4°32'.60;
2. het Noordzeekanaal;

3. de zijkanalen naar Beverwijk, naar Haarlem en naar Zaanstad;
4. het IJ tot aan de Oranjesluizen en de ingang van het Amsterdam-Rijnkanaal.

<sup>1</sup>. De kapitein is verplicht om tijdens de vaart van het zeeschip op de in de bijlage van deze wet aangegeven scheepvaartwegen gebruik te maken van de diensten van een loods.

**Bijlage 2**

<b>AANVRAAGFORMULIER VOOR EEN ONTHEFFING VAN LOODSPLICHT voor schepen t/m 90 m.</b> (Application form for pilot exemption)	
<b>Naam aanvrager (Reder/Rompbevrachter)</b> Name applicant (Owner/charterer)	
<b>Adres aanvrager</b> Address applicant	
<b>Naam verkeersdeelnemer</b> Name of the participant	
<b>Nationaliteit, geboortedatum en –plaats verkeersdeelnemer</b> Nationality, date & place of birth of the participant	
<b>Gewenst vaargebied,</b> Desired exemption area	
<b>Aantal reizen gespecificeerd over afgelopen 2 jaar in gewenst vaargebied,</b> Specified number of runs over the recent 2 years in desired exemption area	
<b>Verwacht aantal reizen per jaar in gewenst gebied,</b> Number of expected annual runs in desired exemption area	
<i>Voor de aanvraag van een ontheffing moet het volgende worden meegearonden</i> <i>For application of exemption the following must accompany the application</i>	
<b>! pasfoto's met volledige naam en geboortedatum van de kapitein</b> ! passport photos with full name and date of birth of the master.	
<b>Copie vaarbevoegdheidsbewijs kapitein</b> Copy certificate of competence as master	<b>Datum uitgifte:</b> Date of issue:
<b>Copie oog- en oorpapieren kapitein</b> Copy medical certificate eyes and ears of master	<b>Datum uitgifte:</b> Date of issue:
<b>Copie gezondheidspapieren kapitein</b> Copy medical health certificate of master	<b>Datum uitgifte:</b> Date of issue:
<b>gegevens gelijksoortig schip (wanneer aanvraag bedoeld is voor ontheffing gelijksoortig schip)</b> Data of similar ship (when application is meant for the determination of a similar ship).	
<b>Uitlooptijd van de Ontheffing voor dat gelijksoortig schip:</b> Expiry date of the exemption for the similar ship	
<b>Vaargebied waarvoor de Ontheffing van toepassing is.</b> Exemption area.	
<b>Opmerkingen.</b> Remarks.	
<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 Register Loodsplicht Kleine Zeeschepen:</b> <small>Belongs to Application form register pilotage short-sea vessels application.</small>	
<b>Eigenaar/Agent,</b> <small>Owner/Agent</small>	
<b>Adres,</b> <small>Address</small>	
<b>Postcode/Woonplaats,</b> <small>Area code, city</small>	
<b>Telefoon/Fax,</b> <small>Telephone/Fax</small>	
<b>Scheepsfoto,</b> <small>Ship's picture</small>	
<b>Getekend, signed:</b>	<b>Datum, Date</b>
	<b>Functie, Position</b>
<p>*Kopieën van meetbrief, certificaten, contracten, scheepsfoto en eventueel andere bewijzen meesturen.            Bij wijziging van voornoemde gegevens vervalt de registratie, tenzij tijdig opnieuw registratie is aangevraagd.            *Enclose copies of mentioned certificates, ship's picture and other evidence.</p>	
<b>Niet in te vullen door aanvrager/ not to be filled in by applicant.</b>	
<b>Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam</b>	
Datum ontvangst	Stempel, handtekening
Datum verzending naar RLCA-IJ	
CATEGORIE	
Behandeld door	
<b>Regionale Loodsencorporatie Amsterdam IJmond</b>	
Opmerkingen:	Stempel, handtekening
Behandeld door	

## Toelichting

### Algemeen

Met de vaststelling van dit besluit is het besluit van de directeur van het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied van 24 juli 2002 inzake Beleidsregels ontheffingverlening loodsplicht Amsterdam-Noordzeekanaalgebied van rechtswege vervallen.

Op grond van artikel 8b, eerste lid, aanhef en onder g, van het Loodsplichtbesluit 1995 heeft het algemeen bestuur van het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied in zijn hoedanigheid als bevoegde autoriteit in de zin van het Loodsplichtbesluit 1995, de bevoegdheid de kapitein, onderscheidenlijk de onder zijn gezag staande verkeersdeelnemer van een zeeschip met een lengte tot en met 90 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.

Ter ondersteuning bij de besluitvorming is een voorlopige nautische

adviesraad ingesteld. Deze Nautische Adviesraad Amsterdam-Noordzeekanaalgebied in oprichting (de zgn. pré-NAR) heeft in zijn vergadering van 17 juli 2002 advies uitgebracht over de regionale beleidsregels. Dit advies is hieronder integraal weergegeven, gevolgd door – voor zover van toepassing – een reactie.

### Advies Nautische Adviesraad Amsterdam-Noordzeekanaalgebied

De raad is, gehouden de aan de pré-NAR wettelijk toebedeelde functie, tot de conclusie gekomen dat de invoering van de regionale beleidsregels ter uitvoering van artikel 8b van het Loodsplichtbesluit 1995 geen significante problemen zal opleveren. De raad adviseert u echter, ingevolge de inhoudelijke discussie zoals deze ter vergadering van de pré-NAR plaats vond, bij uw overwegingen ter voorbereiding op uw besluitvorming en de definitieve vaststelling van de tekst van de beleidsregels de nodige aandacht te schenken aan de volgende aspecten:

#### *Algemeen*

Op een aantal punten zijn de concept-beleidsregels noch de toelichting geheel duidelijk op welke wijze het handhavings- en controlemechanisme zal en kan worden toegepast. De raad is van mening dat hiaraan de nodige aandacht dient te worden besteed (o.a. voor wat betreft de opleiding van de controlerende functionarissen) en zo spoedig mogelijk (met name naar de gebruikers toe) duidelijkheid wordt verschaft.

#### *Ten aanzien van de tekst van de concept-beleidsregels en de daarbij behorende toelichting*

Artikel 1 in de Toelichting, eerste alinea, laatste zinsnede:

‘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’.

De regionale Loodsencoöperatie Amsterdam-IJmond hecht er waarde aan hier expliciet haar zorg uit te spreken en betwijfelt dat de opgenomen voorschriften en beperkingen daadwerkelijk ertoe zullen leiden dat deze de veiligheid van het scheepvaartverkeer zullen bevorderen. Er bestaat een relatie tussen de veiligheid en het percentage scheepvaart dat uiteindelijk zal worden vrijgesteld (naar

verwachting ultimo 2004 60%). Een zich negatief ontwikkelend veiligheidsniveau zou naar de mening van de loodsencoöperatie tevens consequenties kunnen hebben voor de vlotheid in de afwikkeling van het scheepvaartverkeer nabij het sluzencomplex. Deze standpunten en de argumenten hiervoor zijn door de regionale loodsencoöperatie in het voortraject om te komen tot de regionale beleidsregels reeds verwoord. Hierbij dient overigens te worden opgemerkt dat de meerderheid van de aanwezige leden van pré-NAR in haar vergadering deze zorg en twijfel niet met de regionale loodsencoöperatie deelt.

Artikel 2, lid 1:

De raad vraagt zich af in hoeverre de kapitein, onderscheidenlijk de onder zijn gezag staande verkeersdeelnemer, ook kennis moet hebben van de regionaal geldende regels en op welke wijze deze hem/haar ter beschikking gesteld (kunnen) worden.

Artikel 2, lid 6:

De raad is van mening dat het aanvraagformulier voor ontheffing duidelijkheid moet verschaffen dat de aanvrager al dan niet gerelateerd wordt aan een schip. Dit aspect kon door de raad niet worden beoordeeld door ter vergadering ontbreken van een conceptaanvraagformulier.

Ten aanzien van de zinsnede: ‘In de twaalf maanden voorafgaand aan de datum van de aanvraag heeft de kapitein, onderscheidenlijk de verkeersdeelnemer, het traject ten minste drie maal in beide richtingen, naar zee gaand en van zee komend, gevaren.’ De regionale Loodsencoöperatie Amsterdam-IJmond hecht er waarde aan hier expliciet te vermelden het aantal van ten minste 3 maal aan de magere kant te vinden. Dit standpunt en de argumenten hiervoor zijn door de regionale loodsencoöperatie in het voortraject om te komen tot de regionale beleidsregels reeds verwoord. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de meerderheid van de aanwezige leden van pré-NAR in haar vergadering deze zorg en twijfel niet met de regionale loodsencoöperatie deelt.

Artikel 2, lid 8:

De raad attendeert er op dat na invoering van de beleidsregels de kwaliteit van de aangeboden simulatorproeven de nodige en regelmatige aandacht behoeft. Het opstellen van criteria en/of richtlijnen waaraan de

aangeboden simulatorproeven dienen te voldoen lijkt zinvol.

Artikel 2, lid 9:

De keuzemogelijkheid voor de Nederlandse of de Engelse taal kan problemen met zich mee brengen met name in de onderlinge communicatie tussen verkeersdeelnemers, specifiek wanneer sprake is van het geven van verkeersinformatie c.q. verkeersaanwijzingen tussen verkeersdeelnemers onderling. Dit kan een extra rol spelen bij de diversiteit aan vaarweggebruikers: loodsdienstplichtige schepen (met of zonder ontheffing) niet-loodsdienstplichtige schepen (kleine tonnage, binnenvaart, visserij e.d.) en recreatievaart. De raad is van mening dat met name de kwalitatieve rol en aandacht van de verkeersbegeleiding op het gebied van de communicatie hierin een belangrijke factor dient te vervullen.

Artikel 3, lid 1:

De vraag rijst, gelet op de discussie in de raad, in hoeverre de eis aan een zeeschip om te zijn voorzien van een actieve boegbesturing (boegschroef) absolute noodzaak is, gelet op het gestelde in lid 2 'een zodanige besturing in combinatie met het gebruik van de voortstuwingswerktuigen onder alle omstandigheden precieze manoeuvreerbewegingen mogelijk zijn'. Te meer daar dit de kleinere/oudere schepen zonder boegschroef op voorhand uitsluit van het verkrijgen van een ontheffing. Vanuit de vergadering wordt aangegeven dat het gestelde in 3.1 eenvoudig en het gestelde in 3.2 moeilijk toetsbaar is.

Artikel 3, lid 3:

Dit artikel lijkt ogenschijnlijk niet van toepassing voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (anders dan in de regio Rijnmond), aangezien momenteel het gebruik van een geldig sleepbootcoördinatie certificaat in deze regio niet bij de raad bekend is (zie ook artikel 5 onder f). Indien hier sprake is van een nieuwe bepaling die bij de invoering van de beleidsregels van kracht en toegepast wordt dan verdient het aanbeveling hierover in de toelichting expliciet te berichten.

Artikel 3, lid 4:  
Aanbevolen wordt in de vierde regel van dit lid de tekst tussen haakjes als volgt aan te passen: (SOLAS Hoofdstuk V, Trb. 1977, 77), zoals nadien gewijzigd. Dit aangezien het genoemde verdrag inzake beveiliging van mensenlevens op zee als zodanig

in de (inter)nationale scheepvaart wordt aangeduid.

Artikel 3, lid 8:

Aanbevolen wordt in dit artikel in de tweede regel de woorden 'de norm ISM 2002' te vervangen door 'de ISM-code 2002'.

Artikel 4, onder c. punt 7:

Het was voor de raad niet mogelijk te beoordelen op welke wijze en volgens welke criteria de ontheffing wordt verleend aangezien de raad niet de beschikking had over de volledige set bijlagen bij de concept-beleidsregels (aanvraagformulieren).

Artikel 5 onder f, laatste regel:

'geldig sleepbootcoördinatie certificaat'. Zie voorgaande opmerking bij Artikel 3, lid 3.

Artikel 6:

Het was de raad niet duidelijk welke bewijsstukken bedoeld werden aangezien de raad niet de beschikking had over de volledige set bijlagen bij de conceptbeleidsregels (aanvraagformulieren).

#### **Reactie op het advies**

De opmerkingen van de Nautische Adviesraad hebben de aandacht van het algemeen bestuur van het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied. Aanvragers van ontheffingen krijgen naast het aanvraagformulier uitgebreide informatie toegezonden.

Met betrekking tot artikel 3, vierde en achtste lid zijn de aanbevelingen overgenomen.

#### **(Vervolg Toelichting)**

#### **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 beleidsuitgangspunten 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 Amsterdam-Noordzeekanaalgebied gaat het hierbij om het Binnenvaartpolitiereglement voor de binnengaats gelegen gedeelten van de loodsplichtige scheepvaartwegen. Daarnaast is kennis van het Scheepvaartreglement territoriale zee benodigd wanneer een ontheffing wordt gevraagd voor de buitengaats gelegen gedeelten van de loodsplichtige scheepvaartwegen.

Het bewijs dat de kapitein die kennis heeft, kan in elk geval worden afgeleid indien hij over bepaalde vaarbevoegdigheden 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. Het bestaan van aanvullende kennis kan ook worden aangetoond wanneer de kapitein beschikt over een groot vaarbewijs (voor alle wateren) of Rijnpatent (groot patent) gelijkwaardige buitenlandse vaarbevoegdheid. Een kapitein die beschikt over een verklaring van vrijstelling beschikt over voldoende kennis van zowel het Binnenvaartpolitiereglement als het Scheepvaartreglement territoriale zee.

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 24 maal heeft bevaren in de twee jaar voorafgaand aan de datum van de aanvraag, waarbij bovendien de eis wordt gesteld dat in het laatste jaar het traject drie maal in beide richtingen moet zijn bevaren.

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.

In de nota van toelichting behorende bij het gewijzigde Loodsplichtbesluit 1995 werd reeds de ruimte geboden om bij de vaststelling van het aantal reizen, benodigd om aan de frequentie-eis te kunnen voldoen, een gedeelte van de vereiste reizen te vervangen door afgelegde simulatorproeven. Van die mogelijkheid wordt gebruik gemaakt in dit besluit. Maximaal een vierde gedeelte van het aantal vereiste reizen kan worden vervangen door simulatorervaring. De opgedane simulatorervaring moet overigens ook met bewijsstukken kunnen worden aangetoond.

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 de desbetreffende aanvrager 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 die ten aanzien van de brugbemanning. Het brugteam dient uit veiligheidsoogpunt 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 werk- en 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 manoeuvreereigenschappen doorgaans eerder aangewezen op de diensten van een loods. Indien het schip bij manoeuvres in de haven structureel sleepbootassistentie behoeft, is ontheffingverlening eerst mogelijk indien de kapitein of verkeersdeelnemer beschikt over een, op grond van het geldende beleid verleend sleepbootcoördinatie-certificaat.

Wat betreft de communicatie- en navigatieapparatuur geldt als minimum-eis 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) (SOLAS, hoofdstuk V) voor het desbetreffende schip vereiste apparatuur en andere voorzieningen aanwezig moeten zijn. Daarnaast moet verzekerd zijn dat de communicatie en de navigatie onder alle omstandighe-

den 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 vloeit voort 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 drie jaar.

Wanneer de houder van de ontheffing voor een volgende periode van ontheffingverlening in aanmerking wil komen, is een nieuwe beoordeling 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 loodsplachtige 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 zullen van betrekkelijk zwaar gewicht zijn bij deze beoordeling. De verdeling van de loodsplachtige scheepvaartwegen in de onderscheiden beheersgebieden is neergelegd in bijlage 1 bij van deze beleidsregels. Aan de ontheffing wordt bovendien een voorschrift ver-

bonden 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, dat eveneens gerechtvaardigd is uit een oogpunt van veiligheid. De voornaamste beperkingen met een min of meer vast karakter zijn gerelateerd aan windkracht en zicht. De omstandigheden op de vaarweg zijn echter zo veranderlijk van aard dat zich altijd redenen kunnen voordoen die ertoe nopen dat 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 een haven met een petroleumregime is gelegen,

of er sleepbootassistentie is vereist, en de houder van de ontheffing niet in het bezit is van een sleepbootcoördinatie-certificaat.

#### *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 ingezonden, wordt binnen zes 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 bezoek aan de aanvrager noodzakelijk zal zijn om aanvullende gegevens te verzamelen. In die gevallen zal het nemen van een beslissing meer tijd vergen.

*Amsterdam, 16 oktober 2002,  
het algemeen bestuur van het openbaar  
lichaam Centraal Nautisch Beheer  
Noordzeekanaalgebied, handelend als  
bevoegde autoriteit als bedoeld in het  
Loodsplichtbesluit 1995,  
M. van der Horst, voorzitter.  
S.A. Tiemeijer, secretaris.*