



## 395

### **Besluit van 18 augustus 1988, houdende voorschriften voor registerloodsen (Voorschriftenbesluit registerloodsen)**

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 29 april 1988, nr. S/J 30. 741/88, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;

Gelet op de artikelen 2, derde lid, en 47, eerste lid, van de Loodsenwet (Stb. 1988, 353);

De Raad van State gehoord (advies van 14 juni 1988, no. W09.88.0217);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 9 augustus 1988, nr. S/J 31.340/88, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **HOOFDSTUK I ALGEMENE BEPALINGEN**

##### **Artikel 1**

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

- a. bevoegde autoriteit: de voor een scheepvaartweg of gedeelte daarvan door Onze Minister als zodanig aangewezen functionaris;
- b. organisatie: de in het Financieel besluit loodsen (Stb. 1988, 396) met de inning van het loodsgeld belaste organisatie;
- c. loodsen op afstand: de functie-uitoefening, bedoeld in artikel 2, tweede lid, van de Loodsenwet (Stb. 1988, 353).

#### **HOOFDSTUK II ALGEMENE VOORSCHRIFTEN MET BETREK- KING TOT HET LOODSEN**

##### **Artikel 2**

De registerloods heeft bij de uitoefening van zijn functie de door Onze Minister voorgeschreven middelen voor communicatie en navigatie bij zich en volgt de door Onze Minister gegeven voorschriften voor het gebruik van communicatie- en navigatiemiddelen op.

### Artikel 3

De registerloods geeft een voor het schip, ten behoeve waarvan hij zijn functie uitoefent, bestemde verkeersaanwijzing die hem bereikt, onverwijld door aan degene, die is belast met het gezag over het schip of aan de verkeersdeelnemer.

### Artikel 4

De registerloods doet, zo nodig via de marifoon, onverwijld melding aan de bevoegde autoriteit of aan een opsporingsambtenaar, van:

- a. tekortkomingen of bijzonderheden ten aanzien van het schip dat hij loodst, die de veiligheid van het schip, de opvarenden of de omgeving naar zijn oordeel kunnen schaden;
- b. overtreding door anderen van de wettelijke voorschriften gegeven ter bescherming van de belangen, bedoeld in artikel 3, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet (Stb. 1988, 352);
- c. een scheepsramp als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Scheepwet (Stb. 1909, 219);
- d. bijzonderheden met betrekking tot een scheepvaartweg of verkeers-tekens en overige navigatiehulpmiddelen; en
- e. het verlies van ankers, trossen of kettingen, dan wel van lading die hinder kan veroorzaken, alsmede van de positie daarvan.

### Artikel 5

De registerloods heeft bij het verlenen van zijn diensten op een schip een geldige verklaring waaruit zijn loodsbevoegdheid blijkt volgens het model, vastgesteld krachtens artikel 22, tweede lid, van de Loodsenwet, bij zich en verleent op verzoek van degene, die is belast met het gezag over het schip of van de verkeersdeelnemer hiervan inzage.

### Artikel 6

1. De registerloods loodst een schip op loodsplichtige scheepvaartwegen totdat de loodsreis is beëindigd.

2. De loodsreis is binnen de loodsplichtige scheepvaartwegen beëindigd wanneer:

- a. het schip de plaats heeft bereikt waar de registerloods het naar toe moet loodsen;
- b. het schip langer dan twee uren de reis onderbreekt, tenzij de bevoegde autoriteit mededeelt dat het aan boord blijven van de registerloods noodzakelijk is; of
- c. de registerloods door een andere registerloods is afgelost met inachtneming van artikel 7.

3. Indien de verkeersdeelnemer de adviezen van de registerloods niet opvolgt en de veiligheid van het schip, de bemanning of omgeving daardoor naar het oordeel van de registerloods gevaar loopt, wijst hij de verkeersdeelnemer, zo mogelijk in het bijzijn van een ander lid van de scheepsbemanning, op dat gevaar en blijft hij zijn functie zo goed mogelijk uitoefenen.

4. De registerloods mag zijn diensten als loods weigeren, indien tekortkomingen of bijzonderheden ten aanzien van het te loodsen schip naar zijn redelijk oordeel ernstig gevaar opleveren voor de veiligheid van het schip, de opvarenden of de omgeving. Hij doet hiervan melding op de wijze, zoals bepaald in artikel 4, en pleegt overleg met de kapitein en zo mogelijk met de bevoegde autoriteit over de te nemen actie. Zodra het betreffende schip ondanks de weigering van de loods toch vertrekt of de reis voortzet, oefent de loods zijn functie zo goed mogelijk uit.

## **Artikel 7**

1. De registerloods, die door een andere loods zal worden afgelost, handelt zodanig, dat de loodswisseling veilig kan geschieden en het schip zo min mogelijk vertraging ondervindt.

2. De loodsaflossing heeft plaatsgevonden, zodra de aflossende loods het loodsen van het betreffende schip op de brug van het schip of, bij het loodsen op afstand, op de daarvoor aangewezen plaats heeft overgenomen.

## **Artikel 8**

Op een schip, waarvan degene, die is belast met het gezag over het schip ingevolge een wettelijke regeling verplicht is een tankercontrolelijst in te vullen, neemt de registerloods deze lijst onmiddellijk na het aan boord komen in ontvangst, neemt kennis van de inhoud daarvan, voor zover die voor hem als loods van belang is, en doet deze zo spoedig mogelijk na de loodsreis toekomen aan de bevoegde autoriteit.

## **Artikel 9**

1. De registerloods biedt bij het verlenen van zijn diensten aan boord van het door hem te loodsen schip een loodscertificaat met de door Onze Minister vast te stellen inhoud ter invulling en ondertekening aan aan degene, die is belast met het gezag over het schip, controleert die invulling, vult het voor hem bestemde gedeelte in en doet dit zo spoedig mogelijk na de loodsreis, door hem ondertekend, toekomen aan de organisatie.

2. In geval van een vergeefse reis naar een schip, waarvoor de registerloods was besteld, is het eerste lid, indien mogelijk, van overeenkomstige toepassing.

## **HOOFDSTUK III AANVULLENDE VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT HET LOODSEN OP AFSTAND**

### **Artikel 10**

1. De daartoe bevoegde registerloods mag slechts op loodsplichtige scheepvaartwegen loodsen op afstand, voor zover:

a. weersomstandigheden, omstandigheden met betrekking tot de aard of inrichting van het te loodsen schip of bijzondere omstandigheden als gevolg van oorzaken gelegen buiten de normale bedrijfsvoering met betrekking tot het loodsen, het een registerloods verhinderen binnen een door Onze Minister aangewezen gebied aan boord te komen of van boord te gaan van het te loodsen schip;

b. dit strekt tot adviezen, gericht op een veilige en doelmatige wijze van het beloodsen van schepen; of

c. de veiligheid van een schip op een loodsplichtige scheepvaartweg zodanig direct in gevaar is, dat het loodsen op afstand in het belang van een veilige beloodsing noodzakelijk is.

2. De registerloods mag het loodsen op afstand slechts verrichten vanaf de door Onze Minister vast te stellen plaatsen.

3. Onze Minister stelt de door hem voor het loodsen op afstand vanaf de wal nodig geachte ruimte en apparatuur ten behoeve van dat loodsen om niet aan de registerloodsen ter beschikking.

### **Artikel 11**

1. De met het loodsen van een schip belaste registerloods doet onverwijld melding aan de daartoe door het bestuur van een regionale

loodsencorporatie aangewezen registerloods, indien zich een omstandigheid als bedoeld in artikel 10, eerste lid, onderdeel a, voordoet.

2. De krachtens het eerste lid aangewezen registerloods geeft een door hem ontvangen melding onverwijld door aan de bevoegde autoriteit, indien hij eveneens van oordeel is dat er sprake is van een dergelijke omstandigheid.

3. Het loodsen op afstand, bedoeld in artikel 10, eerste lid, onderdeel a, mag pas aanvangen nadat de krachtens het eerste lid aangewezen registerloods de met het loodsen op afstand belaste registerloods heeft bericht dat hij de melding, bedoeld in het tweede lid, heeft gedaan.

4. Het loodsen op afstand, bedoeld in artikel 10, eerste lid, onderdeel c, mag pas aanvangen, nadat de registerloods melding heeft gedaan aan de bevoegde autoriteit van de noodzaak daartoe.

## **Artikel 12**

1. De registerloods vult van elke aaneengesloten periode waarin hij op afstand loodst vanaf de wal een loodsjournaal in met de door Onze Minister vast te stellen inhoud en ondertekent dit; hij biedt dit journaal vervolgens ter ondertekening aan aan de daartoe door Onze Minister aangewezen persoon en doet dit daarna zo spoedig mogelijk toekomen aan de organisatie.

2. De registerloods vult van elk schip dat hij vanaf een ander schip op afstand loodst een loodscertificaat als bedoeld in artikel 9 in, ondertekent dit en doet dit zo spoedig mogelijk na de loodsreis toekomen aan de organisatie.

3. Het eerste en tweede lid zijn slechts van toepassing op het loodsen op afstand, bedoeld in artikel 10, eerste lid, onderdeel a.

## **Artikel 13**

De registerloods volgt bij het geven van verkeersinformatie tijdens het loodsen op afstand vanaf de wal de door Onze Minister onderscheidenlijk de bevoegde autoriteit gegeven voorschriften op.

## **HOOFDSTUK IV VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT DE ARBEIDS- EN RUSTTIJDEN**

### **Artikel 14**

1. De registerloods verricht per week, ingaande op maandag, arbeid als registerloods gedurende ten hoogste honderd uren.

2. Indien de registerloods zijn arbeid verricht gedurende een periode van aaneengesloten dagen die meer of minder dan een week omvat, wordt het aantal uren gedurende welke hij in die periode ten hoogste arbeid mag verrichten naar evenredigheid verhoogd onderscheidenlijk verlaagd.

### **Artikel 15**

1. Onverminderd artikel 16 houdt de registerloods per etmaal, ingaande om middernacht ten minste acht aaneengesloten uren, dan wel twee perioden van elk ten minste vijf aaneengesloten uren rust.

2. Indien bijzondere omstandigheden met betrekking tot een loodsreis hiertoe noodzaken, mag de in het eerste lid bedoelde rust naar evenredigheid over twee etmalen worden gehouden.

## **Artikel 16**

De registerloods mag na vier aaneengesloten uren loodsen op afstand vanaf de wal pas weer op deze wijze dienst verrichten na ten minste acht aaneengesloten uren rust.

## **HOOFDSTUK V STRAF- EN OVERIGE BEPALINGEN**

### **Artikel 17**

Overtreding door een registerloods van de bij of krachtens de artikelen 2 tot en met 16 gestelde voorschriften is een strafbaar feit.

### **Artikel 18**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 september 1988.

### **Artikel 19**

Dit besluit kan worden aangehaald als: Voorschriftenbesluit registerloodsen.

Lasten en bevelen dat dit besluit met daarbij behorende toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

's-Gravenhage, 18 augustus 1988

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
N. Smit-Kroes

Uitgegeven de *dertigste* augustus 1988

De Minister van Justitie,  
F. Korthals Altes

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatscourant van 13 september 1988, nr. 177

### 1. Inleiding

Dit besluit bevat, ter uitvoering van artikel 2, derde lid, van de Loodsenwet (Stb. 1988, 353) de voorschriften, die de registerloodsen, hierna genoemd de loodsen, voor en bij de uitoefening van hun beroep in acht dienen te nemen. De voorschriften voor niet-registerloodsen zullen worden opgenomen in een specifiek besluit, waarin mede uitvoering wordt gegeven aan artikel 5, eerste lid, van de Loodsenwet. Tot het moment, waarop dat besluit tot stand zal zijn gebracht, is de toepassing van artikel 2, derde lid, van de Loodsenwet beperkt tot de registerloodsen. Daartoe zal de datum van inwerkingtreding van artikel 5 van de wet op een later tijdstip liggen dan de inwerkingtreding van de overige artikelen van de wet. (Tot dat tijdstip geldt overigens voor de Noordzee-loodsen de bestaande Beschikking Noordzeeloodsdienst, Stcrt. 1979, 238).

Dit besluit bevat uitsluitend voorschriften die betrekking hebben op het eigenlijke loodsen. Daarnaast zullen loodsen in de operationele sfeer, waar nodig, loodstechnische inbreng verzorgen. Als voorbeeld kan worden genoemd de loodstechnische inbreng bij het toelatingsbeleid en bij verkeersaanwijzingen, alsmede bij de planning van bijzondere transporten. Deze inbreng wordt beschouwd als uitvloeisel van de eigenlijke loodsentaak. Dergelijke neventaken zijn te rekenen tot taken die behoren tot de behoorlijke beroepsuitoefening. Krachtens de artikelen 9, eerste lid, onderdeel a, 2°, onderscheidenlijk 13, eerste lid, onderdeel a, 3°, van de Loodsenwet vormt de bevordering van de goede beroepsuitoefening een van de taken van de landelijke onderscheidenlijk regionale loodsen-corporatie(s). Waar nodig kunnen voor dergelijke taken regionale procedureregels worden overeengekomen tussen de betreffende regionale loodsen-corporatie en de vaarwegbeheerder(s). De uit dergelijke afspraken voortvloeiende individuele verplichtingen van registerloodsen vinden hun basis in of krachtens verordening van de loodsen-corporatie.

Met betrekking tot de inhoud van dit besluit bepaalt de Loodsenwet de navolgende randvoorwaarden.

a. De voorschriften moeten dienen ter bescherming van de in artikel 3, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet (Stb. 1988, 352) bedoelde (publieke) belangen. Dit betekent dat aan elke op te leggen verplichting een concrete toetsing aan die belangen is voorafgegaan. Deze belangen betreffen het verzekeren van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer, het instandhouden van scheepvaartwegen en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan, alsmede het voorkomen of beperken van schade door het scheepvaartverkeer aan de waterhuishouding, oevers en waterkeringen, of werken gelegen in of over scheepvaartwegen.

b. De voorschriften dienen onder andere betrekking te hebben op de omstandigheden en voorwaarden waaronder en de plaatsen vanaf waar de loods adviezen als bedoeld in artikel 2, tweede lid, van de Loodsenwet mag geven (hierna te noemen: het loodsen op afstand).

c. Op grond van artikel 47, eerste lid, van de Loodsenwet is het handelen in strijd met het bepaalde bij of krachtens artikel 2, derde lid, van de wet, voor zover in dit besluit uitdrukkelijk als strafbaar feit aangewezen, strafbaar. De in dit besluit opgenomen verplichtingen zijn beperkt tot die verplichtingen, die strafrechtelijk gesanctioneerd dienen te worden.

De met inachtneming van deze randvoorwaarden in dit besluit opgenomen verplichtingen betreffen deels in voorheen bestaande regelgeving op loodsen rustende verplichtingen – zij het dat deze waar nodig zowel inhoudelijk als redactioneel zijn herzien – en deels nieuwe verplichtingen.

De herziene verplichtingen betreffen de beroepsuitoefening aan boord van de te loodsen schepen, zoals voorheen met name geregeld in hoofdstuk VIII van het Algemeen Loodsreglement (Stb. 1932, 433), hierna te noemen: A.L.R.

Daarbij kenmerkte het A.L.R. zich door de grote mate van gedetailleerdheid, de weinig logische indeling van de beroepsverplichtingen en de ten opzichte van de veranderde praktijk en omstandigheden met betrekking tot het loodsen verouderde bepalingen.

Deze bezwaren zijn in dit besluit weggenomen, waarbij met name een te grote mate van gedetailleerdheid is vermeden, zulks mede uit een oogpunt van deregulering. Omtrent de dereguleringsaspecten zij verwezen naar hoofdstuk 6.

De nieuwe voorschriften betreffen bepalingen inzake het loodsen op afstand, alsmede de uit hoofde van veiligheid noodzakelijke minimum randvoorwaarden met betrekking tot de arbeids- en rusttijden van loodsen.

De beroepsvoorschriften kunnen naar hun aard als volgt worden ingedeeld, welke indeling in het besluit en in de verdere toelichting is gevolgd:

- a. algemene voorschriften met betrekking tot het loodsen;
- b. aanvullende voorschriften met betrekking tot het loodsen op afstand; en
- c. voorschriften met betrekking tot de arbeids- en rusttijden.

## **2. Algemene voorschriften met betrekking tot het loodsen**

### *2.1. Algemeen*

De voorheen bestaande positie van de loods als raadgever en wegwijzer (adviseur) van de kapitein is enigszins herzien en meer gepreciseerd in de Loodsenwet opgenomen en vervangt daarmee artikel 54 van het A.L.R..

Belangrijkste taak van de loods is en blijft het door hem aan boord (of op afstand) te loodsen schip zo veilig en vlot mogelijk naar de plaats van bestemming te loodsen.

Anders dan de bij of krachtens de Loodswet 1957 (Stb. 292) geregelde verplichtingen dienen de in het kader van de Loodsenwet op te leggen verplichtingen echter te passen binnen de in hoofdstuk 1 genoemde randvoorwaarden.

De algemene voorschriften betreffen merendeels ook voorheen bestaande – met name in het A.L.R. opgenomen – verplichtingen. Deze de feitelijke dienstuitoefening betreffende verplichtingen zijn hierna als volgt ingedeeld: verplichtingen betreffende de wettelijke adviestaak, controle- en meldingsverplichtingen alsmede overige verplichtingen betreffende de dienstuitoefening. Deze voorschriften slaan, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, mede op het loodsen op afstand.

### *2.2. Verplichtingen betreffende de wettelijke adviestaak*

De taak en (formele) positie van de loods is bepaald in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Loodsenwet. Uit deze in de wet neergelegde taak met betrekking tot de navigatie van het schip vloeit automatisch voort dat de loods bij de uitoefening van die taak gehouden is de geldende wettelijke voorschriften met betrekking tot de scheepvaart en het scheepvaartverkeer in acht te nemen. Die voorschriften betreffen met name de verkeersreglementering. Die reglementering omvat in de eerste plaats algemene regels inzake het deelnemen aan het scheepvaartverkeer, de regeling inzake verkeerstekens en bekendmakingen met dezelfde strekking als een

verkeersteken, en de regeling inzake verkeersaanwijzingen. Voorts gaat het bij verkeersreglementering om bijzondere regels voor het scheepvaartverkeer. Deze reglementering is, wanneer de loods optreedt als verkeersdeelnemer, rechtstreeks en wanneer hij optreedt als adviseur indirect op hem van toepassing. Zo is de loods uit hoofde van zijn wettelijke taak gehouden de kapitein, zijnde degene die belast is met het gezag over het schip, of de verkeersdeelnemer te wijzen op de op deze rustende verplichtingen. Daarbij gelden voor de loods – zowel in zijn hoedanigheid van verkeersdeelnemer als in die van adviseur – de bij de toepassing van de verkeersreglementering in acht te nemen algemene beginselen van goed zeemanschap. Dit kan met zich brengen dat bepaalde omstandigheden of een deskundig inzicht in een bepaalde situatie noodzaken van de gestelde regels of genomen maatregelen af te wijken. De loods dient deze beginselen bij zijn advisering mee te wegen. Specifieke en gedetailleerde (expliciet) in het A.L.R. opgenomen verplichtingen van de loods (zoals in de artikelen 59, 60, 62 en 63) zijn in het licht van het vorenstaande als overbodig te kwalificeren en derhalve niet in dit besluit opgenomen. Hetzelfde geldt ten aanzien van die verplichtingen die naar hun aard zijn vervat in het loodsberoep en die kunnen worden aangemerkt als goed loodsmanschap (zoals de artikelen 55, 56 en 57 van het ALR). Voor een goede taakuitoefening zal de loods alle voor de navigatie van het schip relevante feiten, gegevens en omstandigheden moeten meewegen en zich in voldoende mate op zijn taakuitoefening moeten voorbereiden.

Daarnaast zijn die verplichtingen van de loods vervallen die bij of krachtens andere specifieke regelgeving gelden ten aanzien van de in die regelgeving genoemde personen. Gedoeld wordt onder andere op de in het A.L.R. opgenomen verplichtingen inzake berging en hulp (de artikelen 34 tot en met 37), inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen (de artikelen 55 c en 56) en inzake quarantaine (artikel 55). De wettelijke taak van de loods omvat in zich de verplichting van de loods om de kapitein of verkeersdeelnemer te wijzen op de op bedoelde persoon rustende verplichtingen bij de vaart van het schip op scheepvaartwegen. Gehandhaafd, zij het waar nodig redactioneel of inhoudelijk herzien, zijn dan ook slechts die verplichtingen, die de uitoefening van de adviestaak van de loods aanvullen, zoals krachtens artikel 2.

Overigens staat het de loodsen vrij de door de beroepsgroep noodzakelijk geachte verplichtingen, die de wetgever niet expliciet heeft geregeld, bij verordening van de corporatie te regelen.

Voor de doelmatige uitvoering van loodstaken binnen de verkeersafwikkeling kunnen regionaal overeenkomsten worden gesloten tussen de bevoegde autoriteit en de regionale loodsencorporatie.

### *2.3. Controle en meldingsverplichtingen*

De loods was voorheen belast met een aantal taken betreffende controle en opsporing, die allemaal liggen in de sfeer van de scheepvaart en het scheepvaartverkeer, doch die slechts ten dele kunnen worden opgevat als verplichtingen die dienen ter bescherming van de in artikel 3, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet, bedoelde belangen.

Die belangenafweging heeft ertoe geleid dat de betreffende taken ten opzichte van voorheen zijn beperkt. Verplichtingen, die ten gevolge van die afweging niet in dit besluit zijn opgenomen betreffen de verplichtingen/taken in het kader van de quarantaine (artikel 55 A.L.R. met een nadere instructie bij circulaire voor het Loodswezen) en de controle van het certificaat met betrekking tot de zekerstelling op grond van de Wet Aansprakelijkheid Olietankschepen (Stb. 1975, 321). Deze controle vond voorheen plaats in het kader van het in ontvangst en kennis nemen van de tankercontrolelijst, als bepaald in artikel 55 a, eerste lid, van het A.L.R., zonder enige specifieke bevoegdheid op grond van de wet. Deze verplichtingen passen niet binnen de door de Loodsenwet gestelde voorwaarden.



Daarbij zij met nadruk gesteld dat bij of krachtens ter zake bestaande wetgeving op genoemde en andere terreinen aan loodsen verplichtingen kunnen worden opgelegd. Voor wat betreft de quarantainewetgeving zijn in de Quarantainewet (Stb. 1960, 335) verplichtingen aan loodsen opgelegd betreffende het door hem wijzen op quarantaine-verplichtingen van de kapitein (artikel 19, tweede lid), alsmede het in ontvangst nemen van de maritieme gezondheidsverklaring (artikel 21, eerste lid). Het spreekt voor zich dat deze specifieke verplichtingen voor de loodsen van kracht blijven.

Daarnaast zijn in het A.L.R. vervatte verplichtingen van loodsen aan boord van bepaalde tankschepen (artikel 55c) en van schepen met ontplofbare lading (artikel 56) niet in dit besluit opgenomen, daar de betreffende verplichtingen thans zijn opgenomen in het kader van de gevaarlijke stoffenwetgeving en deze zich naar hun aard richten tot de kapitein of verkeersdeelnemer (met name het Reglement vervoer gevaarlijke stoffen met Zeeschepen, Stcrt. 1985, 140).

Een verdere beperking van voormalige taken is gelegen in het feit dat de ondergetekende het onjuist en bovendien onnodig acht, gezien de verzelfstandigde positie waarin de loodsen hun beroep uitoefenen, de bij of krachtens vroegere wettelijke voorschriften aan loodsen opgedragen opsporingstaken en -bevoegdheden te handhaven. De moderne communicatiemiddelen aan boord van schepen maken de uitoefening van die taken en bevoegdheden niet noodzakelijk. Voorheen hadden de loodsen dergelijke taken in het kader van het Vaarreglement (Stb. 1965, 133), het Scheepvaartreglement Westerschelde (Stb. 1981, 620), het Algemeen reglement van politie voor rivieren en Rijkskanalen (Stb. 1919, 765) en de daarop gebaseerde bijzondere reglementen, het Binnenvaartpolitiereglement (Stb. 1983, 682), het Baggerreglement (Stb. 1934, 562), de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee (Stb. 1976, 773), de Meetbrievenwet 1981 (Stb. 1981, 122), alsmede een toezichthoudende taak in het kader van de Schepenwet (Stb. 1909, 219). Met uitzondering van de Meetbrievenwet is de uitoefening van handhavings- en opsporingstaken in genoemde regelgeving beperkt tot ambtenaren. Ten gevolge van het beëindigen van de ambtelijke status van de loodsen die in overheidsdienst waren tot het moment van de inwerkingtreding van de Loodsenwet zijn deze aan ambtenaren toebedeelde taken vervallen, en slechts nog op loodsen van toepassing indien ter zake in onderhavig besluit verplichtingen zijn opgenomen. Voor wat betreft de opsporingstaken is daarvoor, als hiervoor gesteld, in verzelfstandigde vorm geen reden meer aanwezig. In artikel 31 van de Meetbrievenwet zijn de loodsen, bedoeld in artikel 3 van de Loodswet 1957 belast met de opsporing van overtredingen in het kader van die wet. Ten gevolge van de verzelfstandiging is de betreffende taak van de loodsen vervallen.

Met het vervallen van de opsporingstaken is overigens niet bedoeld dat de loodsen in het kader van de betreffende regelgeving geen functie of taak meer hebben. De loods is een belangrijke schakel in het totaal aan voorzieningen ten behoeve van de bevordering van de veiligheid en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

Daarnaast hebben de zgn. beheerders van een scheepvaartweg de taak om met betrekking tot de in artikel 3, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet, bedoelde belangen, waar nodig, maatregelen te treffen, zoals bijvoorbeeld het geven van verkeersaanwijzingen. Daar de loods bij binnenkomende schepen in het algemeen als eerste Nederlandse functionaris aan boord komt en bij uitgaande schepen als laatste van boord gaat, en de loodsen een grote mate van deskundigheid bezitten die nodig is voor het beoordelen van bedoelde belangen, is aan loodsen een controle- en meldingsplicht opgedragen met betrekking tot situaties en omstandigheden die in het kader van de veiligheid een risico met zich

mee (kunnen) brengen. In onderhavig besluit zijn de meldingsverplichtingen opgenomen in artikel 4, 6, vierde lid, en – voor wat betreft het loodsen op afstand – in artikel 11.

Daarbij zijn – naast de hiervoor genoemde vervanging van voorheen bestaande opsporings- en toezichhoudende taken door een meldingsverplichting – tevens een aantal overige meldingsverplichtingen gehandhaafd. Zo omvat de in artikel 4, onderdeel a, opgenomen verplichting, die beperkt is tot bijzonderheden of onvolkomenheden van het betrokken schip, onder andere het verrichten van meldingen als het schip niet voldoet aan de eisen gesteld in de artikelen 4, onderdelen h en i, en 9, eerste lid, onderdeel d, van de Schepenwet (Stb. 1909, 219). Daarnaast betreft het hier meldingsverplichtingen indien het schip niet voldoet aan minimumeisen m.b.t. de technische en nautische uitrusting of bemanning.

Artikel 4, onderdeel b, omvat de meldingsplicht van overtredingen door anderen dan de betreffende loods van de op een scheepvaartweg geldende wettelijke voorschriften gegeven ter bescherming van de in artikel 3, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet bedoelde belangen. Onderdeel c bevat een algemene meldingsplicht met betrekking tot door de loods geconstateerde gebeurtenissen op een scheepvaartweg, die zijn aan te merken als een scheepsramp als omschreven in artikel 1, eerste lid, van de Schepenwet.

Artikel 4 omvat voorts in de onderdelen d en e de voorheen bestaande verplichtingen van artikel 18 van het A.L.R. (bijzonderheden met betrekking tot navigatiehulpmiddelen) en van artikel 65 van het A.L.R. (het tijdens de loodsreis verliezen van lading, ankers, trossen of kettingen).

#### 2.4. Overige verplichtingen

Naast de hiervoor genoemde verplichtingen zijn in de artikelen 3, 5, 6, eerste tot en met derde lid, 8 en 9 – voorheen bestaande – verplichtingen gehandhaafd, terwijl de artikelen 6, vierde lid, en 7 nieuw zijn.

Artikel 3 omvat de verplichting inzake het onverwijld doorgeven van een verkeersaanwijzing (en vervangt daarmee artikel 62 a van het A.L.R.) en artikel 5 de legitimatieplicht van loodsen (en vervangt daarmee artikel 30 van het A.L.R.).

Artikel 6 bepaalt in hoeverre de wettelijke verplichting van registerloodsen tot het loodsen van schepen strekt en vervangt de artikelen 58 en 61 van het A.L.R..

Nieuw is artikel 6, vierde lid. Daarbij wordt uitvoering gegeven aan het bepaalde in IMO resolutie A 485 (XII) waarin de mogelijkheid is aangegeven, dat de loods in bepaalde gevallen weigert te loodsen. Deze weigeringsbevoegdheid is gerelateerd aan een meld- en overlegplicht van de loods en vervalt zodra het schip de betreffende reis aanvangt of voortzet. Eveneens nieuw is de bepaling van artikel 7. Deze verplichting, die in het zgn. Scheldereglement (Stb. 1843, 45) voorkomt, waarborgt zowel de veiligheid als de vlotheid van de scheepvaart bij de aflossing van loodsen. In dat verband acht de ondergetekende deze verplichting een noodzakelijke aanvulling op de voormalige herziene verplichtingen. Deze verplichting is overigens gedeeltelijk op te vatten als een veralgemening van artikel 55c, tweede lid, van het A.L.R..

De artikelen 8 en 9 bevatten verplichtingen, zoals voorheen bepaald in de artikelen 55a en 45 van het A.L.R.. In artikel 8 zijn de verplichtingen betreffende de tankercontrolelijst gehandhaafd. Die lijst immers is van groot belang voor de veiligheid van de vaart van het schip en de omgeving; de rol van de loods daarbij acht de ondergetekende evident. De in artikel

9 opgenomen verplichtingen met betrekking tot het loodscertificaat zijn in dit besluit opgenomen, daar dit document een belangrijk bewijs is omtrent een gemaakte loodsverrichting en uit dien hoofde een controle-mogelijkheid biedt voor de juiste naleving van de bij dit besluit bepaalde arbeids- en rusttijden. Daarnaast biedt dit document de mogelijkheid bijzondere voorvallen tijdens de loodsreis te vermelden en speelt het certificaat een belangrijke rol ten aanzien van de financiële afwikkeling van een loodsreis. Daarbij is met name van belang dat de loods de voor het loodsgeld bepalende parameters controleert.

### **3. Aanvullende voorschriften met betrekking tot het loodsen op afstand**

Met betrekking tot het loodsen van schepen is de optimale situatie dat de loods zijn taak uitoefent aan boord van het schip. Het tweede lid van artikel 2 van de Loodsenwet maakt het mogelijk, indien de loods zijn functie niet aan boord kan uitoefenen, zijn taak te verrichten aan boord van een ander schip of vanaf de wal. De wet geeft daarbij geen uitsluitel op welk moment en bij wie de beoordeling ligt om op het loodsen op afstand over te gaan, welke voorwaarden daarbij gelden en vanaf welke plaatsen dit geschiedt.

Die nadere invulling en bepaling van het loodsen op afstand geschiedt deels in en deels krachtens onderhavig besluit. Daartoe zijn in hoofdstuk III enige aanvullende verplichtingen opgenomen voor deze vorm van loodsen, naast de algemene verplichtingen van hoofdstuk II.

De in de Loodsenwet in artikel 2, tweede lid, bepaalde voorwaarde om op het loodsen op afstand over te gaan, nl. wanneer een loods zijn functie niet aan boord van het te loodsen schip kan uitoefenen, wordt nader in artikel 10 ingevuld.

Het eerste lid beperkt in onderdeel a de in de wet gestelde voorwaarde tot een aantal omstandigheden, die het de loods verhinderen aan boord te komen of van boord te gaan van het te loodsen schip binnen een aangewezen gebied. Die nadere invulling is noodzakelijk ten einde te vermijden dat te lichtvaardig zou kunnen worden overgegaan op het loodsen op afstand. Slechts wanneer weersomstandigheden of omstandigheden met betrekking tot de aard of inrichting van het te loodsen schip of andere bijzondere omstandigheden het overzetten van de loods onmogelijk maken mag op deze vorm van loodsen vanaf de wal of vanaf een ander schip worden overgegaan.

Bij weersomstandigheden zal het in het merendeel der gevallen gaan om het niet meer veilig kunnen beloodsen. Meestal is het tijdstip van overgaan op het loodsen op afstand het tijdstip waarop de beloodsing van kleinere schepen niet meer mogelijk is. Bij de aard of inrichting van schepen kan gedacht worden aan het ontbreken van voorzieningen om aan boord te komen. Bij bijzondere omstandigheden wordt met name bedoeld op overmachtssituaties, zoals bijvoorbeeld het uitvallen van een loodsvaartuig ten gevolge van een aanvaring voor de tijdsduur tot een vervangende voorziening binnen redelijke termijn operationeel beschikbaar is.

Naast de in het eerste lid, onderdeel a, van artikel 10 genoemde omstandigheden, waarbij het loodsen op afstand in de plaats treedt van het loodsen aan boord van een schip, geeft onderdeel b van dit artikel onderdeel de loods, voor zover zulks door de ondergetekende noodzakelijk wordt geoordeeld, de bevoegdheid te loodsen op afstand onder normale omstandigheden. Het loodsen op afstand gaat hierbij direct vooraf of volgt direct op de functie-uitoefening van een loods aan boord van het te loodsen schip vanaf of tot de gebruikelijke beloodsingsplaats. Dit loodsen

op afstand dient zich te beperken tot advisering met betrekking tot het beloodsen van schepen, zijnde het aan boord van het te loodsen schip zetten of het van boord van het geloodste schip halen van een loods. Dit loodsen is slechts dan toegestaan indien een veilige en doelmatige beloodsing van schepen zulks naar het oordeel van de ondergetekende noodzakelijk maakt en zal zich beperken tot het loodsen vanaf de wal en vanaf loodsvaartuigen.

Vanaf de wal wordt deze bijzondere vorm van het loodsen op afstand thans stelselmatig toegepast in de aanloop van Hoek van Holland, in het zgn. «Pilot Maas-gebied».

In de praktijk vervullen de loodsen een coördinerende en organisatorische rol met betrekking tot het em- en debarkeren van loodsen binnen dat gebied. Daarbij worden in de praktijk op dat proces gerichte adviezen vanaf de wal verstrekt. Zowel uit hoofde van veiligheid als doelmatigheid acht de ondergetekende een bestending van die praktijk ter plaatse gewenst en noodzakelijk. De situatie voor het Pilot Maas-gebied geldt niet zonder meer voor de beoordeling in andere regio's.

Onderdeel c geeft de loods de bevoegdheid tot het loodsen op afstand in acute gevaarsituaties met betrekking tot de veiligheid van een schip, voor zover dit voor een veilige beloodsing noodzakelijk is. Deze bijzondere vorm van loodsen op afstand kan in de praktijk voorkomen in het aanloopgebied van IJmuiden, vanwege de aldaar gebezigde tenderbeloodsing. Naar verwachting zal deze vorm van loodsen op afstand slechts incidenteel plaatsvinden.

Het tweede lid van artikel 10 beperkt de bevoegdheid tot het loodsen op afstand vanaf de wal tot de door de ondergetekende vast te stellen plaatsen. De vaststelling van die plaatsen en de krachtens het derde lid door de ondergetekende noodzakelijk geachte ruimten en apparatuur houden gelijktijdig de vaststelling in van de voor het loodsen op afstand in aanmerking komende trajecten. Dit artikelonderdeel bepaalt tevens dat het gebruik van het voor het loodsen op afstand benodigde, zulks ter beoordeling van de ondergetekende, om niet aan de loodsen ter beschikking wordt gesteld voor dat loodsen.

De uiteindelijke beoordeling van de in artikel 10, eerste lid, onderdeel a, genoemde omstandigheden en derhalve de uiteindelijke beslissing of een loods onder die omstandigheden mag loodsen op afstand ligt bij het bestuur van de betreffende regionale loodsencorporatie, die hiertoe de persoon zal aanwijzen die bepaalt welke loods voor het loodsen op afstand zal worden ingezet (deze persoon is een loods in de functie van zgn. loodsdienstleider). Daarnaast ligt de uiteindelijke beslissing of een schip mag varen onder loodsaanwijzing op afstand bij de bevoegde autoriteit, zulks in het kader van het toelatingsbeleid.

Een en ander noodzaakt tot een meldingsprocedure indien zich een omstandigheid als bedoeld in artikel 10, eerste lid, onderdeel a, voordoet.

Hierin voorziet artikel 11. Het eerste lid bevat een meldingsverplichting van de loods aan de daartoe door het bestuur van een regionale loodsencorporatie aangewezen loods. Indien deze eveneens van oordeel is dat zich een benoemde omstandigheid voordoet, dient hij op grond van het tweede lid de melding aan de bevoegde autoriteit door te geven. Het derde lid bepaalt vervolgens dat pas tot het loodsen op afstand, bedoeld in artikel 10, eerste lid, onderdeel a, mag worden overgegaan nadat voldaan is aan de voorgeschreven meldingsverplichtingen. Het vierde lid omvat de meldplicht, indien de registerloods van oordeel is, dat overgegaan moet worden op het loodsen op afstand, bedoeld in artikel 10, eerste lid, onderdeel c. Met betrekking tot de verschillende meldingen in relatie tot het loodsen op afstand, zullen regionaal met de bevoegde autoriteit duidelijke werkafspraken moeten worden gemaakt in verband met een ieders verantwoordelijkheid ter zake.

Artikel 12 regelt de verplichtingen van de loods inzake het loodsjournaal, waarvan de inhoud door de Minister van Verkeer en Waterstaat wordt vastgesteld en het loodscertificaat.

Het journaal is vergelijkbaar met het loodscertificaat. Belangrijkste verschilpunt is het feit dat het loodscertificaat zo mogelijk wordt mede-ondertekend door de kapitein, terwijl het loodsjournaal door een daartoe aangewezen persoon wordt mede-ondertekend.

Tot slot regelt artikel 13 de verhouding tussen het geven van verkeersinformatie en het loodsen. De bevoegdheid tot het geven van die informatie wordt in het kader van de Scheepvaartverkeerswet geregeld. Bij het geven van verkeersinformatie tijdens het loodsen op afstand vanaf de wal dient de loods de daarvoor gestelde voorschriften op te volgen. Die voorschriften kunnen in verband met de regionale verschillen op regionaal niveau worden vastgesteld. Voor wat betreft de verkeersaanwijzingen geldt ook bij het loodsen op afstand het bepaalde in artikel 3.

#### **4. Voorschriften met betrekking tot de arbeids- en rusttijden**

De verantwoordelijkheid voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer berust bij de Minister van Verkeer en Waterstaat. Deze verantwoordelijkheid noodzaakt tot het stellen van die voorwaarden m.b.t. de scheepvaart en het scheepvaartverkeer die strekken ter bescherming van de belangen, bedoeld in artikel 3, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet. Eén van die voorwaarden betreft het stellen van grenzen aan de wettelijke verplichting van de loodsen tot het uitoefenen van hun beroep. De bestaande, merendeels krachtens de Ambtenarenwet (Stb. 1929, 530) geldende, voorschriften zijn ten gevolge van de verzelfstandiging niet meer op loodsen van toepassing. Evenmin is de Arbeidswet (Stb. 1919, 624) op loodsen van toepassing, daar zij als zelfstandigen hun beroep uitoefenen en er derhalve geen sprake is van enige gezagsrelatie met de regionale loodsenorganisatie, waartoe zij behoren. De bijzondere aard van de werkzaamheden, waarbij de loodsen hun arbeid op sterk wisselende tijdstippen van een etmaal uitoefenen zonder enige voorspelbaarheid, maken het minder wenselijk bij de Arbeidswet aan te sluiten. Dit mede in verband met het sterk wisselende aanbod van schepen. Perioden van weinig schepen worden afgewisseld met een groot aanbod en leiden derhalve tot een sterk wisselend arbeidspatroon. Dit laatste noodzaakt echter juist wel tot het stellen van voor de veiligheid noodzakelijke arbeids- en rusttijden. Daarbij geven die normeringen geen uitsluitend omtrent de wijze van dienstuitvoering van de loodsen. De normeringen bieden slechts het veiligheidskader, waarbinnen een nadere uit oogpunt van rechtspositie ingevulde wijze van dienstuitvoering dient te passen.

Voor de in de artikelen 14 tot en met 16 van dit besluit opgenomen normeringen is aansluiting gezocht bij de bij en krachtens de Wet Arbeids- en rusttijden zeescheepvaart (Stb. 1973, 380) gestelde normeringen. Deze normeringen zijn vervat in het Besluit arbeids- en rusttijden zeescheepvaart (Stb. 1985, 263) in de artikelen 4 en 5. De daarin gestelde normeringen zijn leidraad geweest voor de in dit besluit vervatte normen, zij het dat de aard van de werkzaamheden van loodsen op enige punten aanvulling of aanpassing behoeft. Met betrekking tot de arbeidsbeperking in aantallen uren is de normering als bepaald in artikel 4, eerste lid, onderdeel b, van voornoemd besluit als norm overgenomen. Deze norm kan teneinde een flexibele dienstuitvoering mogelijk te maken over andere periodes dan een week naar rato worden verhoogd of verlaagd. Deze flexibele normstelling is gekozen in verband met de volledig onvoorspelbare duur van loodsreizen.

Een zelfde flexibel stelsel is gekozen t.a.v. de verplichte rust per etmaal. In voorkomende gevallen (bijv. ten gevolge van weersomstandigheden) kan het voorkomen dat de loods in een bepaald etmaal geen rust kan

genieten. Alsdan is het toegestaan die rust in het daaropvolgende etmaal te genieten. De lengte van de rustperiode is gebaseerd op de voor schepelingen geldende rusttijden, zij het dat de voor loodsen geldende minimum-rust in plaats van op zeven respectievelijk twee maal vier uren is gesteld op acht respectievelijk twee maal vijf uren. De reden hiervan is dat de schepeling in de regel op vaste tijdstippen volgens roosterdienst arbeid verricht en kan rusten en die rust aan boord geniet, terwijl de loodsen hun arbeid op sterk wisselende tijdstippen verrichten en hun rust in de regel niet aan boord van een schip kunnen genieten.

Artikel 16 maximeert de arbeidsduur van het loodsen op afstand vanaf de wal tot vier uren. Het langer als zodanig arbeid verrichten wordt uit veiligheidsoogpunt ontoelaatbaar geacht.

De in dit besluit vervatte normeringen bieden een voldoende waarborg voor een uit hoofde van arbeidsbelasting veilige dienstuitoefening, en laten uit operationeel oogpunt voldoende ruimte voor een efficiënte dienstuitvoering.

## **5. Artikelsgewijze toelichting**

### *Artikel 1*

In dit besluit vallen de verschillende bevoegdheden ter zake van verplichtingen van loodsen in twee categorieën te verdelen. Enerzijds gaat het om regelgevende (gedelegeerde) bevoegdheden, die zijn voorbehouden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Anderzijds gaat het om operationele bevoegdheden, die veelal een rol spelen in het kader van het totale ordeningsbeleid met betrekking tot de scheepvaart naar, van en binnen een havenagglomeratie. Die bevoegdheden zullen in de regel worden uitgeoefend door functionarissen, die zijn aangewezen als Havenmeester of als Rijkshavenmeester. Daar die aanwijzingen in de betreffende reglementering niet uniform zijn en in het kader van het voorstel Scheepvaartverkeerswet nader zullen worden geëvalueerd en zonodig gewijzigd is ten aanzien van de in dit besluit bevoegde functionaris gekozen voor het neutrale begrip: bevoegde autoriteit.

### *Artikel 2*

Dit artikel is een veralgemening van enige specifieke verplichtingen van loodsen, zoals bijvoorbeeld bepaald in artikel 55 b van het A.L.R. inzake het verplicht bij zich hebben en gebruiken van een portofoon. Een veralgemening wordt noodzakelijk geacht in verband met technische ontwikkelingen op het gebied van navigatie en communicatie. Een recente ontwikkeling op dat gebied betreft het gebruik van een zgn. brown box aan boord van geulgebonden schepen. Deze en andere ontwikkelingen noodzaken tot een delegatiebepaling ter zake van datgene, dat de loods voor communicatie en navigatie verplicht bij zich dient te hebben bij de uitoefening van zijn functie. Daarnaast biedt dit artikel ook de mogelijkheid voorschriften te stellen omtrent het gebruik van communicatie- en navigatiemiddelen bij het loodsen op afstand.

### *Artikel 3*

In het merendeel der gevallen onderhoudt de loods de communicatie met de wal. Een verkeersaanwijzing richt zich naar haar aard altijd tot de verkeersdeelnemer van het schip, zodat de loods gehouden is een door hem ontvangen verkeersaanwijzing onverwijld door te geven. Indien de loods zelf als verkeersdeelnemer optreedt is hij verplicht de ontvangen verkeersaanwijzing aan de kapitein door te geven.

Het spreekt voor zich dat de loods uit hoofde van zijn wettelijke taak vervolgens gehouden is de kapitein of verkeersdeelnemer omtrent de uitvoering van die verkeersaanwijzing te adviseren.

#### *Artikel 4*

De meldingsverplichting van de loods aan de bevoegde autoriteit dient aldus te worden opgevat dat de betreffende melding kan worden gedaan aan het onder het gezag van de bevoegde autoriteit ressorterende personeel. Daar in de diverse wettelijke voorschriften bepaalde ambtenaren met opsporing van overtreding van die voorschriften zijn belast, kan in de daarin aangegeven gevallen de kennisgeving vanwege doelmatigheid gericht worden tot de betreffende ambtenaar.

De opgenomen meldingsverplichtingen zijn beperkt tot de met het oog op de belangen, genoemd in artikel 3, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet, strikt noodzakelijke informatie. Eventuele specifieke gegevens die de vaarwegbeheerder voor een goede taakuitoefening nodig heeft dienen met de betrokken beroepsorganisatie te worden overeengekomen.

#### *Artikel 4, onderdeel a*

De in dit artikelonderdeel bepaalde meldingsverplichting laat een subjectieve beoordeling van de loods toe. Het is immers zeer wel denkbaar dat een klein mankement aan boord voldoende kan worden gecompenseerd, waardoor de veiligheid van het schip of van de bemanning dan wel van de omgeving van het schip feitelijk niet in gevaar wordt gebracht. Het in zo'n geval opleggen van een meldingsverplichting wordt niet nodig geoordeeld.

Met betrekking tot het loodsen op afstand kan gedacht worden zowel aan technische storingen of andere belemmeringen, die de veiligheid kunnen schaden, alsmede aan het geval dat een kapitein weigert van deze vorm van loodsen gebruik te maken. Een meldingsverplichting is dan noodzakelijk, teneinde de bevoegde autoriteit in staat te stellen zo nodig, in het kader van het toelatingsbeleid, de nodige maatregelen te treffen. In het laatstgenoemde geval is tevens de verplichting van artikel 6, derde lid, relevant. Voor zover mogelijk dient de registerloods alsdan de betrokkene te blijven adviseren.

#### *Artikel 4, onderdeel e*

De in dit artikelonderdeel bepaalde meldingsverplichting is voor wat de tijdens een loodsreis verloren gegane lading beperkt tot die lading die hinder kan veroorzaken. Deze voorwaarde, ter beoordeling van de loods, is gesteld teneinde te voorkomen dat het verliezen van geheel geen hinder veroorzakende zaken zonder dat zulks nodig is gemeld moet worden. Deze verplichting omvat mede het verliezen van lading die schade kan aanbrengen aan de waterhuishouding, oevers of waterkeringen, of werken gelegen in of over scheepvaartwegen. Hinder dient derhalve te worden opgevat in de zin van de in artikel 3, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet bedoelde belangen.

#### *Artikel 6, tweede lid*

De genoemde gevallen, wanneer een loodsreis als beëindigd kan worden beschouwd, dienen in hun onderlinge samenhang te worden gezien. In de gevallen, bedoeld in de onderdelen a en b, is aflossing als bedoeld in onderdeel c mogelijk. In de regel gaat het daarbij om de fysieke aflossing van loodsen aan boord van een schip. In het geval bedoeld in onderdeel a kan de aflossing ook de omwisseling betreffen van de aan boord zijnde loods door een loods, die het schip na de loodsaflossing op afstand loodst.

In onderdeel a geldt als de plaats waar de loods het schip naar toe moet brengen de plaats waar de wettelijke verplichting van de kapitein om gebruik te maken van de diensten van een loods eindigt. De in onderdeel b gekozen norm van 2 uren sluit aan bij de tot op heden gehanteerde operationele praktijk.

#### *Artikel 7, tweede lid*

Ook indien de aan boord van een schip zijnde loods wordt afgelost door een loods, die het schip op afstand zal loodsen, dient de af te lossen loods het schip te loodsen (en derhalve op de brug te blijven) tot de aflossende loods via de voor het loodsen op afstand voorgeschreven communicatiewijze contact heeft opgenomen met het betreffende schip en daarbij verklaart het loodsen over te nemen.

#### *Artikelen 14 tot en met 16*

Een rustperiode omvat een periode waarin de loods in de gelegenheid wordt gesteld rust te genieten. In de regel zal de rust door loodsen thuis worden genoten. De per regionaal loodsstation verschillende wijze van dienstuitoefening en verschillende loodsreistrajecten maken het daarnaast echter mogelijk dat de loodsen ook elders kunnen rusten. Gedacht kan worden aan verblijf in wachtlokalen, op loodsvaartuigen of op het te loodsen schip. Daarbij zal pas dan van rust sprake kunnen zijn indien de verblijfsperiode voldoende lang is om de per etmaal voorgeschreven rust op die plaats te kunnen genieten.

Het begrip arbeid dient te worden gerelateerd aan de hiervoor gegeven omschrijving van rustperiode.

Als arbeidsuren dienen te worden opgevat alle uren dat een registerloods onderweg is ten behoeve van werkzaamheden met betrekking tot een door hem te loodsen schip, zij het met uitzondering van die uren die als rusturen kunnen worden aangemerkt.

## **6. Dereguleringsaspecten**

In het onderstaande wordt, volgens de aanwijzingen inzake de toetsing van voorstellen van wet en van algemene maatregel van bestuur, aandacht besteed aan de met de toetsingspunten beoogde dereguleringsaspecten die voor het onderhavige ontwerp van belang zijn en aangegeven waar in de toelichting aan die aspecten aandacht is besteed.

Voor wat betreft de behandeling van de toetsingspunten 2, 3, 4, 6, 8, 9, 11, 14 en 16 tot en met 21 wordt verwezen naar de dereguleringsparagraaf in de memorie van toelichting van de Loodsenwet (paragraaf 7).

### *6.1. Algemeen*

1. Het voorstel heeft betrekking op de beroepsvoorschriften die de loodsen voor en bij de uitoefening van hun functie als loods in acht moeten nemen. De daarbij geldende randvoorwaarden zijn uiteengezet onder 1 van de nota van toelichting. Omtrent de in het ontwerp opgenomen nieuwe verplichtingen ten opzichte van de bij en krachtens de Loodswet 1957 geldende verplichtingen zij verwezen naar de hoofdstukken 3 en 4 van de nota van toelichting. De internationale regelingen die voor onderhavig terrein van belang zijn zijn vermeld in de dereguleringsparagraaf in de memorie van toelichting van de Loodsenwet.



## 6.2. *De doelstellingen van de regeling*

5. Het voorstel is de uitwerking van de aan het beroep van loods verbonden verplichtingen en geeft daarbij uitvoering aan de artikelen 2, derde lid, en 47, eerste lid, van de Loodsenwet. Die verplichtingen slaan op registerloodsen. De werkingssfeer naar plaats strekt zich uit over de scheepvaartwegen, waarop loodsplicht geldt, alsmede over de overige scheepvaartwegen, waarop de loodsen hun functie uitoefenen.

## 6.3. *Normstelling, delegatie, bestuursinstrumenten en de met de uitvoering gemoeide bestuurlijke lasten*

7.

Delegatie van regelgeving is voorzien voor die aspecten van de beroepsverplichtingen die in overwegende mate door regionale factoren bepaald worden, dan wel die snel moeten kunnen worden aangepast aan veranderingen in de operationele praktijk of veranderingen van technische of administratieve aard. Het gaat daarbij om de aanwijzing van de bevoegde autoriteit (artikel 1, onderdeel a, normstelling gedelegeerd), de te stellen voorschriften met betrekking tot communicatie- en navigatiemiddelen (artikel 2, normstelling in artikel 2, derde lid, van de Loodsenwet, en in dit besluit), de aanwijzing van de gebieden, waarbinnen een loods in bepaalde omstandigheden aan boord moet kunnen komen of van boord moet kunnen gaan (artikel 10, eerste lid, onderdeel a, normstelling gedelegeerd), de aanwijzing van plaatsen met betrekking tot het loodsen op afstand (artikel 10, tweede lid, normstelling in artikel 2, derde lid, van de Loodsenwet), en voorschriften met betrekking tot het geven van verkeersinformatie tijdens het loodsen op afstand (artikel 13, normstelling in artikel 2, derde lid, van de Loodsenwet en in dit besluit). Voor wat betreft de wettelijke normstelling zij verwezen naar hoofdstuk 1, onder a, van de nota van toelichting. Daarnaast bieden de artikelen 9, eerste lid, en 12, eerste lid, de basis voor de vaststelling van de inhoud van het loodscertificaat en het loodsjournaal.

10.

Het toezicht op de naleving van de beroepsverplichtingen, waarop krachtens artikel 17 een strafsanctie is gesteld, is primair gewaarborgd middels de klachten die gebruikers bij verstoring van de dienstverlening zullen deponeren bij de Minister van Verkeer en Waterstaat. Strikter toezicht is voorzien ten aanzien van de controle van arbeids- en rusttijden, dat door middel van het loodscertificaat mogelijk is. Daarbij geldt naast de persoonlijke verantwoordelijkheid van de loods mede die van de beroepsorganisatie, waartoe deze behoort.

12. en 13.

De bestuurlijke lasten zijn bijzonder gering. Een directe controle door de overheid wordt niet voorzien; voorzien wordt een indirecte controle aan de hand van het loodscertificaat van die voorschriften, waarop een strafsanctie is gesteld. De opstelling van uitvoeringsregelingen is eenmalig en vormt voor zover het aanpassingen betreft een geringe arbeidsbelasting. Voorts zal op operationeel regionaal niveau (bevoegde autoriteit) in geringe mate voorwaardestellend kunnen worden opgetreden.

## 6.4. *Handhaving, werkdruk bestuurlijk en justitieel apparaat en rechtsbescherming*

15.

Handhaving van de beroepsverplichtingen geschiedt door middel van strafsancties (artikel 47, eerste lid, van de Loodsenwet, juncto artikel 17 van dit besluit).

#### 6.5. *Varianten*

22. en 23.

Bij de uitwerking van de beroepsverplichtingen krachtens artikel 2, derde lid, van de Loodsenwet, was in dit voorstel geen ruimte voor (relevante) varianten.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
N. Smit-Kroes