
325

Besluit van 23 augustus 2016, houdende wijziging van het Besluit opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren in verband met het schrappen van de maximum leeftijd voor noordzeeloodsen, wijziging van het Besluit spoorweginfrastructuur in verband met actualisering van verwijzingen, aanpassing van het Binnenvaartpolitiereglement in verband met het gebruik van spudpalen, de aanpassing van verkeerstekens, alsmede een technische wijziging en wijziging van het Scheepvaartreglement territoriale zee en het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 in verband met de aanpassing van de aanloopgebieden Rotterdam en Scheldemonden

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 27 juni 2016, nr. IenM/BSK-2016/123089, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 5, eerste lid, van de Loodsenwet, artikel 4, eerste lid, onderdeel a, van de Scheepvaartverkeerswet en artikel 6 van de Spoorwegwet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 13 juli 2016, nr. W14.16.0164/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 15 augustus 2016, nr. IenM/BSK-2016/151895, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I WIJZIGING BESLUIT OPLEIDINGEN EN BEVOEGDHEDEN NAUTISCHE BEROEPSBEOEFENAREN

Het Besluit opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 3.7, eerste lid, komt te luiden:

1. Het certificaat noordzeeloods vervalt van rechtswege met ingang van de dag dat de noordzeeloods niet meer in het bezit is van een geldige geneeskundige verklaring voor de zeevaart.

B

In artikel 5.5 wordt «lid» vervangen door: artikel.

ARTIKEL II WIJZIGING BESLUIT SPOORWEGINFRASTRUCTUUR

Artikel 26 van het Besluit spoorweginfrastructuur wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «artikel 6.26, vierde en vijfde lid, van het Binnenvaartpolitiereglement» vervangen door: artikel 6.26, vierde lid, van het Binnenvaartpolitiereglement.

2. In het tweede lid wordt «artikel 6.26, zesde lid, van het Binnenvaartpolitiereglement» vervangen door: artikel 6.26, vijfde lid, van het Binnenvaartpolitiereglement.

ARTIKEL III WIJZIGING BINNENVAARTPOLITIIEGLEMENT

Het Binnenvaartpolitiereglement wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1.01, onderdeel D, vervalt subonderdeel 13° onder vernumming van subonderdeel 14° tot subonderdeel 13°.

B

Artikel 1.08, eerste lid, onderdeel d, komt te luiden:

d. bij verblijf en werkzaamheden aan dek en in het gangboord, indien verschansingen van ten minste 90 cm hoogte niet aanwezig zijn of relingen niet doorlopend zijn geplaatst.

C

Artikel 4.07, vierde lid, onder e, komt te luiden:

e. referentiepunt voor de positie-informatie op het schip met een nauwkeurigheid van 1 m overeenkomstig bijlage 4.

D

Artikel 7.03 komt te luiden:

Artikel 7.03. Ankeren en het gebruik van spudpalen

1. Een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting mogen niet ankeren en geen gebruik maken van spudpalen:

a) op een gedeelte van de vaarweg waar bij algemene regeling ankeren is verboden;

b) in een vak aangeduid door het teken A.6 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.

2. Op een gedeelte van de vaarweg waar ankeren en het gebruik van spudpalen ingevolge het eerste lid, onder a, verboden zijn, mogen een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting evenwel ankeren in een vak aangeduid door het teken E.6 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.

3. Op een gedeelte van de vaarweg waar ankeren en het gebruik van spudpalen ingevolge het eerste lid, onder a, verboden zijn, mogen een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting evenwel spudpalen gebruiken, in een vak aangeduid door het teken E.6.1 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.

E

Bijlage 4, onderdeel 3, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel a komt te luiden:

a. De vaarweg tussen de zee en de haven van Den Helder, de Waddenzee, alsmede de hieraan gelegen havens;

2. Onderdeel b komt te luiden:

b. De havens van Termunten, van Delfzijl, van de gemeente Eemmond, van Scheveningen, Stellendam en de havens aan het Schelde-Rijnkanaal;

3. Onderdeel c komt te luiden:

c. De vaarweg ten westen van de Noordzeesluizen te IJmuiden, het Noordzeekanaal en de zijkanalen daarvan met inbegrip van de Voorzaan noordwaarts tot aan de Zaanluizen en het IJ, alsmede de havens aan deze vaarwegen;

4. In onderdeel e wordt tussen «de Nieuwe Waterweg» en «de Nieuwe Maas» ingevoegd: het Scheur.

5. Onderdeel f komt te luiden: de Noord, de Oude Maas, de Beneden Merwede tot aan het Wantij, Dordtsche Kil, het Hollands Diep en de daarop aansluitende vaarweg naar het Industrie en Havenschap Moerdijk alsmede de havens aan deze vaarwegen;

F

Bijlage 7, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel A, komt de toelichtende tekst bij teken A.19 te luiden: Verboden schepen te water te laten en uit het water te halen.

2. Onderdeel E, wordt als volgt gewijzigd:

a. Teken E.6.1 wordt vervangen door het volgende teken:



b. Teken E.22 wordt vervangen door het volgende teken:



c. Teken E.24 wordt vervangen door het volgende teken:



ARTIKEL IV WIJZIGING SCHEEPVAARTREGLEMENT TERRITORIALE ZEE

Bijlage 1 van het Scheepvaartreglement territoriale zee wordt als volgt gewijzigd:

A

Onderdeel f komt te luiden:

f. het aanloopgebied Rotterdam, gevormd door:

het gedeelte van de territoriale zee dat ligt binnen het zeegebied dat wordt begrensd door een lijn vanuit het havenlicht op de kop van de Noorderdam (51°59'.67 N 004°02'.84 E), via 52°07'.19 N 004°00'.08 E, via 52°07'.18 N 003°55'.95 E (boei MN 3), via 52°07'.17 N 003°54'.08 E, via 52°07'.14 N 003°47'.10 E, via 52°07'.13 N 003°44'.66 E (boei MN 2), via 52°07'.09 N 003°38'.25 E (boei MNW 2), via 52°06'.17 N 003°36'.64 E, via 52°05'.96 N 003°36'.27 E, via 52°05'.04 N 003°34'.66 E, via 52°04'.74 N 003°34'.69 E (boei MNW3- MW4), via 52°02'.56 N 003°34'.94 E, via 52°00'.57 N 003°35'.17 E, via 51°59'.92 N 003°35'.24 E, via 51°58'.25 N 003°35'.44 E, via 51°56'.26 N 003°35'.66 E (boei MW 5), via 51°57'.11 N 003°40'.05 E, vervolgens tot het punt op de kust (51°58'.12 N 003°57'.86 E), en vervolgens de kustlijn volgend tot het zuidelijke havenlicht (51°59'.14 N 004°02'.49 E).

B

Onderdeel g komt te luiden:

g. het aanloopgebied Scheldemonden, gevormd door:

het in de Nederlandse territoriale zee gelegen gebied ten zuiden van de lijn die loopt van het snijpunt met de kust vanuit de vuurtoren Ouddorp (Westhoofd, 51°48'.79 N 003°51'.85 E) over het noordelijkste hoekpunt ankergebied Schouwenbank (51°50'.24 N 003°23'.76 E) tot aan de grens van de territoriale zee, uitgezonderd het gemeentelijk ingedeeld gebied van de gemeente Vlissingen (vanaf de kust (51°33'.85 N 003°29'.07 E) naar 51°34'.42 N 003°29'.15 E, vandaar naar 51°36'.98 N 003°27'.15 E, vandaar naar 51°35'.55 N 003°23'.24 E, vandaar naar 51°26'.00 N 003°18'.47 E en vandaar naar grenspaal 369).

Van dit gebied is dat gedeelte van de territoriale zee uitgezonderd, dat zich zeewaarts van de in artikel 1, eerste lid, bedoelde lijn bevindt en dat gemeentelijk is ingedeeld, behoudens in het zeegat dat toegang verschaft tot de Oosterschelde.

ARTIKEL V WIJZIGING SCHEEPVAARTREGLEMENT WESTERSCHELDE 1990

Artikel 1 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 komt te luiden:

Artikel 1. Toepassingsgebied

Dit reglement is van toepassing op de Westerschelde met haar mondingen, met inbegrip van het gedeelte van de territoriale zee dat wordt begrensd door het gemeentelijk ingedeeld gebied van de gemeente Vlissingen (vanaf de kust (51°33'.85 N 003°29'.07 E) naar 51°34'.42 N 003°29'.15 E, vandaar naar 51°36'.98 N 003°27'.15 E, vandaar naar 51°35'.55 N 003°23'.24 E, vandaar naar 51°26'.00 N 003°18'.47 E en vandaar naar grenspaal 369).

ARTIKEL VI

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 26, zesde lid j° vijfde lid, van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2017.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

Wassenaar, 23 augustus 2016

Willem-Alexander

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Uitgegeven de *twalfde* september 2016

De Minister van Veiligheid en Justitie,
G.A. van der Steur

NOTA VAN TOELICHTING

1. Inleiding

In dit verzamelbesluit worden wijzigingen aangebracht in vier algemene maatregelen van bestuur op het gebied van scheepvaart. Het betreft aanpassingen van het Besluit opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren (hierna: BOBNB), het Binnenvaartpolitiereglement (hierna: BPR), het Scheepvaartreglement territoriale zee (hierna: STZ) en het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 (hierna: SRW). Daarnaast wordt een foutieve verwijzing naar het BPR in het Besluit spoorweginfrastructuur gecorrigeerd.

2. Inhoudelijke wijzigingen

a. Schrappen maximum leeftijd noordzeeloodsen (artikel I, onderdeel A, Wijziging BOBNB)

Om als noordzeeloods diensten te mogen aanbieden op het Kanaal (de zeestraat tussen Frankrijk en Groot-Brittannië) en de Noordzee tot aan Denemarken, dient men in het bezit te zijn van een certificaat noordzeeloods als bedoeld in het BOBNB. In Nederland worden deze loodsen opgeleid en op verzoek van reders beschikbaar gesteld door Koninklijke scheepsagentuur Dirkzwager BV. Daarvoor zijn ongeveer 15 tot 20 loodsen beschikbaar. Noordzeeloodsen maken over het algemeen langere (loods)reizen dan registerloodsen. Zij gaan bijvoorbeeld in een Nederlandse haven aan boord en beloodsen het schip op de vaart over de Noordzee en het Kanaal als het schip verschillende havens in noord-Europa aandoet. Bij het binnenvaren van de havens wordt de taak van een noordzeeloods overgenomen door de in dat havengebied bevoegde (register)loods. In artikel 3.7, eerste lid, van het BOBNB is geregeld dat het certificaat noordzeeloods van rechtswege vervalt bij het bereiken van de leeftijd van 67 jaar. Tot 1 februari 2009 gold een leeftijdsgrens van 65 jaar. Omdat in 2009 voor vergelijkbare loodsen die vanaf Groot-Brittannië hun diensten aanbieden een maximumleeftijd gold van 67 jaar en omdat op dat moment de loondoorbetalingsverplichting bij ziekte op grond van artikel 629 van Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek, voor een werkgever die bereid is werknemers na het bereiken van de leeftijd van 65 jaar in dienst te houden, nadelig kon uitpakken, is er toen voor gekozen de leeftijdsgrens te verhogen in plaats van deze te laten vervallen. Inmiddels zijn in Frankrijk en Groot-Brittannië de leeftijdsgrenzen vervallen en is met ingang van 1 januari 2016 de loondoorbetalingsplicht bij ziekte beperkt voor werkgevers die werknemers in dienst hebben die ouder zijn dan de AOW-leeftijd. Handhaving van de leeftijd van 67 jaar zorgt nu voor een concurrentie ongelijkheid tussen Nederland en de genoemde andere landen. Om deze reden wordt de leeftijdsgrens van 67 jaar nu geschrapt. Dit is verantwoord omdat de functie van noordzeeloods fysiek minder belastend is dan het werk van een registerloods die vaak op volle zee aan of van boord gaat. Door het schrappen van de maximum leeftijd is het aan de werkgever te bepalen tot welke leeftijd het veilig en verantwoord is dat een werknemer als noordzeeloods blijft functioneren. Een en ander neemt niet weg dat het certificaat noordzeeloods nog wel van rechtswege vervalt, indien betrokkene niet in het bezit is van een geldige geneeskundige verklaring voor de zeevaart.

b. Correctie van onjuiste verwijzing (artikel I, onderdeel B, Wijziging BOBNB)

Met deze wijziging wordt een onjuiste verwijzing gecorrigeerd.

c. Actualisering verwijzingen naar het Binnenvaartpolitiereglement (Artikel II Wijziging Besluit spoorweginfrastructuur)

Met deze wijziging worden verwijzingen in het Besluit spoorweginfrastructuur naar enkele leden van artikel 6.26 van het Binnenvaartpolitiereglement geactualiseerd. Deze leden zijn recentelijk vernummerd en deze vernummering was nog niet doorgevoerd in het Besluit spoorweginfrastructuur.

d. Harmonisering van het gebruik van spudpalen (artikel III, onderdelen A en D, Wijziging BPR)

Op 1 januari 2016 zijn wijzigingen van het BPR in werking getreden, waarin onder meer de regelgeving omtrent het gebruik van spudpalen is aangepast.¹ Als gevolg van deze wijziging kan worden bepaald dat op plaatsen waar ankeren verboden is, het stilliggen met gebruikmaking van spudpalen mogelijk is. Deze wijziging loopt enigszins uit de pas met de wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 zoals die per 1 december 2016 in werking zal treden. Met de huidige aanpassing wordt het gebruik van spudpalen in het BPR in overeenstemming gebracht met het Rijnvaartpolitiereglement. Dat betekent dat onder «ankeren» niet meer het gebruik van spudpalen wordt begrepen en de definitie van ankeren vervalft. In artikel 7.03 (artikel III, onderdeel D) wordt dit verder uitgewerkt. Artikel 7.03 bepaalt nu dat bij het gebruik van het bord A.6 ankeren verboden is evenals het gebruik van spudpalen. In de oude situatie was dat ook het geval. Waar ankeren is toegestaan, wordt dit aangegeven met het bord E.6 en waar spudpalen gebruikt mogen worden wordt dit aangegeven met het bord E.6.1. Als zowel ankeren als het gebruik van spudpalen is toegestaan, wordt dit aangegeven met gebruikmaking van zowel bord E.6 als bord E.6.1.

e. Harmonisering van het gebruik van reddingsvesten bij verblijf en werkzaamheden aan boord. (artikel III, onderdeel B, Wijziging BPR)

In artikel 1.08, eerste lid, van het BPR zijn de situaties beschreven waarin het gebruik van reddingsvesten verplicht is. Een zelfde verplichting geldt op de Rijn op grond van het Rijnvaartpolitiereglement 1995. De redactie van artikel 1.08, eerste lid, onderdeel d, BPR wekt echter enigszins af van artikel 1.08, zesde lid, onderdeel d, RPR 1995 waar wel dezelfde situatie beoogd is. Met deze wijziging wordt dit hersteld.

f. Reparatiewijziging (artikel III, onderdeel C, Wijziging BPR)

In artikel 4.07, vierde lid, onder e, van het BPR is met de wijziging van het BPR van 14 oktober 2015 abusievelijk een tekst ingevoegd die daar niet in hoorde.² Met onderhavig besluit wordt dit gecorrigeerd.

¹ Artikel II, onderdeel k, van het Besluit van 14 oktober 2015, houdende wijziging van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, het Binnenvaartpolitiereglement en enkele andere besluiten in verband met een actualisering en enkele andere aanpassingen (Stb. 2015/395).

² Besluit van 14 oktober 2015, houdende wijziging van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, het Binnenvaartpolitiereglement en enkele andere besluiten in verband met een actualisering en enkele andere aanpassingen (Stb. 2015/395).

g. Verruiming toegestaan gebied AIS-apparatuur, klasse A (artikel III, onderdeel E, Wijziging BPR)

Ingevolge artikel 4.07, achtste lid, van het BPR mag een schip met AIS-apparatuur van klasse A, in plaats van Inland-AIS zijn uitgerust op de vaarwegen zoals vastgesteld in Bijlage 4, onderdeel 3, bij het BPR. Een Automatic Identification System is een systeem dat de positie en andere veiligheidsrelevante informatie over een schip automatisch aan andere schepen verzendt. Met onderhavige wijziging wordt aan deze bijlage een aantal vaarwegen toegevoegd waar regelmatig zeeschepen varen en waar in dat kader het gebruik van AIS-klasse A in plaats van Inland-AIS kan worden toegestaan.

h. Aanpassing verkeerstekens in bijlage 7 (artikel III, onderdeel F, Wijziging BPR)

Met deze wijziging wordt een aantal verkeersborden aangepast. Ter verhoging van de zichtbaarheid is het gebruikelijk om verkeerstekens te voorzien van een witte bies. Bij een aantal verkeerstekens in bijlage 7 ontbreekt zo'n witte bies. Met deze wijziging zijn ook deze tekens voorzien van een witte bies. Voorts is de toelichtende tekst bij teken A.19 aangepast. Op locaties waar dit teken is geplaatst is het verboden schepen te water te laten. Doorgaans is het echter ook ongewenst dat op een dergelijke locatie schepen uit het water worden gehaald. De toelichtende tekst is uitgebreid met deze strekking die ook conform het CEVNI (Code européenne des voies de navigation intérieure) is.

i. Wijziging aanloopgebieden Rotterdam en Scheldemonden (artikel IV Wijziging STZ)

De aanpassing van de aanloopgebieden is wenselijk om het behoud van vlot en veilig scheepvaartverkeer te waarborgen en voorts de beschikbare ruimte op de Noordzee efficiënter te benutten. Deze twee redenen gelden des te meer, omdat de Nederlandse Noordzee één van de drukst bevaren zeeën ter wereld is en voor steeds meer doeleinden, zoals windturbineparken, wordt gebruikt.

Door middel van de wijziging van het onderhavige artikel wordt bijlage 1 van het STZ aangepast, waarin de precieze locaties van de aanloopgebieden worden beschreven. Het aanloopgebied Rotterdam is gewijzigd naar aanleiding van de nieuwe vorm van het voorzorgsgebied Maas Centre, zoals door de International Maritime Organization (hierna: IMO) op 1 augustus 2013 bekrachtigd.³ De aanpassing van bijlage 1 van het STZ geeft aldus gevolg aan de internationaal vastgestelde locaties. Het aanloopgebied Scheldemonden dient te worden aangepast, ten gevolge van de wijziging van het ankergebied Schouwenbank in 2013. Bekrachtiging door de IMO was voor deze aanpassing niet verplicht, omdat het aanloopgebied zich binnen de twaalf mijlsgrens bevindt.

j. Wijziging toepassingsgebied SRW (artikel V Wijziging SRW)

Ten gevolge van de aanpassing van de aanloopgebieden in het STZ dient het SRW eveneens te worden aangepast, om zo te bewerkstelligen dat het toepassingsgebied van het SRW aansluit bij het nieuwe aanloopgebied Scheldemonden, zoals aangepast in het STZ in artikel IV.

³ Routeing measures other than traffic separation schemes, IMO, 4 december 2012 (SN.1/Circ.317).

Indien deze wijziging achterwege blijft, ontstaat er een gebied dat noch tot het aanloopgebied Scheldemonden behoort, noch tot het gemeentelijk ingedeeld gebied van Vlissingen. Dit is een onwenselijke situatie.

3. Financiële gevolgen en uitvoering

De onderhavige wijzigingen hebben geen noemenswaardige consequenties voor de rechten en plichten van bedrijven of burgers en ook niet voor de administratieve en bestuurlijke lasten.

4. Advies en consultatie

Overeenkomstig artikel 52 (jo. artikel 4, eerste lid, onderdeel a,) Scheepvaartverkeerswet is het concept van dit besluit aan beide Kamers der Staten-Generaal overgelegd alsmede in de Staatscourant bekend gemaakt. Deze voorhang en voorpublicatie hebben niet geleid tot inhoudelijke wijzigingen.

Er heeft geen internetconsultatie plaatsgevonden, omdat de onderhavige wijzigingen geen noemenswaardige consequenties voor de rechten en plichten van bedrijven en burgers hebben.

5. Inwerkingtreding

De onderhavige regeling treedt, in aansluiting op het systeem van de vaste verandermomenten van regelgeving, in werking op 1 januari 2017.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus