



Beleidsregel loodsen op afstand Rotterdam 2025

De Havenmeester van Rotterdam, werkzaam bij Havenbedrijf Rotterdam N.V., handelend als bevoegde autoriteit in de zin van het Loodsplichtbesluit 2021,

Gelet op:

- artikel 2, derde lid, artikel 12 van de Scheepvaartverkeerswet;
- artikel 2, derde lid van de Loodsenwet;
- artikel 2.7, derde lid, artikel 2.8 van het Besluit opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren;
- artikel 15 en artikel 16 van het Loodsplichtbesluit 2021;
- artikel 30 en artikel 31 van de Loodsplichtregeling 2021.

Overwegende dat:

- indien de loods zijn functie niet aan boord van het te loodsen schip kan uitoefenen, mag hij de kapitein of de verkeersdeelnemer vanaf een ander schip of vanaf de wal adviseren;
- in het Besluit opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren in algemene zin is geregeld onder welke omstandigheden het loodsen op afstand wettelijk is toegestaan;
- eerder bij bekendmakingen aan de scheepvaart nr. 006/2015 hieraan door de bevoegde autoriteit een nadere operationele uitwerking is gegeven;
- deze operationele uitwerking noodzakelijk is aangezien bij loodsen op afstand de registerloods zijn taak niet aan boord van het schip uitoefent en er derhalve geen sprake is van een optimale situatie;
- het door veranderingen in regelgeving en evaluatie van de huidige praktijk nodig is om de beleidsregel te vernieuwen.

Besluit vast te stellen:

Beleidsregel loodsen op afstand Rotterdam 2025

Artikel 1

In dit besluit en daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- *zeeschip*: een zeeschip als bedoeld in artikel 1, tweede lid, onder c, van de Scheepvaartverkeerswet;
- *zeetankschip*: zeeschip, gebouwd voor of aangepast aan het vervoer van onverpakte vloeibare lading of gas als bedoeld in de IGC code;
- *lengte*: lengte over alles;
- *LOA-Coördinatieteam*: Het coördinatieteam, bestaande uit de Duty Officer Verkeer, namens de bevoegde autoriteit, en de loodsdienstleider, namens de regionale loodsencorporatie Rotterdam-Rijnmond, dat de omstandigheden waaronder loodsen op afstand plaatsvindt beoordeelt en uitvoering van loodsen op afstand coördineert.

Artikel 2

Het loodsen op afstand wordt uitgevoerd door registerloodsen in de sector Pilot Maas via het marifoonkanaal 2 en in de sector Maasmond via marifoonkanaal 3, over het traject ter hoogte van het beloodsingstation buitengaats tot binnen de Maasmond of omgekeerd.

Artikel 3

In het kader van het toelatingsbeleid staat de bevoegde autoriteit het loodsen op afstand uitsluitend toe aan de volgende categorieën van zeeschepen:

- een zeeschip inkomend met een lengte tot 160 meter;
- een zeeschip inkomend met een diepgang tot 10 meter;
- een zeeschip uitgaand met een lengte tot 160 meter;
- een zeeschip uitgaand met een diepgang tot 10 meter;
- een geladen zeetankschip, inkomend of uitgaand, met een lengte tot 125 meter en een diepgang tot 10 meter, of:
- roll-on-roll-off zeeschepen met een geldig Pilotage Exemption Certificate voor de kapitein, waaraan door de bevoegde autoriteit onder artikel 15 van het Loodsplichtbesluit 2021 loodsplicht is opgelegd.



Artikel 4

1. De bevoegde autoriteit verbindt aan het loodsen op afstand voor alle categorieën van zeeschepen als bedoeld in artikel 3 de volgende aanvullende voorwaarden:
 - a. het beloodsen van het zeeschip kan niet per helikopter worden uitgevoerd;
 - b. met het zeeschip is adequate communicatie of informatie uitwisseling mogelijk, en;
 - c. loodsen op afstand kan voor de bemanning, de loods en de omgeving veilig worden toegepast.
2. Voor een inkomend zeeschip met een lengte van meer dan 150 meter, of een diepgang van 9 meter of meer, wordt de mogelijkheid en het tijdstip van binnenkomst beoordeeld door de bevoegde autoriteit, na overleg binnen het-LOA Coördinatieteam, aan de hand van de heersende hydro-, meteo- en verkeerstechnische omstandigheden.
3. Voor een niet-geladen zeetankschip gelden dezelfde voorwaarden als voor een zeeschip.

Artikel 5

Het bovenstaande laat onverlet dat de bevoegde autoriteit, na overleg binnen het LOA-coördinatieteam, een zeeschip en een zeetankschip in bijzondere omstandigheden geheel of gedurende een bepaalde periode van loodsen op afstand kan uitsluiten.

Artikel 6

Het besluit Beleidsregels loodsen op afstand Redegebied Hoek van Holland/Maasmond (Staatscourant 2015, 44192/Bekendmaking aan de Scheepvaart nr. 006/2015) wordt ingetrokken.

Artikel 7

Deze beleidsregel wordt in de Staatscourant geplaatst en treedt in werking op 13 januari 2025.

Artikel 8

Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Beleidsregel loodsen op afstand Rotterdam 2025.

Aldus vastgesteld op 10 december 2024

*De Havenmeester van Rotterdam, werkzaam bij Havenbedrijf Rotterdam N.V., handelend als bevoegde autoriteit als bedoeld in het Loodsplichtbesluit 2021,
R.J. de Vries*



TOELICHTING

Met deze beleidsregel wordt nader uitgewerkt onder welke omstandigheden naar het oordeel van de bevoegde autoriteit het verstrekken van loods op afstand (hierna: LOA) kan worden toegestaan. Deze operationele uitwerking is noodzakelijk, aangezien bij het zogenaamde LOA de registerloods zijn taak niet aan boord van het schip uitoefent en er dus geen sprake is van een optimale situatie.

Het huidige tijdperk van energietransitie vraagt om een herijking van eerder gemaakte afwegingen. De LOA-afhandeling van schepen op grond van de beleidsregel uit 2015 betreft, onder andere, nog eisen voor specifieke IMO-klasse lading, wat het toelatingsbeleid onnodig gedateerd en complex maakt. De beschreven gevaarlijke stoffen criteria zijn al enkele decennia onveranderd, terwijl de bouw-eisen van de schepen (zoals dubbelwandige tankers) en andere mitigerende veiligheidsmaatregelen¹ zich substantieel hebben ontwikkeld.

Vervallen frequentie-eis

De bestaande frequentie-eis voor kapiteins van geladen zee-tankschepen met een lengte kleiner dan 125 meter komt te vervallen. Daarbij is in overweging genomen hoe de nautische en veiligheidsrisico's zich verhouden tussen enerzijds een in de nabije toekomst te verwachten toename van kleine zee-tankschepen en anderzijds tot het geven van LOA aan de goed manoeuvreerbare kleine zee-tankschepen kleiner dan 125 meter.

De ingeschatte extra risico's voor deze categorie schepen zijn minimaal nu ze steeds veiliger gebouwd worden. In de afgelopen jaren is bij de uitvoering van LOA geen merkbaar verschil waargenomen tussen de zogeheten IMO LOA kapiteins en overige gezagvoerders die met dezelfde, maar dan lege tankers Rotterdam onder LOA hebben aangelopen of verlaten. Ook hebben zich bij het verstrekken van LOA aan deze zee-tankschepen met een lengte kleiner dan 125 meter sinds de laatste wijziging van de beleidsregel in 2015 geen incidenten voorgedaan.

Periodieke heroverweging van het beleid op dit punt zal plaatsvinden met inachtneming van de dan bekende ontwikkelingen van toelatingsbeleid met diverse typen lading, eventuele verbeteringen in LOA-ondersteuning, nieuwe scheepsbouwtechnieken en waargenomen brugteam ontwikkelingen op de schepen (waaronder bemanningsamenstelling en communicatie).

Geladen en niet geladen

In artikel 4.3 wordt bepaald dat voor een niet-geladen zee-tankschip dezelfde voorwaarden gelden als voor een zeeschip. Met niet-geladen wordt bedoeld een zee-tankschip welke in ballast vaart. In het kader van LOA wordt een gelost zee-tankschip of gastanker (niet schoongemaakt) als niet geladen, dus als leeg beoordeeld. Dit geldt ook voor LNG tankers. In het kader van LOA wordt een LNG tanker die een restlading LNG (de zogenaamde 'heel') aan boord heeft om de tanks koel te houden als niet geladen beschouwd.

Lengte-grenzen

De in de afgelopen jaren gehanteerde lengtegrenzen voor LOA schepen blijven grotendeels intact, met dien verstande dat het verschil in maximaal toegestane lengte tussen inkomende en uitgaande schepen is komen te vervallen. Reden hiervoor is dat het lij maken voor uitgaande LOA schepen op de rivier niet langer plaatsvindt en uitgaande schepen al voor het afhalen van de loods op koers worden gelegd en worden geadviseerd deze te volgen totdat instructies van de loods op afstand volgen.

Diepgang-grenzen

De maximale diepganggrenzen zijn aangepast naar 10 meter voor zowel inkomend als uitgaand. Voor een diepgang van meer dan 10 meter is de ruimte om effectief LOA te verstrekken te beperkt. De voorheen geldende maximale diepgang van 14.3 meter voor inkomende schepen bleek in de praktijk voor LOA te ruim gesteld en te veel manoeuvreerruimte te vergen. Operationeel is het voor LOA in de Maasmond mogelijk om de voorheen geldende maximale diepgang van 9 meter voor uitgaande schepen te verruimen naar 10 meter.

¹ Mitigerende veiligheidsmaatregelen sinds invoering IMO LOA maatregelen enkele decennia geleden:

- Aan de walzijde wordt de intensieve VTS en LOA verkeersbegeleiding in de sectoren Maasmond en Pilot Maas gegeven met specialistische deskundigheid door de loodsen, waarbij men gebruik maakt van hoogwaardig kwalitatieve (en steeds betere) monitoring- en communicatie apparatuur;
- Aan de scheepzijde is er veel betere 'situational awareness', mede ondersteund door steeds meer precisie navigatieapparatuur, zoals DGPS en geavanceerde integrale brugsystemen met ECDIS.



Evaluatie

Deze beleidsregel zal in het vervolg periodiek vijfjaarlijks worden geëvalueerd conform de praktijk bij andere zeehaven regio's. Dit is in lijn met landelijke herzieningen van de Loodsplicht regelgeving en komt tegemoet aan de wens om trends en veranderingen in aantallen zeeschepen en zee-tankschepen binnen het toelatingsbeleid periodiek te beschouwen.