

Bijlage 1: Reactie DHMR en RWS WNZ Loodsplichtbesluit 2020 en Loodsplichtregeling 2020

Definiëring

- PEC definitie toevoegen in artikel 1, zowel in het Besluit, als de Regeling. PEC definitie volgens DHMR: een certificaat dat de kapitein of eerste stuurman, onder bepaalde voorwaarden, op een vast traject in een zeehavenregio vrijstelt van de loodsplicht. Van zee naar vastgesteld havengebied en vice-versa.
- Op dit certificaat mogen naast het primaire schip, maximaal 3 schepen worden bijgeschreven.
- Kapitein: definitie toevoegen in artikel 1 van het Besluit. De eerste stuurman wordt hier wel nader gedefinieerd.
- Definitie "bijzondere PEC" opnemen in artikel 1 van de Regeling. De reguliere PEC's worden hier wel nader gedefinieerd.

Tekstueel

- Module 3 en 5 kunnen gewoon tijdens reguliere reizen worden behaald. Dit moet ook terugkomen in het Besluit. Artikel 7, lid 6 geldt daarom ook voor module 5.
- In het Besluit, artikel 9, lid 1: deze zin loopt tekstueel niet.
- In het Besluit, pagina 20 wordt genoemd: "... zeeschip legt vaak een traject af door gebieden met verschillende bevoegde autoriteiten. Dit gebeurt in Rotterdam niet vaak. "Vaak" vervangen door: "kan".
- In het Besluit, pagina 27 toelichting, 1^e alinea staat genoemd dat een PEC voor onbepaalde tijd wordt afgegeven terwijl de verklaring van vrijstelling voor een beperkte periode wordt afgegeven. Dit is niet correct. Ook een PEC wordt niet voor onbepaalde tijd afgegeven, maar wordt jaarlijks verlengd als aan de voorwaarden wordt voldaan.

Ad hoc loodsplicht

- Ad-hoc ontheffing loodsplicht bij verhaalreizen alleen mogelijk binnen havenbassins. Niet meer in een gedefinieerd havengebied.
Is nu gekoppeld aan de gedefinieerde PEC havengebieden, onder bepaalde voorwaarden. LNS geeft grotere PEC havengebieden, waardoor ad-hoc ontheffing loodsplicht bij verhaalreizen niet meer logisch en verantwoord is.
- Ad hoc loodslicht: Besluit pagina 43: "voor de volledigheid hoge windkracht... geen aanleiding zijn voor het opleggen van een ad hoc loodslicht.". Dit klopt niet.

Rollen bevoegde en regionale autoriteit

- In algemene zin bestaat er nog onduidelijkheid over de rolverdeling tussen bevoegde autoriteit en regionale autoriteit. Zo blijven er vragen staan als: wie beslist en is eindverantwoordelijk? Wie verleent een PEC/waar komt een PEC aanvraag binnen? De regionale autoriteit (artikel 12.1, 12.2 en pagina 21 Besluit) of via de bevoegde autoriteit (artikel 5.1 Besluit)? Ons inziens is de regionale autoriteit het 'loket' en heeft een coördinerende rol, maar blijft de bevoegde autoriteit inhoudelijk en juridisch verantwoordelijk als het gaat om beoordeling/ claims etc.
- Besluit artikel 8a en 8^e waar/ wie gaat dat vastleggen?
- In het Besluit op pagina 20/21: de regionale autoriteit gaat ons inziens niet over ad hoc loodslicht of ontheffingen. Alleen de vrijstellingen vanuit de PEC.

Werkschepen

- In het Besluit artikel 3.3.f. wordt de bekendheid met plaatselijke omstandigheden en communicatieprocedures genoemd als voorwaarde. Om dit sterker te formuleren stellen wij voor om in 3.3.f.: "...naar de mening van de bevoegde autoriteit..." te vervangen door: "...naar oordeel

van de bevoegde autoriteit...".Dit geeft de mogelijkheid voor het opstellen van – en toetsen aan een beleidsregel door de bevoegde autoriteit.

- Definitie werkschepen beperken tot baggerschepen en sleepopperzuigers. Bovenstaande bekendheid met plaatselijke omstandigheden/ beleidsregel geldt namelijk alleen voor baggerschepen en sleepopperzuigers. Voor overige werkschepen kan een ontheffing worden verleend.
- Het is onduidelijk wat er wordt bedoeld in het Besluit met artikel 13, lid 1 sub b en c.
- Het toekennen van een vrijstelling/ toets op procedures of ontheffing aan de kapitein. Hij is uiteindelijk verantwoordelijk voor de eerste stuurman en het brugteam.
- Aanvullen in de toelichting dat de maximale lengte/ breedte/ diepte eisen per regio lokaal zijn bepaald aan de hand van de karakteristieken van de vaarweg.

PEC LNG Bunkerschepen

- In het Besluit staat op pagina 37 genoemd dat een PEC LNG bunkerschepen geldig is voor het gehele zeehavengebied. Dit is echter niet correct. Ook een PEC LNG bunkerschepen geldt voor een vast traject.

Sleepboot Coördinatie Certificaat (SCC)

- Een SCC is verplicht bij een PEC D traject Vlaardingen en traject Britanniëhaven, niet voor een PEC C (artikel R6, lid 1). Voor andere trajecten is het SCC vrijwillig en heft het SCC de windlimiet op.
- Als toelichting op het Besluit op pagina 38 artikel 8. Het niet verplicht stellen van een SCC voor andere trajecten heeft niet als reden de kostbaarheid, maar heeft nautische overwegingen.

Arbeidstijden Regeling

- Besluit pagina 40, artikel 9: ook met loods aan boord moet je uitgerust zijn en voldoen aan de wetgeving. Het niet voldoen aan de arbeidstijden regeling is niet de reden om een loods te nemen.

PEC (voorwaarden)

- In de voorstellen nader toelichten wie er in aanmerking komen een PEC te behalen, zowel de kapitein als de eerste stuurman.
- De gelijksoortigheidscriteria zijn niet meer van toepassing. In plaats daarvan willen wij als bevoegde autoriteit een module 5 (2 in/1 uit beoordelingsreizen) verplicht stellen om een ander schip op een bestaande PEC te kunnen bijschrijven. Dit geldt voor zusterschepen als ook voor schepen die verschillen. Als de aanvraag een schip betreft welke valt onder een zwaardere PEC categorie, dan geldt voor alle schepen op de PEC de eisen die bij die zwaardere PEC horen, zoals reeds in het voorstel opgenomen.

PEC Kleine Zeeschepen

- Het PEC Kleine Zeeschepen is wat DHMR betreft een voortgezette constructie van het huidige Register en past niet als zodanig in de PEC structuur. Het heeft dan ook expliciet de voorkeur om deze PEC kleine zeeschepen niet op te nemen in LNS. Een mogelijk alternatief is PEC A (75-95 meter), mits deze wordt aangevuld met modules 4 en 5 (zie ook hieronder).
- Echter, tegemoetkomend aan de wensen en belangen van diverse partijen, acht DHMR het acceptabel als er een dergelijke PEC kleine zeeschepen komt mits alle 'cursisten' die in dat geval opgaan voor een (bijzondere of reguliere) PEC getoetst kunnen worden aan de hand van modules 4 en 5. Overigens hoeft de invulling van module 4 niet gelijk te zijn aan de huidige theorie examens, maar is er mogelijk ruimte voor e-learning en/of examen op afstand. De essentie is dat het theoriegedeelte met lokale bijzonderheden onderwezen kan worden en (ook in praktijk) getoetst kan worden.

- DHMR ziet graag alle criteria zoals in de huidige beleidsregel kleine zeeschepen overgenomen in de voorstellen. Het gaat dan om de nadere concretisering van de vergelijkbare constructie met een binnenvaartschip in de Regeling, artikel 1 definities. Constructie vergelijkbaar met binnenschip: zomerdiepgang $\leq 5,5\text{m}$, airdraft/ hoogte $\leq 18\text{m}$ kiel tot hoogste vaste punt, lang/slank schip lengte breedte verhouding $\geq 6,0\text{m}$.
- In het geval er werkelijk gekozen wordt voor een PEC kleine zeeschepen (niet onze voorkeur) met de aanvulling van toetsing kan er tevens gekozen worden voor een PEC A in de regio Rotterdam-Rijnmond Achterland met dezelfde toevoeging van toetsing (modules 4 en 5). Deze PEC A is momenteel niet van toepassing.
- Het toepassingsgebied voor een PEC waarin een toetsing plaats vindt van modules 4 en 5 kan nooit over het gehele havengebied gaan. De wens om af te wijken van de geëigende PEC gebieden voor doorgaande vaart zal ingevuld moeten worden met een PEC alleen van toepassing op de doorgaande vaarwegen Nieuwe Maas en Oude Maas en eventueel een aantal plekken waar men af mag meren, zoals de Parkkade of Merwehaven.

Regeling/ artikelen m.b.t. Rotterdam- Rijnmond Achterland

- DHMR is positief over de vereenvoudiging van de PEC-trajecten. Het samenvoegen van de gedefinieerde PEC haven gebieden Eem-en Waalhaven en van MV1 en MV2 maakt een duidelijker en robuustere opleiding mogelijk. De update van coördinaten is zeer positief. De grenzen van loodsplichtig vaarwater lopen duidelijker en strakker door vaste objecten en 12 mijls zones te volgen.
- In het Besluit is in artikel 8b in eerdere voorstellen op ons verzoek het petroleum regime opgenomen. Nadere inzichten hebben laten zien dat dit lid nu overbodig is geworden, en kan worden verwijderd.
- Artikel R4, lid c en d in lijn brengen met de Regeling aanwijzing bovenmaatse schepen 2011, zoals correct beschreven in R5, lid 3a en 3b. Voorstel: "... of een diepgang tot 7 meter respectievelijk 5,5 meter...".
- Bij het opnemen van een modules 4 en 5 bij alle reguliere en bijzondere PEC's, kan ook in de regio Rotterdam-Rijnmond Achterland een PEC A worden ingesteld voor de categorie schepen van 75 t/m 95 meter (ref artikel R5, lid 2).
- Regeling, artikel R7 2a: bepaalt dat het PEC Kleine Zeeschepen niet geldig is op de Oude Maas voor schepen met >7 meter diepgang. Omdat de huidige beleidsregel KZS een maximale diepgang van 5,5 meter voorschrijft is deze regel na de overgangperiode overbodig.
- Regeling, artikel R9 a. We eisen BPR kennis van het niveau Groot Vaarbewijs. Er is discussie over het niveau BPR kennis van het Klein Vaarbewijs, maar ons voorstel is om dit niet te noemen in de wet. Voldoende BPR kennis wordt vereist.
- Regeling, artikel R9 b. Mee eens. Voor alle duidelijkheid: De essentie voor module 2 is passief Nederlands en actief Engels (met de kanttekening dat Nederlands geldt zolang de voertaal op Nederlandse wateren geen Engels is of er geen technologische oplossingen zijn om het taalprobleem op te lossen). Voor Zuid-Holland-achterland geldt aanvullend de eis van actief Nederlands. Wat dan weer niet geldt voor de eventuele PEC Kleine Zeeschepen.
- Regeling, artikel R9, hier worden alle modules genoemd, uitgezonderd module 4. Ook module 4 moet hier geadresseerd worden, eventueel aangevuld met een opmerking over het Sleepboot Coördinatie Certificaat.
- Regeling, artikel R10, consistentie in benoemen van de coördinaten. Oost en East worden door elkaar gebruikt.
- De administratieve lasten zullen voor alle regionale autoriteiten toenemen zoals benoemd in de toelichting van het Besluit op pagina 35, paragraaf 3.3.4, zo ook in Rotterdam waar veruit het grootste aantal PEC houders zijn. Dit weegt ons inziens op tegen de voordelen die het Loodsplichtbesluit en –Regeling 2020 bieden aan alle belanghebbenden.

