



## **Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 17 maart 2026, nr. IENW/BSK-2026/46522, tot wijziging van de Regeling meldingen en communicatie scheepvaart en de Regeling havenstaatcontrole 2011 in verband met de uitvoering van Verordening (EU) 2019/1239 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot instelling van een Europees maritiem éénloketsysteem en tot intrekking van Richtlijn 2010/65/EU (Uitvoeringsregeling EMSWe-verordening) en tot wijziging van de Loodsplichtregeling 2021 in verband met aanpassing van de vrijstelling van de loodslicht voor kleine zeeschepen in Zeehavenregio Rotterdam-Rijnmond-Scheveningen [KetenID WGK 027448]**

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op Verordening (EU) 2019/1239 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot instelling van een Europees maritiem éénloketsysteem en tot intrekking van Richtlijn 2010/65/EU en Richtlijn (EU) 2024/3099 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2024 tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole;

Gelet op artikel 4, eerste lid, aanhef en onderdeel e, en derde lid van de Scheepvaartverkeerswet, de artikelen 2, tweede lid, 3a, eerste en tweede lid, 4a en 10, eerste lid, van het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart, artikel 65 van het Schepenbesluit 2004, artikel 12a, eerste lid, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de artikelen 2, tweede lid, en 3, eerste lid, van het Loodslichtbesluit 2021;

BESLUIT:

### **ARTIKEL I**

De Regeling meldingen en communicatie scheepvaart wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 wordt *'richtlijn havenontvangstvoorziening'* vervangen door *'richtlijn havenontvangstvoorzieningen'*.

B

In artikel 1a wordt na de zinsnede *'Wet bestrijding maritieme ongevallen'* ingevoegd *'artikel 6b, vierde lid, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen,'*.

C

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift vervalt *'en plaatselijk bevoegde autoriteiten'*.
2. In het eerste lid vervalt *'of de plaatselijk bevoegde autoriteiten'* en wordt *'de artikelen 2, 3 en 4 van het besluit'* vervangen door *'de artikelen 2 en 3 van het besluit'*.
3. Na het derde lid wordt een lid toegevoegd, luidende:
  4. Als bevoegde autoriteit voor meldingen van gegevens omtrent het afvalontvangstbewijs als bedoeld in artikel 6b, tweede lid, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, is aangewezen de havenbeheerder.



## D

In artikel 4 wordt 'richtlijn meldingsformaliteiten' vervangen door 'EMSWe-verordening'.

## E

Artikel 4a vervalt.

## F

Artikel 4b wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift vervalt 'voor uit een Nederlandse haven vertrekkend passagiersschip'.
2. Na 'artikel 4, eerste lid,' wordt ingevoegd 'en artikel 6, eerste en tweede lid,' en na 'gemeld aan de bevoegde autoriteit' wordt ingevoegd: 'als:
  1. dat schip uit een in Nederland gelegen haven vertrekt; of
  2. het schip uit een buiten de lidstaten van de Europese Unie of een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte gelegen haven vertrekt met als bestemming een in Nederland gelegen haven'

## G

Artikel 4c wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift vervalt 'voor uit een Nederlandse haven vertrekkend passagiersschip'.
2. Na 'artikel 5, eerste lid,' wordt ingevoegd 'en artikel 6, eerste en tweede lid,' en na 'gemeld aan de bevoegde autoriteit' wordt ingevoegd: 'als:
  1. dat schip uit een in Nederland gelegen haven vertrekt voor een reis waarvan de afstand tussen het vertrekpunt en de volgende aanloophaven meer dan 20 zeemijl bedraagt; of
  2. het schip uit een buiten de lidstaten van de Europese Unie of een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte gelegen haven vertrekt met als bestemming een in Nederland gelegen haven'

## H

Artikel 5 vervalt.

## I

Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'artikelen 3, eerste lid, onderdelen a en b' vervangen door 'artikelen 3, eerste lid, onderdeel a'.
2. Het tweede lid komt te luiden:
  2. De melding, bedoeld in artikel 3, eerste lid, onderdeel b, geschiedt indien het schip komt van een haven buiten de lidstaten van de Europese Unie of een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte en op weg is naar een haven van een lidstaat of naar een ankerplaats in de territoriale zee:
    - 1°. uiterlijk bij de afvaart uit de haven van belading; of
    - 2°. indien deze niet bij de afvaart bekend is, zodra de haven van bestemming of ankerplaats bekend is.
3. In het derde lid wordt 'artikelen 3, eerste lid, onderdeel c, 4a en 4b' vervangen door 'artikelen 3, eerste lid, onderdeel c, en 4b'.
4. In het vijfde lid vervalt 'door het schip'.

## J

In artikel 9a vervalt 'of plaatselijk bevoegde autoriteit'.



## K

Artikel 10, eerste lid, komt te luiden:

1. De meldingen, bedoeld in de artikelen 3 tot en met 6 van deze regeling en bedoeld in artikel 6b, eerste lid, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, worden aan de desbetreffende bevoegde autoriteit gedaan via het nationaal maritiem éénloketsysteem.

## L

In artikel 14 wordt 'aangeleverde' vervangen door 'verstrekte' en wordt 'medegedeelde' vervangen door 'gemelde'.

## M

Artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift komt te luiden 'Aanwijzing NCA SafeSeaNet, RIS-autoriteit en NCA EMSWe'.
2. Voor de tekst wordt de aanduiding '1' geplaatst.
3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
  2. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat wordt aangewezen als NCA-EMSWe, bedoeld in artikel 10, eerste lid, van het besluit.

## N

Artikel 17 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid vervalt de zinsnede 'artikel 6b, tweede lid, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en'.
2. In het tweede lid, wordt 'artikelen 12, 13 en 16 van het besluit' vervangen door 'artikelen 13 en 16 van het besluit'.

## O

In het opschrift van hoofdstuk 6 wordt 'Irit' vervangen door 'LRIT'.

## P

In artikel 28 wordt 'de Minister van Infrastructuur en Milieu' vervangen door 'de Minister van Infrastructuur en Waterstaat'.

## Q

De Bijlage behorend bij artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift vervalt 'en plaatselijk bevoegde autoriteiten (PBA)'.
2. In de eerste volzin vervalt 'en, voor zover aan de orde, de plaatselijk bevoegde autoriteiten (PBA)' en wordt 'de artikelen 2, 3 en 4 van het besluit' vervangen door 'de artikelen 2 en 3 van het besluit'.
3. In alle tabellen in deze bijlage vervalt de kolom 'PBA' en de daarbij behorende subkolommen indien van toepassing.
4. In de tabel Voor havens, wordt in de kolom BA voor de havens Papendrecht en Zwijndrecht 'Gemeente waartoe haven behoort' vervangen door 'Havenmeester van Rotterdam'.

## ARTIKEL II

In artikel 16, tweede lid, van de Regeling havenstaatcontrole 2011 vervalt 'of plaatselijk bevoegde autoriteit'.



---

### ARTIKEL III

Artikel 33a van de Loodsplichtregeling 2021 komt te luiden:

#### **Artikel 33a**

De kapitein of eerste stuurman van een klein zeeschip met als vertrekpunt respectievelijk bestemming een locatie bovenstrooms Nieuwe Maas kilometerraai 1004 of een locatie bovenstrooms Oude Maas kilometerraai 982, die in het bezit is van een geldig Rijnpatent als bedoeld in artikel 11.02 van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn of geldig vaarbewijs voor de binnenvaart als bedoeld in artikel 25, eerste lid, van de Binnenvaartwet, is vrijgesteld van de loodsplicht indien de haven van bestemming respectievelijk vertrek is gelegen aan een scheepvaartweg waar de loodsplicht niet van toepassing is. De vorige volzin is tevens van toepassing indien een derde aan boord is die, in plaats van de kapitein of eerste stuurman zijn diensten verleent.

### ARTIKEL IV

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatscourant waarin zij wordt geplaatst met uitzondering van de *artikelen I, onderdelen B, C, D, J, K, M, N en Q, eerste tot en met derde lid, en II*, die in werking treden op het tijdstip waarop *artikel I, onderdelen A, E tot en met K en M*, van het Besluit tot wijziging van het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart in verband met de invoering van het Maritime National Single Window in werking treden.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.P.G. Karremans*



## TOELICHTING

### 1. Inleiding

Deze wijzigingsregeling dient ter uitvoering van Verordening (EU) 2019/1239 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot instelling van een Europees maritiem éénloketsysteem en tot intrekking van Richtlijn 2010/65/EU (PbEU 2019, L 198) (hierna: EMSWe-verordening). Daarnaast dient deze regeling ter implementatie van artikel 1, zevende lid, van de Richtlijn (EU) 2024/3099<sup>1</sup> (hierna: Richtlijn 2024/3099). Ook is een wijziging opgenomen van de Loodsplichtregeling. Tenslotte worden nog enkele andere artikelen aangepast. Dit betreffen reparaties of actualisaties.

Voor zover deze regeling betrekking heeft op de implementatie van EU-recht is er sprake van zuivere en lastenluwe implementatie.

#### 1.1 EMSWe-verordening

De Regeling meldingen en communicatie scheepvaart (hierna: RMCS) wordt aangepast ter uitvoering van de EMSWe-verordening. De EMSWe-verordening is van toepassing met ingang van 15 augustus 2025 en trekt de Richtlijn meldingsformaliteiten<sup>2</sup> in. De EMSWe-verordening harmoniseert en standaardiseert de wijze van melden van (zee)schepen die een Nederlandse haven aandoen en beoogd daarmee een verdere administratieve lastenvermindering voor de sector. Het gaat hierbij om meldingen over de voorziene aankomst en vertrektijd van een zeeschip, beveiligingsmeldingen, meldingen ten aanzien van het aantal en/of de gegevens van opvarenden en de afvalvooraanmelding.

Deze lastenvermindering (beoogd met de Richtlijn meldingsformaliteiten en de EMSWe-verordening) wordt onder ander bewerkstelligd doordat er voor schepen die een Europese haven aandoen slechts eenmalig gegevens hoeven te worden gemeld voor verschillende meldingsformaliteiten. Eerder moest deze informatie per melding ingediend worden, wat onnodig veel administratief werk met zich meebracht. Zeker nu de informatie voor de verschillende meldingen deels overlappende gegevens bevat. Ten aanzien van de uitvoering van de EMSWe-verordening, moeten lidstaten de bestaande systeemrichting die hiervoor is opgezet op basis van de richtlijn meldingsformaliteiten verder ontwikkelen en harmoniseren in het nationaal maritiem éénloketsysteem. De meldingen die in dit systeem binnenkomen worden, onder andere, aan de bevoegde autoriteiten doorgezet.

De EMSWe-verordening en de uitvoering daarvan is met ingang van 15 augustus 2025 van toepassing. Deze datum is niet gehaald vanwege een aantal randvoorwaardelijke Europese producten (zoals genoemd in bijvoorbeeld artikel 3 van de EMSWe-verordening) die nog opgeleverd moesten worden. Deze producten zijn inmiddels opgeleverd door de Europese Commissie in het tweede en vierde kwartaal van 2024. Nu deze producten zijn opgeleverd, kan worden gestart met de realisatie en implementatie. Ook andere lidstaten zijn pas recent gestart met de realisatie en implementatie.

In verband hiermee is een wijziging van het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart (hierna: BMGS) nodig en een wijziging van de Regeling meldingen en communicatie scheepvaart en de Regeling havenstaatcontrole 2011 waarop deze wijzigingsregeling betrekking heeft.

#### 1.2 Richtlijn 2024/3099

In deze wijzigingsregeling wordt artikel 1, zevende lid, van de Richtlijn 2024/3099 geïmplementeerd (waardoor artikel 9 van de Richtlijn havenstaatcontrole vervalt). De overige bepalingen uit deze richtlijn worden geïmplementeerd in de Wet havenstaatcontrole en de Regeling havenstaatcontrole 2011. Omdat artikel 9 van de Richtlijn havenstaatcontrole relevant is voor de uitvoering van de EMSWe-verordening, is er voor gekozen, dit deel van Richtlijn 2024/3099 in de onderhavige regeling mee te nemen en niet mee te laten lopen met de hierboven genoemde andere implementatiewetgeving van Richtlijn 2024/3099. De implementatie van artikel 1, zevende lid, van de Richtlijn 2024/3099 in onderhavige wijzigingsregeling wordt nader toegelicht in de artikelsgewijze toelichting (artikel I, onderdeel G).

<sup>1</sup> Richtlijn (EU) 2024/3099 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2024 tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole (PbEU 2024, L 3099).

<sup>2</sup> Richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten en tot intrekking van Richtlijn 2002/6/EG (PbEU 2010, L 283).



### **1.3 Loodsplichtregeling 2021**

De wijziging van de Loodsplichtregeling 2021 heeft tot doel om artikel 33a van deze regeling goed aan te laten sluiten op de dagelijkse praktijk. Hierdoor is de vrijstelling voor kleine zeeschepen van de loodsplicht in Zeehavenregio Rotterdam-Rijnmond-Scheveningen weer goed uitvoerbaar. Dit wordt nader toegelicht in de artikelsgewijze toelichting.

### **1.4 Overige wijzigingen**

De overige wijzigingen betreffen reparaties of actualisaties. Dit kan zien op een verduidelijking van de situatie of een tekstuele aanpassing. Deze worden nader toegelicht in de artikelsgewijze toelichting.

## **2. Gevolgen en regeldrukeffecten**

### **2.1 EMSWe-verordening**

Hoewel de voorbereidingen daartoe nog in volle gang zijn, heeft de Europese Commissie de volgende gevolgen al in kaart gebracht. Met de komst van de EMSWe-verordening en de uitvoering daarvan door middel van het nationaal maritiem éénloketsysteem wordt een administratieve lastenvermindering voor meldplichtigen beoogd. Wel moet er rekening worden gehouden met een aanpassingsperiode voor de belanghebbenden en bevoegde autoriteiten voor aansluiting op het aangepaste nationaal maritiem éénloketsysteem.

De Impact assessment van de Europese Commissie<sup>3</sup>, dat als werkdocument bij het voorstel voor de EMSWe-verordening was gevoegd gaat uit van positieve gevolgen ten aanzien van de werkgelegenheid en groei in de maritieme en logistieke sector. Tevens wordt in het Impact assessment van de Europese Commissie rekening gehouden met een vermindering van personeelskosten en CO<sub>2</sub>-emissies.

Praktische gevolgen houden in dat een NCA-EMSWe is aangewezen en dat de taak en rol van plaatselijk bevoegde autoriteiten komen te vervallen. Zie ook hiervoor de artikelsgewijze toelichting. Er zijn geen directe gevolgen voor burgers.

Voor een meer uitgebreide toelichting op de gevolgen en financiële gevolgen van de EMSWe-verordening, wordt verwezen naar de toelichting bij de wijziging van het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart in verband met de invoering van het Maritime National Single Window.

De uitvoering van de EMSWe-verordening heeft geen gevolgen voor de regeldruk en strekt tot technische aanpassingen om de uitvoering van de verordening mogelijk te maken.

### **2.2 RL 2024/3099**

Met de implementatie van artikel 1, zevende lid, van Richtlijn 2024/3099 vervalt artikel 5 van de RMCS. Dit betekent dat de kapitein, exploitant of agent van een zeeschip niet langer de gegevens als bedoeld in bijlage III van de richtlijn havenstaatcontrole hoeft te melden voor aankomst, indien het schip in aanmerking komt voor een uitgebreide inspectie opgenomen. Dit zorgt voor een lastenvermindering.

### **2.3 Loodsplichtregeling 2021**

De wijziging van artikel 33a van de Loodsplichtregeling 2021 is tot stand gekomen op verzoek van de bevoegde autoriteiten, de havenmeester van Rotterdam en de directeur-generaal Rijkswaterstaat in nauwe samenwerking met de sector. Als gevolg van de wijziging is het voor de kapitein of eerste stuurman van een klein zeeschip onder de gestelde voorwaarden in artikel 33a van de Loodsplichtregeling 2021 weer mogelijk om gebruik te maken van de hierin opgenomen vrijstelling. Zie verder hierover in de artikelsgewijze toelichting.

## **3. Advies en consultatie**

Bij de totstandkoming van deze wijzigingsregeling zijn in het kader van de uitvoering van de EMSWe-

<sup>3</sup> COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT IMPACT ASSESSMENT Accompanying the document Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing a European Maritime Single Window environment and repealing directive 2010/65/EU.



verordening relevante belanghebbenden betrokken geweest en om advies gevraagd. De relevante betrokkenen zijn: de Douane, de Koninklijke Marechaussee, het Centraal Bureau voor de Statistiek, de Kustwacht Nederland, de havenautoriteiten en Rijkswaterstaat. Daarnaast heeft er overleg plaatsgevonden met havenbedrijven en het Nederlandse bedrijfsleven. Deze partijen zijn betrokken bij het huidige meldproces voor de zeescheepvaart. Deze wijzigingsregeling heeft geen gevolgen voor de informatievoorziening of de verwerking van persoonsgegevens door de relevante betrokkenen.

De wijziging van artikel 33a van de Loodsplichtregeling 2021 is tot stand gekomen op verzoek van de bevoegde autoriteiten, de havenmeester van Rotterdam en de directeur-generaal Rijkswaterstaat in nauwe samenwerking met de sector.

### **3.1 Advies ATR**

Deze wijzigingsregeling is voorgelegd aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk. Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

### **3.2 Handhaafbaarheid, Uitvoerbaarheid en Fraudebestendigheid (HUF-toets)**

De uitvoering van de EMSWe-verordening strekt slechts tot het harmoniseren en vergemakkelijken van het elektronisch uitwisselen van gegevens. Er worden geen nieuwe meldverplichtingen of momenten waarop deze moeten plaatsvinden geïntroduceerd. Deze wijzigingsregeling – voor zover deze betrekking heeft op de uitvoering van de EMSWe-verordening – heeft geen gevolgen voor de bestaande uitvoerings- en handhavingspraktijk. De wijzigingsregeling is voorgelegd aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) ter uitvoering van de HUF-toets. Er is naar oordeel van de ILT geen HUF-toets nodig. Doordat de onderhavige wijziging van de Loodsplichtregeling 2021 geen gevolgen heeft voor de wijze waarop de loodspllichtregelgeving wordt gehandhaafd, is er door ILT geen HUF-toets uitgevoerd.

### **3.3 Uitvoerbaarheidstoets RWS**

Omdat bij RWS de rol van NCA EMSWe wordt belegd is de wijzigingsregeling voorgelegd aan RWS ter uitvoering van een uitvoerbaarheidstoets. Er is naar het oordeel van RWS geen uitvoerbaarheidstoets nodig.

### **3.4 Internetconsultatie**

Er heeft geen internetconsultatie plaatsgevonden, omdat de wijzigingen zien op de implementatie van EU-regelgeving of technisch van aard zijn. De wijziging van de Loodsplichtregeling 2021 betreft een technische wijziging, op verzoek van de bevoegde autoriteiten. De sector is hierover informeel geconsulteerd.

Internetconsultatie had niet in betekenende mate tot aanpassing van het voorstel van de regeling kunnen leiden. Hiermee wordt aangesloten bij een van de uitzonderingsgronden op internetconsultatie<sup>4</sup>.

## **4. Transponeringstabel**

De artikelen uit de EMSWe-verordening werken rechtstreeks door behoudens de artikelen waar beleidsruimte is opgenomen of waar Nederland wordt opgedragen een nationale (bevoegde) instantie aan te wijzen. In de transponeringstabel is aangegeven welke bepalingen van de EMSWe-verordening beleidsruimte bevatten en hoe deze in de onderhavige wijzigingsregeling is ingevuld.

De Richtlijn 2024/3099 wordt verder geïmplementeerd in de Wet havenstaatcontrole en de Regeling havenstaatcontrole 2011. Er is geen transponeringstabel opgenomen voor artikel 1, zevende lid in de onderhavige wijzigingsregeling. De transponeringstabel voor de gehele richtlijn wordt meegenomen met de wijziging van de Wet havenstaatcontrole en de Regeling havenstaatcontrole 2011.

<sup>4</sup> Zie Draaiboek voor de regelgeving nr. 16 (internetconsultatie).



*Transponeringstabel behorende bij Verordening (EU) 2019/1239 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot instelling van een Europees maritiem éénloketsysteem en tot intrekking van Richtlijn 2010/65/EU (PbEU 2019, L 198).*

Artikel, -lid of -deel verordening	Bepaling in de implementatieregeling of in bestaande regelgeving	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze bij de invulling van beleidsruimte
Artikel 3, tweede en derde lid	Rechtstreekse toepasselijkheid volstaat.	nvt	Bepaling richt zich tot de lidstaat.
Artikel 4, eerste, tweede en vierde lid.	Rechtstreekse toepasselijkheid volstaat.	nvt	Bepaling richt zich tot de lidstaat.
Artikel 5, eerste tot en met vierde lid en zesde tot en met negende lid	Rechtstreekse toepasselijkheid volstaat.	nvt	De bepalingen richten zich tot de lidstaat, en worden uitgevoerd in het national maritieme éénloketsysteem (feitelijke uitvoering). Tweede lid is niet van toepassing.
Artikel 5, vijfde lid	Artikel 8, zesde lid BMGS	Voor een goede uitvoering van de verordening kan nadere invulling noodzakelijk zijn.	Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels gesteld worden over de vooraf gedefinieerde subset van gegevens.
Artikel 7, eerste tot en met derde lid	Rechtstreekse toepasselijkheid volstaat.	Keuze om wel andere meldingskanalen toe te staan voor de Douane op grond van unierecht.	In de artikelen 6 en 16 van het douanewetboek van de Unie <sup>1</sup> wordt er al ruimte geboden aan de douane om een ander meldingskanaal te gebruiken. Overige bepalingen richten zich tot de lidstaat en/of gaan over feitelijke uitvoering.
Artikel 8, eerste, derde en vierde lid	Rechtstreekse toepasselijkheid volstaat.	Nvt	Bepaling richt zich tot de lidstaat en/of gaan over feitelijke uitvoering
Artikel 10, derde lid	Artikel 8, derde lid BMGS	Voor een goede uitvoering van de verordening is nadere invulling noodzakelijk.	De feitelijke uitvoering van deze bepaling moet tot stand worden gebracht door de partijen die betrokken zijn bij het meldproces.
Artikel 11, eerste lid	Rechtstreekse toepasselijkheid volstaat.	nvt	Bepaling richt zich tot de lidstaat
Artikel 12, tweede lid	Artikelen 10, eerste lid en 10a, eerste lid BMGS Artikel 16, tweede lid RMCS	Voor een goede uitvoering van de verordening is nadere invulling noodzakelijk.	Het takenpakket van de NCA-EMSWe wordt nader bepaald bij ministeriële regeling.
Artikel 14, tweede lid	Rechtstreekse toepasselijkheid volstaat.	nvt	Bepaling richt zich tot de lidstaat
Artikel 15, derde lid	Rechtstreekse toepasselijkheid volstaat.	nvt	Bepaling richt zich tot de lidstaat
Artikel 16, vijfde lid	Rechtstreekse toepasselijkheid volstaat.	nvt	Bepaling richt zich tot de lidstaat
Artikel 17, tweede lid	Rechtstreekse toepasselijkheid volstaat.	nvt	Bepaling richt zich tot de lidstaat
Artikel 18	Artikelen 10, eerste lid en 10a, eerste lid BMGS Artikel 16, tweede lid RMCS	Voor een goede uitvoering van de verordening is nadere invulling noodzakelijk.	Het takenpakket van de NCA-EMSWe wordt nader bepaald bij ministeriële regeling.
Artikel 22	Rechtstreekse toepasselijkheid volstaat.	nvt	Bepaling richt zich tot de lidstaat

<sup>1</sup> Verordening (EU) Nr. 952/2013 van het Europees Parlement en van de Raad van 9 oktober 2013 tot vaststelling van het douanewetboek van de Unie (PbEU 2013 L 269).



## Artikelsgewijze toelichting

### Artikel I

#### *Onderdelen A, D, O en P (Wijziging artikelen 1, 4 en 28 en het opschrift van hoofdstuk 6)*

De wijzigingen in de onderdelen A en O zijn tekstueel van aard. De wijzigingen in de onderdelen D en P betreffen een actualisatie.

#### *Onderdeel B (Wijziging artikel 1a RMCS)*

Door het opnemen van de bevoegde autoriteit voor het afvalontvangstbewijs is een omhangbepaling nodig.

#### *Onderdeel C, J en Q (Wijziging artikelen 2 en 9a en bijlage behorend bij artikel 2 RMCS)*

Met de komst van het nieuwe nationaal maritiem éénloketsysteem, zijn de plaatselijk bevoegde autoriteiten komen te vervallen. Hun rol is niet meer noodzakelijk om meldingen door te kunnen zetten naar SafeSeaNet. Zodra het nationaal maritiem éénloketsysteem operabel is, worden meldingen via dit systeem doorgezet naar de bevoegde autoriteiten en SafeSeaNet. Met het vervallen van de plaatselijk bevoegde autoriteiten is ook de bijlage behorend bij artikel 2 aangepast.

Met deze wijziging is een bevoegde autoriteit aangewezen die de melding van de gegevens van het afvalontvangstbewijs ontvangt. De havenbeheerder beschikt al over dergelijke informatie op grond van andere regelgeving. De houders van havenontvangstvoorzieningen gebruiken voor het afvalontvangstbewijs het al bestaande S-formulier dat is opgenomen bij de Regeling melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen. Het afschrift van het ontvangstbewijs dient op grond van de Regeling melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen aan de havenbeheerder te worden gestuurd. Aangezien de havenbeheerder hiervoor dus al een rol is toegekend, mede overwegende diens bredere verantwoordelijkheid voor toereikende havenontvangstvoorzieningen en dat de havenbeheerder reeds de bevoegde autoriteit is voor de afvalvooraanmelding, is de havenbeheer hier ook als bevoegde autoriteit aangewezen voor het afvalontvangstbewijs.

Voorts is in de bijlage behorend bij artikel 2 de bevoegde autoriteit voor de Zwijndrecht en Papendrecht gewijzigd in de Havenmeester van Rotterdam. De Divisie Havenmeester voert sinds 2011 taken uit voor deze gemeenten inclusief het afhandelen van de meldingen van de zeeschepen die naar deze gemeenten gaan. Hiermee wordt de reeds jaren bestaande praktijk geformaliseerd.

Overige wijzigingen in deze artikelen betreffen het schrappen van de verwijzing naar artikel 4 van het BMGS, vanwege het vervallen van dat artikel uit het BMGS. Zie hiervoor eveneens de artikelsgewijze toelichting op onderdeel H.

#### *Onderdeel E (Wijziging artikel 4a RMCS)*

Artikel 4a is vervallen. De meldingen die in dit artikel werden genoemd zijn opgenomen in de artikelen 4b en 4c. Met deze wijziging zijn de meldingen met betrekking tot het aantal opvarenden en de gegevens van opvarenden overzichtelijker weergegeven.

#### *Onderdeel F en G (Wijziging artikelen 4b en 4c RMCS)*

De artikelen 4b en 4c zijn in verband met het vervallen van artikel 4a aangepast. Met deze wijziging zijn voor zowel de melding van het aantal opvarenden als de melding van de gegevens van de opvarenden per artikel de verschillende situaties opgenomen wanneer een dergelijke melding moet plaatsvinden. Dit houdt in dat er in beide artikelen wordt ingegaan op de situatie dat (i) een schip uit een in Nederland gelegen haven vertrekt of (ii) het schip een in Nederland gelegen haven als bestemming heeft. Dit was niet volledig en expliciet opgenomen in de regeling dan wel in artikel 3a van het BMGS. Hiermee wordt tekstueel aangesloten bij de Richtlijn registratie opvarenden van passagiersschepen<sup>5</sup> en eventuele discrepanties weggenomen.

<sup>5</sup> Richtlijn 98/41/EG van de Raad van 18 juni 1998 inzake de registratie van de opvarenden van passagiersschepen die vanuit of naar havens in de lidstaten van de Gemeenschap varen (PbEU 1998, L 188).



### *Onderdeel H (Wijziging artikel 5 RMCS)*

Richtlijn (EU) 2024/3099<sup>6</sup> schrapt artikel 9 van de Richtlijn betreffende havenstaatcontrole<sup>7</sup>, dat onder andere in artikel 4 van het BMGS en in artikel 5 van de onderhavige regeling is geïmplementeerd. Hierin was de verplichting voor de exploitant, agent of kapitein van een schip om een melding te doen voor aankomst, indien het schip in aanmerking komt voor een uitgebreide inspectie opgenomen. Met het schrappen van artikel 9 van de Richtlijn betreffende havenstaatcontrole, komt artikel 5 van onderhavige regeling te vervallen.

### *Onderdeel I (Wijziging artikel 8 RMCS)*

Artikel 8 bevatte een aantal onduidelijke en inconsistente verwijzingen naar de artikelen in deze regeling. Hierbij geldt onder andere dat de tijdstippen voor de melding als omschreven in artikel 3, eerste lid, onderdeel b niet volledig aansluiten bij de tijdstippen opgenomen in artikel 8, eerste lid van deze regeling. Dit is met deze wijziging in het eerste en tweede lid rechtgetrokken. Hierbij is aangesloten bij de terminologie uit de Richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart.<sup>8</sup> Daarnaast is artikel 5 komen te vervallen. Zie eveneens de artikelsgewijze toelichting op onderdeel H.

### *Onderdeel K (Wijziging artikel 10 RMCS)*

Artikel 10, eerste lid, is aangepast om aan te sluiten bij de EMSWe-verordening en wordt 'een elektronisch portaal' vervangen door 'het nationaal maritiem éénloketsysteem'. Dit artikel leent zich er niet voor om het beoogde doel en gevolg dat in dit eerste lid was opgenomen, op te nemen, aangezien dit ook uit de EMSWe-verordening volgt.

### *Onderdeel L (Wijziging artikel 14 RMCS)*

Met deze wijziging wordt tekstueel aangesloten bij de artikelen 3, 4, 6, 9 en 11 waarin de termen 'verstrek(e)' en 'gemeld(e)' worden gebruikt.

### *Onderdeel M (Wijziging artikel 16 RMCS)*

In artikel 18 van de EMSWe-verordening is de verplichting voor Nederland tot het aanwijzen van een NCA-EMSWe opgenomen. In artikel 16 wordt daarvoor voor dit moment de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aangewezen. In de praktijk wordt deze taak uitgevoerd door de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat. In Nederland is de NCA-EMSWe, naast de in artikel 18 van de EMSWe-verordening opgenomen taken, ook belast met de identificatie, authenticatie en autorisatie van nieuwe gebruikers via een gemeenschappelijk gebruikersregistratie- en toegangsbeheersysteem als bedoeld in artikel 12 van de EMSWe-verordening. De invulling vindt plaats bij de directeur-generaal Rijkswaterstaat op basis van artikel 3, eerste lid, onderdeel b, van het Instellingsbesluit directoraat-generaal Rijkswaterstaat 2013. In principe zal de rol vanaf eind 2027 niet meer door de directeur-generaal Rijkswaterstaat worden ingevuld, maar elders worden belegd.

### *Onderdeel N (Wijziging artikel 17 RMCS)*

Met dit onderdeel is de verwijzing naar artikel 12 van het BMGS geschrapt, vanwege het vervallen van dat artikel uit het BMGS. Met het wijzigen van artikel 11 van het BMGS is de grondslag voor de gegevens die aan de bevoegde autoriteit zijn gemeld uitgebreid met de in het BMGS in artikel 4a genoemde melding van het afvalontvangtbewijs. Hiermee volstaat de verwijzing naar artikel 11 van het BMGS. Artikel 12 van het BMGS is komen te vervallen.

## **Artikel II**

Met de komst van het nationaal maritiem éénloketsysteem, zijn er geen plaatselijk bevoegde autoriteiten meer nodig. Deze zinsnede is daarom vervallen. In de toelichting op artikel I, onderdelen C, J en Q is hier op ingegaan.

<sup>6</sup> Richtlijn (EU) 2024/3099 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2024 tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole (PbEU 2024, L 3099).

<sup>7</sup> Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PbEU 2009, L 131).

<sup>8</sup> Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG 2002, L 208).



### **Artikel III**

Artikel 33a van de Loodsplichtregeling 2021 regelt voor het zeehavengebied Rotterdam – Rijnmond – Zuid-Holland – Achterland de vrijstelling van de loodsplicht voor de kapitein of eerste stuurman van een klein zeeschip, wanneer de kapitein of eerste stuurman van het zeeschip in het bezit is van een geldig Rijnpatent als bedoeld in artikel 11.02 van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn of geldig vaarbewijs voor de binnenvaart als bedoeld in artikel 25, eerste lid, van de Binnenvaartwet. Deze vrijstelling van de loodsplicht geldt indien de haven van bestemming of vertrek is gelegen aan een scheepvaartweg waar de loodsplicht niet van toepassing is. Indien een derde aan boord is van het zeeschip, die over een geldig Rijnpatent dan wel een geldig vaarbewijs voor de binnenvaart beschikt, is de vrijstelling eveneens van toepassing.

In artikel 33a is opgenomen dat bovengenoemde vrijstelling van toepassing kan zijn indien, naast bovengenoemde eisen het zeeschip de Handelskade te Dordrecht of een locatie op de Nieuwe Maas, gelegen tussen kilometerraaien 992 en 993 of tussen kilometerraaien 1001 en 1004, als vertrekpunt respectievelijk bestemming heeft. Deze begrenzing is door de sector en de bevoegde autoriteiten in de praktijk niet wenselijk gebleken. Hierbij is aangesloten bij de wensen van de sector en is bovenstrooms Nieuwe Maas kilometerraai 1004 opgenomen als begrenzing van het gebied tot waar de vrijstelling van de loodsplicht geldt.

Daarnaast is met deze wijziging toegevoegd dat de vrijstelling van de loodsplicht ook geldt bovenstrooms Oude Maas kilometerraai 982. Het is momenteel niet mogelijk voor kapiteins van zeeschepen om af te meren aan de Handelskade in Dordrecht. Door een klein zeeschip kan daarom ook geen gebruik meer worden gemaakt van de in artikel 33a opgenomen vrijstelling van de loodsplicht. Dit is door de sector en de bevoegde autoriteiten in de praktijk niet wenselijk gebleken. Met de genoemde toevoeging van bovenstrooms Oude Maas kilometerraai 982 kunnen de havens in Zwijndrecht dienen als vertrekpunt respectievelijk bestemming waarop de vrijstelling van de loodsplicht van toepassing is. Deze havens bevinden zich maximaal 3 kilometer benedenstrooms van de Handelskade. Het ontbreken van een alternatief voor de mogelijkheid om aan of af te meren in de nabije omgeving van de Handelskade te Dordrecht is hiermee opgelost. Met deze wijziging sluit artikel 33a weer aan bij de huidige praktijk, doordat de huidige situatie is geformaliseerd in het artikel.

De wijziging biedt tot slot meer flexibiliteit aan een kapitein van een klein zeeschip om binnen de gestelde geografische grenzen een haven als bestemming of vertrekpunt te kiezen, zolang hij beschikt over een geldig Rijnpatent dan wel een vaarbevoegdheidsbewijs voor de binnenvaart.

### **Artikel IV (Inwerkingtreding)**

Met ingang van 15 augustus 2025 is de EMSWe-verordening van toepassing. Op deze datum was het nationaal maritiem éénloketsysteem nog niet gereed. Er is gekozen om de wijziging van de artikelen die verband houden met dit systeem, in werking te laten treden zodra het systeem operabel is. Onderhavige wijzigingsregeling treedt voor wat de overige onderdelen betreft in werking op de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin het wordt geplaatst, in afwijking van de vaste verandermomenten. Er is afgeweken van de minimuminvoeringstermijn omdat er sprake is van reparatieregelgeving en een implementatie van bindende EU-rechtshandelingen (zie aanwijzing 4.17 vijfde lid, onderdelen c en d, van de Aanwijzingen voor de regelgeving). Ten aanzien van de wijziging van de Loodsplichtregeling 2021 is afwijking van de minimuminvoeringstermijn mogelijk, omdat hiermee, zoals hierboven toegelicht, private nadelen worden voorkomen (zie aanwijzing 4.17, vijfde lid, onderdeel a, van de Aanwijzingen voor de regelgeving).

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.P.G. Karremans*