

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van nr. IENW/BSK-2019/132972, houdende regels in verband met verdere flexibilisering van de loodsplicht (Loodsplichtregeling 2021)

HOOFDDIRECTIE
BESTUURLIJKE EN
JURIDISCHE ZAKEN

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 14a Scheepvaarverkeerswet en de artikelen 1, 2, tweede en derde lid, 3, 4, tweede en vijfde lid, 5, eerste en derde lid, 8, onderdeel c, 14, eerste lid, 18, eerste en tweede lid, 19, vierde en vijfde lid, van het Loodsplichtbesluit 2021;

BESLUIT:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

§ 1. Definities

Artikel 1. Definities

In deze regeling wordt verstaan onder:

- *besluit*: Loodsplichtbesluit 2021;
- *breedte*: de grootste breedte van een zeeschip;
- *diepgang*: grootste diepgang van een zeeschip;
- *klein zeeschip*: zeeschip met een lengte over alles van minder dan 115 meter, met een afstand van de kiel tot het hoogste vaste punt van het schip van ten hoogste 18 meter en welk schip gebruikt wordt of gebruikt zal worden in een beperkt vaargebied op zee tot ten hoogste 200 mijl uit de kust;
- *lengte over alles*: lengte over alles volgens Lloyd's Register of Ships;
- *LNG*: Liquefied Natural Gas;
- *LNG-brandstof*: LNG dat wordt gebruikt als brandstof voor de voortstuwing of hulpbedrijf van een schip;
- *LNG-bunkeren*: aan boord van een schip brengen van LNG-brandstof of aardgas brandstof voor eigen gebruik door dat schip;
- *LNG-bunkerschip*: tankschip gebruikt voor het LNG-bunkeren;
- *module 1, 2, 3, 4 of 5*: module 1, 2, 3, 4 of 5 als bedoeld in artikel 5, tweede lid, van het besluit;
- *algemene PEC*: PEC A, -B, -C of -D.

§2. Bepalingen in verband met het PEC-houderschap

Artikel 2. Aanwijzen regionale autoriteiten

Als regionale autoriteit wordt aangewezen voor de zeehavenregio:

- a. Noord-Nederland, de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat;
- b. Amsterdam-IJmond, de directeur van het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied;
- c. Rotterdam-Rijnmond-Scheveningen, de havenmeester van Rotterdam, werkzaam bij Havenbedrijf Rotterdam N.V.;
- d. Scheldemonden, de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat.

Artikel 3. Te onderscheiden algemene PEC's en daarbij behorende modules

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

1. Om voor een van de op grond van deze regeling genoemde algemene PEC in aanmerking te kunnen komen, voldoet de aanvrager aan de volgende modules:
 - a. PEC A: modules 1, 2 en 3 en praktische en theoretische kennis van de lokale scheepvaartbegeleidingsprocedures; en
 - b. PEC B, C en D: modules 1, 2, 3, 4 en 5.
2. De bevoegde autoriteit kan aan de persoon die als gevolg van een afgeronde opleiding die is genoten voorafgaande aan de inwerkingtreding van deze regeling voldoende kennis heeft van de voor het betreffende zeehavengebied voor module 1 of 4 op grond van deze regeling vastgestelde eisen, ontheffing van deze modules verlenen.
3. De bevoegde autoriteit kan aan de persoon die op andere wijze dan via een opleiding voldoende actieve of passieve kennis van de voor het betreffende zeehavengebied voor module 2 op grond van deze regeling aangeduide relevante talen heeft, ontheffing van deze module verlenen.
4. Indien de aanvrager een ander zeeschip of traject wil toevoegen aan zijn PEC, verleent de bevoegde autoriteit hem ontheffing van de modules waarover hij al beschikt. De eerste zin is van overeenkomstige toepassing in het geval de aanvrager een PEC aanvraagt voor een ander zeehavengebied.

Artikel 4. Frequentie-eis algemene PEC's

1. Om de kundigheid en ervaring, bedoeld in artikel 4, vijfde lid, van het besluit, voor de algemene PEC's te behouden, geldt de volgende frequentie-eis bij:
 - PEC A: 3 calls of 6 enkele reizen per jaar;
 - PEC B: 6 calls of 12 enkele reizen per jaar;
 - PEC C: 12 calls of 24 enkele reizen per jaar; en
 - PEC D: 18 calls of 36 enkele reizen per jaar.
2. Op verzoek van de houder van een PEC kan de bevoegde autoriteit ook instemmen met een andere dan de in het eerste lid bedoelde combinatie van calls of enkele reizen.
3. In afwijking van het eerste lid geldt in het geval een kapitein of eerste stuurman voor twee of meer schepen in het bezit van een PEC is voor een zelfde traject, slechts eenmaal de hoogste frequentie-eis onafhankelijk van het zeeschip waarmee het traject wordt afgelegd.
4. Indien een kapitein of eerste stuurman voor een traject niet aan de frequentie-eis voldoet maar wel ten minste aan de helft van de frequentie-eis, kan de bevoegde autoriteit hem onder voorschriften en beperkingen ontheffing van de frequentie-eis verlenen. De bevoegde autoriteit kan daarbij bepalen dat een aantal reizen als bedoeld in module 3 of 5 wordt afgelegd.

Hoofdstuk 2. Zeehavenregio Noord Nederland

§ 1. Zeehavengebied Delfzijl-Eemshaven

Artikel 5. Nadere aanduiding loodsplichtige scheepvaartwegen

Het zeehavengebied Delfzijl - Eemshaven omvat de hieronder genoemde

loodsplichtige scheepvaartwegen met inbegrip van de daaraan gelegen havens:

- a. aanloopgebied Westereems: het gebied vanaf de vuurtoren Borkum (53°35'.33 N 006°39'.72 E), vandaar naar de boei Riffgat (53°38'.89 N 006°27'.04 E), vandaar naar boei Westerems (53°36'.949 N 006°17'.736 E), vandaar naar boei H1 (53°34'.86 N 006°17'.96 E), vandaar naar boei H2 (53°34'.73 N 006°22'.01

E), vandaar naar de Grote Kaap op Rottumeroog (53°32'.48 N 006°34'.54 E), vandaar naar punt 53°33'.05 N 006°35'.43 E, vandaar naar punt 53°34'.21 N 006°37'.75, vandaar naar punt 53°31'.91 N 006°42'.79 E, vandaar naar punt 53°32'.56 N 006°43'.70 E, vandaar naar punt 53°34'.76 N 006°38'.79 E, vandaar naar de vuurtoren Borkum (53°35'.33 N 006°39'.72 E).

b. Borkum - Delfzijl: het gebied tussen Borkum en Delfzijl dat wordt begrensd door het punt 53°33'.05 N 006°35'.43 E, vandaar naar punt 53°34'.21 N 006°37'.75, vandaar naar punt 53°31'.91 N 006°42'.79 E, vandaar naar punt 53°32'.56 N 006°43'.70 E, vandaar naar de Duitse kust nabij Campen (53°24'.25 N 007°00'.87 E), de kust zuidwaarts volgend naar Knock (53°20'.31 N 007°02'.59 E), vandaar naar Termunten (53°17'.89 N 007°00'.78 E), tot en met de havens van Delfzijl, inclusief de zeeluis en de scheepvaartweg vanaf de zeeluis via het Oosterhornkanaal tot en met de Oosterhornhaven, vandaar de Groningse kustlijn volgend tot en met de Eemshaven, vandaar van het westelijk havenhoofd Eemshaven (53°27'.74 N 006°50'.08 E), vandaar naar de Grote Kaap op Rottumeroog (53°32'.48 N 006°34'.54 E).

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

Artikel 6. Aanwijzing bevoegde autoriteiten

Bevoegde autoriteiten voor de loodsplichtige scheepvaartwegen van het zeehavengebied Delfzijl - Eemshaven zijn:

- a. voor scheepvaartwegen in beheer bij het Rijk: de Directeur - Generaal Rijkswaterstaat;
- b. voor scheepvaartwegen in beheer bij een ander openbaar lichaam: de ambtenaar die door het bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Havenschap Groningen Seaports is aangewezen voor de zorg voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

Artikel 7. Categorale vrijstelling van de loodsplicht

1. In het zeehavengebied Delfzijl - Eemshaven heeft vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 3, eerste lid, van het besluit, de kapitein van een zeeschip op:

- a. het traject haven Delfzijl - Eemshaven, vanaf de de Oosterhornhaven met een zeeschip met een lengte over alles tot en met 95 meter en een breedte tot en met 13 meter en een diepgang tot en met 6 meter;
- b. het traject haven Delfzijl - Borkum, vanaf de Oosterhornhaven met een zeeschip met een lengte over alles tot en met 95 meter en een breedte tot en met 13 meter en een diepgang tot en met 6 meter;
- c. het traject Eemshaven - Borkum, met een zeeschip met een lengte over alles tot en met 95 meter en een breedte tot en met 13 meter en een diepgang tot en met 7 meter;
- d. het traject Borkum - Westereems, met een zeeschip met een lengte over alles tot en met 155 meter en een breedte tot en met 25 meter en een diepgang tot en met 7 meter.

2. In het zeehavengebied Delfzijl - Eemshaven heeft vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 3, derde lid, onderdeel e, van het besluit, de kapitein van een zeeschip indien het schip:

- a. met een lengte over alles tot en met 95 meter een verplaatsing maakt binnen een havenbekken in de haven van Delfzijl, zonder daarbij de hoofdvaarweg te bevaren;
- b. met een lengte over alles tot en met 130 meter een verplaatsing maakt binnen een havenbekken in de Eemshaven, zonder daarbij de hoofdvaarweg te bevaren.

Artikel 8. Vrijstelling voor werkschepen

In het zeehavengebied Delfzijl - Eemshaven heeft vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 3, derde lid, onderdeel f, van het besluit, de kapitein van een werkschip:

- a. met een lengte over alles tot en met 140 meter en een breedte tot en met 13 meter en een diepgang tot en met 6 meter op het traject haven Delfzijl - Eemshaven, vanaf de Oosterhornhaven;
- b. met een lengte over alles tot en met 140 meter en een breedte tot en met 13 meter en een diepgang tot en met 6 meter op het traject haven Delfzijl - Borkum, vanaf de Oosterhornhaven;
- c. met een lengte over alles tot en met 140 meter en een breedte tot en met 13 meter en een diepgang tot en met 8 meter op het traject Eemshaven - Borkum;
- d. met een lengte over alles tot en met 170 meter en een breedte tot en met 25 meter en een diepgang tot en met 8 meter op het traject Borkum - Westereems.

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

Artikel 9. Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC A, B of C

In het zeehavengebied Delfzijl - Eemshaven heeft vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 4, eerste lid, van het besluit, de kapitein of eerste stuurman van een zeeschip, tenzij het een zeeschip met gevaarlijke lading betreft, die in het bezit is van een:

- a. op het traject haven Delfzijl-Eemshaven vanaf de Oosterhornhaven:
 - PEC A voor zeeschepen met een lengte over alles van meer 95 meter tot en met 115 meter en een breedte tot en met 13 meter en diepgang tot en met 6 meter;
 - PEC B voor zeeschepen met een lengte over alles van meer dan 115 meter tot en met 125 meter en een breedte tot en met 13 meter en diepgang tot en met 6 meter;
 - PEC C voor zeeschepen met een lengte over alles van meer dan 125 meter tot en met 140 meter en een breedte tot en met 13 meter en diepgang tot en met 6 meter;
- b. op het traject haven Delfzijl-Borkum vanaf de Oosterhornhaven:
 - PEC A voor zeeschepen met een lengte over alles van meer 95 meter tot en met 115 meter en een breedte tot en met 13 meter en diepgang tot en met 6 meter;
 - PEC B voor zeeschepen met een lengte over alles van meer dan 115 meter tot en met 125 meter en een breedte tot en met 13 meter en diepgang tot en met 6 meter;
 - PEC C voor zeeschepen met een lengte over alles van meer dan 125 meter tot en met 140 meter en een breedte tot en met 13 meter en diepgang tot en met 6 meter;
- c. op het traject Eemshaven - Borkum:
 - PEC A voor zeeschepen met een lengte over alles van meer 95 meter tot en met 115 meter en een breedte tot en met 13 meter en diepgang tot en met 7 meter;
 - PEC B voor zeeschepen met een lengte over alles van meer dan 115 meter tot en met 125 meter en een breedte tot en met 13 meter en diepgang tot en met 8 meter;
 - PEC C voor zeeschepen met een lengte over alles van meer dan 125 meter tot en met 140 meter en een breedte tot en met 13 meter en diepgang tot en met 8 meter;
- d. op het traject Borkum-Westereems: een PEC C voor zeeschepen met een lengte over alles van meer dan 155 meter tot en met 170 meter en een breedte tot en met 25 meter en diepgang tot en met 8 meter.

Artikel 10. Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC kleine zeeschepen

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

1. In het zeehavengebied Delfzijl-Eemshaven heeft vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 4, eerste lid, van het besluit, de kapitein of eerste stuurman van een klein zeeschip, tenzij het een zeeschip met gevaarlijke lading betreft, die in het bezit is van een PEC kleine zeeschepen.

2. In afwijking van het eerste lid, is het PEC kleine zeeschepen niet van toepassing:

- a. op het traject haven Delfzijl - Eemshaven vanaf de Oosterhornhaven indien het kleine zeeschip een breedte van meer dan 13 meter of een diepgang van meer dan 6 meter heeft;
- b. op het traject haven Delfzijl - Borkum vanaf de Oosterhornhaven indien het kleine zeeschip een breedte van meer dan 13 meter of een diepgang van meer dan 6 meter heeft;
- c. op het traject Eemshaven - Borkum indien het kleine zeeschip een breedte van meer dan 13 meter of een diepgang van meer dan 8 meter heeft;
- d. op het traject Borkum - Westereems indien het kleine zeeschip een breedte van meer dan 25 meter of een diepgang van meer dan 8 meter heeft.

3. Om voor een PEC kleine zeeschepen in aanmerking te kunnen komen, voldoet de aanvrager aan de modules 1 en 2.

4. Voor een PEC kleine zeeschepen geldt geen frequentie eis als bedoeld in artikel 4, vijfde lid, van het besluit.

Artikel 11. Nadere bepaling opleidingsmodules PEC

In het zeehavengebied Delfzijl-Eemshaven:

- a. wordt bij module 1 kennis verlangd van het Scheepvaartreglement territoriale zee, het Binnenvaartpolitiereglement en het Scheepvaartreglement Eemsmonding;
- b. wordt bij module 2 actieve kennis van de Engelse taal en passieve kennis van de Duitse taal verlangd;
- c. wordt voor de toepassing van module 3 een door de bevoegde autoriteit te bepalen aantal reizen gemaakt doch ten hoogste drie ingaande en drie uitgaande reizen;
- d. worden voor de toepassing van module 5 twee voldoende beoordeelde ingaande en één voldoende beoordeelde uitgaande reis gemaakt.

Artikel 12. Nadere duiding van vrijstellings- en PEC-trajecten

In artikel 7 tot en met 10 wordt verstaan onder:

- a. het traject haven Delfzijl – Eemshaven: de bevaarbare scheepvaartwegen met inbegrip van de Oosterhornhaven inclusief toeleiding via het Oosterhornkanaal via de zeesluis in de haven van Delfzijl vandaar via de Damsterhaven, de Handelshaven, het Zeehavenkanaal, Gaatjebocht, Oostfriesche Gaatje en Doekegat naar de Eemshaven inclusief de daaraan gelegen ankerplaatsen gelegen in het gebied zoals omschreven in artikel 5, onderdeel b;
- b. het traject haven Delfzijl – Borkum de bevaarbare scheepvaartwegen met inbegrip van de Oosterhornhaven inclusief toeleiding via het Oosterhornkanaal via de zeesluis in de haven van Delfzijl vandaar via de Damsterhaven, de Handelshaven, het Zeehavenkanaal, Gaatjebocht, Oostfriesche Gaatje, Doekegat, Randzelgat of Oude Westereems naar Borkum gelegen in het gebied zoals omschreven in artikel 5, onderdeel b;
- c. het traject Eemshaven – Borkum: de Eemshaven zijnde de Wilhelminahaven, de Emmahaven, de Julianahaven en de Beatrixhaven via het Doekegatkanaal, Doekegat, Randzelgat of Oude Westereems naar Borkum gelegen in het gebied

zoals omschreven in artikel 5, onderdeel b;
d. het traject Borkum – Westereems: de bevaarbare scheepvaartwegen van Borkum via Westereems, Huibertgat of Riffgat gelegen in het aanloopgebied Knock zoals omschreven in artikel 5, onderdeel a.

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

§ 2. Zeehavengebied Den Helder-Harlingen-Terschelling

Artikel 13. Nadere aanduiding loodsplichtige scheepvaartwegen

Het zeehavengebied Den Helder – Harlingen – Terschelling, omvat de hieronder genoemde gebieden met inbegrip van de daaraan gelegen havens:

- a. aanloopgebied Den Helder en Rede: het gedeelte van de Noordzee en de Waddenzee dat ligt binnen het gebied begrensd door de vuurtoren Grote Kaap (52°52'.86 N 004°42'.88 E), vandaar naar boei SG (52°52'.90 N 004°37'.90 E), vandaar naar boei ZH (52°54'.65 N 004°34'.71 E), vandaar naar boei MR (52°56'.77 N 004°33'.80 E), vandaar naar boei NH (53°00'.23 N 004°35'.36 E), vandaar naar (53°03'.88 N 004°40'.18 E) en vandaar naar paal 15 op Texel (53°03'.75 N 004°43'.33 E) en aan de oostzijde begrensd door de lijn over het oostelijk havenlicht van de haven van Den Helder (52°57'.77 N 4°47".40 E) en vandaar naar boei T11 (52°59'.90 N 004°49'.10 E), van daar naar boei T13 (53°00'.74 N 004°50'.59 E), van daar naar boei T10 (53°01'.65 N 004°50'.57 E), van daar naar het zuidelijk havenlicht van de Haven NIOZ (53°00'.34 N 004°47'.83 E) en aan de zuidzijde begrensd door de havens van Den Helder tot de Koopvaardersschutsluis en de Zeedoksluis;
- b. aanloopgebied Brandaris: het gedeelte van de Noordzee en de Waddenzee dat ligt binnen het gebied begrensd door de boei Drawa W (53°17'.36 N 004°59'.02 E), vandaar naar boei ZS (53°18'.28 N 004°56'.23 E), vandaar naar boei TG (53°24'.13 N 005°02'.32 E), vandaar naar boei Stolzenfels (53°26'.17 N 005°09'.70 E), vandaar naar een punt op Terschelling (53°23'.30 N 005°11'.30 E) en aan de oostzijde begrensd door een lijn over de vuurtoren Brandaris (53°21'.62 N 005°12'.85 E) op Terschelling en de vuurtoren Vuurduin (53°17'.74 N 005°03'.49 E) op Vlieland;
- c. de westelijke Waddenzee: het gebied begrensd door het aanloopgebied Brandaris, vanaf de vuurtoren Brandaris (53°21'.62 N 005°12'.85 E) op Terschelling naar de noordzijde van de Nieuwe Industriehaven in Harlingen, de havens van Harlingen, via de kust van Friesland naar de Lorentzsluizen van Kornwerderzand, vandaar via de Afsluitdijk naar de Stevinssluisen bij Den Oever, vandaar via de kust van Noord-Holland naar het oostelijk havenlicht van de haven van Den Helder (52°57'.77 N 4°47".40 E) en vandaar naar boei T11 (52°59'.90 N 004°49'.10 E), van daar naar boei T13 (53°00'.74 N 004°50'.59 E), van daar naar boei T10 (53°01'.65 N 004°50'.57 E), van daar naar het zuidelijk havenlicht van de Haven NIOZ (53°00'.34 N 004°47'.83 E), vandaar via de kust van Texel naar de vuurtoren Eierland (53°10'.94 N 004°51'.31 E), vandaar naar het reddingshuisje (53°13'.40 N 004°53'.12 E) op Vlieland, vandaar via de kust van Vlieland naar het aanloopgebied Brandaris.

Artikel 14. Aanwijzing bevoegde autoriteiten

Bevoegde autoriteiten voor de loodsplichtige scheepvaartwegen van het zeehavengebied Den Helder- Harlingen-Terschelling zijn:

- a. voor het VTS gebied Den Helder te weten het gebied bedoeld in artikel 13, onderdeel a maar dan aan de oostzijde begrensd door lijn vanaf een punt op Texel (53°01'.45 N 004°48'.72 E), vandaar naar boei T8 (53°01'.07 N 004°49'.65 E), vandaar naar boei T13 (53°00'.74 N 004°50'.59 E), vandaar naar boei M10

(52°59'.69 N 004°52'.51 E), vandaar naar boei M11 (52°59'.37N 004°52'.64 E), vandaar naar boei M9 (52°59'.04 N 004°51'.74 E), vandaar naar boei M7 (52°58'.75 N 004-50'.91 E), vandaar naar boei M5 (52°58'.39 N 004°49'.85 E), vandaar naar boei M3 (52°58'.25 N 004°49'.16 E) en vandaar naar het hoekpunt van Den Helder (52°57'.85 N 004°48'.07 E): de Rijkshavenmeester Den Helder te weten het Hoofd Maritieme Ondersteuning van het Commando Zeestrijdkrachten;

b. voor de overige scheepvaartwegen in beheer bij het Rijk: de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat;

c. voor zover het betreft scheepvaartwegen in beheer bij een ander openbaar lichaam: de persoon die door het bestuur van de betreffende gemeente is aangewezen voor de zorg voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in de haven van Den Helder, Den Oever, Harlingen, Terschelling, Vlieland of Oudeschild.

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

Artikel 15. Categorale vrijstelling van de loodsplicht

In het zeehavengebied Den Helder-Harlingen-Terschelling heeft vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 3, eerste lid, van het besluit, de kapitein van een zeeschip, op:

- a. het traject aanloopgebied Den Helder en Rede – Den Oever: met een lengte over alles tot en met 75 meter en een diepgang tot en met 2,5 meter;
- b. het traject aanloopgebied Den Helder en Rede – Kornwerderzand: met een lengte over alles tot en met 75 meter en een diepgang tot en met 4 meter;
- c. het traject Kornwerderzand – haven Harlingen: met een lengte over alles tot en met 75 meter en een diepgang tot en met 3 meter;
- d. het traject haven Harlingen – Aanloopgebied Brandaris: met een lengte over alles tot en met 75 meter en een diepgang tot en met 6 meter;
- e. het traject Schulpengat – Rede: met een lengte over alles tot en met 150 meter en een diepgang tot en met 7 meter;
- f. het traject Schulpengat – haven Den Helder: met een lengte over alles tot en met 95 meter en een diepgang tot en met 7 meter met het Nieuwe Diep als bestemming en vertrekpunt en met een lengte over alles tot en met 95 meter en een diepgang tot en met 5 meter voor zeeschepen met bestemming of vertrekpunt tussen Moormanbrug en Koopvaardersschutsluis;
- g. het traject aanloopgebied Brandaris: met een lengte over alles tot en met 140 meter en een diepgang tot en met 6,5 meter;
- h. de trajecten via de overige bevaarbare vaarwegen in de Waddenzee: met een lengte over alles tot en met 65 meter en een diepgang tot en met 2,5 meter.

Artikel 16. Vrijstelling van de loodsplicht voor werkschepen

In het zeehavengebied Den Helder-Harlingen-Terschelling heeft vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 3, derde lid, onderdeel f, van het besluit, de kapitein van een werkschip dat werkzaamheden verricht:

- a. in de haven Den Helder: met een lengte over alles tot en met 115 meter en een diepgang tot en met 7 meter tot aan de Moormanbrug met het Nieuwe Diep als bestemming en vertrekpunt en met een lengte over alles tot en met 115 meter en een diepgang tot en met 5 meter voor zeeschepen met bestemming of vertrekpunt tussen Moormanbrug en Koopvaardersschutsluis;
- b. op het traject aanloopgebied Den Helder en Rede – Den Oever: met een lengte over alles tot en met 95 meter en een diepgang tot en met 2,5 meter;
- c. op het traject aanloopgebied Den Helder en Rede – Kornwerderzand: met een lengte over alles tot en met 95 meter en een diepgang tot en met 4 meter;
- d. op het traject Kornwerderzand – haven Harlingen: met een lengte over alles

- tot en met 95 meter en een diepgang tot en met 3 meter;
- e. op het traject haven Harlingen – aanloopgebied Brandaris: met een lengte over alles tot en met 125 meter en een diepgang tot en met 6,5 meter;
- f. op het traject Schulpengat – Rede: met een lengte over alles tot en met 150 meter en een diepgang tot en met 7 meter;
- g. op het traject aanloopgebied Brandaris: met een lengte over alles tot en met 140 meter en een diepgang tot en met 7,5 meter;
- h. op de trajecten via de overige bevaarbare vaarwegen in de Waddenzee: met een lengte over alles tot en met 95 meter en een diepgang tot en met 2,5 meter.

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

Artikel 17. Vrijstelling van de loodsplicht met PEC A, B, of C

In het zeehavengebied Den Helder-Harlingen-Terschelling heeft vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 4, eerste lid, van het besluit, de kapitein of eerste stuurman van een zeeschip, tenzij het een zeeschip met gevaarlijke lading betreft, op:

- a. het traject aanloopgebied Den Helder en Rede– Den Oever: een PEC A met een zeeschip met een lengte over alles van meer dan 75 meter tot en met 95 meter en een diepgang tot en met 2,5 meter;
- b. het traject aanloopgebied Den Helder en Rede– Kornwerderzand: een PEC A met een zeeschip met een lengte over alles van meer dan 75 meter tot en met 95 meter en een diepgang tot en met 4 meter;
- c. het traject Kornwerderzand – haven Harlingen: een PEC A met een zeeschip met een lengte over alles van meer dan 75 meter tot en met 95 meter en een diepgang tot en met 3 meter;
- d. het traject haven Harlingen – aanloopgebied Brandaris:
- met een PEC A met een zeeschip met een lengte over alles van meer dan 75 meter tot en met 95 meter en een diepgang tot en met 6 meter;
 - met een PEC B met een zeeschip met een lengte over alles van meer dan 95 meter tot en met 115 meter en een diepgang tot en met 6,5 meter;
 - met een PEC C met een zeeschip met een lengte over alles van meer dan 115 meter tot en met 125 meter en een diepgang tot en met 6,5 meter;
- e. het traject Schulpengat – haven Den Helder: een PEC A met een zeeschip met een lengte over alles van meer dan 95 meter tot en met 115 meter en een diepgang tot en met 7 meter met het Nieuwe Diep als bestemming of vertrekpunt en met een lengte over alles tot en met 115 meter en een diepgang tot en met 5 meter voor zeeschepen met bestemming of vertrekpunt tussen Moormanbrug en Koopvaardersschutsluis;
- f. de trajecten via de overige bevaarbare vaarwegen in de Waddenzee: een PEC A met een zeeschip met een lengte over alles van meer dan 75 meter tot en met 95 meter en een diepgang tot en met 2,5 meter.

Artikel 18. Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC kleine zeeschepen

1. In het zeehavengebied Den Helder-Harlingen-Terschelling, heeft vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 4, eerste lid, van het besluit, de kapitein of eerste stuurman van een klein zeeschip, tenzij het een zeeschip met gevaarlijke lading betreft, die in het bezit is van een PEC kleine zeeschepen.
2. In afwijking van het eerste lid is het PEC kleine zeeschepen niet van toepassing op:
- a. het traject aanloopgebied Den Helder en Rede– Den Oever: indien het kleine zeeschip een lengte over alles heeft van meer dan 95 meter of een diepgang van meer dan 2,5 meter;
- b. het traject aanloopgebied Den Helder en Rede– Kornwerderzand: indien het

- kleine zeeschip een lengte over alles heeft van meer dan 95 meter of een diepgang van meer dan 4 meter;
- c. het traject Kornwerderzand – haven Harlingen: indien het kleine zeeschip een lengte over alles heeft van meer dan 95 meter of een diepgang van meer dan 3 meter;
- d. het traject haven Harlingen – aanloopgebied Brandaris: indien het kleine zeeschip een diepgang heeft van meer dan 6,5 meter;
- e. het traject Schulpengat – Rede: indien het kleine zeeschip een diepgang heeft van meer dan 7 meter;
- f. het traject Schulpengat – haven Den Helder: indien het kleine zeeschip een diepgang heeft van meer dan 7 meter met het Nieuwe Diep als bestemming en vertrekpunt en met een diepgang van meer dan 5 meter met bestemming of vertrekpunt tussen Moormanbrug en Koopvaardersschutsluis;
- g. het traject aanloopgebied Brandaris: indien het kleine zeeschip een diepgang heeft van meer dan 6,5 meter;
- h. de trajecten via de overige bevaarbare vaarwegen in de Waddenzee: indien het kleine zeeschip een lengte over alles van meer dan 95 meter of een diepgang van meer dan 2,5 meter.
3. Om voor een PEC-kleine zeeschepen in aanmerking te kunnen komen, voldoet de aanvrager aan de modules 1 en 2.
4. Voor een PEC-kleine zeeschepen geldt geen frequentie-eis als bedoeld in artikel 4, vijfde lid, van het besluit.

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

Artikel 19. Nadere bepaling opleidingsmodules PEC

In het zeehavengebied Den Helder-Harlingen-Terschelling:

- a. wordt bij module 1 kennis verlangd van het Scheepvaartreglement territoriale zee en het Binnenvaartpolitiereglement;
- b. wordt bij module 2 actieve kennis van de Engelse taal verlangd;
- c. wordt voor de toepassing van module 3 een door de bevoegde autoriteit te bepalen aantal reizen gemaakt doch ten hoogste drie ingaande en drie uitgaande reizen;
- d. worden voor de toepassing van module 5 twee voldoende beoordeelde ingaande en één voldoende beoordeelde uitgaande reis gemaakt.

Artikel 20. Nadere duiding van vrijstellings- en PEC-trajecten

In de artikelen 15 tot en met 18 wordt verstaan onder:

- a. het traject aanloopgebied Den Helder en Rede – Den Oever: de bevaarbare scheepvaartwegen op de Waddenzee vanuit het aanloopgebied Den Helder via het Malzwin, het Visjagersgaatje of de Wierbalg naar Den Oever;
- b. het traject aanloopgebied Den Helder en Rede – Kornwerderzand: de bevaarbare scheepvaartwegen op de Waddenzee vanuit het aanloopgebied Den Helder via de Texelstroom, de Doove Balg en de Boontjes naar Kornwerderzand;
- c. het traject Kornwerderzand – haven Harlingen: de bevaarbare scheepvaartwegen van Kornwerderzand over de Boontjes naar Harlingen, inclusief de Haven van Harlingen;
- d. het traject haven Harlingen – aanloopgebied Brandaris: de haven Harlingen te weten de havens ten westen van de primaire zeekering van Harlingen zijnde de Voorhaven, de Nieuwe Willemshaven, de Vluchthaven, het Dok, de Nieuwe Voorhaven tot de Tjerk Hiddessluizen, de Vissershaven, de Industriehaven en de Nieuwe Industriehaven en de bevaarbare scheepvaartwegen op de Waddenzee via de Vaargeul langs de Pollendam, de Blauwe Slenk en de Vliestroom;
- e. het traject Schulpengat – Rede: de bevaarbare scheepvaartwegen op de

Noordzee en Waddenzee van Schulpengat en Molengat naar Marsdiep en Texelstroom en daar gelegen ankerligplaatsen binnen het aanloopgebied Den Helder en Rede zoals beschreven in artikel 13, onderdeel a, tot aan de haven van Den Helder;

f. het traject Schulpengat – haven Den Helder: de haven van Den Helder te weten de Marinehaven Willemsoord en de Rijkshaven Het Nieuwe Diep tot aan de Koopvaardersschutsluis en de Zeedoksluis en de bevaarbare scheepvaartwegen gelegen in het gebied aanloopgebied Den Helder en Rede zoals beschreven in artikel 13, onderdeel a;

g. het traject aanloopgebied Brandaris: de bevaarbare scheepvaartwegen op de Waddenzee en Noordzee binnen het gebied Aanloopgebied Brandaris, bedoeld in artikel 13, onderdeel b;

h. de trajecten via de overige bevaarbare vaarwegen in de Waddenzee: de bevaarbare scheepvaartwegen op de westelijke Waddenzee, bedoeld in artikel 13, onderdeel c.

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

Artikel 21. Ontheffing voor zeeschepen met beperkte hoeveelheid gevaarlijke lading

1. Op het traject aanloopgebied Den Helder-haven Den Helder kan aan een kapitein of eerste stuurman van een zeeschip met gevaarlijke lading dat voldoet aan het tweede lid, met een lengte over alles van tot en met 85 meter, ontheffing van de loodsplicht, bedoeld in artikel 14, eerste lid, van het besluit worden verleend.

2. De ontheffing, bedoeld in het eerste lid, kan worden verleend voor een zeeschip met gevaarlijke lading, dat voldoet aan de bij resolutie A.1122 (30) van de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie van de Verenigde Naties aangenomen Internationale Maritieme Code voor het vervoer van gevaarlijke lading in bulk op offshore support vessels (code for the transport and handling of hazardous and noxious liquid substances in bulk on offshore support vessels) en dat die lading van en naar olie- en gasplatforms op de Noordzee vervoert.

§ 3. Scheepvaartwegen zeehavenregio Noord Nederland met ad-hoc-loodsplicht

Artikel 22. Aanwijzing scheepvaartwegen met ad-hoc-loodsplicht

1. Als loodsplichtige scheepvaartwegen als bedoeld in artikel 2, derde lid, van het besluit wordt aangewezen het Fries Zeegat: het gebied begrensd door een lijn die loopt van de vuurtoren van Schiermonnikoog (53°29'.21 N 006°08'.79 E), vandaar naar 53°33'.00 N 006°08'.79 E, vandaar naar 53°33'.00 N 005°56'.77 E, vandaar naar 53°27'.85 N 005°56'.77 E, alsmede het bevaarbare traject vanuit dit gebied over de Waddenzee naar Lauwersoog, alsmede de haven van Lauwersoog.

2. Bevoegde autoriteit voor de in het eerste genoemde scheepvaartwegen is de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat.

Hoofdstuk 3. Zeehavenregio Amsterdam-IJmond

Artikel 23. Nadere aanduiding loodsplichtige scheepvaartwegen

Het zeehavengebied Amsterdam-IJmond omvat de hieronder genoemde loodsplichtige scheepvaartwegen met inbegrip van de daaraan gelegen havens:

a. aanloop Noordzeekanaal: het gedeelte van de territoriale zee dat ligt binnen

- het gebied begrensd door het deel van de zeewaarts gerichte boog met een straal van 5 zeemijlen gerekend vanuit het havenlicht op de zuidpier van IJmuiden (52°27'.82 N 004°31'.94 E) vanaf de kust aan de zuidzijde (52°22'.83 N 004°31'.52 E) tot de kust aan de noordzijde (52°32'.20 N 004°35'.86 E);
- b. buitenhaven IJmuiden: het gebied vanaf aanloop Noordzeekanaal begrensd door de havenlichten van IJmuiden tot de sluizen van IJmuiden;
- c. het Noordzeekanaal;
- d. alle zijkanalen van het Noordzeekanaal, met dienverstande;
- i. zijkanaal A,
 - ii. zijkanaal C tot de spoorbrug over het Spaarne inclusief de Industriehaven,
 - iii. zijkanaal D tot de Schermersluis,
 - iv. zijkanaal G tot de Wilhelminasluis,
- e. het IJ tot aan de Oranjesluizen en de Amsterdamsebrug in het Amsterdam-Rijnkanaal, inclusief de voorhaven van het Noordhollandsch kanaal.

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

Artikel 24. Aanwijzing bevoegde autoriteiten

Bevoegde autoriteit voor de loodsplichtige scheepvaartwegen van het zeehavengebied Amsterdam-IJmond zijn:

- a. voor de onderstaande scheepvaartwegen in beheer bij het Rijk: de directeur van het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer:
- 1°. het aanloopgebied Noordzeekanaal, zoals omschreven in artikel 23, onderdeel a;
 - 2°. de buitenhaven IJmuiden vanaf de koppen van de havenhoofden tot aan het sluizencomplex van IJmuiden, inclusief Hoogovenhaven en Buitenspuikanaal, exclusief Seaport Marina IJmuiden, IJmondhaven, Haringhaven en Vissershaven;
 - 3°. het sluizencomplex van IJmuiden, exclusief het gemaal en de Spuisluizen;
 - 4°. de binnentoeleidingskanalen voor het sluizencomplex IJmuiden, met uitzondering van de loswallen 2 tot en met 7;
 - 5°. de 1e, 2e, 3e Rijksbinnenhaven, het Binnenkanaal tot aan het eerste kunstwerk, alsmede het Binnenspuikanaal tot aan de pijlers van de voormalige baileybrug te IJmuiden;
 - 6°. de zijkanalen, van het Noordzeekanaal tot de volgende begrenzing:
 - Zijkanaal A, de vaarwegbegrenzing;
 - Zijkanaal C, de denkbeeldig doorgetrokken oeverlijn;
 - Zijkanaal D, de denkbeeldig doorgetrokken oeverlijn;
 - Zijkanaal E, de denkbeeldig doorgetrokken oeverlijn;
 - Zijkanaal G tot aan de Dr. J.M. den Uyl brug;
 - Zijkanaal H tot 100 m achter de denkbeeldig doorgetrokken oeverlijn;
 - 7°. het Noordzeekanaal vanaf de sluizen van IJmuiden, inclusief Kruithaven (bij Zijkanaal B) en het Afgesloten IJ tot aan de Oranjesluizen bij Schellingwoude en tot aan de ingang van het Amsterdam-Rijn kanaal;
- b. voor de overige scheepvaartwegen in beheer bij het Rijk: de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat.

Artikel 25. Categorale vrijstelling van de loodsplicht

1. In het zeehavengebied Amsterdam-IJmond heeft vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 3, eerste lid, van het besluit, de kapitein van een zeeschip met een lengte over alles tot en met 75 meter.
2. In het zeehavengebied Amsterdam-IJmond heeft vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 3, derde lid, onderdeel e, van het besluit, de kapitein van een zeeschip indien het schip met een lengte over alles tot en met 130 meter een

verplaatsing maakt binnen een havenbekken in dat zeehavengebied, zonder daarbij de hoofdvaarweg binnen het havengebied te bevaren.

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

Artikel 26. Vrijstelling van de loodsplicht voor werkschepen

In het zeehavengebied Amsterdam-IJmond heeft vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 3, derde lid, onderdeel f, van het besluit, de kapitein van een werkschepen met een lengte over alles tot en met 150 meter.

Artikel 27. Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC B, C of D

1. In het zeehavengebied Amsterdam – IJmond worden de volgende PEC-trajecten onderscheiden:

- a. aanloop Noordzeekanaal - buitenhaven IJmuiden(gebied ten westen van sluiscomplex);
- b. aanloop Noordzeekanaal - havens van Velsen en Beverwijk (gebied ten oosten van sluiscomplex tot aan kilometerpaal 11); en
- c. aanloop Noordzeekanaal - havens van Amsterdam en Zaandam (gebied ten oosten van kilometerpaal 11).

2. Voor alle in het eerste lid genoemde PEC-trajecten heeft vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 4, eerste lid, van het besluit, de kapitein of eerste stuurman van een zeeschip, tenzij het een zeeschip met gevaarlijke lading betreft, en die in het bezit is van een:

- PEC B voor zeeschepen met een lengte over alles van meer dan 75 tot en met 115 meter;
- PEC C voor zeeschepen met een lengte over alles van meer dan 115 tot en met 150 meter;
- PEC D voor zeeschepen met een lengte over alles van meer dan 150 meter.

3. In het zeehavengebied Amsterdam-IJmond wordt geen PEC verstrekt voor trajecten via:

- a. de vaarwegen ten westen van de Noordzeesluizen in IJmuiden, met inbegrip van de daaraan gelegen havens, voor een zeeschip met een lengte over alles van 180 meter of meer dan wel met een diepgang van 10 meter of meer, met uitzondering van zeeschepen met een lengte over alles van meer dan 150 meter die in een vaste veerverbinding varen naar en van een ligplaats ten westen van de Noordzeesluizen in IJmuiden met een minimale aanlopfrequentie van een maal per week en die daarbij gebruik kunnen maken van het Zuiderbuitenkanaal met inbegrip van de daaraan gelegen havens;
- b. het Noordzeekanaal of in één van de zijkanalen daarvan, met inbegrip van de daaraan gelegen havens en het Afgesloten IJ tot en met de oostzijde van de ingang van de Mercuriushaven, en met uitzondering van de Voorzaan noordwaarts tot aan de Den Uylbrug, met inbegrip van de daaraan gelegen havens voor een zeeschip met een lengte over alles van 180 meter of meer dan wel met een diepgang van 10 meter of meer;
- c. de Voorzaan noordwaarts tot aan de Den Uylbrug, met inbegrip van de daaraan gelegen havens, voor een zeeschip met een lengte over alles van 150 meter of meer dan wel met een diepgang van 8 meter of meer; of
- d. het Afgesloten IJ vanaf de oostzijde van de ingang van de Mercuriushaven in oostelijke richting, met inbegrip van de daaraan gelegen havens, voor een zeeschip met een lengte over alles van 150 meter of meer dan wel met een diepgang van 6 meter of meer.

Artikel 28. Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC-kleine zeeschepen

1. Voor het zeehavengebied Amsterdam-IJmond heeft vrijstelling van de

loodsplicht, bedoeld in artikel 4, eerste lid, van het besluit, de kapitein of stuurman van een klein zeeschip, tenzij het een zeeschip met gevaarlijke lading betreft, die in het bezit is van een PEC-kleine zeeschepen.

2. Om voor een PEC-kleine zeeschepen in aanmerking te kunnen komen, voldoet de aanvrager aan de modules 1 en 2.

3. Voor een PEC-kleine zeeschepen geldt geen frequentie-eis als bedoeld in artikel 4, vijfde lid, van het besluit.

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

Artikel 29. Nadere bepaling opleidingsmodules PEC

In het zeehavengebied Amsterdam-IJmond:

a. wordt bij module 1 kennis verlangd van het Scheepvaartreglement territoriale zee en het Binnenvaartpolitiereglement;

b. wordt bij module 2 actieve kennis van de Engelse taal verlangd en passieve kennis van de Nederlandse taal;

c. wordt voor de toepassing van module 3 een door de bevoegde autoriteit te bepalen aantal reizen gemaakt doch ten hoogste drie ingaande en drie uitgaande reizen;

d. worden voor de toepassing van module 5 twee voldoende beoordeelde ingaande reizen en één voldoende beoordeelde uitgaande reis gemaakt.

Artikel 30. Experimenteerbepaling

1. De bevoegde autoriteit, bedoeld in artikel 24, onderdeel a, kan ten behoeve van een experiment als bedoeld in artikel 18 van het besluit, in afwijking van hoofdstuk 2 en 3 van het besluit en de daarop gebaseerde bepalingen, aan een kapitein of eerste stuurman van een zeeschip met een lengte over alles van meer dan 75 meter tot en met 150 meter, omwille van een experiment als bedoeld in dit artikel ontheffing van de loodplicht verlenen.

2. De ontheffing wordt verleend tot uiterlijk 31 december 2021 om te onderzoeken of het varen met zeeschepen op het traject van de volle zee tot ligplaatsen in de Vissershaven en Haringhaven van IJmuiden of een deel van dat traject, zonder op deze scheepvaartwegen gebruik te maken van de diensten van een loods, nautisch verantwoord is.

3. De bevoegde autoriteit, bedoeld in artikel 24, onderdeel a, bepaalt welke schepen voor het experiment in aanmerking kunnen komen. Hieraan worden voorschriften en beperkingen verbonden. Deze kunnen betrekking hebben op de daarvoor benodigde kennis, vaardigheden en ervaring van de kapitein of eerste stuurman van een deelnemend schip, de bemanning van het schip en frequentie waarin het schip het betreffende traject dient af te leggen.

4. Ten behoeve van de evaluatie van het experiment bepaalt de bevoegde autoriteit, bedoeld in artikel 24, onderdeel a, op welke wijze het experiment gemonitord zal worden.

5. Indien voor het einde van de periode waarop het experiment betrekking heeft, duidelijk is dat het gelet op de veilige en vlotte scheepvaart als bedoeld in artikel 3 van de Scheepvaartverkeerswet onverantwoord is het experiment nog langer voort te zetten, wordt het experiment door de bevoegde autoriteit, bedoeld in artikel 24, onderdeel a, voortijdig beëindigd.

6. Ten behoeve van de beoordeling of het experiment aanleiding geeft tot het aanpassen van regelgeving, ontvangt de minister uiterlijk op 1 augustus 2022, de resultaten van de evaluatie van het experiment tot dan toe.

Hoofdstuk 4. Zeehavenregio Rotterdam-Rijnmond-Scheveningen

§ 1. Zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond – Zuid-Holland-achterland

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

Artikel 31. Nadere aanduiding loodsplichtige scheepvaartwegen

Het zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond – Zuid-Holland-achterland omvat de hieronder genoemde loodsplichtige scheepvaartwegen met inbegrip van de daaraan gelegen havens:

- a. het gedeelte van de territoriale zee dat ligt binnen het gebied begrensd door een lijn die loopt van het licht zuiderpier 51°59.14' N; 004°02.49' E, vandaar de kustlijn volgend naar 51°58.11' N; 003°57.86' E, vandaar naar 51°57.10' N; 003°40.05' E, vandaar naar 51°56.88' N; 003°38.86' E, vandaar naar 51°58.92' N; 57' N; 003°38.2940' E, en vandaar de 12 mijlsgrens volgend naar 52°02.08' N; 003°39.21' E; vandaar naar 52°03.79' N; 003°40.65' E, en vandaar naar 52°05.84' N; 003°42.43' E; vandaar naar 52°07.13' N; 003°44.66' E, vandaar naar 52°07.18' N; 003°55.95' E, en vandaar naar 52°07.19' N; 004°00.08' E; vandaar naar 51°59.67' N; 004°02.84' E, en vandaar naar 51°59.14' N; 004°02.49' E (terug bij de zuiderpier);
- b. de Maasmond, de Nieuwe Waterweg, het Breddiep, het Beerkanaal, het Yangtzekanaal en het Calandkanaal;
- c. het Hartelkanaal;
- d. de Nieuwe Maas, de Koningshaven, het Zuiddiepje;
- e. Het Scheur;
- f. de Noord, de Rietbaan;
- g. de Oude Maas, het Spui en de Beningen;
- h. de Hollandse IJssel tot aan de stuw bij Krimpen aan de IJssel;
- i. de Beneden Merwede tot aan Hardinxveld-Giessendam en het Wantij;
- j. de Dordtsche Kil, de Krabbegeul en het Mallegat;
- k. het Hollandsch Diep ten westen van de Moerdijkbrug inclusief Zuid-Holland Diep;
- l. het Haringvliet en het Vuile Gat;
- m. de Krammer benoorden de Krammersluizen, de Zuid-Vlije en het Volkerak Zoommeer.

Artikel 32. Aanwijzing bevoegde autoriteiten

Bevoegde autoriteiten voor de loodsplichtige scheepvaartwegen van het zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond – Zuid-Holland-achterland zijn:

- a. de havenmeester van Rotterdam, werkzaam bij Havenbedrijf Rotterdam N.V., voor zover het betreft de scheepvaartwegen in beheer bij het Rijk benedenstrooms van kilometerraai 991,7 van de Nieuwe Maas en benedenstrooms van kilometerraai 998 van de Oude Maas;
- b. voor de overige scheepvaartwegen in beheer bij het Rijk: de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat; en
- c. voor zover het betreft scheepvaartwegen in beheer bij een ander openbaar lichaam: de persoon die door het bestuur van de gemeente is aangewezen voor de zorg voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

Artikel 33. Categorale vrijstelling van de loodsplicht

1. In het zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond – Zuid-Holland-achterland heeft vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 3, eerste lid, van het besluit, de kapitein van een zeeschip, met een lengte over alles tot en met 75 meter.
2. In het zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond – Zuid-Holland-achterland heeft vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 3, derde lid, onderdeel e, van het besluit, de kapitein van een zeeschip die met het zeeschip een verplaatsing maakt

binnen een havenbekken in dat zeehavengebied, zonder daarbij de hoofdvaarweg binnen het zeehavengebied te bevaren.

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

Artikel 34. Vrijstelling van de loodsplicht voor werkschepen

In het zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond – Zuid-Holland-achterland heeft vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 3, derde lid, onderdeel f, van het besluit, de kapitein van een werkschip:

- a. met een lengte over alles tot en met 300 meter in de Maasmond, Calandkanaal, Beerkanaal en Yangtzekanaal, met inbegrip van de aan deze scheepvaartwegen gelegen havens;
- b. met een lengte over alles tot en met 200 meter van kilometerraai 1033 Nieuwe Waterweg tot bovenstrooms kilometerraai 991.7 van de Nieuwe Maas en kilometerraai 998 van de Oude Maas, met inbegrip van de hieraan gelegen havens;
- c. in de Oude Maas vanaf kilometerraai 998 met inbegrip van de daaraan gelegen havens: met een lengte over alles tot 135 meter of een diepgang tot 7 meter;
- d. in de Dordtsche Kil of de daarop aansluitende vaarweg naar de havens van het Havenbedrijf Moerdijk, met inbegrip van de daaraan gelegen havens: met een lengte over alles tot 135 meter of een diepgang tot 5,5 meter.

Artikel 35. Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC B, C of D

1. In het zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond – Zuid-Holland-achterland worden de volgende PEC-trajecten onderscheiden:

- a. aanloopgebied Rotterdam - havens Maasvlakte;
- b. aanloopgebied Rotterdam - Britanniëhaven;
- c. aanloopgebied Rotterdam - Beneluxhaven;
- d. aanloopgebied Rotterdam - Hoek van Holland;
- e. aanloopgebied Rotterdam - havens Botlek;
- f. aanloopgebied Rotterdam - havens Vlaardingen;
- g. aanloopgebied Rotterdam - havens Schiedam;
- h. aanloopgebied Rotterdam - Waal en Eemhavencomplex;
- i. aanloopgebied Rotterdam - Merwehaven;
- j. aanloopgebied Rotterdam - havens van Drechtsteden;
- k. aanloopgebied Rotterdam - havens Moerdijk.

2. Voor de in het eerste lid genoemde PEC-trajecten, heeft vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 4, eerste lid, van het besluit, de kapitein of eerste stuurman van een zeeschip, tenzij het een zeeschip met gevaarlijke lading betreft, die in het bezit is van een:

- PEC B voor zeeschepen met een lengte over alles van meer dan 75 tot en met 115 meter;
- PEC C voor zeeschepen met een lengte over alles van meer dan 115 tot en met 160 meter;
- PEC D voor zeeschepen met een lengte over alles van meer dan 160 tot en met 200 meter, en voor zeeschepen met een lengte over alles van meer dan 200 meter, voorzover het betreft een roll-on-roll-offschip dat in een vaste veerverbinding vaart, waarbij door het betreffende zeeschip ten minste een maal per week een vaste aanmeerplek in het zeehavengebied wordt aangedaan.

3. In het zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond – Zuid-Holland-achterland wordt geen PEC verstrekt voor trajecten via:

- a. de Oude Maas, vanaf kilometerraai 998 met inbegrip van de daaraan gelegen havens, indien het zeeschip een lengte over alles heeft van 135 meter of meer, dan wel met een diepgang van 7 meter of meer;

b. de Dordtsche Kil of de daarop aansluitende vaarweg naar de havens van het Havenbedrijf Moerdijk, met inbegrip van de daaraan gelegen havens, indien het zeeschip een lengte over alles heeft van 135 meter of meer dan wel met een diepgang van 5,5 meter of meer.

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

4. Onder door de bevoegde autoriteit vast te stellen voorschriften en beperkingen kan, in afwijking van het derde lid, toch een PEC worden verstrekt voor de in dat lid genoemde trajecten.

Artikel 36. Afwijkende bepalingen voor enkele PEC-trajecten

1. In afwijking van artikel 35, tweede lid, is de kapitein of eerste stuurman, die in het bezit is van een PEC D, alleen vrijgesteld van de loodsplicht indien hij tevens in het bezit is van een geldig sleepboot coördinatie-certificaat voor:

- a. het traject aanloopgebied Rotterdam - Britanniëhaven, indien het zeeschip een lengte over alles heeft van meer dan 160 meter; en
- b. het traject aanloopgebied Rotterdam- Havens Vlaardingen met bestemming Vulcaanhaven, indien het zeeschip een lengte over alles heeft van meer dan 175 meter.

2. In afwijking van artikel 4, eerste lid, geldt voor het traject aanloopgebied Rotterdam - havens Moerdijk, een frequentie-eis van ten minste 12 calls bij PEC B.

Artikel 37. Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC kleine zeeschepen

1. In het zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond – Zuid-Holland-achterland heeft vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 4, eerste lid, van het besluit, de kapitein of eerste stuurman van een klein zeeschip, tenzij het een zeeschip met gevaarlijke lading betreft, die in het bezit is van een PEC kleine zeeschepen.

2. In afwijking van het eerste lid is het PEC kleine zeeschepen niet van toepassing op:

- a. de Oude Maas vanaf kilometerraai 998 met inbegrip van de daaraan gelegen havens, indien het zeeschip een diepgang van 7 meter of meer heeft; en
- b. de Dordtsche Kil of de daarop aansluitende vaarweg naar de havens van het Havenbedrijf Moerdijk, met inbegrip van de daaraan gelegen havens, indien het zeeschip een diepgang van 5,5 meter of meer heeft.

3. Om voor een PEC-kleine zeeschepen in aanmerking te kunnen komen, voldoet de aanvrager aan de modules 1 en 2, waarbij in afwijking van artikel 39, onderdeel b, voor de toepassing van module 2 actieve kennis van de Engelse taal en passieve kennis van de Nederlandse taal wordt verlangd.

4. Voor een PEC-kleine zeeschepen geldt geen frequentie-eis als bedoeld in artikel 4, vijfde lid, van het besluit.

Artikel 38. Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC LNG-bunkerschepen

1. In het zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond – Zuid-Holland-achterland heeft op de door de bevoegde autoriteit te bepalen loodsplichtige scheepvaartwegen, vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 4, eerste lid, van het besluit, de kapitein of eerste stuurman van een LNG-bunkerschip die in het bezit is van een PEC LNG-bunkerschepen.

2. Om voor een PEC LNG-bunkerschepen in aanmerking te kunnen komen, voldoet de aanvrager aan de modules 1, 2, 3, 4 en 5, zoals die voor het zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond – Zuid-Holland-achterland in artikel 39 nader zijn vastgesteld, met dien verstande dat:

- a. voor de toepassing van module 2 actieve en passieve kennis van de Engelse

taal en passieve kennis van de Nederlandse taal wordt verlangd en voor het traject Dordtsche Kil - havens Moerdijk, actieve kennis van de Engelse en Nederlandse taal wordt verlangd;

b. voor de toepassing van module 3 er 16 vaaruren worden gemaakt; en

c. voor de toepassing van module 5 er 8 vaaruren worden gemaakt.

3. Om de kennis en vaardigheden voor het PEC LNG-bunkerschepen te behouden, maakt de houder ervan ten minste 360 vaaruren per jaar op de scheepvaartwegen waarop zijn PEC van toepassing is. Artikel 4, derde en vierde lid, is van overeenkomstige toepassing.

4. Artikel 9, eerste lid, van het besluit is niet van toepassing op het PEC LNG-bunkerschepen.

Nummer
IENW/BSK-2019/132972

Artikel 39. Nadere bepaling opleidingsmodules PEC

In het zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond – Zuid-Holland-achterland:

- a. wordt bij module 1 kennis verlangd van het Scheepvaartreglement territoriale zee en het Binnenvaartpolitiereglement;
- b. wordt bij module 2 actieve kennis van de Engelse taal en passieve kennis van de Nederlandse taal en voor het PEC-traject aanloopgebied Rotterdam - havens Moerdijk, actieve kennis van de Engelse en actieve kennis van de Nederlandse taal verlangd;
- c. wordt voor de toepassing van module 3 een door de bevoegde autoriteit te bepalen aantal reizen gemaakt doch ten hoogste drie ingaande en drie uitgaande reizen;
- d. worden voor de toepassing van module 5 twee voldoende beoordeelde ingaande reizen en één voldoende beoordeelde uitgaande reis gemaakt.

Artikel 40. Aanwijzing scheepvaartwegen met ad-hoc-loodsplicht

1. In het zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond – Zuid-Holland-achterland worden als loodsplichtige scheepvaartwegen als bedoeld in artikel 2, derde lid, van het besluit aangewezen:
 - a. het Slijkgat : het gebied, begrensd door een lijn die loopt van de vuurtoren Westhoofd (51°48'.79 N 003°51'.85 E), langs de noordkust van Goeree via de Haringvlietsluizen en langs de kust van Voorne naar 51°53'.40 N 004°01'.90 E, vandaar naar lichtboei Hinder (51°54'.55 N 003°55'.42 E), vandaar naar lichtboei SG (51°51'.95 N 003°51'.42 E) en vandaar naar vuurtoren Westhoofd, alsmede de haven van Stellendam;
 - b. Schelde-Rijnkanaal voor zuidgaande schepen: de scheepvaartweg begrensd door de Krammer benoorden de Krammersluizen, het Zuid-Vlije en het Volkerak en aan de zuidzijde begrensd door de Kreekraksluizen.
2. Bevoegde autoriteit voor de in het eerste lid genoemde scheepvaartwegen, is de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat.

§ 2. Zeehavengebied Scheveningen

Artikel 41. Nadere aanduiding loodsplichtige scheepvaartwegen

Het zeehavengebied Scheveningen omvat de loodsplichtige scheepvaartwegen die de aanloop naar de haven van Scheveningen vormen, begrensd door een lijn die loopt van 52°06'.18 N 004°15'.93 E, vandaar naar het zuidelijk hoekpunt van het ankergebied Scheveningen (52°07'.37 N 004°19'.9 E), vandaar naar het westelijke hoekpunt van het ankergebied Scheveningen (52°07'.90 N 004°14'.52 E), vandaar naar 52°07'.65 N 004°13'.72 E, vandaar naar 52°07'.15 N 004°12'.72 E, en vandaar naar 52°05'.56 N 004°15'.02 E, met inbegrip van de

havens van Scheveningen.

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

Artikel 42. Aanwijzing bevoegde autoriteit

Bevoegde autoriteit voor de loodsplichtige scheepvaartwegen van het zeehavengebied Scheveningen is de persoon die door het bestuur van de gemeente Den Haag is aangewezen voor de zorg voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in de haven van Scheveningen.

Artikel 43. Categorale vrijstelling van de loodsplicht

1. In het zeehavengebied Scheveningen heeft vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 3, eerste lid, van het besluit, de kapitein van een zeeschip, met een lengte over alles tot en met 100 meter.
2. In het zeehavengebied Scheveningen heeft vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 3, derde lid, onderdeel e, van het besluit, de kapitein van een zeeschip, die met het zeeschip een verplaatsing maakt binnen een havenbekken, in dat zeehavengebied, zonder daarbij de hoofdvaarweg binnen het zeehavengebied te bevaren.

Artikel 44. Vrijstelling van de loodsplicht voor werkschepen

In het zeehavengebied Scheveningen heeft vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 3, derde lid, onderdeel f, de kapitein van een werkschip met een lengte over alles tot en met 100 meter.

Artikel 45. Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC B

1. In het zeehavengebied Scheveningen heeft vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 4, eerste lid, van het besluit, de kapitein of eerste stuurman van een zeeschip, tenzij het een zeeschip met gevaarlijke lading betreft, die in het bezit is van een PEC B voor zeeschepen groter dan 100 meter.
2. In het zeehavengebied Scheveningen wordt geen PEC B verstrekt voor een zeeschip dat een diepgang heeft van 7 meter of meer.

Artikel 46. Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC kleine zeeschepen

1. In het zeehavengebied Scheveningen heeft vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 4, eerste lid, van het besluit, de kapitein of eerste stuurman van een klein zeeschip, tenzij het een zeeschip met gevaarlijke lading betreft, die in het bezit is van een PEC kleine zeeschepen.
2. Om voor een PEC-kleine zeeschepen in aanmerking te kunnen komen, voldoet de aanvrager aan de modules 1 en 2.
3. Voor een PEC-kleine zeeschepen geldt geen frequentie-eis als bedoeld in artikel 4, vijfde lid, van het besluit.

Artikel 47. Nadere bepaling opleidingsmodules PEC

In het zeehavengebied Scheveningen:

- a. wordt bij module 1 kennis verlangd van het Scheepvaartreglement territoriale zee en het Binnenvaartpolitiereglement;
- b. wordt bij module 2 actieve kennis van de Engelse taal en passieve kennis van de Nederlandse taal verlangd;
- c. wordt voor de toepassing van module 3 een door de bevoegde autoriteit te bepalen aantal reizen gemaakt, doch ten hoogste drie ingaande en drie uitgaande reizen;
- d. worden voor de toepassing van module 5 twee voldoende beoordeelde

ingående reizen en één voldoende beoordeelde uitgaande reis gemaakt.

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

Artikel 48. Experimenteerbepaling

1. De bevoegde autoriteit, bedoeld in artikel 42, kan ten behoeve van een experiment als bedoeld in artikel 18 van het besluit, in afwijking van hoofdstuk 2 en 3 van het besluit en de daarop gebaseerde bepalingen, aan een kapitein of eerste stuurman van een zeeschip met een lengte over alles van meer dan 100 meter, omwille van een experiment als bedoeld in dit artikel ontheffing van de loodplicht verlenen.
2. De ontheffing wordt verleend tot uiterlijk 31 december 2021 om te onderzoeken of het varen met zeeschepen op de scheepvaartwegen, bedoeld in artikel 41, zonder op deze scheepvaartwegen gebruik te maken van de diensten van een loods, nautisch verantwoord is.
3. De bevoegde autoriteit, bedoeld in artikel 42, bepaalt welke schepen voor het experiment in aanmerking kunnen komen. Hieraan worden voorschriften en beperkingen verbonden. Deze kunnen betrekking hebben op de daarvoor benodigde kennis, vaardigheden en ervaring van de kapitein of eerste stuurman van een deelnemend schip, de bemanning van het schip en frequentie waarin het schip het betreffende traject dient af te leggen.
4. Ten behoeve van de evaluatie van het experiment bepaalt de bevoegde autoriteit, bedoeld in artikel 42, op welke wijze het experiment gemonitord zal worden.
5. Indien voor het einde van de periode waarop het experiment betrekking heeft, duidelijk is dat het gelet op de veilige en vlotte scheepvaart als bedoeld in artikel 3 van de Scheepvaartverkeerswet onverantwoord is het experiment nog langer voort te zetten, wordt het experiment door de bevoegde autoriteit, bedoeld in artikel 42, voortijdig beëindigd.
6. Ten behoeve van de beoordeling of het experiment aanleiding geeft tot het aanpassen van regelgeving, ontvangt de minister uiterlijk op 1 augustus 2022, de resultaten van de evaluatie van het experiment tot dan toe.

Hoofdstuk 5. Zeehavenregio Scheldemonden

Artikel 49. Nadere aanduiding loodsplichtige scheepvaartwegen

Het zeehavengebied Scheldemonden omvat de hieronder genoemde loodsplichtige scheepvaartwegen:

- a. het gedeelte van de territoriale zee dat ligt binnen het gebied begrensd door een lijn die loopt over de kerktorens van Aagtekerke en Domburg tot de positie 51°36'.98 N 003°27'.15 E, vandaar naar de vuurtoren West Schouwen (51°42'.53 N 003°41'.49 E) met inbegrip van de hieraan gelegen havens;
- b. de havenbekkens, havens, steigers en aanlegplaatsen die gelegen zijn aan de Westerschelde en aan het Kanaal van Gent naar Terneuzen;
- c. de Oosterschelde, het Keeten, het Mastgat, het Zijpe en de Krammer bezuiden de Krammersluizen met inbegrip van de hieraan gelegen havens;
- d. het Kanaal door Walcheren, met inbegrip van het Verbrede Arnekanaal tot de spoorbrug met inbegrip van de hieraan gelegen havens;
- e. het Kanaal door Zuid-Beveland met inbegrip van de hieraan gelegen havens;
- f. het Veerse Meer met inbegrip van de hieraan gelegen havens.

Artikel 50. Aanwijzing bevoegde autoriteiten

Bevoegde autoriteit voor de loodsplichtige scheepvaartwegen van het zeehavengebied Scheldemonden zijn:

- a. voor scheepvaartwegen in beheer bij het Rijk: de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat;
- b. voor scheepvaartwegen in beheer bij de provincie Zeeland: de persoon die door de provincie Zeeland is aangewezen voor de zorg voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer;
- c. voor scheepvaartwegen binnen het beheersgebied van de Gemeenschappelijke Regeling Zeeland Seaports: de havenmeester van North Sea Ports N.V.; en
- d. voor scheepvaartwegen in beheer bij een ander openbaar lichaam: de ambtenaar die door de gemeenteraad waarin de scheepvaartweg is gelegen, is aangewezen voor de zorg voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

Artikel 51. Categorale vrijstelling van de loodsplicht

1. In het zeehavengebied Scheldemonden heeft vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 3, eerste lid, van het besluit, de kapitein van een zeeschip op:
 - a. de scheepvaartwegen, genoemd in artikel 49, indien zij voldoen aan de voorwaarden voor vrijstelling van de loodsplicht krachtens artikel 9, tweede lid, onderdeel a, van het Scheldereglement;
 - b. de scheepvaartwegen, genoemd in artikel 49, met een lengte over alles tot en met 80 meter.
 2. In het zeehavengebied Scheldemonden heeft vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 3, derde lid, onderdeel e, van het besluit, de kapitein van een zeeschip, indien het schip met een lengte tot en met 180 meter een verplaatsing maakt zonder daarbij de hoofdvaarweg binnen het zeehavengebied te bevaren, binnen de volgende havenbekkens in dat zeehavengebied:
 - a. in de haven van Vlissingen-Oost:
 - Bijleveldhaven;
 - Westhofhaven;
 - Scaldiahaven;
 - Kaloothaven;
 - Van Cittershaven;
 - b. aan de Westerschelde:
 - Braakmanhaven;
 - Buitenhaven;
 - c. voor het kanaal van Gent naar Terneuzen:
 - Noorderkanaalhaven;
 - Zuiderkanaalhaven;
 - Massagoedhaven;
 - Zevenaarhaven;
 - Axelsevlaktehaven;
 - Autrichehaven;
- in de zijkanalen A, B, C, D, E en H.

Artikel 52. Vrijstelling van de loodsplicht voor werkschepen

In het zeehavengebied Scheldemonden heeft vrijstelling van de loodsplicht, bedoeld in artikel 3, derde lid, onderdeel f, van het besluit, de kapitein van een werkschip op de scheepvaartwegen, genoemd in artikel 49, indien zij voldoen aan de voorwaarden voor vrijstelling van de loodsplicht krachtens artikel 9, tweede lid, onderdeel a, van het Scheldereglement.

Artikel 53. Vrijstelling van de loodsplicht met PEC A, B, C of D

1. Op de scheepvaartwegen, genoemd in artikel 49, heeft vrijstelling van de

loodsplicht, bedoeld in artikel 4, eerste lid, van het besluit, de kapitein of eerste stuurman van een zeeschip, tenzij het een zeeschip met gevaarlijke lading betreft, indien die scheepvaartwegen de start- of eindbestemming vormen van een PEC-traject op basis van het Scheldereglement, indien hij in het bezit is van een op basis van het Scheldereglement geldige PEC of een PEC die aan dezelfde eisen en voorwaarden voldoet, zoals die gelden voor de PEC-trajecten op grond van het Scheldereglement.

2. In afwijking van artikel 3, eerste lid, gelden voor de PEC's op de scheepvaartwegen, genoemd in artikel 49, de modules zoals vastgesteld op basis van het Scheldereglement.

3. In afwijking van artikel 4 geldt voor de in het eerste lid bedoelde PEC-trajecten dezelfde frequentie-eis als die geldt voor het PEC-traject op grond van het Scheldereglement.

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

Artikel 54. Aanwijzing scheepvaartwegen met ad-hoc-loodsplicht

1. In het zeehavengebied Scheldemonden wordt als loodsplichtige scheepvaartwegen als bedoeld in artikel 2, derde lid, van het besluit aangewezen het Schelde-Rijnkanaal voor noordgaande schepen: de scheepvaartweg begrensd door de Krammer benoorden de Krammersluizen, het Zuid-Vlije en het Volkerak en aan de zuidzijde begrensd door de Kreekraksluizen.

2. Bevoegde autoriteit voor de in het eerste lid genoemde scheepvaartwegen is de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat.

Hoofdstuk 6 Slotbepalingen

Artikel 55. Kosten verbonden aan de afgifte PEC door de bevoegde autoriteit

Voor de aanvraag van een PEC is de aanvrager een vergoeding verschuldigd van €300,-.

Artikel 56. Wijziging van de Regeling meldingen en communicatie scheepvaart

De Regeling meldingen en communicatie scheepvaart wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 11, aanhef, artikel 12, eerste lid, aanhef en tweede lid en artikel 13 wordt "bedoeld in artikel 9 van het Loodsplichtbesluit 1995" steeds vervangen door: bedoeld in artikel 19, tweede lid, onderdeel a, van het Loodsplichtbesluit 2021.

B

Artikel 13 komt te luiden:

Artikel 13

In afwijking van de artikelen 11 en 12, geschiedt de melding, bedoeld in artikel 19, tweede lid, onderdeel a, van het Loodsplichtbesluit 2021, voor schepen die loodsplichtig zijn tijdens de vaart op de scheepvaartwegen die worden bedoeld in hoofdstuk 5 van de Loodsplichtregeling 2021 overeenkomstig artikel 13 respectievelijk 14 van het Scheldereglement en de daarop berustende bepalingen.

C

Nummer
IENW/BSK-2019/132972

Na artikel 20 wordt, in hoofdstuk 7, een nieuw artikel toegevoegd, luidende:

Artikel 20a Communicatie tussen de kapitein en registerloods bij loodsen op afstand

1. Gedurende loodsen op afstand gebruikt de kapitein de Engelse taal, dan wel op aangeven van de loods de voorgeschreven of gebruikelijke voertaal van het betreffende gebied.
2. De kapitein maakt bij loodsen op afstand vanaf de wal gebruik van het marifoonkanaal, dat door de bevoegde autoriteit is bekendgemaakt.
3. De kapitein die gebruik maakt van loodsen op afstand, bevestigt direct de ontvangst van elk advies, en herhaalt daarbij de koers- en vaartadviezen, en op verzoek de overige adviezen.
4. De kapitein die gebruik maakt van loodsen op afstand meldt de loods direct wanneer en op welke wijze hij afwijkt van een door de loods gegeven advies.

Artikel 57. Wijziging Regeling markttoezicht registerloodsen

Artikel 7 van de Regeling markttoezicht registerloodsen vervalt.

Artikel 58. Intrekken van regelingen

De volgende regelingen worden ingetrokken:

- a. Aanwijzing loodsplichtige scheepvaartwegen (Stcrt. 1999, 168);
- b. Regeling bevoegde en regionale autoriteiten Loodsplichtbesluit 1995;
- c. Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 18 augustus 1988, S/J31.408/88, houdende kapiteinsverplichtingen bij loodsen op afstand (Stcrt 1988, 168);
- d. Regeling vaststelling model controle-certificaat verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet;

Artikel 59. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking op het tijdstip waarop de wijziging van de Scheepvaartverkeerswet en enige andere wetten in verband met verdere flexibilisering van de loodsplicht en het Loodsplichtbesluit 2021 in werking treedt.

Artikel 60. Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Loodsplichtregeling 2021.

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

TOELICHTING

I. ALGEMEEN DEEL

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

1. Inleiding

Deze regeling dient ter uitwerking van een aantal artikelen van het Loodsplichtbesluit 2021 (hierna: het besluit) dat op 1 januari 2021, gelijktijdig met een wijziging van de Scheepvaartverkeerswet¹, (hierna: wetswijziging) in werking treedt. Deze regeling is opgesteld in het belang van het verzekeren van een vlot en veilig scheepvaartverkeer en andere belangen die in artikel 3 van de Scheepvaartverkeerswet zijn genoemd. In de Scheepvaartverkeerswet en in het besluit is vastgelegd op grond waarvan een kapitein van een zeeschip bij binnenkomst van of vertrek uit een Nederlandse zeehaven gebruik moet maken van de diensten van een loods (loodsplicht) dan wel vrijstelling of ontheffing kan krijgen. In het besluit zijn ook de hoofdregels van de met ingang van 1 januari 2021 geïntroduceerde PEC-structuur vastgelegd.² Met een PEC is een kapitein of eerste stuurman³ van een bepaald schip (maximaal vier) op een bepaald traject vrijgesteld van de loodsplicht. Aan welke eisen de kapitein moet voldoen om voor die vrijstelling in aanmerking te komen, verschilt per schip en per vaartraject. Dit is afhankelijk van de lengte en soms breedte en diepgang van het schip, in combinatie met de vaarwegkarakteristieken van het traject dat men wenst af te leggen. Het gaat dan onder meer om de windcondities, stroming, windvang en de diepte of breedte van de vaarweg.

Iedere regio en vaartraject heeft zijn eigen kenmerkende karakteristieken die tot maatwerk leiden bij de PEC-indeling. De noordelijke havens zijn relatief rustig, maar de aanloop daar naartoe over de Waddenzee heeft de UNESCO-status van bijzonder gevoelig natuurgebied, waardoor een incident grote gevolgen kan hebben voor de flora en fauna in het gebied. De toegang naar de Amsterdamse haven is complex vanwege de Noordersluis bij IJmuiden. De Rotterdamse haven heeft veel havenbekkens en is bovendien druk bevaren. Zeeschepen die via Rotterdam doorgaan naar het achterland komen door relatief ondiepe wateren en complexe kruisingen op het water als zij naar landinwaarts gelegen havens varen. Ten slotte is de Schelde (Westerschelde) een lange en meanderende rivier met verschillende windcondities. De unieke situatie per regio en vaartraject verklaart bijvoorbeeld ook waarom er tussen de gebieden verschillen zijn in de afmetingen van de schepen (lengte, breedte, diepte) die voor een bepaalde PEC in aanmerking komen. Ook de verschillen in maximale lengtes bij werkschepen die onder de categorale vrijstellingen vallen, worden daardoor verklaard. Het maatwerk dat is opgenomen in deze regeling per gebied, is gebaseerd op de adviezen die eind 2015 van de regionale autoriteiten zijn ontvangen.

¹ Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet en enige andere wetten in verband met verdere flexibilisering van de loodsplicht (Loodsplicht nieuwe stijl), Kamerstukken ...PM...

² Voor een meer uitgebreide toelichting zie paragraaf 4.2 van de memorie van toelichting bij de wetswijziging en paragraaf 2 van de nota van toelichting bij het besluit.

³ Voor de duidelijkheid wordt gewezen op het verschil tussen de functie "kapitein" en de persoon die kapitein is. De eerstgenoemde is degene die eindverantwoordelijk is op een schip omdat hij belast is met het gezag over het schip (zie artikel 1 van de Scheepvaartverkeerswet). Dit kan de kapitein zijn, maar bij diens ontstentenis kan ook de eerste stuurman of een ander persoon als diens plaatsvervanger optreden (zie ook artikel 31 van de Wet zeevarenden). Bij het verlenen van vrijstellingen, hebben deze betrekking op de persoon van kapitein of eerste stuurman. Dit geldt eveneens voor in het kader van de vrijstelling te stellen kenniseisen. Voor de eenvoud wordt in deze toelichting alleen de kapitein genoemd.

Waar in deze regeling een afmeting is opgenomen, waarbij geen decimalen is genoemd, wordt bedoeld het exacte getal, bijvoorbeeld een lengte over alles tot en met 75 meter, wordt bedoeld 75,0 meter.

Nummer
IENW/BSK-2019/132972

2. Hoofdlijnen van deze regeling

In deze regeling worden de loodsplichtige zeescheepvaartwegen per zeehavengebied gedetailleerd aangeduid, worden bevoegde autoriteiten aangewezen en wordt bepaald in welke gevallen categorale vrijstelling van de loodsplicht mogelijk is, in welke gevallen vrijstelling van de loodsplicht mogelijk is met een PEC en aan welke opleidingseisen een kapitein moet voldoen om voor een PEC in aanmerking te kunnen komen.

Net als voorheen blijven schepen op de Eems van of naar de Eemshaven of Delfzijl loodsplichtig als de breedte van het schip meer is dan 13 meter. Dit breedtecriterium is ooit ingesteld om de samenwerking met Duitsland op het gebied van de loodsplicht op de Eems te stimuleren. Er was een toezegging aan de Tweede Kamer om dit criterium af te schaffen, maar gebleken is dat niet aan de voorwaarden van deze toezegging was voldaan. Voor meer informatie wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij de wetswijziging (paragraaf 6.3).

Voor een uitgebreide beschrijving van de loodsplicht, de aanleiding en achtergronden voor de systeemwijziging, wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij de wetswijziging en de toelichting bij het besluit.

Voor de volledigheid wordt hier nog opgemerkt dat er tot op heden veel wetgeving bestond die betrekking had op de loodsplicht. Deze wetgeving was versnipperd, waardoor het lastig was inzicht te krijgen in welke verplichtingen per zeehaven van toepassing waren. De wijziging van het wetgevingscomplex, waar ook deze regeling deel van uitmaakt, is daarom aangegrepen om de wetgeving toegankelijker te maken en zo op te bouwen dat uiteindelijk in deze nieuwe loodsplichtregeling de per zeehavengebied geldende detailbepalingen in één hoofdstuk bij elkaar kunnen worden gevoegd⁴. Veel van de in deze regeling opgenomen bepalingen zijn niet nieuw, maar waren tot op heden opgenomen in wettelijke regelingen die met ingang van inwerkingtreding van de wetswijziging zijn vervallen zoals bijvoorbeeld in de bijlage bij de Scheepvaartverkeerswet (Svw), in het Loodsplichtbesluit 1995 (Lpb'95), Besluit verklaringhouders Scheepvaarverkeerswet (Bvh), in de Regeling bevoegde en regionale autoriteiten Loodsplichtbesluit 1995, het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 18 augustus 1988, nr S/J31.407/88 (Stcrt 1988, 168) (hierna: Aanwijzing loodsplichtige scheepvaartwegen) en in diverse regionale beleidsregels. Waar wel van een inhoudelijke wijziging sprake is, is dit in paragraaf 3 van deze toelichting en verder in de artikelsgewijze toelichting aangegeven. Bij het opstellen van de onderhavige regeling is van de gelegenheid gebruik gemaakt om de detailomschrijving van de loodsplichtige vaarwateren met coördinaten te actualiseren. Zo zijn de genoemde coördinaten nu voor alle zeehavengebieden weergegeven in WGS 84 (World Geodetic System 1984). Voorheen werd in sommige zeehavengebieden gebruik gemaakt van oudere coördinatenstelsels die inmiddels niet meer worden gebruikt. Verder klopte een deel van de referentiepunten niet meer omdat er bijvoorbeeld werd verwezen naar boeien die in de loop

⁴ Zie voor een meer uitgebreide beschouwing paragraaf 6.4 van de memorie van toelichting bij de wetswijziging.

der tijd verplaatst waren. Bij deze actualisatie is zoveel mogelijk gekozen voor referentiepunten die herkenbaar zijn, zoals sluzen of andere objecten.

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

3. Financiële gevolgen

De gevolgen deze regeling worden per regio op hoofdlijnen als volgt ingeschat voor de algemene PEC's. In regio Noord Nederland waren circa 26 ontheffinghouders (Eemsregio) en geen verklaringhouders. De verwachting is dat de (inhoudelijke) eisen om een PEC te halen, in vergelijking met de eisen voor een ontheffing, niet veel zullen wijzigen. Voor meerdere trajecten is een PEC A (de lichtste algemene PEC), voldoende. Verder wordt in deze regio gebruik gemaakt van PEC B en PEC C. Het is niet de verwachting dat door deze wijziging veel meer of minder kapiteins een PEC zullen halen, in vergelijking met het aantal kapiteins dat opging voor een ontheffing.

In regio Amsterdam-IJmond waren circa 84 ontheffinghouders en 17 verklaringhouders. De verwachting is dat er door de invoering van het PEC-systeem geen (grote) wijzigingen zullen optreden in (financiële) gevolgen van deze regelgeving in deze regio. Uitzondering hierop is de experimenteerruimte die in artikel 30 is opgenomen. De verwachting is dat de vriestrawlers van deze mogelijkheid gebruik kunnen gaan maken. De loodskosten voor deze schepen gezamenlijk, wordt ingeschat op circa €750.000 per jaar voor de haven in IJmuiden.

In regio Rotterdam-Rijnmond waren er 130 verklaringhouders en 5 ontheffinghouders. De invoering van het PEC-regime zal een verlichting betekenen voor de meeste verklaringhouders omdat de frequentie-eis daalt. Erklaringhouders hadden een frequentie-eis van 18 calls om hun verklaring te behouden. In het PEC-regime is voorzien in een PEC B, C en D met respectievelijk 6 calls, 12 calls en 18 calls. Voor de kapiteins die (gezien de afmetingen van het schip) op kunnen gaan voor een PEC B of C is er een verlaging van de frequentie-eis. Voor de bestaande verklaringhouders is dat een verlichting, omdat zij bij bijvoorbeeld een wijziging van het reisschema waardoor zij de haven minder vaak bezoeken, toch het PEC kunnen behouden. Kapiteins van schepen tot 160 meter die regulier de haven bezoeken, maar niet de frequentie-eis van 18 calls halen, zijn niet opgegaan voor een verklaring. Op grond van deze regelgeving, komen zij wél in aanmerking voor een PEC B of C, waardoor de inschatting is dat hierdoor meer kapiteins gebruik gaan maken van deze mogelijkheid, waardoor een besparing van loodskosten op treedt.

In regio Scheldegebied zijn er 66 ontheffinghouders en 24 verklaringhouders. De verwachting is dat er geen (grote) wijzigingen plaats zullen vinden in het aantal vrijstellingen.

Voor een berekening van de kosten die met bovenstaande gevolgen gemoeid zijn, wordt verwezen naar de toelichting bij het Loodsplichtbesluit 2021. In onderdeel 3 van dat besluit is uitgebreid ingegaan om de financiële gevolgen van het nieuwe loodsplichtregime. Omdat het Loodsplichtbesluit 2021 en de Loodsplichtregeling 2021 gezamenlijk voorzien in een nieuw regime, is voorzien in één berekening. De uitkomsten daarvan worden in onderstaande tabel weergegeven. Voor verdere toelichting en specificering hiervan wordt verwezen naar onderdeel 3 van de toelichting bij het besluit.

De invoering van de nieuwe PEC-structuur en vrijstellingenregime komt door deze regelgeving neer op de volgende regeldruktotalen:

Nummer
IENW/BSK-2019/132972

Jaarlijkse verzwarening:	inhoudelijke nalevingskosten:	€ 230.370
	administratieve lasten:	€ 24.776
	Totaal	€ 255.146
		€
Eenmalige verzwarening:	administratieve lasten:	€ 7.776
	Totaal	€ 7.776
Jaarlijkse verlichting:	inhoudelijke nalevingskosten:	€ 2.579.960
	administratieve lasten:	€ 9.720
	Totaal	€ 2.589.680

Dat betekent een jaarlijkse netto verlichting voor kapiteins/reders van de regeldrukeffecten (inhoudelijke nalevingskosten en administratieve lasten) van € 2.334.534 (uitkomst van 2.589.680 – 255.146) en een eenmalige verzwarening van € 7.776.

Tot slot wordt nog het volgende opgemerkt over de uitvoering in de praktijk. In deze regelgeving is voorzien in verschillende ontheffingsmogelijkheden voor de regionale autoriteiten. Bij de uitvoering in de praktijk wordt samen met de regionale autoriteiten bezien hoe deze procedures zo efficiënt en lastenluw mogelijk kunnen worden ingericht (bijvoorbeeld door de mogelijkheid van digitale aanvragen).

4. Advies en consultaties

De inhoud van deze regeling is mede gebaseerd op de regionale adviezen die in 2015 zijn uitgebracht door de regionale autoriteiten (Rijkshavenmeesters).⁵ Deze adviezen zijn afgestemd en bevatten input van de regionale stakeholders (zoals de loodsen en reders). Na het ontvangst van deze adviezen heeft ook nog overleg plaatsgevonden met en is input gevraagd op onderdelen van deze regeling aan diverse stakeholders. Ook is gebruik gemaakt van de ontvangen reacties van de stakeholders op de memorie van toelichting bij de wetswijziging tijdens de internetconsultatie in de zomer van 2016. Om deze reden is afgezien van het vragen van een uitvoerings- en handhavingstoets aan de bevoegde- en regionale autoriteiten. Zoals in de nota van toelichting bij Loodsplichtbesluit 2021 is toegelicht, heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) uitgevoerd en heeft Adviescollege Toetsing Regeldruk een advies uitgebracht ten aanzien van de gevolgen voor de regeldruk.

Een concept van deze regeling en de bijbehorende toelichting is op 13 juni 2018 in internetconsultatie gebracht waarbij drie maanden de gelegenheid is gegeven om te reageren. Dit heeft een elftal reacties opgeleverd. Omdat de reacties nauw verweven zijn met de reacties op het concept Loodplichtbesluit 2021 dat

⁵ Zie voor een meer uitgebreide toelichting paragraaf 3 van het algemeen deel van de memorie van toelichting bij de wetswijziging.

gelijktijdig met deze Loodsplichtregeling 2021 in internetconsultatie is gebracht, wordt in paragraaf 4.2 van de nota van toelichting bij het Loodsplichtbesluit 2021 ingegaan op de reacties. Korthedshalve wordt daar naar verwezen in deze toelichting.

Nummer
IENW/BSK-2019/132972

5. Inwerkingtreding

Deze regeling zal gelijktijdig met het besluit en met de wetswijziging in werking treden. Wat betreft de inwerkingtreding wordt aangesloten bij een voor regelgeving vastgesteld vast verandermoment en de bepaling ten aanzien van de periode tussen publicatie en inwerkingtreding van de regelgeving.

II. Artikelsgewijs deel

Artikel 1. Definities

In dit artikel zijn de voor deze regeling noodzakelijke definities opgenomen, voor zover ze niet al zijn opgenomen in de SvW of het besluit. De in die wettelijke regelingen opgenomen definities zijn hier onverkort van toepassing.

Wat betreft de definitie van klein zeeschip, wordt opgemerkt dat deze definitie uitgaat van dezelfde groep schepen als ooit beoogd was met de definitie van binnen/buiten-schip uit het Lpb'95⁶. Deze definitie was van belang voor de registratie van het schip in het register loodsplicht kleine zeeschepen. De in dit register ingeschreven zeeschepen hadden vrijstelling van de loodsplicht op bepaalde trajecten. Op grond van deze regeling kunnen (alleen) soortgelijke schepen in aanmerking komen voor een PEC kleine zeeschepen, waarvoor deze bepaling ooit was bedoeld. Het is niet de bedoeling om de groep schepen groter te maken. De toenmalige definitie van binnen/buiten-schip behoeft verduidelijking op twee onderdelen. In de praktijk leidde het criterium in die definitie dat de constructie op dat van een binnenschip moest lijken, tot veel onduidelijkheid. Daarom is er voor gekozen om in de definitie van 'klein zeeschip' duidelijkheid te geven over dit criterium, waarbij de term 'blijkens zijn constructie vergelijkbaar is met een binnenschip' is vervangen door duidelijke en meetbare criteria die niet voor interpretatie vatbaar zijn. Hierbij is aangesloten bij het hoogtecriterium, omdat de hoogte een kenmerkend karakteristiek is van binnen/buitenschepen én binnenvaartschepen. In het beleid dat de havenmeesters voeren in hun gezamenlijke beleidsregel van 29 februari 2018⁷, wordt (onder meer) het criterium van een maximale hoogte van de onderkant van de kiel tot het hoogste vaste punt van het schip van 18 meter gehanteerd. In deze regelgeving wordt daarbij aangesloten. Dit is de hoogte bij een maximale diepgang van 4 meter waarbij de kruiphoogte 14 meter is. Voor de grootste klasse vaarwegen (klasse VI) op de corridor Rotterdam–Duisburg is met deze kruiphoogte onder normale omstandigheden (waterstand) te varen. De Rijnvaartheogte van 9,1 meter hoogte op de Duitse Rijn is de minimale doorvaartheogte van de vaste bruggen op het moment dat de scheepvaart nog niet is gestremd door hoog water. Nederland heeft de Rijnvaartheogte (doorvaartheogte 9,1 meter) gesteld voor alle hoofdtransportassen (CEMT-klasse Va en hoger). Voor de overige klassen is de

⁶ Voor een meer uitgebreide toelichting wordt verwezen naar paragraaf 4.3.1 van de memorie van toelichting bij de wetswijziging.

⁷ In dit kader is de uitspraak van 7 juni 2019 (Rechtbank Rotterdam, zaaknummer AWB - 18 _ 3943) relevant.

norm nog lager. Het vaargebied waar een binnen/buiten-schip kan varen met een kruiphoogte van 14 meter is echter beperkter dan dat van een lage kruiplijn-coaster, maar voldoende om in aanmerking te komen voor opname in het Register. Schepen met maximale hoogte kiel – vaste punt van 18 meter kunnen in feite alleen varen op het traject Gorinchem – Duisburg, de hoogte van vaste bruggen over de grotere niet-loodsplichtige vaarwateren is 9,1 meter. Voor overige vaarwegen 7,6 meter, of nog lager. De motivering voor deze hoogte, is gerelateerd aan de doorvaarthoogte van de vaste bruggen op de Waal (zoals spoorbrug Zaltbommel en spoorbrug Nijmegen). Deze zijn de beperkende factor voor de maximale kruiphoogte van een schip. Rekening houdend met een veilige marge is de grens van maximale kruiphoogte van een schip van 14 m een alleszins redelijke. Een schip (zee- en binnenvaart) mag tot een diepgang van 4 meter zonder verdere maatregelen de route naar Duisburg varen.

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

Een tweede criterium dat verduidelijkt moet worden uit de definitie van Lpb'95, is 'beperkt vaargebied op zee'. Om te beoordelen of het zeeschip gebruikt wordt of gebruikt zal gaan worden in een beperkt vaargebied op zee tot ten hoogste 200 mijl uit de kust, zal worden aangesloten bij het zogenaamde "minimum safe manning certificate" als bedoeld in de SOLAS-wetgeving. Met deze aanpassingen in de definitie van klein zeeschip, wordt duidelijkheid gegeven over de reikwijdte van het lichtere regime voor kleine zeeschepen.

Met de definitie van lengte over alles (ook wel aangeduid als: loa) wordt de grootste feitelijke lengte van een schip bedoeld. Deze lengte van een zeeschip is voor diverse artikelen van deze regeling van belang, met name om te bepalen of vrijstelling van de loodsplicht mogelijk is.

De definitie van LNG-bunkerschip is afgeleid van de definitie die tot op heden daarvoor werd gebruikt in Rotterdam-Rijnmond. Zie hiervoor ook de memorie van toelichting bij de wetswijziging⁸.

Artikel 2. Aanwijzing regionale autoriteiten

Op grond van artikel 1 van het besluit wordt per zeehavenregio een regionale autoriteit aangewezen die wordt belast met de in artikel 12 van het besluit genoemde taken. De in artikel 2 aangewezen regionale autoriteiten komen overeen met degenen die hiervoor waren aangewezen in artikel 3 van de Regeling bevoegde en regionale autoriteiten Loodsplichtbesluit 1995. Deze regeling is komen te vervallen.

Artikel 3. Te onderscheiden algemene PEC's en daarbij behorende modules

Artikelen 11, 19, 29, 39, 47 en 53, tweede lid. Nadere bepaling opleidingsmodules PEC

Zoals in de memorie van toelichting bij de wetswijziging (paragraaf 4.2.3) al is aangegeven, gelden landelijk voor de soort PEC steeds dezelfde modules (artikel 3) maar verschilt de inhoud van de modules per zeehaven om maatwerk te leveren (artikelen 11, 19, 29, 39, 47 en 53, tweede lid, van deze regeling). Dit leidt uiteindelijk tot de onderstaande invulling van de modules 2, 3 en 5 in de verschillende zeehavengebieden:

⁸ Voor een meer uitgebreide toelichting wordt verwezen naar paragraaf 4.3.2 van de memorie van toelichting bij de wetswijziging.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

zeehavengebied	Module 2 (taaleis)	Module 3 (instructiereizen)	Module 5 (examenreizen)
Delfzijl-Eemshaven cs	Geen Nederlands Actief Engels Passief Duits	Ten hoogste: 3 ingaande 3 uitgaande	2 ingaand 1 uitgaand
Den Helder- Harlingen- Terschelling	Geen Nederlands Actief Engels	Ten hoogste: 3 ingaande 3 uitgaande	2 ingaand 1 uitgaand
Amsterdam-IJmond	Passief Nederlands Actief Engels	Ten hoogste: 3 ingaand 3 uitgaand	2 ingaand 1 uitgaand
Rotterdam- Rijnmond-Zuid- Holland-achterland	Passief Nederlands Actief Engels	Ten hoogste: 3 ingaand 3 uitgaand	2 ingaand 1 uitgaand
Specifiek Moerdijk (Rotterdam- Rijnmond-Zuid- Holland- achterland)	Actief Nederlands Actief Engels	Ten hoogste: 3 ingaand 3 uitgaand	2 ingaand 1 uitgaand
Specifiek bunkerschepen (Rotterdam- Rijnmond-Zuid- Holland- achterland)	Passief Nederlands Actief en passief Engels	16 vaaruren	8 vaaruren
Specifiek bunkerschepen (Dordtsche Kil- havens Moerdijk)	Actieve kennis Nederlands Actieve kennis Engels	Zie hierboven	Zie hierboven
Scheveningen	Passief Nederlands Actief Engels	Ten hoogste: 3 ingaand 3 uitgaand	2 ingaand 1 uitgaand
Scheldemonden	Passief Nederlands (alleen voor PEC C en D); Actief Engels	Geen [doch voorafgaande aan de aanvraag ten minste 6 (PEC A), 12 (PEC B), 24 (PEC C) of 36 (PEC D) enkele reizen]	2 ingaand 1 uitgaand

De hierboven opgenomen regionale invulling van de PEC-modules is overgenomen uit de ter zake uitgebrachte regionale adviezen. Wat betreft module 2 komen de taaleisen overeen met de taaleisen zoals ze tot nu toe gelden voor verklaringhouders dan wel ontheffinghouders. Een uitzondering daar op de eis voor passief Duits in het Eemsgebied. De reden waarom dit is opgenomen, is dat de voertaal op de Eems Duits is.

Met de bepaling van een ten hoogste aantal reizen bij module 3 heeft de bevoegde autoriteit de ruimte te bepalen dat met minder reizen kan worden volstaan, bijvoorbeeld in geval betrokkene al een PEC voor een ander schip heeft op hetzelfde traject. Anderzijds neemt dit niet weg dat, indien betrokkene zelf van mening is dat hij meer van dergelijke reizen nodig heeft, om module 5 succesvol te kunnen afronden, het hem vrij staat meer van dergelijke reizen af te leggen alvorens op te gaan voor module 5.

In het tweede lid van artikel 3, wordt geregeld dat personen die al eerder de kennis hebben verkregen die wordt gevorderd bij module 1 of 4, ontheffing van deze module kunnen krijgen. Het kan hierbij bijvoorbeeld gaan om personen die de opleiding tot verklaringhouder hadden afgerond voorafgaande aan de inwerkingtreding van deze regeling en die nu, voor een ander zeehavengebied een PEC willen behalen. Het onderdeel kennis van het Binnenvaartpolitiereglement (module 1) zal dan in de meeste gevallen al bekend zijn. Hetzelfde geldt voor personen die in het verleden een vaarbevoegdheidsbewijs voor de binnenvaart hebben behaald zoals een Groot vaarbewijs of Rijnpatent. Deze vaarbevoegdheidsbewijzen, gaven ook bij de opleiding tot verklaringhouder of de afgifte van een ontheffing als bedoeld in artikel 8a, 8b of 8c van het Lpb'95 al ontheffing van delen van de opleiding.

In het derde lid van artikel 3, wordt geregeld dat het niet altijd nodig is een opleiding met goed gevolg af te ronden voor module 2. Dit is bijvoorbeeld het geval bij personen die Nederlands of Engels als moedertaal hebben, of deze talen om een andere reden voldoende spreken. Zij kunnen worden ontheven van module 2.

Op grond van het vierde lid ten slotte, kan ook ontheffing worden verkregen van een of meer modules indien de aanvrager in hetzelfde of een ander zeehavengebied al modules heeft behaald die ook bij deze nieuwe aanvraag relevant zijn. De bevoegde autoriteit beoordeelt of dit het geval is.

Artikel 4. Frequentie-eis algemene PEC's

Het eerste lid van artikel 4 regelt de frequentie-eis die per algemene PEC wordt verlangd om in het bezit te blijven van een geldige PEC. Deze PEC's kennen een opbouw die gerelateerd is aan de lengte over alles van het zeeschip waarop de aanvraag betrekking heeft. Voor de grootste schepen geldt een grotere frequentie-eis dan voor minder grote schepen. Welke grootte van een schip gekoppeld wordt aan welke PEC, verschilt per zeehavengebied en wordt in de hoofdstukken 2 tot en met 4 van deze regeling nader bepaald.

Het tweede lid regelt dat de bevoegde autoriteit op verzoek van de houder van een PEC ook kan instemmen met een andere combinatie van calls of enkele reizen. Uitgangspunt is daarbij dat daartegen vanuit veiligheidsoogpunt geen bezwaren bestaan (zie artikel 3 van de SvW) en dat het om een combinatie van in- en uitgaande reizen moet gaan. Het is niet de bedoeling dat in overwegende mate bijvoorbeeld slechts uitgaande reizen worden gemaakt.

Indien een kapitein voor meerdere schepen over eenzelfde traject een PEC A, B, C of D heeft, is het niet nodig dat hij voor elk van deze schepen, de aan elke PEC verbonden frequentie-eis hoeft te voldoen. In dergelijke gevallen bepaalt de

hoogste frequentie-eis voor het traject, de frequentie voor alle PEC's van betrokkene op dat traject.

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

Er zijn omstandigheden denkbaar (bijvoorbeeld ziekte of economische redenen) waardoor een kapitein in een bepaald jaar de vereiste frequentie-eis niet haalt. Het kan dan onredelijk zijn, het PEC direct in te trekken. Het vierde lid biedt de bevoegde autoriteit de mogelijkheid in het geval betrokkene wel ten minste de helft van het aantal vereiste reizen heeft afgelegd, aan de hand van instructie- (reguliere loodsreis) of examenreizen (loodsreis onder toezicht van een registerloods examiner) te bepalen of hij toch voldoende kennis en vaardigheden heeft om zijn PEC te mogen behouden. Dit is een soortgelijke bepaling als in artikel 3, derde lid, van het Bvh was opgenomen. De bevoegde autoriteit zal de situatie per geval zorgvuldig beoordelen en een besluit nemen. Zo is het niet de bedoeling dat een kapitein meerdere jaren achter elkaar van deze mogelijkheid gebruik kan maken. Overigens zal het bevoegd gezag bijhouden hoe vaak gebruik wordt gemaakt van deze mogelijkheid en de minister daarover jaarlijks informeren, zodat dit meegenomen kan worden bij de periodieke evaluatie van deze regelgeving.

Hoofdstuk 2. Zeehavenregio Noord Nederland

De zeehavenregio Noord Nederland wordt onderverdeeld in twee zeehavengebieden, namelijk het zeehavengebied Delfzijl-Eemshaven, dat de aanloop vormt naar zowel Nederlandse als Duitse zeehavens, en het zeehavengebied Den Helder-Harlingen-Terschelling, waaronder de aanloop naar de marine- en burgerhavens van Den Helder vallen en de doorgaande scheepvaartwegen over de Waddenzee. Voor de coördinatie van diverse zaken aangaande de afgifte van de PEC's in deze zeehavenregio wordt in artikel 2 van deze regeling de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat aangewezen als regionale autoriteit. Bij hem dienen aanvragen voor een PEC te worden ingediend (artikel 12 van het besluit). Hij zal er zorg voor dragen dat de aanvraag uiteindelijk door de daartoe bevoegde autoriteit of voor zover van toepassing autoriteiten gezamenlijke en gelijktijdig zal worden behandeld (artikel 1, derde lid, van het besluit).

§ 1. Zeehavengebied Delfzijl-Eemshaven

Artikel 5. Nadere aanduiding loodsplichtige scheepvaartwegen

De in dit artikel in detail aangeduide scheepvaartwegen van dit zeehavengebied komen overeen met de loodsplichtige scheepvaartwegen die tot op heden waren aangewezen in punt 1, onder I van de bijlage bij de SvW.

Artikel 6. Aanwijzing bevoegde autoriteiten

De in dit artikel aangewezen bevoegde autoriteiten komen overeen met de autoriteiten die hiervoor tot op heden waren aangewezen op grond van de Regeling bevoegde en regionale autoriteiten Loodsplichtbesluit 1995. Voor de afgifte van een PEC die, gelet op de in artikelen 9 en 10 aangeduide PEC-trajecten, in alle gevallen zowel over het bevoegdheidsgebied van Directeur-Generaal Rijkswaterstaat (te weten Rijkswaterstaat Noord-Nederland) als over dat van het Havenschap Groningen Seaports, geldt dat alle besluitvorming hierover gezamenlijk zal moeten worden gedaan (zie artikel 1, derde lid, van het besluit).

Artikel 7. Categorale vrijstelling van de loodsplicht

Op grond van artikel 3, eerste lid, van het besluit zijn zeeschepen met een bij ministeriële regeling aangegeven lengte, breedte of diepgang, mits geen gevaarlijke stoffen worden vervoerd, vrijgesteld van de loodsplicht. Dit artikel geeft voor het zeehavengebied Delfzijl-Eemshaven aan op welke trajecten, welke schepen om deze reden vrijstelling van de loodsplicht hebben. De in het eerste lid van artikel 7 bedoelde vrijstelling komt overeen met de vrijstelling die tot op heden bestond op grond van artikel 4, tweede lid, onderdelen a, c en d, van het Lpb'95.

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

Voor de volledigheid wordt hier nog opgemerkt dat in artikel 3, derde lid, van het besluit nog andere redenen worden genoemd om vrijstelling van de loodsplicht te hebben.

De vrijstelling voor de verhaalreizen binnen een havenbekken in het zeehavengebied Delfzijl-Eemshaven (tweede lid) komt overeen met de vrijstelling die bestond op grond van artikel 7, onderdelen a en b, van het Lpb'95.

Overigens is het speciale (zwaardere) regime voor de autocarriers verdwenen in deze regelgeving. De reden daarvan is dat de nautische verbetering van deze schepen, waardoor er geen reden meer is om voor deze groep schepen een strenger regime op te leggen. Daarbij komt dat dergelijke schepen, voor het traject naar de Eemshaven (net als overige schepen), al loodsplichtig zijn vanaf 95 meter. Ook wordt gewezen op de mogelijkheid om, indien dat gewenst is, ad-hoc loodsplicht op te leggen. Overigens zijn er op dit moment geen autocarriers die op de Eemshaven varen.

Artikel 8. Vrijstelling van de loodsplicht voor werkschepen

Net als in andere zeehavengebieden zijn ook in dit zeehavengebied kapiteins van werkschepen in de situatie, bedoeld in artikel 3, derde lid, onderdeel f, van het besluit, vrijgesteld van de loodsplicht. Gelet op het feit dat deze schepen steeds groter worden, wordt, ten behoeve van de veilige vaart op de scheepvaartwegen, wel een maximale lengte over alles en diepgang aangehouden voor deze categorale vrijstelling. Schepen die groter zijn dan deze vrijstellingsgrens vallen niet onder deze categorale vrijstelling. Deze schepen kunnen door de bevoegde autoriteit eventueel wel worden ontheven van de loodsplicht. Vanwege de grootte van het schip is een individuele beoordeling of een ontheffing van de loodsplicht met het oog op de veiligheid van de scheepvaart verantwoord is, meer aangewezen (zie artikel 13 van het besluit).

Voor een meer uitgebreide toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.3 van de nota van toelichting bij het besluit. De inhoud van dit artikel komt overeen met de beleidsregel die thans voor werkschepen van toepassing is in dit gebied.

Artikel 9. Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC A, B of C

Vrijgesteld van de loodsplicht zijn de kapitein die in het bezit is van een in dit artikel aangeduide PEC A, B of C. De in dit artikel genoemde PEC trajecten zijn overgenomen uit het ter zake uitgebrachte regionale advies, met dien verstande dat het traject 'Eemshaven – Delfzijl' is vervangen door het traject 'Borkum-Delfzijl'. Nagenoeg alle zeeschepen die van of naar Delfzijl gaan, komen vanaf Borkum en niet uit de Eemshaven. Hiermee wordt duidelijk gemaakt dat er geen extra loodskruispost nodig is bij de Eemshaven om de schepen naar en van

Delfzijl te loodsen. Schepen van en naar Delfzijl worden geloodst vanaf de huidige kruispost bij Borkum.

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

Artikel 10. Vrijstelling van de loodsplicht met PEC kleine zeeschepen

Net als in andere zeehavengebieden zijn ook in dit zeehavengebied de kapitein van kleine zeeschepen die in het bezit zijn van een PEC-kleine zeeschepen vrijgesteld van de loodsplicht (eerste lid). Dit zijn zeeschepen die voldoen aan de definitie van klein zeeschip in artikel 1. De meeste schepen die op het moment van inwerkingtreding van deze regeling hiervoor in aanmerking kunnen komen, zijn zeeschepen die voorheen stonden ingeschreven in het register kleine zeeschepen. Gelet op het in artikel 21 van het besluit opgenomen overgangsrecht voor deze schepen, kan een kapitein die in de twee jaar voorafgaande aan de invoering van de PEC-structuur ten minste eenmaal dit zeehavengebied heeft aangedaan hiervoor in aanmerking komen.

In verband met de veiligheid op de scheepvaartwegen van het zeehavengebied zal het PEC kleine zeeschepen niet onverkort van toepassing kunnen zijn op alle scheepvaartwegen. In het tweede lid zijn in verband daarmee enkele beperkingen opgenomen. Zoals in de memorie van toelichting bij de wetswijziging al is aangekondigd zullen alleen de modules 1 en 2 van toepassing zijn op een kapitein die voor een PEC kleine zeeschepen in aanmerking willen komen (derde lid). Voor deze PEC zal ook geen frequentie-eis gelden (vierde lid).

Artikel 11. Nadere bepaling opleidingsmodules PEC

Zie toelichting bij artikel 3.

Artikel 12. Nadere duiding van vrijstellings- en PEC-trajecten

De in dit artikel opgenomen nadere duiding van trajecten komt overeen met de duiding daarvan in de punten I, II en III van de bijlage bij het Lpb'95.

§ 2. Zeehavengebied Den Helder-Harlingen-Terschelling

Artikel 13. Nadere aanduiding loodsplichtige scheepvaartwegen

De in dit artikel in detail aangeduide scheepvaartwegen van dit zeehavengebied, komen overeen met de loodsplichtige scheepvaartwegen die tot heden waren aangewezen in punt 1, onder II en III van de bijlage bij de Svw.

Het Stortemelk en Zuider Stortemelk zijn op verzoek van de ter zake bevoegde autoriteit, de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat, als loodsplichtige scheepvaartwegen toegevoegd.

Artikel 14. Aanwijzing bevoegde autoriteiten

De in dit artikel aangewezen bevoegde autoriteiten komen overeen met de autoriteiten die hiervoor tot op heden waren aangewezen op grond van de Regeling bevoegde en regionale autoriteiten Loodsplichtbesluit 1995. Anders dan in het zeehavengebied Delfzijl-Eemshaven en nagenoeg alle andere zeehavengebieden heeft de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat geen bevoegdheid over de PEC-trajecten van en naar de haven van Den Helder, omdat een andere bevoegde autoriteit (te weten de Koninklijke Marine) zeggenschap over die trajecten heeft. In dat geval zal alleen die autoriteit een PEC afgeven en zal de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat in de hoedanigheid van regionale autoriteit alleen ontvanger van de aanvraag zijn.

Artikel 15. Categorale vrijstelling van de loodsplicht

Op grond van artikel 3, eerste lid, van het besluit zijn zeeschepen met een bij ministeriële regeling aangegeven lengte, breedte of diepgang, mits geen gevaarlijke stoffen worden vervoerd, vrijgesteld van de loodsplicht. Dit artikel geeft voor het zeehavengebied Den Helder, Harlingen, Terschelling aan op welke trajecten, welke schepen om deze reden vrijstelling van de loodsplicht hebben. De bedoelde vrijstelling komt overeen met de vrijstelling die tot op heden bestond op grond van artikel 4, tweede lid, onderdelen e tot en met h, van het Lpb'95.

Voor de volledigheid wordt hier nog opgemerkt dat in artikel 3, derde lid, van het besluit nog andere redenen worden genoemd om vrijstelling van de loodsplicht te hebben.

Artikel 16. Vrijstelling van de loodsplicht voor werkschepen

Net als in andere zeehavengebieden zijn ook in dit zeehavengebied kapiteins van werkschepen in de situatie, bedoeld in artikel 3, derde lid, onderdeel f, van het besluit, vrijgesteld van de loodsplicht. Gelet op het feit dat deze schepen steeds groter worden, wordt, ten behoeve van de veilige vaart op de scheepvaartwegen, wel een maximale lengte over alles en diepgang aangehouden voor deze categorale vrijstelling. Schepen die groter zijn dan deze vrijstellingsgrens vallen niet onder deze categorale vrijstelling. Deze schepen kunnen door de bevoegde autoriteit eventueel wel worden ontheven van de loodsplicht. Vanwege de grootte van het schip is een individuele beoordeling of een ontheffing van de loodsplicht met het oog op de veiligheid van de scheepvaart verantwoord is, meer aangewezen (zie artikel 13 van het besluit). Voor een meer uitgebreide toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.3 van de nota van toelichting bij het besluit.

Artikel 17. Vrijstelling van de loodsplicht met PEC A, B, of C

Vrijgesteld van de loodsplicht zijn de kapitein die in het bezit is van een in dit artikel aangeduide PEC A, B of C. De in dit artikel genoemde PEC trajecten zijn overgenomen uit het ter zake uitgebrachte regionale advies.

Artikel 18. Vrijstelling van de loodsplicht met PEC kleine zeeschepen

Net als in andere zeehavengebieden zijn ook in dit zeehavengebied de kapitein van kleine zeeschepen die in het bezit zijn van een PEC-kleine zeeschepen vrijgesteld van de loodsplicht. Dit zijn zeeschepen die voldoen aan de definitie van klein zeeschip in artikel 1. De meeste schepen die op het moment van inwerkingtreding van deze regeling hiervoor in aanmerking kunnen komen, zijn zeeschepen die voorheen stonden ingeschreven in het register kleine zeeschepen. Gelet op het in artikel 21 van het besluit opgenomen overgangsrecht voor deze schepen, kan een kapitein die in de twee jaar voorafgaande aan de invoering van de PEC-structuur ten minste eenmaal dit zeehavengebied heeft aangedaan hiervoor in aanmerking komen.

In verband met de veiligheid op de scheepvaartwegen van het zeehavengebied zal het PEC kleine zeeschepen niet onverkort van toepassing kunnen zijn op de alle scheepvaartwegen. In het tweede lid zijn in verband daarmee enkele beperkingen opgenomen. Zoals in de memorie van toelichting bij de wetwijziging al is aangekondigd zullen alleen de modules 1 en 2 van toepassing zijn op kapiteins die voor een PEC kleine zeeschepen in aanmerking willen komen (derde lid). Voor deze PEC zal ook geen frequentie-eis gelden (vierde lid).

Artikel 19. Nadere bepaling opleidingsmodules

Zie toelichting bij artikel 3.

Artikel 20. Nadere duiding van vrijstellings- en PEC-trajecten

De in dit artikel opgenomen nadere duiding van trajecten is geactualiseerd maar komt feitelijk overeen met de duiding daarvan in de punten IV tot en met IX van de bijlage bij het Lpb'95.

Artikel 21. Ontheffing voor zeeschepen met beperkte hoeveelheid gevaarlijke lading

Zeeschepen die gevaarlijke lading in bulk vervoeren zijn van oudsher altijd loodsplichtig. Bij het opstellen van de onderhavige wetgeving bleek dat er, waarschijnlijk al tientallen jaren, van en uit de haven van Den Helder zogenaamde 'Offshore Support Vessels' varen zonder loods. Deze OSV-schepen, die gevaarlijke lading in bulk vervoeren, bevoorraden de offshore-platforms op de Noordzee met stoffen die nodig zijn bij het productieproces en nemen (afval)stoffen mee terug naar land. Zoals meer uitgebreid in de toelichting bij artikel 14 van het Besluit al is aangegeven is het wenselijk dat dergelijke schepen een ontheffing van de loodsplicht kunnen krijgen. In het onderhavige artikel van deze regeling zijn de voorwaarden daarvoor vastgelegd. De ontheffing zal alleen kunnen worden verleend aan een kapitein van een zeeschip met een maximale lengte over alles van 85 meter dat gebouwd en ingericht is overeenkomstig de door de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO voor dergelijke schepen vastgestelde eisen in resolutie A.1122 (30). Deze schepen vervoeren beperkte hoeveelheden gevaarlijke stoffen van en naar olie- en gasplatforms op de Noordzee vanuit de haven van Den Helder. Aan de ontheffing kunnen voorwaarden worden gesteld, bijvoorbeeld over de kennis en ervaring waarover een kapitein moet beschikken om voor deze ontheffing in aanmerking te komen. Op dit moment varen deze schepen alleen van en naar de haven van Den Helder, zodat alleen daar deze ontheffingsmogelijkheid wenselijk is. Als dergelijke schepen ook andere havens bezoeken, kan deze ontheffingsmogelijkheid worden uitgebreid naar andere havens.

§ 3. Scheepvaartwegen zeehavenregio Noord Nederland met ad-hoc-loodsplicht

Artikel 22. Aanwijzing scheepvaartwegen met ad-hoc-loodsplicht

De in dit artikel genoemde scheepvaartwegen waarop een ad-hoc-loodsplicht kan worden opgelegd waren ook al als zodanig aangewezen in artikel 1, onderdeel a, van de Aanwijzing loodsplichtige scheepvaartwegen.

Hoofdstuk 3. Zeehavenregio Amsterdam-IJmond

Artikel 23. Nadere aanduiding loodsplichtige scheepvaartwegen

De in dit artikel in detail aangeduide scheepvaartwegen van dit zeehavengebied, komen overeen met de loodsplichtige scheepvaartwegen die tot op heden waren aangewezen in punt II van de bijlage bij de Svw.

Artikel 24. Aanwijzing bevoegde autoriteiten

De in dit artikel aangewezen bevoegde autoriteiten komen overeen met de autoriteiten die hiervoor tot op heden waren aangewezen op grond van de

Regeling bevoegde en regionale autoriteiten Loodsplichtbesluit 1995. Vrijwel alle scheepvaartwegen maken deel uit van het Centraal Nautisch beheer Noordzeekanaalgebied, waarin alle autoriteiten die rijks- en gemeentelijke scheepvaartwegen in beheer hebben, samenwerken.

Nummer
IENW/BSK-2019/132972

Artikel 25. Categorale vrijstelling van de loodsplicht

Op grond van artikel 3, eerste lid, van het besluit kunnen zeeschepen met een bij ministeriële regeling aangegeven lengte, breedte of diepgang, mits geen gevaarlijke stoffen worden vervoerd, worden vrijgesteld van de loodsplicht. Dit artikel geeft voor het zeehavengebied Amsterdam-IJmond aan op welke trajecten, welke schepen om deze reden vrijstelling van de loodsplicht hebben. De in het eerste lid bedoelde vrijstelling komt overeen met de vrijstelling die tot op heden bestond op grond van artikel 4, tweede lid, onderdeel i, van het Lpb'95.

Voor de volledigheid wordt hier nog opgemerkt dat in artikel 3, derde lid, van het besluit nog andere redenen worden genoemd om vrijstelling van de loodsplicht te hebben.

De vrijstelling voor de verhaalreizen binnen een havenbekken in het zeehavengebied Amsterdam-IJmond (tweede lid) komt overeen met de vrijstelling die bestond op grond van artikel 7, onderdeel c, van het Lpb'95.

Artikel 26. Vrijstelling van de loodsplicht voor werkschepen

Net als in andere zeehavengebieden zijn ook in dit zeehavengebied kapiteins van werkschepen in de situatie, bedoeld in artikel 3, derde lid, onderdeel f, van het besluit, vrijgesteld van de loodsplicht. Gelet op het feit dat deze schepen steeds groter worden, wordt, ten behoeve van de veilige vaart op de scheepvaartwegen, wel een maximale lengte over alles aangehouden voor deze categorale vrijstelling. Deze maximale lengte van 150 meter is bepaald naar aanleiding van recente ervaringen met enkele grote werkschepen waarbij bleek dat in de praktijk werkschepen die groter zijn dan 150 meter structureel sleepbootassistentie nodig hebben om veilig te kunnen manoeuvreren bij het meren en ontmeren. Schepen die groter zijn dan deze vrijstellingsgrens vallen niet onder deze categorale vrijstelling. Deze schepen kunnen door de bevoegde autoriteit eventueel wel worden ontheven van de loodsplicht. Vanwege de grootte van het schip is een individuele beoordeling of een ontheffing van de loodsplicht met het oog op de veiligheid van de scheepvaart verantwoord is, meer aangewezen (zie artikel 13 van het besluit). Voor een meer uitgebreide toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.3 van de nota van toelichting bij het besluit.

Artikel 27. Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC B, C of D

Vrijgesteld van de loodsplicht zijn de kapitein die in het bezit is van een in dit artikel aangeduide PEC B, C of D. De in dit artikel genoemde PEC-trajecten zijn overgenomen uit het ter zake uitgebrachte regionale advies. Op grond van het derde lid, is voor bepaalde schepen geen PEC mogelijk, waarmee de bevoegde autoriteit aan wil sluiten bij de afmetingen die zijn genoemd in de Regeling bovenmaatse schepen. Voor de duidelijkheid is geen verwijzing opgenomen naar die regeling, maar zijn die maten uitgeschreven in de onderhavige regeling.

Artikel 28. Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC kleine zeeschepen

Net als in andere zeehavengebieden zijn ook in dit zeehavengebied de kapitein van kleine zeeschepen die in het bezit zijn van een PEC-kleine zeeschepen

vrijgesteld van de loodsplicht. Dit zijn zeeschepen die voldoen aan de definitie van klein zeeschip in artikel 1. De meeste schepen die op het moment van inwerkingtreding van deze regeling hiervoor in aanmerking kunnen komen, zijn zeeschepen die voorheen stonden ingeschreven in het register kleine zeeschepen. Gelet op het in artikel 21 van het besluit opgenomen overgangsrecht voor deze schepen, kan een kapitein die in de twee jaar voorafgaande aan de invoering van de PEC-structuur ten minste eenmaal dit zeehavengebied heeft aangedaan hiervoor in aanmerking komen.

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

Zoals in de memorie van toelichting bij de wetwijziging al is aangekondigd zullen alleen de modules 1 en 2 van toepassing zijn op kapiteins die voor een PEC kleine zeeschepen in aanmerking willen komen (tweede lid). Voor deze PEC zal ook geen frequentie-eis gelden (derde lid).

Artikel 29. Nadere bepaling opleidingsmodules PEC

Zie toelichting bij artikel 3.

Artikel 30. Experimenteerbepaling

Artikel 18 van het besluit biedt de mogelijkheid bij wijze van experiment van de hoofdstukken 2, 3 en 4 en de daarop berustende bepalingen van het besluit af te wijken. Artikel 30 van deze regeling maakt van deze mogelijkheid gebruik. Het biedt de bevoegde autoriteit, in casu de directeur van het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied de mogelijkheid een experiment te starten ten behoeve van bijvoorbeeld zeeschepen die gebruikt worden voor de visvangst (zogenaamde vriestrawlers). Deze schepen leggen frequent het traject van zee naar de Vissershaven of Haringhaven in IJmuiden af. Gelet op de lengte van deze schepen (meer dan 75 meter lengte over alles) komen zij niet in aanmerking voor een categorale vrijstelling. Dergelijke schepen zouden wel in aanmerking kunnen komen voor een PEC B of C. Maar omdat het om een relatief eenvoudig traject gaat, waarbij slechts het aan- of afmeren bij bepaalde weeromstandigheden assistentie van een loods noodzakelijk maken, lijkt de opleiding PEC B of C in veel gevallen zwaarder dan nodig zou zijn.

Sinds de invoering van de loodsplicht voor vissersschepen in het najaar van 2008, hebben de betreffende reders verzocht te onderzoeken of er mogelijkheden zijn, vrijstelling of ontheffing te krijgen van de verplichting van de diensten van een loods gebruik te maken. Een mogelijkheid waarop het gelet op de veiligheid wellicht wel verantwoord zou kunnen zijn het betreffende traject af te leggen zonder gebruik te maken van de diensten van een loods, is als het betreffende schip met sleepboten wordt gesleept vanaf de Nieuwe pieren in de Buitenhaven van IJmuiden, via het Zuiderbuitenkanaal naar ligplaatsen in de Vissershaven en Haringhaven van IJmuiden. Via de mogelijkheden die dit experimenteerartikel biedt kan worden onderzocht of het op deze wijze in- en uitvaren van de haven gelet op de veiligheid verantwoord is. In dit artikel wordt de bevoegde autoriteit bevoegd een dergelijk experiment, maar ook andere experimenten, op het genoemde traject uit te voeren.

Vanzelfsprekend zullen bij de voorbereiding van dit experiment, de relevante stakeholders worden betrokken (waaronder de loodsen). Omdat een vergelijkbaar experiment zal plaatsvinden in de haven van Scheveningen, zal ook afstemming plaatsvinden met de bevoegde autoriteit van die haven, zodat zoveel mogelijk

gelijk opgetrokken kan worden met dezelfde criteria en voorwaarden en er ook ervaringen kunnen worden gedeeld.

Nummer
IENW/BSK-2019/132972

Hoofdstuk 4. Zeehavenregio Rotterdam-Rijnmond-Scheveningen

De zeehavenregio Rotterdam-Rijnmond-Scheveningen wordt onderverdeeld in twee zeehavengebieden, namelijk het zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond, dat doorloopt tot aan Moerdijk, en het zeehavengebied Scheveningen. Voor de coördinatie van diverse zaken aangaande de afgifte van de PEC's in deze zeehavenregio wordt in artikel 2 van deze regeling de havenmeester van Rotterdam, werkzaam bij het Havenbedrijf Rotterdam aangewezen als regionale autoriteit. Bij hem dienen aanvragen voor een PEC te worden ingediend (artikel 12 van het besluit). Hij zal er zorg voor dragen dat de aanvraag uiteindelijk door de daartoe bevoegde autoriteit of voor zover van toepassing autoriteiten gezamenlijke en gelijktijdig zal worden behandeld (artikel 1, derde lid, van het besluit).

§ 1. Zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond – Zuid-Holland-achterland

Artikel 31. Nadere aanduiding loodsplichtige scheepvaartwegen

De in dit artikel in detail aangeduide scheepvaartwegen van dit zeehavengebied, komen overeen met de loodsplichtige scheepvaartwegen die tot heden waren aangewezen in punt III van de bijlage bij de Svw.

Artikel 32. Aanwijzing bevoegde autoriteiten

De in dit artikel aangewezen bevoegde autoriteiten komen overeen met de autoriteiten die hiervoor tot op heden waren aangewezen op grond van de Regeling bevoegde en regionale autoriteiten Loodsplichtbesluit 1995.

Artikel 33. Categorale vrijstelling van de loodsplicht

Op grond van artikel 3, eerste lid, van het besluit kunnen zeeschepen met een bij ministeriële regeling aangegeven lengte, breedte of diepgang, mits geen gevaarlijke stoffen worden vervoerd, worden vrijgesteld van de loodsplicht. Dit artikel geeft voor het zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond – Zuid-Holland-achterland aan op welke trajecten, welke schepen om deze reden vrijstelling van de loodsplicht hebben. De in het eerste lid bedoelde vrijstelling komt overeen met de vrijstelling die tot op heden bestond op grond van artikel 4, tweede lid, onderdeel j, van het Lpb'95.

Voor de volledigheid wordt hier nog opgemerkt dat in artikel 3, derde lid, van het besluit nog andere redenen worden genoemd om vrijstelling van de loodsplicht te hebben.

De vrijstelling voor de verhaalreizen binnen een havenbekken in het zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond – Zuid-Holland-achterland (tweede lid) komt overeen met de vrijstelling die bestond op grond van artikel 7, onderdeel d, van het Lpb'95.

Artikel 34. Vrijstelling van de loodsplicht voor werkschepen

Net als in andere zeehavengebieden zijn ook in dit zeehavengebied kapiteins van werkschepen in de situatie, bedoeld in artikel 3, derde lid, onderdeel f, van het besluit, vrijgesteld van de loodsplicht. Gelet op het feit dat deze schepen steeds groter worden, wordt, ten behoeve van de veilige vaart op de scheepvaartwegen,

wel een maximale lengte over alles aangehouden voor deze categorale vrijstelling. Schepen die groter zijn dan deze vrijstellingsgrens vallen niet onder deze categorale vrijstelling. Deze schepen kunnen door de bevoegde autoriteit eventueel wel worden ontheven van de loodsplicht. Vanwege de grootte van het schip is een individuele beoordeling of een ontheffing van de loodsplicht met het oog op de veiligheid van de scheepvaart verantwoord is, meer aangewezen (zie artikel 13 van het besluit). Voor een meer uitgebreide toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.3 van de nota van toelichting bij het besluit. In verband met de veiligheid op de scheepvaartwegen op de Oude Maas en bij Dordtsche Kil zijn voor de vrijstelling van werkschepen aanvullende beperkingen opgenomen in de onderdelen c en d. De motivering voor het afwijkende regime is opgenomen in de toelichting bij artikel 35, derde lid.

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

Artikel 35. Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC B, C of D

Vrijgesteld van de loodsplicht zijn de kapitein die in het bezit is van een in dit artikel aangeduide PEC B, C of D. De in dit artikel genoemde PEC trajecten zijn overgenomen uit het ter zake uitgebrachte regionale advies waarbij naderhand een verzoek tot wijziging is gekomen voor de indeling van PEC C en D. Deze wijziging doet meer recht aan de situatie tot nu toe. Voor bepaalde schepen is geen PEC mogelijk, waarbij de bevoegde autoriteit een vrijstelling voor schepen met een lengte van meer dan 200 meter nautisch onwenselijk acht. Een uitzondering geldt voor de roll-on-roll-offschepen van meer dan 200 meter, die hoogfrequent de haven van Rotterdam aandoen. Kapiteins van dergelijke grote schepen hebben tot het moment van inwerkingtreding van deze regeling, vrijstelling van de loodsplicht nadat ze de opleiding tot verklaringhouder met goed gevolg hebben afgerond. Er is geen aanleiding de situatie voor dergelijke kapiteins of stuurmannen te veranderen. Dergelijke schepen komen nu voor de zwaarste PEC, namelijk PEC-D in aanmerking.

In het derde lid is geregeld dat op een tweetal trajecten (te weten op de Oude Maas en bij Dordtsche Kil) geen PEC verstrekt wordt aan schepen met een loa van 135 meter of meer die dieper steken dan de aangegeven diepgang. In het vierde lid is geregeld dat de bevoegde autoriteit in afwijking daarvan wél een PEC kan verstrekken onder bepaalde voorwaarden en beperkingen. Hiermee is maatwerk mogelijk voor deze twee trajecten hetgeen overeenkomt met het beleid zoals dat van toepassing was voor de inwerkingtreding van deze regeling. De reden waarom voor deze twee trajecten een zwaarder regime geldt is de volgende. De Oude Maas is een meanderende rivier met een sterke verticale en horizontale getijbeweging. Bovendien is het een druk bevaren rivier met veel zeevaart en binnenvaart die gebruik maken van de zeevaartgeul respectievelijk de binnenvaartgeul. Om de vaart veilig te laten verlopen zijn er voorrangregels voor bepaalde grotere schepen ('bovenmaatse schepen'). Dit alles maakt dat er maatwerk nodig is waarbij de bevoegde autoriteit afgelopen jaren alleen aan kapiteins die beschikken over aanvullende kennis, vaardigheden en ervaring, een verklaring van vrijstelling hebben verstrekt. Vanaf inwerkingtreding van deze regeling zal het om het verstrekken van een PEC gaan.

Wat betreft Dordtsche Kil is sprake van een vaarweg met een relatief smalle vaargeul waarbij het vaarwater buiten deze geul ondiep is (circa 5 meter). Een schip dat dieper steekt kan niet buiten de vaargeul komen en is dus beperkt wat betreft uitwijkmogelijkheden. Op dit traject, dat zeer druk bevaren is, is een complexe kruising in de vaarweg met minimaal 4 vaarrichtingen en is sprake van

een bijzonder regime wat voorrangregeling betreft. Er is dus een reëel risico dat een schip moet uitwijken op dit traject. Overigens wordt gewerkt aan de invoering van een maatregelenpakket bij Dordtsche Kil om de veiligheid beter te borgen. Indien dit maatregelenpakket is uitgevoerd,⁹ zal de bevoegde autoriteit beoordelen of er inderdaad sprake is van een gelijkwaardige situatie en als dat het geval is, zal het regime worden bijgesteld naar het algemene PEC-regime en geen afwijkend regime meer nodig zijn voor dit vaartraject.

Nummer
IENW/BSK-2019/132972

Artikel 36. Afwijkende bepalingen voor enkele PEC-trajecten

Op grond van het eerste lid kan een PEC D, bij passage Calandbrug of bestemming Vulcaanhaven, alleen worden gebruikt indien de kapitein tevens in het bezit is van een sleepboot coördinatie certificaat (SCC). Om dit certificaat te behalen zal betrokkene bijvoorbeeld theoretische kennis moeten hebben met betrekking tot het sleepbootgebruik, bekend moeten zijn met de mogelijkheden en beperkingen van diverse typen sleepboten, alsmede het voorkomen van gevaarlijke situaties. Ook zal hij kennis moeten hebben van het vast- en losmaken van sleepboten, de wijze van communiceren met sleepbootkapiteins, VTS-operators en overige verkeersdeelnemers, de wijze van manoeuvreren met zijn schip waarbij gebruik wordt gemaakt van sleepbootassistentie en meer- en ontmeerprocedures met sleepbootassistentie.

Omdat de Calandbrug van levensbelang is voor de spoorweg achterland verbindingen, gelden voor deze passage al vele jaren extra veiligheidseisen zoals het SCC. De doorvaart Calandbrug wordt voor alle passanten uniform aangeleerd en verplicht beoefend op een simulator, waardoor het risico op schade door aanvaring van de Calandbrug wordt verkleind.

Voor schepen, langer dan 175 meter lengte over alles, met bestemming Vulcaanhaven (gebied Vlaardingen) geldt ook de verplichting om in het bezit te zijn van een SCC. Het in- en uitvaren van de Vulcaanhaven wordt uniform aangeleerd en geoefend op de simulator. Daarmee wordt de veiligheid en vlotheid van alle scheepvaart op de Nieuwe Maas vergroot bij manoeuvrerende schepen die aankomen en vertrekken bij de Vulcaanhaven.

Los van de hierboven beschreven situaties kan een kapitein die in dit zeehavengebied een PEC zonder zogenaamde windbeperking bij windsnelheden van meer dan 17,2 m/s (Bft 8) (op basis van artikel 8, onderdeel a, van het besluit) wil krijgen, ook een SCC behalen.

Artikel 37. Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC kleine zeeschepen

Net als in andere zeehavengebieden zijn ook in dit zeehavengebied de kapitein van kleine zeeschepen die in het bezit zijn van een PEC-kleine zeeschepen vrijgesteld van de loodsplicht. Dit zijn zeeschepen die voldoen aan de definitie van klein zeeschip in artikel 1. De meeste schepen die op het moment van inwerkingtreding van deze regeling hiervoor in aanmerking kunnen komen, zijn zeeschepen die voorheen stonden ingeschreven in het register kleine zeeschepen. Gelet op het in artikel 21 van het besluit opgenomen overgangsrecht voor deze schepen, kan een kapitein die in de twee jaar voorafgaande aan de invoering van de PEC-structuur ten minste eenmaal dit zeehavengebied heeft aangedaan hiervoor in aanmerking komen.

⁹ Naar verwachting zal dit in of rond het jaar 2020 zijn.

In verband met de veiligheid op de scheepvaartwegen van het zeehavengebied zal het PEC kleine zeeschepen niet onverkort van toepassing kunnen zijn op de alle scheepvaartwegen. In het tweede lid zijn in verband daarmee enkele beperkingen opgenomen voor de Oude Maas en bij Dordtsche Kil. De motivering voor het afwijkende regime is opgenomen in de toelichting bij artikel 35, derde lid. Zoals in de memorie van toelichting bij de wetswijziging al is aangekondigd zullen alleen de modules 1 en 2 van toepassing zijn op kapiteins die voor een PEC kleine zeeschepen in aanmerking willen komen (derde lid). Voor deze PEC zal ook geen frequentie-eis gelden (vierde lid).

Artikel 38. Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC LNG-bunkerschepen

Met de komst van LNG-bunkerschepen in de Rotterdamse haven kunnen zeeschepen 24/7 van gas worden voorzien. In verband daarmee is het noodzakelijk om ook kapiteins van deze schepen in aanmerking te laten komen voor een PEC¹⁰. Dit artikel regelt de voorwaarden daarvoor, die zwaarder zijn dan de zwaarste PEC. Omdat deze bunkerschepen, in tegenstelling tot andere zeeschepen met een PEC, geen traject afleggen, maar (een deel van) het zeehavengebied bevaren waar schepen liggen die met LNG-gebunkerd willen worden, wordt bij de modules 3 en 5, niet gesproken van aantal af te leggen trajecten, maar van uren vaartijd. In het geval de kapitein niet voldoet aan deze frequentie-eis, is artikel 4, derde en vierde lid, van deze regeling ook op hen van toepassing.

Artikel 39. Nadere bepaling opleidingsmodules PEC

Zie toelichting bij artikel 3.

Artikel 40. Aanwijzing scheepvaartwegen met ad-hoc-loodsplicht

De in dit artikel genoemde scheepvaartwegen waarop een ad-hoc-loodsplicht kan worden opgelegd, waren ook al als zodanig aangewezen in artikel 1, onderdelen e en f, van de Aanwijzing loodsplichtige scheepvaartwegen.

§ 2. Zeehavengebied Scheveningen

Artikel 41. Nadere aanduiding loodsplichtige scheepvaartwegen

De in dit artikel in detail aangeduide scheepvaartwegen die de aanloop naar de haven van Scheveningen vormen waren tot op heden aangeduid als ad-hoc-loodsplichtige scheepvaartwegen in de Aanwijzing loodsplichtige scheepvaartwegen en als loodsplichtig vaarwater aangewezen op grond van een gemeentelijke verordening van de gemeente Den Haag.

Artikel 42. Aanwijzing bevoegde autoriteit

De in dit artikel aangewezen bevoegde autoriteit komt overeen met de autoriteit die hiervoor, op grond van artikel 1, onderdeel c, van de Regeling bevoegde en regionale autoriteiten Loodsplichtbesluit 1995 tot op heden was aangewezen.

Artikel 43. Categorale vrijstelling van de loodsplicht

Op grond van artikel 3, eerste lid, van het besluit kunnen zeeschepen met een bij

¹⁰ Zie voor een meer uitgebreide toelichting paragraaf 4.3.2 van de memorie van toelichting bij de wetswijziging.

ministeriële regeling aangegeven lengte, breedte of diepgang, mits geen gevaarlijke stoffen worden vervoerd, worden vrijgesteld van de loodsplicht. Dit artikel geeft voor het zeehavengebied Scheveningen aan op welke trajecten, welke schepen om deze reden vrijstelling van de loodsplicht hebben. De in het eerste lid bedoelde vrijstelling komt overeen met de vrijstelling die tot op heden bestond op grond van een gemeentelijke verordening van de gemeente Den Haag.

Nummer
IENW/BSK-2019/132972

Voor de volledigheid wordt hier nog opgemerkt dat in artikel 3, derde lid, van het besluit nog andere redenen worden genoemd om vrijstelling van de loodsplicht te hebben.

De vrijstelling voor de verhaalreizen binnen een havenbekken in het zeehavengebied Scheveningen (tweede lid) is nieuw. Een dergelijke bepaling ontbrak tot op heden in dit zeehavengebied.

Artikel 44. Vrijstelling van de loodsplicht voor werkschepen

Net als in andere zeehavengebieden zijn ook in dit zeehavengebied kapiteins van werkschepen in de situatie, bedoeld in artikel 3, derde lid, onderdeel f, van het besluit, vrijgesteld van de loodsplicht. Gelet op het feit dat deze schepen steeds groter worden, wordt, ten behoeve van de veilige vaart op de scheepvaartwegen, wel een maximale lengte over alles aangehouden voor deze categorale vrijstelling. De genoemde maximale lengte over alles is met name relevant bij laag water. In deze situatie blijft er weinig manoeuvreerruimte over voor schepen boven de 100 meter. Schepen die groter zijn dan deze vrijstellingsgrens vallen niet onder deze categorale vrijstelling. Deze schepen kunnen door de bevoegde autoriteit eventueel wel worden ontheven van de loodsplicht. Vanwege de grootte van het schip is een individuele beoordeling of een ontheffing van de loodsplicht met het oog op de veiligheid van de scheepvaart verantwoord is, meer aangewezen (zie artikel 13 van het besluit). Voor een meer uitgebreide toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.3 van de nota van toelichting bij het besluit.

Artikel 45. Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC B

Vrijgesteld van de loodsplicht zijn de kapitein die in het bezit is van een in dit artikel aangeduide PEC B. De vrijstelling geldt voor de gehele zeehaven zoals geadviseerd werd in het ter zake uitgebrachte regionale advies. Uit oogpunt van veiligheid wordt geen PEC verstrekt indien het zeeschip een diepgang heeft van 7 meter of meer (tweede lid).

Artikel 46. Vrijstelling van de loodsplicht met een PEC kleine zeeschepen

Net als in andere zeehavengebieden zijn ook in dit zeehavengebied de kapitein van kleine zeeschepen die in het bezit zijn van een PEC-kleine zeeschepen vrijgesteld van de loodsplicht. Dit zijn zeeschepen die voldoen aan de definitie van klein zeeschip in artikel 1. De meeste schepen die op het moment van inwerkingtreding van deze regeling hiervoor in aanmerking kunnen komen, zijn zeeschepen die voorheen stonden ingeschreven in het register kleine zeeschepen. Gelet op het in artikel 21 van het besluit opgenomen overgangsrecht voor deze schepen, kan een kapitein die in de twee jaar voorafgaande aan de invoering van de PEC-structuur ten minste eenmaal dit zeehavengebied heeft aangedaan hiervoor in aanmerking komen.

Zoals in de memorie van toelichting bij de wetwijziging al is aangekondigd zullen alleen de modules 1 en 2 van toepassing zijn op kapiteins die voor een PEC kleine

zeeschepen in aanmerking willen komen (tweede lid). Voor deze PEC zal ook geen frequentie-eis gelden (derde lid).

Nummer
IENW/BSK-2019/132972

Artikel 47. Nadere bepaling opleidingsmodules PEC

Zie toelichting bij artikel 3.

Artikel 48. Experimenteerbepaling

Artikel 18 van het besluit biedt de mogelijkheid bij wijze van experiment van de hoofdstukken 2, 3 en 4 en de daarop berustende bepalingen van het besluit af te wijken. Artikel 48 van deze regeling maakt van deze mogelijkheid gebruik ten behoeve van het zeehavengebied van Scheveningen. Het gaat hier om een experiment ten behoeve van dezelfde schepen als bedoeld in artikel 30 in IJmuiden. Deze schepen krijgen op dit moment al vrijstelling van de loodsplicht op basis van de gemeentelijke bepalingen die tot op heden de loodsplicht in de haven van Scheveningen regelen. Gelet op de lengte van deze schepen (meer dan 100 meter lengte over alles) komen zij niet in aanmerking voor een categorale vrijstelling. Dergelijke schepen zouden wel in aanmerking kunnen komen voor een PEC B maar omdat het om een relatief eenvoudig traject gaat, waarbij slechts het aan- of afmeren bij bepaalde weeromstandigheden assistentie van een loods noodzakelijk maken, lijkt de opleiding PEC B in veel gevallen zwaarder dan nodig zou zijn. In het verleden hebben zich ook geen incidenten voor gedaan.

Vanzelfsprekend zullen bij de voorbereiding van dit experiment, de relevante stakeholders worden betrokken (waaronder de loodsen). Omdat een vergelijkbaar experiment zal plaatsvinden in de haven van IJmuiden, zal ook afstemming plaatsvinden met de bevoegde autoriteit van die haven, zodat zoveel mogelijk gelijk opgetrokken kan worden met dezelfde criteria en voorwaarden en er ook ervaringen kunnen worden gedeeld. Voor de volledigheid wordt hier nog opgemerkt dat, gelet op de beperkte diepte van de haven van Scheveningen en de beperkte manoeuvreerruimte in die haven, er vrijwel geen schepen met een lengte over alles van meer dan 100 meter zijn die die haven aandoen. Daardoor wordt er in deze zeehaven nu ook al nauwelijks gebruik gemaakt van de diensten van de loodsen.

Hoofdstuk 5. Zeehavenregio Scheldemonden

In de zeehavenregio Scheldemonden zijn met betrekking tot de loodsplichtwetgeving twee juridische regimes te onderscheiden, namelijk waar de Nederlandse wetgeving van toepassing is en die waarop de verdragsrechtelijke wetgeving met Vlaanderen van toepassing is¹¹; het Scheldereglement. Het grootste deel van het loodsplichtig vaarwater, kort samengevat de Westerschelde, haar mondingen, en het Kanaal van Gent naar Terneuzen, maakt deel uit van de verdragsrechtelijke wetgeving tussen Nederland en Vlaanderen. Hiervoor zijn net zoals dat tot op heden het geval was, separate verdragsrechtelijke besluiten vastgesteld door de Nederlandse- en Vlaamse ministers die het aangaan en door de Permanente commissie van toezicht op de Scheldevaart.

Op de scheepvaartwegen in de regio Scheldemonden waarop de Nederlandse wetgeving wel van toepassing is, zijn er de scheepvaartwegen die direct aansluiten aan de loodsplichtige scheepvaartwegen waar het Scheldereglement

¹¹ Zie voor een meer uitgebreide toelichting paragraaf 2.4 van de memorie van toelichting bij de wetwijziging en de toelichting bij artikel 29 van het besluit.

van toepassing is (artikel 49, onderdelen a en b) (dit zijn met name de aansluitende Nederlandse havens van bijvoorbeeld Vlissingen of Terneuzen) en de overige scheepvaartwegen in de provincie Zeeland (artikel 49, onderdelen c tot en met f). Voor deze scheepvaartwegen wordt, net zoals dat tot op heden het geval is, in deze regeling de verdragsrechtelijke wetgeving van overeenkomstige toepassing verklaard. Deze gebieden kunnen immers alleen via loodsplichtige scheepvaartwegen op grond van het Scheldereglement bereikt of verlaten worden, waardoor het logisch is dat de eisen die daarvoor gelden volledig identiek zijn. Het gaat hier bijvoorbeeld over het traject van volle zee naar de haven van Vlissingen. Wat betreft de loodsplicht geldt van volle zee tot de haven van Vlissingen de verdragsrechtelijke wetgeving zoals neergelegd in het Scheldereglement en de daarbij behorende lagere regelgeving; in de haven geldt de Nederlandse wetgeving.

Nummer
IENW/BSK-2019/132972

De Nederlandse inzet in de daarvoor benodigde overleggen met de Vlaamse overheid, is er dan ook op gericht deze verdragswetgeving zo veel mogelijk overeen te laten komen met de Nederlandse wetgeving. Omdat op dit moment nog niet duidelijk is hoe deze verdragswetgeving er uit gaat zien, wordt hieronder ingegaan op het regime zoals dat wordt voorgesteld in het regionale advies van de Permanente commissie van toezicht op de Scheldevaart. In dat advies is aangegeven dat er, mede als gevolg van de nautische omstandigheden op de Westerschelde (een lange en meanderende rivier met verschillende windcondities), toch enkele verschillen wenselijk zijn ten opzichte van de Nederlandse wetgeving.

De belangrijkste verschillen zijn:

1. Voorgesteld wordt dat een kapitein voorafgaande aan de aanvraag voor een PEC ten minste 6 enkele reizen dient te hebben afgelegd voor een PEC A, 12 enkele reizen voor een PEC B, 24 enkele reizen voor een PEC C en 36 enkele reizen voor een PEC D. In verband hiermee wordt voorgesteld voor de PEC's geen module 3 (beoordelingsreizen) te introduceren. In het loodsplichtig vaarwater op grond van het Scheldereglement gold dat verklaringhouderschap pas kon worden aangevraagd, nadat de kapitein, ten minste 24 in- en uitgaande reizen met het betreffende schip op het betreffende traject had afgelegd. In overleg met Vlaanderen wordt geadviseerd dit systeem, alhoewel hierdoor meer reizen dienen te worden afgelegd dan in de andere in deze regeling genoemde zeehavengebieden, te handhaven;
2. Voorgesteld wordt om voor de kleine zeeschepen een PEC A, inclusief de daarbij behorende frequentie-eis te introduceren. Daarmee komt er voor deze specifieke groep schepen dus geen (lichte) PEC kleine zeeschepen. Reden hiervoor is dat in de Schelderegio bij iedere PEC (vooraf)moet worden voldaan aan een frequentie eis; voor de lichtste categorie, de categorie kleine zeescheepvaart, wordt een (aparte) PEC A in het leven geroepen. Een PEC kleine zeeschepen in de Schelderegio zou voor verwarring zorgen omdat in de rest van Nederland voor deze PEC geen frequentie-eis geldt.
3. Voorgesteld wordt de vrijstelling voor werkschepen alleen van toepassing te laten zijn, indien men bekend is in deze regio en ervaring heeft met werkzaamheden in dit gebied. Voorgesteld wordt daarom om dit in te vullen met het criterium dat met het betreffende werkschip ten minste op 12 werkdagen per jaar werkzaamheden worden verricht.
4. Voorgesteld wordt sleepboten van lokale sleepdiensten met een diepgang van

meer dan 55 dm tot 70 dm in het Oostgat vrij te stellen van de loodsplicht. Deze schepen varen nu ook zonder loods via een "gedoogbeschikking".

Nummer
IENW/BSK-2019/132972

Het voorgaande neemt niet weg dat voor de coördinatie van diverse zaken aangaande de afgifte van de PEC's in deze zeehavenregio in artikel 2 van deze regeling de Directeur-Generaal van Rijkswaterstaat wordt aangewezen als regionale autoriteit. In de praktijk zal dit (via het Mandaatbesluit Rijkswaterstaat) de Hoofdingenieur Directeur van de regio Zee- en Delta van Rijkswaterstaat zijn. Hij maakt als Nederlandse ambtenaar deel uit van de Permanente Commissie van toezicht op de Scheldevaart. Bij hem dienen aanvragen voor een PEC te worden ingediend (artikel 12 van het besluit). Hij zal er zorg voor dragen dat de aanvraag uiteindelijk door de daartoe bevoegde autoriteit of voor zover van toepassing autoriteiten gezamenlijke en gelijktijdig zal worden behandeld (artikel 1, derde lid, van het besluit).

Voor de overige scheepvaartwegen in dit zeehavengebied (kort samengevat de scheepvaartwegen door de provincie Zeeland) wordt opgemerkt dat daarvoor vooralsnog geen PEC A, B, C of D, kan worden verleend. Tot op heden was het ook niet mogelijk om voor die scheepvaartwegen een verklaring van vrijstelling (Bvh) te verkrijgen of een ontheffing (op grond van artikel 8a tot en met 8d, van het Lpb'95) te krijgen. De scheepvaartwegen worden te weinig bevaren, waardoor het, gelet op de frequentie-eis, voor reders, gelet op de kosten die aan het verkrijgen van een PEC zijn verbonden, niet rendabel is hiervoor een PEC te behalen. Mochten er signalen zijn dat dit wel wordt gewenst, dan kan daar, via een wijziging van deze regeling, alsnog in worden voorzien.

Artikel 49. Nadere aanduiding loodsplichtige scheepvaartwegen

De in dit artikel in detail aangeduide scheepvaartwegen van dit zeehavengebied, komen overeen met de loodsplichtige scheepvaartwegen die tot heden waren aangewezen onder punt IV van de bijlage bij de Sv.w.

Artikel 50. Aanwijzing bevoegde autoriteiten

De in dit artikel aangewezen bevoegde autoriteiten komen overeen met de autoriteiten die hiervoor tot op heden waren aangewezen op grond van de Regeling bevoegde en regionale autoriteiten Loodsplichtbesluit 1995. Voor de in onderdelen a, c, e en f, genoemde scheepvaartwegen is de Directeur-Generaal van Rijkswaterstaat aangewezen, voor onderdeel b, de persoon die daarvoor door North Sea Port N.V. is aangewezen en voor onderdeel d, de daarvoor door de provincie Zeeland aangewezen persoon. Voor de volledigheid wordt hier nog aan toegevoegd dat ten aanzien van de loodsplicht op grond van het Scheldereglement, de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart, de bevoegde autoriteit is. Van deze commissie maken twee Nederlandse en twee Vlaamse ambtenaren deel uit.

Artikel 51. Categorale vrijstelling van de loodsplicht

Voor de scheepvaartwegen die aansluiten aan het loodsplichtig vaarwater op grond van het Scheldereglement wordt, in onderdeel a, verwezen naar de vrijstellingsregeling op grond van het Scheldereglement.

Voor de overige scheepvaartwegen in dit zeehavengebied wordt het volgende opgemerkt. Op grond van artikel 3, eerste lid, van het besluit kunnen zeeschepen met een bij ministeriële regeling aangegeven lengte, breedte of diepgang, mits

geen gevaarlijke lading wordt vervoerd, worden vrijgesteld van de loodsplicht. Onderdeel b van artikel 51 geeft voor de overige scheepvaartwegen in de zeehavenregio Scheldemonden aan op welke trajecten, welke schepen om deze reden vrijstelling van de loodsplicht hebben. De genoemde vrijstelling komt overeen met de vrijstelling die tot op heden bestond op grond van artikel 4, tweede lid, onderdelen k en l, van het Lpb'95.

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

Voor de volledigheid wordt hier nog opgemerkt dat in artikel 3, derde lid, van het besluit nog andere redenen worden genoemd om vrijstelling van de loodsplicht te hebben.

Artikel 52. Vrijstelling van de loodsplicht voor werkschepen

In dit artikel wordt voor werkschepen aangesloten bij het Scheldereglement.

Artikel 53. Vrijstelling van de loodsplicht met PEC A, B, C of D

Zoals hierboven in de laatste alinea van de inleidende toelichting op hoofdstuk 5 al is aangegeven zal geen PEC kunnen worden verkregen voor trajecten over de zogenaamde overige scheepvaartwegen in dit zeehavengebied. Mitsdien is dit artikel 53 alleen van toepassing op de scheepvaartwegen die aansluiten op het loodsplichtig vaarwater op grond van het Scheldereglement. In deze gebieden kan een PEC behaald worden waarbij voor het verkrijgen daarvan wordt aangesloten bij de bepalingen die van toepassing zijn op de loodsplichtige scheepvaartwegen op grond van het Scheldereglement.

In aanvulling op de inleidende toelichting bij hoofdstuk 5, wordt hieronder opgenomen welke PEC-indeling in het advies van de PC is opgenomen voor de loodsplichtige trajecten op grond van het Scheldereglement. Zoals gezegd, moet dit na de besluitvorming zijn beslag krijgen in de besluiten op grond van het Scheldereglement. In het advies worden de volgende PEC-trajecten onderscheiden, met bijbehorende PEC-modules en frequentie-eis:

- a. Zeetraject langs de west (Wandelaar – Vlissingen Rede (Scheur / Wielingen)):*
- PEC A voor (zee)schepen met een lengte over alles van maximaal 115 meter, air draft van maximaal 14 meter bij zomerdiepgang (constructie vergelijkbaar met een binnenschip), beperkt vaargebied op zee en maximale diepgang van 45 decimeter: module 2 en met een frequentie-eis van 6 enkele reizen per jaar;
 - PEC B voor zeeschepen met een lengte over alles van maximaal 115 meter of een maximale diepgang van 70 decimeter: module: 1 en 2 en met een frequentie-eis van 12 enkele reizen;
 - PEC C voor zeeschepen met een lengte over alles van 115 tot maximaal 150 meter, een maximale breedte van 25 meter of een diepgang van maximaal 85 decimeter: module: 1, 2, 4 en 5 en met een frequentie-eis van 24 enkele reizen;
 - PEC D voor zeeschepen met een lengte over alles van 150 tot maximaal 240 meter, een breedte over alles van maximaal 33 meter of een diepgang van maximaal 100 decimeter: module: 1, 2, 4, 5 en met een frequentie-eis van 36 enkele reizen.

Voor schepen boven deze afmetingen kan een verzoek worden gedaan om toch in aanmerking komen voor een PEC D, maar dit is ter beoordeling aan de regionale autoriteit.

b. Zeetraject langs de noord (Steenbank – Vlissingen Rede (Oostgat / Sardijngeul))

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

- PEC A voor (zee)schepen met een lengte over alles van maximaal 115 meter, airdraft van maximaal 14 meter bij zomerdiepgang (constructie vergelijkbaar met een binnenschip), beperkt vaargebied op zee en maximale diepgang van 45 decimeter: module 2 en met een frequentie-eis 6 enkele reizen per jaar;
- PEC B voor zeeschepen met een lengte over alles van maximaal 95 meter of een maximale diepgang van 55 decimeter: module: 1 en 2 en met een frequentie-eis van 12 enkele reizen;
- PEC C voor zeeschepen met een lengte over alles van 95 tot maximaal 150 meter, een maximale breedte van 25 meter of een diepgang van maximaal 75 decimeter: module: 1,2,4 en 5 en met een frequentie-eis van 24 enkele reizen;
- PEC D voor zeeschepen met een lengte over alles van 150 tot maximaal 170 meter, een maximale breedte over alles van 25 meter, of een diepgang van maximaal 75 decimeter: module: 1,2,4 en 5 en met een frequentie-eis van 36 enkele reizen.

Voor schepen boven deze afmetingen kan een verzoek worden gedaan om toch in aanmerking te komen voor een PEC D, maar dit is ter beoordeling aan de regionale autoriteit.

c. Riviertraject Vlissingen Rede – Antwerpen Rede:

- PEC B voor zeeschepen met een lengte over alles van maximaal 95 meter of een maximale diepgang van 70 decimeter: module: 1 en 2 en met een frequentie-eis van 12 enkele reizen;
- PEC C voor zeeschepen met een lengte over alles van 95 tot maximaal 150 meter of een maximale breedte over alles van 25 meter of een diepgang van maximaal 85 decimeter: module 1,2,4 en 5 en met een frequentie-eis van 24 enkele reizen;
- PEC D voor zeeschepen met een lengte over alles van 150 tot maximaal 170 meter, of een breedte over alles van ten hoogste 25 meter of een diepgang van maximaal 85 decimeter: module 1,2,4 en 5 en met een frequentie-eis van 36 enkele reizen;

Voor schepen boven deze afmetingen kan een verzoek worden gedaan om toch in aanmerking komen voor een PEC D, maar dit is ter beoordeling aan de regionale autoriteit.

d. Riviertraject Vlissingen Rede – Terneuzen:

- PEC B voor zeeschepen met een lengte over alles van maximaal 95 meter of een maximale diepgang van 70 decimeter: module: 1 en 2 en met een frequentie-eis van 12 enkele reizen;
- PEC C voor zeeschepen met een lengte over alles van 95 tot maximaal 150 meter of een maximale breedte over alles van 25 meter of een diepgang van maximaal 85 decimeter: module 1,2,4 en 5 en met een frequentie-eis van 24 enkele reizen;
- PEC D voor zeeschepen met een lengte over alles van 150 tot maximaal 170 meter, of een breedte over alles van ten hoogste 25 meter of een diepgang van maximaal 85 decimeter: module 1,2,4 en 5 en met een frequentie-eis van 36 enkele reizen.

Voor schepen boven deze afmetingen kan een verzoek worden gedaan om toch in aanmerking komen voor een PEC D, maar dit is ter beoordeling aan de regionale autoriteit.

Nummer
IENW/BSK-2019/132972

e. Riviertraject Terneuzen – Gent:

- PEC B voor zeeschepen met een lengte over alles van maximaal 95 meter of een maximale diepgang van 70 decimeter: module 1 en 2 en met een frequentie-eis van 12 enkele reizen;
- PEC C voor zeeschepen met een lengte over alles van 95 tot maximaal 150 meter of een maximale breedte over alles van 25 meter of een diepgang van maximaal 85 decimeter: module 1,2,4 en 5 en met een frequentie-eis van 24 enkele reizen;
- PEC D voor zeeschepen met een lengte over alles van 150 tot maximaal 170 meter, of een breedte over alles van ten hoogste 25 meter of een diepgang van maximaal 85 decimeter: module 1,2,4 en 5 en met een frequentie-eis van 36 enkele reizen.

Voor schepen boven deze afmetingen kan een verzoek worden gedaan om toch in aanmerking komen voor een PEC D, maar dit is ter beoordeling aan de regionale autoriteit.

Artikel 54. Aanwijzing ad-hoc-loodsplichtige scheepvaartwegen

Het in dit artikel genoemde Schelde-Rijnkanaal waarop een ad-hoc-loodsplicht kan worden opgelegd, was ook al als zodanig aangewezen in artikel 1, onderdeel a, van de Aanwijzing loodsplichtige scheepvaartwegen.

Hoofdstuk 6. Slotbepalingen

Artikel 55. Kosten verbonden aan de afgifte PEC door de bevoegde autoriteit

Artikel 57. Wijziging Regeling markttoezicht registerloodsen

Artikel 14a, tweede lid, van de SvW, zoals dat artikel tot op heden luidde, bood de mogelijkheid voor de bevoegde autoriteit om kosten in rekening te brengen voor de afgifte van een verklaring van vrijstelling. Op grond van artikel 7 van de Regeling markttoezicht registerloodsen was daarvoor een tarief vastgesteld. Dit tarief is tot op heden abusievelijk niet in rekening gebracht. De mogelijkheid een tarief in rekening te brengen blijft ongewijzigd. Doordat er nu echter, anders dan tot op heden het geval is, een regeling is waarin alle zaken betreffende de vrijstelling en ontheffing van de loodsplicht bijeen zijn gebracht, is het niet langer logisch het tarief voor de aanvraag van een PEC in de Regeling markttoezicht registerloodsen op te nemen. Dit tarief zal daarom nu in artikel 55 van deze regeling worden vastgesteld. Het zal, zo nodig, jaarlijks door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat worden vastgesteld. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat het zal gaan om een tarief voor de aanvraag van een PEC. In het geval het PEC betrekking heeft op een traject waarover meerdere autoriteiten bevoegd zijn, zal slechts eenmaal het tarief in rekening kunnen worden gebracht. Deze kosten voor de aanvraag van een PEC, komen naast de kosten die door het bestuur van de regionale loodsenorganisatie in rekening worden gebracht bij de aanvrager voor de opleiding en examinering voor de PEC modules. De hoogte van dit laatst bedoelde tarief wordt vastgesteld door de Autoriteit Consument en Markt (ACM).

**Artikel 56. Wijziging van de Regeling meldingen en communicatie
scheepvaart**

Nummer

IENW/BSK-2019/132972

Als gevolg van het vervallen van de bijlage bij de Svw en het intrekken van het Lpb'95 dient de Regeling meldingen en communicatie scheepvaart op een aantal punten te worden aangepast. De onderdelen A en B voorzien daarin. In onderdeel C wordt aan de genoemde regeling een artikel toegevoegd, inzake de wijze van communiceren tussen de kapitein en een registerloods indien de beloodsing niet aan boord van het schip geschiedt maar vanaf een ander schip of vanaf de wal. Ten behoeve van de veiligheid op de vaarweg en ter voorkoming van misverstanden tussen de kapitein en de registerloods die op afstand de loodsdienst verzorgt, zijn hieraan extra verplichtingen verbonden voor de kapitein, ten opzichte van beloodsing aan boord. De inhoud van het nieuwe artikel 20a komt overeen met hetgeen was geregeld in de Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 18 augustus 1988, S/J31.408/88, houdende kapiteinsverplichtingen bij loodsen op afstand (Stcrt. 1988, 168). Deze regeling zal van rechtswege komen te vervallen als gevolg van het intrekken van het Lpb'95. Ter voorkoming van versnippering van wetgeving is er voor gekozen deze verplichting niet langer in een aparte regeling op te nemen, maar deze verplichting toe te voegen aan de Regeling meldingen en communicatie scheepvaart, waar vergelijkbare verplichtingen voor kapiteins zijn opgenomen.

Artikel 58. Intrekken van regelingen

Als gevolg van het intrekken van het Lpb'95 en het Bvh kunnen ook de in de artikel genoemde regelingen vervallen.

Artikel 59. Inwerkingtreding

Zie paragraaf 3 van het algemeen deel van deze toelichting.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga