

Reacties op de internetconsultatie

Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet in verband met flexibilisering van de loodsplicht

Openbare internetconsultatie van 27 juni 2016 tot en met 1 september 2016

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu herzielt de loodsplicht (Loodsplicht nieuwe stijl). Deze loodsplicht ziet erop toe dat kapiteins van zeeschepen bij binnenkomst of vertrek uit een zeehaven verplicht zijn van de diensten van een loods gebruik te maken. Uitgangspunt van de herziening is om uniformering in de loodsplichtvrijstellingen en ontheffingen te scheppen.

De wijziging van de Scheepvaartverkeerswet geeft de mogelijkheid om een nieuw regime in lagere regelgeving vast te leggen en bevat dus niet de regels met het nieuwe loodsregime. In de toelichting bij dit wetsvoorstel wordt vooruitlopend hierop al wel uitgebreid ingegaan op de inhoud van het voorstel voor een nieuw loodsplichtregime.

Doel van de wijziging is om meer uniformering in de loodsplichtvrijstellingen en ontheffingen te scheppen, met behoud van maatwerk per zeehaven(regio). Dit kan gerealiseerd worden door de invoering van een PEC-regime (Pilotage Exemption Certificate), net als in andere Europese landen. In de memorie van toelichting bij het voorstel is aangegeven dat maatwerk geleverd wordt per haven, waarbij keuzes worden ingegeven door de onderlinge verschillen in vaarwegkarakteristieken van de zeetoeegangen en havens. Deze conceptregelgeving geldt niet voor schepen op de Westerschelde. Op grond van het Scheldereglement, is daar namelijk een apart loodsplichtregime van toepassing.

Dit verslag bevat een weergave op hoofdlijnen van de ontvangen reacties op de internetconsultatie en de wijze waarop de reacties zijn verwerkt. Nagenoeg alle reacties hadden geen betrekking op de inhoud van de voorgelegde regelgeving, maar op de memorie van toelichting, waarin een doorkijkje wordt gegeven naar het beleid dat in de lagere regelgeving zal worden neergelegd. Deze reacties zijn meegenomen bij de beleidsvorming en het opstellen van deze lagere regelgeving. Inmiddels is op 27 juni 2018 zowel het concept Loodsplichtbesluit als de concept Loodsplichtregeling in internetconsultatie gebracht. De reacties op de lagere regelgeving zijn ook verwerkt. Op https://www.internetconsultatie.nl/loodsplichtbesluit_loodsplichtregeling_2020 is het hoofdlijnenverslag te raadplegen op het Loodsplichtbesluit en de Loodsplichtregeling. De inhoud van de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel is ook aangepast aan de inhoud van deze lagere regelgeving.

De internetconsultatie

De consultatie vond plaats om belangstellenden en belanghebbenden de gelegenheid te bieden een reactie te geven op de ontwerpwijziging en memorie van toelichting van de Scheepvaartverkeerswet en enige andere wetten in verband met verdere flexibilisering van de loodsplicht voor zeeschepen (Loodsplicht nieuwe stijl). Belangstellenden en belanghebbenden kunnen bij hun reactie het gehele wetsvoorstel en de memorie van toelichting betrekken.

Er werden zeven reacties ingediend; waarbij één reactie tweemaal is ingediend omdat het de

eerste maal niet leesbaar en onvolledig was, zodat er in totaal zeven participanten hebben gereageerd. Hiervan zijn zes reacties openbaar. Drie reacties zijn afkomstig van havenbedrijven (waaronder Port of Den Helder en Zeeland Seaports), drie belangenverenigingen (KNVR, vereniging van Waterbouwers, Nederlandse loodsencorporatie), en een dienstverlener in de maritieme industrie (Koninklijke Dirkzwager).

Algemeen

Drie participanten geven expliciet hun mening over het voorstel. De Nederlandse Loodsencorporatie ondersteunt de invoering van een landelijk uniform systeem, echter op de invulling ervan hebben zij de nodige opmerkingen. De Vereniging van waterbouwers verleent geen steun aan het voorstel. De KNVR verleent ook geen steun aan het voorstel en is van mening dat het voorstel geen recht doet aan de uitgangspunten van de minister wat betreft versoepeling, vereenvoudiging en ruimhartigheid. De overige participanten zetten kanttekeningen bij een aantal onderwerpen, waarvan de meestgenoemde zijn: de regeling rond de PEC- ontheffing, de veiligheidsproblematiek en de kosten van de invoering van de nieuwe regeling. Hieronder volgt een verslag op hoofdlijnen.

PEC-ontheffing

Veel reacties hebben betrekking op de PEC-ontheffingsregeling. Hieronder worden de meest genoemde opmerkingen hierop vermeld.

Overgangsregeling: KNVR is van mening dat een registerschip dat eens per twee jaar in een haven komt, van de overgangsregeling gebruik moet kunnen maken. De Vereniging van waterbouwers merkt op dat er geen overgangsperiode wordt genoemd voor werkschepen en bij kleine zeeschepen wel (10 jaar). De Nederlandse Loodsencorporatie is van mening dat het overgangsregime niet van toepassing zou moeten zijn op kapiteins van registerschepen die niet aan de nieuwe definitie van klein zeeschip voldoen.

Kleine zeeschepen: KNVR geeft aan in 2012 ingestemd te hebben met een nieuwe landelijke loodsgeldstructuur, op voorwaarde dat kleine zeeschepen zouden worden ontzien, en presenteert een eigen tegenvoorstel. KNVR verzet zich tegen de definitie van kleine zeeschepen en vindt dat de maximale air draft als criterium om in aanmerking te komen voor de PEC kleine zeeschepen moet vervallen. Ook zou er geen bezoekfrequentie moeten gelden om in aanmerking te komen voor een overgangsregime. De Nederlandse Loodsencorporatie daarentegen is van mening dat de PEC voor kleine zeeschepen zou moeten vervallen, of alleen mogelijk moet zijn voor doorgaande vaarwegen waarbij bevoegde autoriteit een of meerdere havens/aanlegplaatsen aan kan wijzen waarvoor de PEC ook geldt. Daarbij zou dan ook in de definitie de verwijzing naar de geschiktheid van de schepen voor de vaart op niet-loodsplichtige vaarwegen gelegen binnenwateren moeten worden opgenomen.

PEC A: de Nederlandse Loodsencorporatie stelt voor de lichte PEC A die alleen in Noord wordt gebruikt te laten vervallen, omdat deze te licht is en niet geschikt voor gebied rond Waddenzee (UNESCO gebied). De participant stelt voor om, indien deze PEC toch gewenst is, er een volwaardige PEC van te maken, dus toe te voegen module 4 en 5.

Doorlooptijden: KNVR is van mening dat de echte kosten van een PEC-systeem zitten in de doorlooptijd van de totale (aanvraag)procedure. De versnelling van doorlooptijden om een PEC te krijgen, moeten een hoge prioriteit krijgen. Dergelijke procedures duren in Nederland wel eens 6 tot 12 maanden terwijl de PEC-verlening in buitenlandse havens die vergelijkbare eisen kennen,

meer klantgerichtheid zijn en een doorlooptijd hebben, van 6 tot 8 weken.

Werkschepen: De Vereniging van waterbouwers merkt op dat het niet duidelijk wordt waarom de huidige systematiek voor werkschepen met categorale vrijstelling niet meer voldoet en mist onderbouwing hiervan. Ook wordt in de definitie voor werkschip de vrijstelling voor bijbehorende schepen die werkschepen ondersteunen gemist. De Nederlandse Loodsencorporatie is van mening dat duidelijk moet worden gemaakt dat vrijstelling om in haven te bunkeren etc alleen geldt indien het werkschip ook daadwerkelijk werkzaam is in betreffende haven of scheepvaartweg.

Schepen die gevaarlijke lading vervoeren: Port of Den Helder (en stakeholders) merkt op dat deze categorie niet in aanmerking komt voor een PEC of vrijstelling. Deze participant wijst erop dat er 'offshore service vessels' zijn die (kleine hoeveelheden) chemicaliën en minerale oliën in bulk vervoeren en wil graag algehele loodsplichtvrijstelling voor deze groep offshore schepen tot LOA van 95 meter (en andere gestelde limieten van Noord NI).

Bevoegdheids criterium halen PEC: Koninklijke Dirkzwager merkt op dat alleen de kapitein of eerste stuurman een PEC kan halen, en vindt dat ook een noordzeeloods dat moet kunnen.

Veiligheid

KVNR vraagt zich af welk veiligheidsprobleem met het nieuwe regime wordt opgelost, en mist een onderbouwing voor nautische veiligheidsoverwegingen. De Nederlandse Loodsencorporatie spreekt de zorg uit dat het voorstel kan leiden tot afname van de veiligheid van het scheepvaartverkeer onder gelijktijdige stijging van loodskosten voor alle niet PEC-houders. Deze participant geeft tevens aan een veiligheidsanalyse te missen, en vindt dat bij niet voldoen aan de jaarlijkse frequentie-eis de PEC moet vervallen.

Kosten

KVNR is van mening dat dit voorstel leidt tot jaarlijkse stijging loodskosten van € 3 miljoen (waarvan voor registerschepen € 1,5 miljoen) en eenmalige kosten van € 12,5 miljoen. De Nederlandse Loodsencorporatie acht het goed mogelijk dat de voorgenomen invulling leidt tot een stijging van de loodskosten voor alle niet PEC-houders. Port of Den Helder voorziet voor schepen die gevaarlijke lading vervoeren, een stijging van aanloopkosten voor deze schepen, wat betekent van €5,8 miljoen per jaar voor deze schepen in den Helder.

Overig

Twee havenbedrijven, waaronder Zeeland SeaPorts, merken o.m. op dat niet alleen loodsen een spilrol vervullen, meer ook de verkeerspost (VTS). Verder geven zij aan dat Zeeland Seaports ontbreekt in de opsomming van bevoegd gezagen in voetnoot 22 van de memorie van toelichting. De Nederlandse Loodsencorporatie is van mening dat een bevoegde autoriteit de mogelijkheid zou moeten behouden om te beslissen over gelijksoortigheid, en meer verfijningen en voorwaarden aan de PEC te verbinden. De loodsen zien hierbij een rol voor de regionale commissie loodsplicht in advisering bij deze bevoegde autoriteit.

Voorts gaat de Nederlandse Loodsencorporatie er vanuit dat (net als in huidige systematiek) de aanvrager in dienstverband werkzaam moet zijn bij een werkgever op een of meer gelijksoortige zeeschepen waar PEC wordt voor aangevraagd.

De Nederlandse Loodsencorporatie mist voorts een analyse over toe of afname van het aantal ontheffingen, en verzoekt om een nadere precisering van geplande evaluatie ten aanzien van

doelstellingen, uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van nieuwe wetgeving.