WIJ WILLEM ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van

houdende regels voor de opleiding van registerloodsen, noordzeeloodsen en VTS-operators en de bij die functies behorende bevoegdheden en verplichtingen (Besluit opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren)

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van, nr. IenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;
Gelet op Richtlijn 79/115/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 21 december 1978 inzake het loodsen van schepen door Noordzeeloodsen op de Noordzee en het Kanaal (Pb EEG L 33/32) en de artikelen 2, derde lid, 5, eerste lid, 9, tweede lid, 24, eerste lid, onderdeel e, en 47, eerste lid, van de Loodsenwet, artikel 9 van de Scheepvaartverkeerswet en de artikelen 19, eerste lid, onderdeel a, en 76 van de Wet zeevarenden;
De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr.);
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van, nr. IenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Hoofdstuk I Algemene bepalingen

Artikel 1.1 Definities
In dit besluit en de daarop gebaseerde bepalingen wordt verstaan onder:
- *algemene raad:* algemene raad van de Nederlandse loodsencorporatie, bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder d, van de Loodsenwet;
- *bevoegd gezag:* gezag als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet, tenzij bij ministeriële regeling voor een bij die regeling aangeduid gebied een ander bevoegd gezag is aangewezen;
- *bevoegde autoriteit:* voor een scheepvaartweg of gedeelte daarvan door de Minister als zodanig op grond van het Loodsplichtbesluit 1995 aangewezen functionaris;

- *bevoegd tot het geven van verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen*: bevoegdheid tot het aan de scheepvaart geven van verkeersinformatie dan wel tot het geven van verkeersaanwijzingen als bedoeld in artikel 9 van de Scheepvaarverkeerswet;
- c*ertificaat noordzeeloods*: verklaring dat een persoon voldoet aan de eisen met betrekking tot vakbekwaamheid en geschiktheid krachtens artikel 5, eerste lid, van de Loodsenwet;
-*certificeringsinstelling:* instelling die beschikt over een bewijs waarmee de Raad voor Accreditatie of een daaraan gelijkwaardig instituut in een andere lidstaat van de Europese Unie dan wel een staat, niet zijnde een lidstaat van de Europese Unie, die partij is bij een daartoe strekkend of mede daartoe strekkend verdrag dat Nederland bindt, kenbaar heeft gemaakt dat gedurende een bepaalde periode een gerechtvaardigd vertrouwen bestaat dat de hierin genoemde instelling competent is voor het certificeren van opleidingen;
- *directeur Kustwacht:* directeur Kustwacht als bedoeld in artikel 3 van het Besluit instelling Kustwacht;
- *examenprogramma:* examenprogramma als bedoeld in artikel 1.3;
- *examenreglement:* examenreglement als bedoeld in artikel 1.4;
- *geneeskundige verklaring voor de zeevaart:* geneeskundige verklaring voor de zeevaart als bedoeld in artikel 1.2;
- *groot vaarbewijs*: groot vaarbewijs als bedoeld in artikel 14 van het Binnenvaartbesluit, of een document dat daarvoor op grond van artikel 32, eerste en tweede lid, van de Binnenvaartwet en artikel 17, tweede, derde en vierde lid, van het Binnenvaartbesluit in de plaats treedt;
- *klein vaarbewijs*: klein vaarbewijs als bedoeld in artikel 16 van het Binnenvaartbesluit, of een document dat daarvoor op grond van artikel 32, eerste en tweede lid, van de Binnenvaartwet en artikel 17, tweede, derde en vierde lid, van het Binnenvaartbesluit in de plaats treedt;
- *loodsdiensten:* dienst van een loods als bedoeld in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Loodsenwet;
- *loodsen op afstand:* functie-uitoefening als bedoeld in artikel 2, tweede lid, van de Loodsenwet;
- *Minister:* Onze Minister van Infrastructuur en Milieu;
- *noordzeeloods:* persoon als bedoeld in artikel 1, onderdeel b, onder 2°, van de Loodsenwet;
- *opleiding tot noordzeeloods*: opleiding tot noordzeeloods als bedoeld in artikel 3.3;
- *opleiding tot VTS-operator*: opleiding tot VTS-operator als bedoeld in artikel 5.3;
- *registerloods:* persoon als bedoeld in artikel 1, onderdeel b, onder 1°, van de Loodsenwet;
- *scheepsramp:* voorval of ongeval, overkomen aan een schip ten gevolge waarvan schade van betekenis aan dat schip of de zaken aan boord daarvan of letsel aan een of meer van de opvarenden, of schade aan een ander schip of de zaken aan boord daarvan, danwel letsel aan een of meer van de opvarenden daarvan of schade aan het mariene milieu is veroorzaakt;
- *vaarbekwaamheidsbewijs politie:* vaarbekwaamheidsbewijs voor het zijn van schipper van een klein politievaartuig op rivieren, kanalen en meren, of voor het zijn van schipper van een klein politievaartuig op alle binnenwateren, afgegeven door de politie, dan wel tussen 1 april 1994 en 1 januari 2013 afgegeven door het Korps landelijke politiediensten of voor 1 april 1994 afgegeven door het Korps Rijkspolitie;

- *verkeersbegeleidend systeem*: systeem, ingesteld teneinde de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer en de bescherming van het mariene milieu te bevorderen en dat een of meer centrales of posten omvat;
- *verordening*: verordening als bedoeld in de Loodsenwet;
- *VTS-operator:* persoon als bedoeld in artikel 5.1, onderdeel a.

Artikel 1.2 Geneeskundige verklaring voor de zeevaart

1. Voor de toepassing van dit besluit en de daarop gebaseerde bepalingen wordt onder geneeskundige verklaring voor de zeevaart verstaan: een geldige geneeskundige verklaring van geschiktheid voor de zeevaart als bedoeld in artikel 40, eerste lid, van de Wet zeevarenden.
2. In verband met het verkrijgen van de in het eerste lid bedoelde geneeskundige verklaring is hoofdstuk 6 van het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart en de daarop berustende bepalingen van overeenkomstige toepassing.

Artikel 1.3 Examenprogramma

1. Voor de toepassing van dit besluit en de daarop gebaseerde bepalingen wordt verstaan onder examenprogramma: een beschrijving van de inhoudsgebieden waarop een examen betrekking heeft.
2. Bij de vaststelling van een examenprogramma wordt rekening gehouden met ter zake geldende internationale richtlijnen en gewoonten en met de specifieke beroepsvaardigheden die, ter bevordering van een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer, worden gevorderd om de functie of het beroep waarvoor betrokkene wordt opgeleid en geëxamineerd, naar behoren te kunnen vervullen.

Artikel 1.4 Examenreglement

1. Voor de toepassing van dit besluit en de daarop gebaseerde bepalingen bevat een examenreglement in ieder geval bepalingen over:
a. de te onderscheiden onderdelen van het examen, de wijze waarop deze onderdelen worden afgenomen en beoordeeld en de rol van derden daarbij;
b. voor zover van toepassing, een procedure voor het verlenen van ontheffing van onderdelen van het examen;
c. een regeling met betrekking tot herexamen;
d. een regeling in verband met de behandeling van klachten over het examen, het afnemen van het examen en de toegekende beoordeling;
e. bepalingen omtrent het verschuldigde examengeld.
2. Onverminderd het eerste lid, bevat een examenreglement voldoende waarborgen dat de vereiste kennis en bekwaamheden van betrokkene naar behoren worden onderzocht.

Hoofdstuk 2 Registerloodsen

Paragraaf 1 De opleiding voor het beroep van registerloods

Artikel 2.1 Voorwaarden voor deelname aan de opleiding tot registerloods
Voor deelname aan de opleiding en de examens voor registerloods kan in aanmerking komen een persoon die:
a. ten minste beschikt over een door de algemene raad te bepalen relevante graad van Bachelor en een relevant vaarbevoegdheidsbewijs,
b. in het bezit is van een geldige geneeskundige verklaring voor de zeevaart, en
c. beschikt over zodanige karaktereigenschappen dat hij naar verwachting geschikt zal zijn voor het uitoefenen van het beroep van registerloods.

Artikel 2.2 Inhoud van de opleiding tot registerloods
De opleiding tot registerloods omvat zowel praktisch als theoretisch onderwijs dat gericht is op het verwerven van kennis van en inzicht en vaardigheid in ten minste de volgende aspecten van de beroepsuitoefening: navigeren, manoeuvreren en communiceren in het algemeen en in het bijzonder met betrekking tot de regio waar betrokkene na zijn examens als registerloods loodsdiensten zal gaan verrichten.

Artikel 2.3 Accreditatie van de opleiding tot registerloods
1. Onverminderd artikel 2.2, draagt de algemene raad er zorg voor dat voor de opleiding tot registerloods een accreditatie HBO-master als bedoeld in hoofdstuk 5a van de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek, is verleend.
2. De algemene raad meldt onverwijld aan de Minister indien de opleiding niet overeenkomstig het eerste lid is geaccrediteerd.
3. Indien de opleiding niet overeenkomstig het eerste lid is geaccrediteerd, verleent Onze Minister de algemene raad hiervan ontheffing. Aan deze ontheffing worden in elk geval voorschriften verbonden met betrekking tot anderen die betrokken worden bij de vaststelling van het voor de opleiding en examen benodigde examenprogramma en examenreglement en voorschriften die ertoe leiden dat de kwaliteit en de continuïteit van de opleiding tot registerloods gewaarborgd blijven.

Paragraaf 2 Verplichtingen en bevoegdheden van de registerloods

Artikel 2.4 Geneeskundige verklaringen
1. Een registerloods bezit een geldige geneeskundige verklaring voor de zeevaart.
2. Onverminderd het eerste lid, kunnen bij verordening regels worden gesteld in verband met het bezit van een geldige geneeskundige verklaring van geschiktheid voor het verrichten van loodsdiensten.
3. Een registerloods doet een afschrift van de in het eerste en indien van toepassing, tweede lid bedoelde geneeskundige verklaringen aan de algemene raad toekomen.
4. De registerloods die niet in het bezit is van een of, indien van toepassing beide geldige verklaringen als bedoeld in het eerste en tweede lid, meldt dit onverwijld aan de algemene raad.

Artikel 2.5 Voorschriften voor registerloodsen

1. Bij verordening worden regels gesteld met betrekking tot:
a. de door registerloodsen bij de uitoefening van hun taak te gebruiken navigatie- en communicatiemiddelen,
b. de wijze van loodswissel,
c. de wijze van beëindiging van de loodsreis, en
d. overige onderwerpen van operationele aard.
2. Een registerloods mag zijn diensten als loods weigeren indien tekortkomingen of bijzonderheden ten aanzien van het te loodsen schip naar zijn redelijk oordeel ernstig gevaar opleveren voor de veiligheid van het schip, de opvarenden of de omgeving.
3. In de situatie, bedoeld in het tweede lid, doet de registerloods hiervan onverwijld melding aan de bevoegde autoriteit of aan een opsporingsambtenaar en pleegt hij overleg met de kapitein en zo mogelijk met de bevoegde autoriteit over de te nemen actie. Indien het schip, ondanks de weigering van de registerloods, toch vertrekt of de reis voortzet, oefent de registerloods zijn functie zo goed mogelijk uit.

Artikel 2.6 Voorschriften tijdens de functie-uitoefening

Tijdens de uitoefening van zijn functie:
a. beschikt een registerloods over een geldige verklaring als bedoeld in artikel 22, derde lid, van de Loodsenwet, waaruit zijn bevoegdheid blijkt, en biedt hij deze desgevraagd ter inzage aan de kapitein of verkeersdeelnemer aan;
b. doet een registerloods, onverwijld aan de bevoegde autoriteit of aan een opsporingsambtenaar melding van:
1°. tekortkomingen of bijzonderheden ten aanzien van het schip waarvoor hij loodsdiensten verricht, die de veiligheid van het schip, de opvarenden of de omgeving naar zijn oordeel kunnen schaden;
2°. overtredingen door andere verkeersdeelnemers van de wettelijke voorschriften gegeven ter bescherming van de belangen, bedoeld in artikel 3, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet;
3°. een scheepsramp;
4°. bijzonderheden met betrekking tot een scheepvaartweg of verkeerstekens en overige navigatiehulpmiddelen;
5°. het verlies van ankers, trossen of kettingen dan wel van lading die hinder kan veroorzaken alsmede de positie daarvan;
c. geeft de registerloods een voor het schip, ten behoeve waarvan hij zijn functie uitoefent, bestemde verkeersaanwijzing die hem bereikt, onverwijld door aan degene die belast is met het gezag over het schip of aan de verkeersdeelnemer;
d. wijst hij de verkeersdeelnemer, die zijn adviezen niet opvolgt en waardoor de veiligheid van het schip, de bemanning of omgeving daardoor naar zijn oordeel gevaar lopen, zo mogelijk in het bijzijn van een ander lid van de scheepsbemanning, op dat gevaar en blijft daarbij zijn functie zo goed mogelijk uitoefenen.

Artikel 2.7 Aanvullende voorschriften in verband met het loodsen op afstand

1. Een registerloods mag slechts op de loodsplichtige scheepvaartwegen, bedoeld in artikel 10, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet, loodsen op afstand, voor zover:

a. weersomstandigheden, omstandigheden met betrekking tot de aard of inrichting van het te loodsen schip of bijzondere omstandigheden als gevolg van oorzaken gelegen buiten de normale bedrijfsvoering met betrekking tot het loodsen, het hem verhinderen binnen een door de Minister aangewezen gebied aan boord te komen of van boord te gaan van het te loodsen schip,
b. dit strekt tot adviezen gericht op een veilige en doelmatige wijze van het beloodsen van de schepen waarvoor loodsdiensten worden verricht,
c. de veiligheid van een schip op een loodsplichtige scheepvaartweg zodanig direct in gevaar is, dat het loodsen op afstand in het belang van een veilige beloodsing noodzakelijk is, of
d. de veiligheid van een schip op een loodsplichtige scheepvaartweg zodanig direct in gevaar is, dat het loodsen op afstand in afwachting van het binnen korte tijd aan boord komen van een loods noodzakelijk is.
2. Een registerloods mag het loodsen op afstand slechts verrichten vanaf de wal en in de situaties genoemd in het eerste lid, onderdeel a en b, ook vanaf een ander schip of vanaf een loodsvaartuig.
3. Een registerloods volgt bij het geven van verkeersinformatie tijdens het loodsen op afstand vanaf de wal de door de Minister of de bevoegde autoriteit gegeven voorschriften op.
4. De bevoegde autoriteit stelt de door hem voor het loodsen op afstand vanaf de wal nodig geachte ruimte en apparatuur ten behoeve van dat loodsen om niet aan registerloodsen ter beschikking.
5. Het loodsen op afstand geschiedt in de Engelse taal tenzij door de bevoegde autoriteit een andere taal is voorgeschreven.

Artikel 2.8 Procedures in verband met het loodsen op afstand
1. De met het loodsen van een schip belaste registerloods doet onverwijld melding aan de daartoe door het bestuur van een regionale loodsencorporatie aangewezen registerloods, indien zich een voor het loodsen op afstand genoemde omstandigheid als bedoeld in artikel 2.7, eerste lid, onderdeel a, voordoet.
2. De aangewezen registerloods, bedoeld in het eerste lid, geeft een door hem ontvangen melding onverwijld door aan de bevoegde autoriteit, indien hij eveneens van oordeel is dat er sprake is van een dergelijke omstandigheid.
3. Het loodsen op afstand, bedoeld in artikel 2.7, eerste lid, onderdeel a, vangt pas aan nadat de aangewezen registerloods, bedoeld in het eerste lid, de met het loodsen op afstand belaste registerloods heeft bericht dat hij de melding, bedoeld in het tweede lid, heeft gedaan.
4. Het loodsen op afstand, bedoeld in artikel 2.7, eerste lid, onderdeel c, vangt pas aan, nadat de registerloods melding heeft gedaan aan de bevoegde autoriteit van de noodzaak daartoe.
5**.** Het loodsen op afstand, bedoeld in artikel 2.7, eerste lid, onderdeel d, vangt pas aan nadat de bevoegde autoriteit daartoe toestemming heeft gegeven.

Hoofdstuk 3 Noordzeeloodsen

Paragraaf 1 De bevoegdheid en opleiding van een noordzeelood

Artikel 3.1 Certificaat noordzeeloods

1. Een certificaat noordzeeloods wordt door de Minister op verzoek afgegeven aan de persoon die:
a. in het bezit is van een geldige geneeskundige verklaring voor de zeevaart, en
b. met goed gevolg de opleiding tot noordzeeloods heeft afgelegd.
2. De persoon die in het bezit is van het certificaat noordzeeloods is bevoegd om als loods op te treden in het beloodsingsgebied dat bestaat uit de wateren omvattende het Engels Kanaal, vanaf de lijn over de Land's End en Ile d'Ouessant, de Noordzee, in het noorden begrensd door de 61-ste breedtegraad, en het Skagerrak, tot de lijn over Skagen en Vinga, en de zeegebieden ten westen en noorden van Engeland, met uitzondering van die gedeelten waarop nationale wetgeving van de daaraan grenzende landen het loodsen van schepen door personen die niet aan die wetgeving voldoen, verbiedt.
3. Aan het certificaat noordzeeloods kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden die verband houden met het verrichten van loodsdiensten ten behoeve van bepaalde typen schepen en de wijze waarop de kennis en vakbekwaamheid van de houder van het certificaat actueel worden gehouden.
4. Het certificaat noordzeeloods voldoet aan daartoe bij ministeriële regeling gestelde eisen.

Artikel 3.2 Voorwaarden voor deelname aan de opleiding tot noordzeeloods

Voor deelname aan de opleiding tot noordzeeloods kan in aanmerking komen een persoon die:
a. ten minste beschikt over een relevante graad van Bachelor en een relevant vaarbevoegdheidsbewijs;
b. aantoonbaar gedurende ten minste vier jaar dienst heeft gedaan als kapitein op zeeschepen of ten minste vier jaar in het bezit van de maximale lengtebevoegdheid dienst heeft gedaan als bevoegd loods in een van de lidstaten van de Europese Unie of een van de overige staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte op grond van een door de desbetreffende staat als zodanig verleende bevoegdheid;
c. in het bezit is van een geldige geneeskundige verklaring voor de zeevaart; en
d. beschikt over zodanige karaktereigenschappen dat hij naar verwachting geschikt zal zijn het beroep van noordzeeloods uit te oefenen.

Artikel 3.3 Inhoud van de opleiding en het examen voor noordzeeloods

1. De opleiding tot noordzeeloods omvat zowel theoretisch als praktisch onderwijs, dat gericht is op het verwerven van kennis van en inzicht en vaardigheid in ten minste de volgende aspecten van de beroepsuitoefening: navigeren, manoeuvreren en communiceren in het algemeen en in het bijzonder met betrekking tot het beloodsingsgebied, genoemd in artikel 3.1, tweede lid.

2. Het examenprogramma en het examenreglement behorende bij het examen ter afronding van de opleiding tot noordzeeloods, worden vastgesteld in overleg tussen betrokkenen bij de scheepvaart in het beloodsingsgebied van noordzeeloodsen.

Artikel 3.4 Certificering van de opleiding tot noordzeeloods

1. Onverminderd artikel 3.3 beschikt de opleiding tot noordzeeloods over een certificaat waarmee een certificeringsinstelling kenbaar heeft gemaakt dat er gedurende een bepaalde periode een gerechtvaardigd vertrouwen bestaat dat de opleiding voldoet aan de voor die certificerende instelling geldende normen met betrekking tot deskundigheid, bekwaamheid, het kwaliteitssysteem, de interne kwaliteitsbewaking, werkinstructies, klachtbehandeling of andere normen waarmee de kwaliteit van de werkzaamheden kan worden bevorderd.
2. Indien en zolang er geen opleiding tot noordzeeloods is die voldoet aan het eerste lid, wijst de Minister een opleidingsinstelling aan die deze opleiding met inachtneming van deze paragraaf gaat verzorgen. Aan deze aanwijzing worden in elk geval voorschriften verbonden die ertoe leiden dat de kwaliteit en de continuïteit van de opleiding tot noordzeeloods gewaarborgd blijven.

Paragraaf 2 Verplichtingen van de noordzeeloods

Artikel 3.5 Voorschriften voor noordzeeloodsen

1. Een noordzeeloods bezit een geldige geneeskundige verklaring voor de zeevaart en toont deze desgevraagd aan de Minister.
2. Een noordzeeloods verleent zijn loodsdiensten zodanig dat het verrichten van loodsdiensten en de in verband daarmee te verrichten handelingen en de in te zetten hulpmiddelen, steeds op een zodanige wijze geschiedt dat een zo veilig en vlot mogelijke afwikkeling van het scheepvaartverkeer wordt gewaarborgd.
3. Onverminderd het tweede lid is een noordzeeloods tijdens het verrichten van loodsdiensten voldoende fit en in goede conditie en neemt hij daartoe voldoende rust tijdens een loodsreis en tussen twee loodsreizen in.

Artikel 3.6 Voorschriften tijdens de functie-uitoefening

1. Tijdens de uitoefening van zijn functie:
a. beschikt de noordzeeloods over een geldig certificaat noordzeeloods en een geldige geneeskundige verklaring voor de zeevaart en biedt deze desgevraagd ter inzage aan de kapitein of verkeersdeelnemer aan;
b. doet de noordzeeloods, onverwijld aan de bevoegde instanties en zo nodig aan de zich in de onmiddellijke nabijheid bevindende schepen melding van:
1°. tekortkomingen of bijzonderheden ten aanzien van het schip waarvoor hij loodsdiensten verricht, die de veiligheid van het schip, de opvarenden of de omgeving naar zijn oordeel kunnen schaden;
2°. overtredingen door andere verkeersdeelnemers van de wettelijke voorschriften gegeven ter bescherming van de belangen, bedoeld in artikel 3, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet;

3°. een scheepsramp;
4°. bijzonderheden met betrekking tot het beloodsingsgebied of verkeerstekens en overige navigatiehulpmiddelen;
5°. het verlies van ankers, trossen of kettingen, dan wel van lading die hinder kan veroorzaken, alsmede de positie daarvan;
c. geeft de noordzeeloods een voor het schip, ten behoeve waarvan hij zijn functie uitoefent, bestemde verkeersaanwijzing die hem bereikt, onverwijld door aan degene die belast is met het gezag over het schip of aan de verkeersdeelnemer;
d. wijst hij de verkeersdeelnemer, die zijn adviezen niet opvolgt en waardoor de veiligheid van het schip, de bemanning of omgeving daardoor naar zijn oordeel gevaar lopen, zo mogelijk in het bijzijn van een ander lid van de scheepsbemanning, op dat gevaar en blijft daarbij zijn functie zo goed mogelijk uitoefenen.
2. De noordzeeloods die getuige is geweest van een scheepsramp, stelt zo spoedig mogelijk een schriftelijke verklaring op over het gebeurde en doet deze verklaring toekomen aan de Minister en verschaft de Minister desgevraagd nadere informatie.
3. De verklaring, bedoeld in het tweede lid, is bedoeld voor lering en mag ook alleen gebruikt worden voor lering, behoudens wettelijke verplichtingen voortvloeiend uit het Wetboek van Strafrecht of Wetboek van Strafvordering.

Artikel 3.7 Vervallen of intrekken van het certificaat noodzeeloods
1. Het certificaat noordzeeloods vervalt van rechtswege met ingang van de dag dat de noordzeeloods:
a. niet meer in het bezit is een geldige geneeskundige verklaring voor de zeevaart, of
b. de leeftijd van 67 jaar bereikt.
2. De Minister kan het certificaat noordzeeloods intrekken indien de noordzeeloods:
a. van onvoldoende kennis of vakbekwaamheid heeft blijkgegeven,
b. niet voldoet aan de voorschriften en beperkingen die op grond van van artikel 3.1, derde lid, verbonden zijn aan het certificaat, of
c. niet voldoet aan de verplichtingen, genoemd in artikel 3.5 of 3.6.

Hoofdstuk 4 Verklaringhouders
Gereserveerd

Hoofdstuk 5 Bevoegdheid tot geven van verkeerinformatie en verkeersaanwijzingen

Paragraaf 1 De bevoegdheid en opleiding van een VTS-operator en andere personen

Artikel 5.1 Bevoegdheid VTS-operator en andere personen
In opdracht van het bevoegd gezag zijn bevoegd tot het aan de scheepvaart geven van verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen:

a. een VTS-operator die, uitgaande van de ter zake geldende internationale richtlijnen, verkeersbegeleiding verzorgt vanaf een centrale of post in een verkeersbegeleidend systeem; en
b. een persoon die de scheepvaart instrueert vanaf een post, meldpost, vuurtoren of patrouille-vaartuig, in verband met de bediening van bruggen, sluizen, waterkeringen en gemalen of in verband met de uitvoering van andere operationele taken.

Artikel 5.2 Voorwaarden voor het uitoefenen van de functie van VTS-operator
1. Het bevoegd gezag kan alleen een persoon bevoegd verklaren voor het uitoefenen van de functie van VTS-operator nadat deze persoon de opleiding tot VTS-operator met goed gevolg heeft afgerond en zolang deze persoon blijkt geeft over voldoende kennis en vakbekwaamheid te beschikken om de functie van VTS-operator te kunnen blijven uitoefenen.
2. Onverminderde het eerste lid, kan de functie van VTS-operator tevens worden vervuld door de persoon die voldoet aan de krachtens artikel 33, eerste lid, van de Algemene wet erkenning EG-beroepskwalificaties voor het verkrijgen van erkenning van EG-kwalificaties van voor de functie van VTS-operator gestelde regels met betrekking tot het doorlopen van een aanpassingsstage of het afleggen van een proeve van bekwaamheid zowel wat betreft het landelijk deel van de opleiding als wat betreft de specifieke kenmerken van de scheepvaartwegen waarvoor betrokkene de scheepvaartbegeleiding gaat verzorgen en zolang deze persoon blijkt geeft over voldoende kennis en vakbekwaamheid te beschikken om de functie van VTS-operator te kunnen blijven uitoefenen.

Artikel 5.3 Inhoud van de opleiding en het examen voor VTS-operator
1. De opleiding tot VTS-operator bestaat uit een landelijke opleiding en een regionale opleiding die betrekking heeft op specifieke kenmerken van de scheepvaartwegen waarvoor betrokkene de verkeersbegeleiding gaat verzorgen.
2. De opleiding tot VTS-operator omvat zowel theoretisch als praktisch onderwijs, dat gericht is op het verwerven van de competenties zoals die hiervoor in gezamenlijk overleg tussen degenen die als bevoegd gezag bij de scheepvaartbegeleiding zijn betrokken zijn vastgesteld.
3. Het examenprogramma en het examenreglement behorende bij het examen ter afronding van de opleidingen tot VTS-operator, worden vastgesteld in gezamenlijk overleg tussen degenen die als bevoegd gezag bij de scheepvaartbegeleiding zijn betrokken.

Artikel 5.4 Certificering van de opleiding tot VTS-operator
1. Onverminderd artikel 5.3 zijn de opleidingen voorzien van een certificaat waarmee een certificeringsinstelling, kenbaar heeft gemaakt dat er gedurende een bepaalde periode een gerechtvaardigd vertrouwen bestaat dat de opleiding voldoet aan de voor de certificerende instelling geldende normen met betrekking tot deskundigheid, bekwaamheid, het kwaliteitssysteem, de interne kwaliteitsbewaking, werkinstructies, klachtbehandeling of andere normen waarmee de kwaliteit van de werkzaamheden kan worden bevorderd.

2. Indien en zolang er geen opleiding is die voldoet aan het eerste lid, wijst de Minister een of meer opleidingsinstellingen aan die de opleidingen met inachtneming van deze paragraaf gaat verzorgen. Aan deze aanwijzing worden in elk geval voorschriften verbonden die ertoe leiden dat de kwaliteit en de continuïteit van de opleidingen gewaarborgd blijven.

Artikel 5.5 Voorwaarden voor het uitoefenen van de taken, bedoeld in artikel 5.1, onderdeel b

Het bevoegd gezag kan alleen een persoon als bedoeld in artikel 5.1, onderdeel b, bevoegd verklaren voor het uitoefenen van een of meer van de in dat lid bedoelde taken nadat deze persoon de voor hem vastgestelde delen van de opleiding, bedoeld in artikel 5.6, met goed gevolg heeft afgerond en zolang deze persoon blijkt geeft over voldoende kennis en vakbekwaamheid te beschikken om de betreffende functie te kunnen blijven uitoefenen.

Artikel 5.6 De opleiding van personen, bedoeld in artikel 5.1, onderdeel b

1. De opleiding voor personen, bedoeld in artikel 5.1, onderdeel b, omvat de door degenen die als bevoegd gezag zijn aangewezen gezamenlijk ontwikkelde nautische leerlijnen die dienen ter verdere professionalisering van de in artikel 5.1, onderdeel b, bedoelde personen.
2. De nautische leerlijnen omvatten zowel theoretisch als praktisch onderwijs dat gericht is op het verwerven van de voor de betreffende functie specifieke competenties en bestaan uit basismodules en verdiepingsmodules per te onderscheiden kennisveld.

Paragraaf 2 De bevoegdheid tot het geven van verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen in andere gevallen

Artikel 5.7 Bevoegdheid van politie-ambtenaren

1. Op scheepvaartwegen waarop het Binnenvaartpolitiereglement, het Scheepvaartreglement Eemsmonding, het Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas, het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, het Scheepvaartreglement territoriale zee of het Rijnvaartpolitiereglement 1995 van toepassing is, zijn bevoegd tot het geven van verkeersaanwijzingen anders dan vanaf een centrale of post in een verkeersbegeleidend systeem, de ambtenaar van politie, aangesteld voor de uitvoering van de politietaak:
a. die tevens in het bezit is van een vaarbekwaamheidsbewijs politie en een groot vaarbewijs of groot patent;
b. die in het bezit is van een vaarbekwaamheidsbewijs politie maar niet in het bezit is van een groot vaarbewijs of groot patent, voor zover het betreft verkeersaanwijzingen aan:
1°. de schipper van een schip die gelet op artikel 16 van het Binnenvaartbesluit, in het bezit dient te zijn van een klein vaarbewijs, en niet van een groot vaarbewijs,
2°. de schipper van een schip die gelet op artikel 6.02, eerste lid, in samenhang met artikel 6.04, eerste lid, van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de

Rijn, in het bezit dient te zijn van een klein patent, een sportpatent of een overheidspatent, behoudens wanneer het de schipper betreft van een schip in beheer bij het Ministerie van Defensie, of
3°. de schipper van een schip met een lengte van minder dan 15 meter, tenzij de schipper van dat schip een groot vaarbewijs is vereist, of wanneer het de schipper betreft van een schip als bedoeld in artikel 17, eerste lid, onderdeel b, van het Binnenvaartbesluit, of,
c. die niet in het bezit is van een vaarbekwaamheidsbewijs politie en niet in het bezit is van een groot vaarbewijs of groot patent, voor zover het betreft verkeersaanwijzingen aan:
1°. de schipper van een schip met een lengte van minder dan 15 meter, behoudens wanneer voor de schipper van dat schip een klein vaarbewijs of een groot vaarbewijs is vereist, of wanneer het de schipper betreft van een schip als bedoeld in artikel 17, eerste lid, onderdeel b, van het Binnenvaartbesluit, of
2°. de schipper van een schip, behoudens wanneer voor de schipper van dat schip ingevolge artikel 6.02, eerste lid, in samenhang met artikel 6.04, eerste lid, van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn, een patent is vereist, of wanneer het de schipper betreft van een schip in beheer bij het Ministerie van Defensie dan wel van een schip bestemd tot het redden van drenkelingen.
2. De Minister kan in overeenstemming met Onze Minister van Veiligheid en Justitie, voor de toepassing van het eerste lid een ander bewijs van bekwaamheid met het vaarbekwaamheidsbewijs politie gelijkstellen.

Artikel 5.8 Bevoegdheid van de directeur Kustwacht en noordzeeloods
1. De directeur Kustwacht is bevoegd tot het geven van verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen in de Nederlandse territoriale zee, behoudens de in het Scheepvaartreglement territoriale zee genoemde aanloopgebieden.
2. Na een daartoe strekkende opdracht van de directeur Kustwacht, is de noordzeeloods die in het bezit is van het certificaat VTS-supplement for certified northsea pilots, bevoegd tot het geven van verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen in de Nederlandse territoriale zee, behoudens de in het Scheepvaartreglement territoriale zee genoemde aanloopgebieden.

Artikel 5.9 Bevoegdheid van registerloodsen
Een registerloods is bevoegd tot het geven van verkeersinformatie:
a. voor zover dit verband houdt met het loodsen op afstand en hij beschikt over een daartoe krachtens verordening op grond van artikel 4 van de Loodsenwet, vastgestelde specialisatie, of
b. in opdracht van en met inachtneming van de daartoe door het bevoegd gezag gestelde voorschriften.

Paragraaf 3 Overige bepalingen

Artikel 5.10 Verkeersinformatie op de Eems
Dit hoofdstuk is niet van toepassing indien verkeersinformatie wordt gegeven krachtens de op 9 december 1980 te Bonn tot stand gekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake de gemeenschappelijke informatie en begeleiding van de scheepvaart in de Eemsmonding door middel van walradar- en hoogfrequentie-radio-installaties, met bijlagen (Trb. 1981, 2).

Hoofdstuk 6 Slotbepalingen

Artikel 6.1 Overgangsbepaling in verband met behoud van verkregen bevoegdheden
1. De op grond van het Besluit adspirant-registerloodsen met goed gevolg afgelegde examens worden gelijkgesteld met de in de artikelen 2.2 en 2.3 bedoelde opleiding tot registerloods.
2. Een op grond van artikel 2 van het Besluit certificaatloodsen verkregen A- of B-certificaat, blijft geldig tot het op dat certificaat aangegeven expiratiedatum.
3. Een op grond van artikel 4 en volgenden van het Besluit certificaatloodsen met goed gevolg afgelegd examen certificaatloods wordt gelijkgesteld met de in de artikelen 3.3 en 3.4. bedoelde opleiding en examen voor noordzeeloods.
4. Op grond van de artikelen 2 en 4 van het Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen Scheepvaartverkeerswet en de daarop berustende bepalingen aangewezen personen, worden zolang zij blijk geven over voldoende kennis en vakbekwaamheid te beschikken om hun functie te kunnen blijven uitoefenen geacht bevoegd te zijn tot het geven van verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen op grond van dit besluit.
5. De op grond van de artikelen 3, 11 tot en met 28 van het Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen Scheepvaartverkeerswet en de daarop berustende bepalingen met goed gevolg afgelegd examens worden gelijkgesteld met de in de artikelen 5.3 en 5.4 bedoelde opleiding en examen voor VTS- operator.
6. De op grond van artikel 4 van het Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen Scheepvaartverkeerswet en de daarop berustende bepalingen met goed gevolg afgelegde opleidingen of modules worden gelijkgesteld met de in artikel 5.6, bedoelde nautische leerlijnen.

Artikel 6.2 Wijziging Loodsplichtbesluit 1995

Het Loodsplichtbesluit 1995 wordt als volgt gewijzigd:

A
Aan artikel 1, eerste lid, wordt onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel m door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:
n. scheepsramp: voorval of ongeval, overkomen aan een schip ten gevolge waarvan schade van betekenis aan dat schip of de zaken aan boord daarvan of letsel aan een of meer van de opvarenden, of schade aan een ander schip of de zaken aan boord

daarvan, danwel letsel aan een of meer van de opvarenden of schade aan het mariene milieu daarvan is veroorzaakt.

B
In artikel 11, derde lid, aanhef, vervalt ", bedoeld in artikel 6 van het Voorschriftenbesluit registerloodsen".

C
Artikel 15 vervalt.

D
In artikel 18a, vijfde lid, vervalt "als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Schepenwet, met inbegrip van de daaronder begrepen betekenis voor de toepassing van hoofdstuk IV van die wet,".

Artikel 6.3 Wijziging Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet

Het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet wordt als volgt gewijzigd:

A
Aan artikel 1, eerste lid, wordt onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel i door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:
j. scheepsramp: voorval of ongeval, overkomen aan een schip ten gevolge waarvan schade van betekenis aan dat schip of de zaken aan boord daarvan of letsel aan een of meer van de opvarenden, of schade aan een ander schip of de zaken aan boord daarvan, danwel letsel aan een of meer van de opvarenden of schade aan het mariene milieu daarvan is veroorzaakt.

B
Artikel 3, eerste lid, onderdeel d, komt te luiden:
d. een geldige geneeskundige verklaring van geschiktheid voor de zeevaart als bedoeld in artikel 40, eerste lid, van de Wet zeevarenden;.

C
In artikel 8, vijfde lid, vervalt " als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Schepenwet, met inbegrip van de daaronder begrepen betekenis voor de toepassing van hoofdstuk IV van die wet,".

D
In artikel 22, tweede lid, wordt "zijn de artikelen 16 tot en met 22 van het Besluit adspirant-registerloodsen van toepassing" vervangen door: zijn de artikelen 16 tot en met 22 van het Besluit adspirant-registerloodsen, zoals die artikelen luidden op 31 december 2013, van toepassing.

E
In artikel 32 wordt "kan de betrokken kandidaat beroep instellen bij de commissie van beroep voor loodsenexamens, bedoeld in artikel 35 van het Besluit adspirant-registerloodsen" vervangen door: kan de kandidaat beroep instellen bij de daartoe door de algemene raad van de Nederlandse loodsencorporatie ten behoeve van de opleiding van registerloodsen ingestelde commissie van beroep.

Artikel 6.4 Strafbepaling
Overtreding van de bij of krachtens de artikelen 2.5, derde lid, 2.6, 2.7 en 2.8 gestelde voorschriften is een strafbaar feit.

Artikel 6.5 Intrekken van besluiten op basis van de Loodsenwet en Scheepvaartverkeerswet
De volgende besluiten worden ingetrokken:
a. het Besluit adspirant-registerloodsen;
b. het Loodsenregisterbesluit;
c. het Voorschriftenbesluit registerloodsen;
d. het Besluit certificaatloodsen;
e. het Besluit van 13 juli 2006, houdende wijziging van het Loodsenregisterbesluit en het Besluit certificaatloodsen (aanpassing aan het herziene stelsel van geneeskundige verklaringen voor zeevarenden) (Stb. 365); en
f. het Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer.

Artikel 6.6 Intrekken besluiten voor de handelsvaart en zeevisvaartbemanning
De volgende besluiten worden ingetrokken:
a. het Bemanningseisenbesluit;
b. het Besluit bijzondere verkrijging diploma A als scheepswerktuigkundige;
c. het Besluit bijzondere verkrijging diploma's kleine handelsvaart;
d. het Besluit bijzondere verkrijging voorlopig diploma als scheepswerktuigkundige;
e. het Besluit zeevaartdiploma's experimenterend hoger nautisch onderwijs;
f. het Diensttijdreglement zeevisvaart;
g. het Examenbesluit zeevaartdiploma's 1991;
h. het Examenreglement zeevisvaart.

Artikel 6.7 Inwerkingtreding en overgangsrecht
1. Artikel IX van de Aanpassingswet zbo's IenM aan de Kaderwet zbo's (wijziging van de Loodsenwet) en dit besluit treden in werking met ingang van 1 januari 2014.
2. In afwijking van het eerste lid, treden artikel IX van de Aanpassingswet zbo's IenM aan de Kaderwet zbo's (wijziging van de Loodsenwet) en dit besluit, indien het Staatsblad waarin dit besluit wordt geplaatst, wordt uitgegeven na 31 december 2013 in werking met ingang 1 april 2014 en werken de artikelen 2.1, 2.2, 3.2, 3.3 en 5.3 voor personen wiens opleiding tussen 1 januari 2014 en 31 maart 2014 is begonnen, terug tot en met 1 januari 2014.

3. In afwijking van het eerste lid, treden de artikelen 2.3, 3.4 en 5.4 met ingang van 1 januari 2015 in werking treden.
4. In afwijking van het eerste lid en van artikel 6.5, onderdeel a, blijven de artikelen van de Loodsenwet en het Besluit adspirant-registerloodsen, zoals deze luidden op 31 december 2013, tot 1 januari 2015 van toepassing op de opleiding en examinering van personen met wie voor 1 januari 2014 een leerovereenkomst als bedoeld in artikel 19, eerste lid, onderdeel b, van de Loodsenwet, zoals dat artikel op 31 december 2013 luidde, is aangegaan.
5. In afwijking van het eerste lid en van artikel 6.5, onderdeel d, blijven artikel 5 van de Loodsenwet en het Besluit certificaatloodsen, zoals deze luidden op 31 december 2013, tot 1 juli 2014 van toepassing op de opleiding en examinering van personen wiens opleiding voor 1 januari 2014 is gestart.
6. In afwijking van het eerste lid en van artikel 6.5, onderdeel f, blijft het Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen Scheepvaartverkeerswet, zoals dit besluit luidde op 31 december 2013 tot 1 januari 2015 van toepassing op de opleiding en examinering van personen wiens opleiding voor 1 januari 2014 is gestart.

Artikel 6.8 Citeertitel
Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit opleidingen en bevoegheden nautische beroepsbeoefenaren.

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Op 1 februari 2007 is de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen (Kaderwet) in werking getreden. In de brief van 17 januari 2008 aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal[1] heeft de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat (inmiddels de Minister van Infrastructuur en Milieu (IenM)) zijn voornemens ten aanzien van de onder hem ressorterende zelfstandige bestuursorganen (zbo's) gemeld (de mededeling ex artikel 42 Kaderwet). In deze brief is de opheffing aangekondigd van de tot op heden nog als zelfstandige bestuursorganen functionerende commissies die betrokken zijn bij de examinering van loodsen, verklaringhouders en scheepvaartverkeersbegeleiders[2]. Ter uitvoering hiervan was het noodzakelijk een aantal wetten te wijzigen, waaronder de Scheepvaartverkeerswet (Svw) en de Loodsenwet (Lw). Dit is gebeurd in de artikelen VIII (Svw) en IX (Lw) van de Aanpassingswet zbo's IenM aan de Kaderwet zbo's[3] (hierna: Aanpassingswet). Het onderhavige nieuwe besluit bevat regels op grond van de gewijzigde artikelen 5, eerste lid en 9, tweede lid, van de Lw en artikel 9 van de Svw. Hierop zal in paragraaf 2 nader worden ingegaan.
Daarnaast wordt in het onderhavige besluit een aantal besluiten ingetrokken waardoor examencommissies worden opgeheven die betrokken zijn bij examens voor verschillende functies als bemanningslid in de handelsvaart en zeevisvaart[4]. Feitelijk bestaan deze commissies inmiddels niet meer. In paragraaf 3 zal hier nader op worden ingegaan.
Ook zijn in het onderhavige besluit bevoegdheden van registerloodsen en van de algemene raad van de Nederlandse loodsencorporatie (Nlc) uit andere besluiten overgenomen en zo nodig geactualiseerd. Tenslotte is van de gelegenheid gebruik gemaakt enkele besluiten[5] aan te passen in verband met de recente wijzigingen in de Schepenwet en de implementatie van het Maritiem arbeidsverdrag[6]. Op deze punten zal in het artikelsgewijze deel van de toelichting nader worden ingegaan.

---

[1] Kamerstukken II 2007/08, 25 268, nr. 47
[2] In de punten 24, 25, 28 en 29 van onderdeel d, van de bijlage bij de in voetnoot 1 genoemde brief staat een niet-volledige opsomming van de in dit kader op te heffen zbo's.
[3] Deze wet is, met uitzondering van de artikelen VIII en IX, met ingang van 1 januari 2013 in werking getreden. Artikel IX zal gelijktijdig met het onderhavig besluit in werking treden (zie artikel 6.7, eerste lid). Artikel VIII zal op een later moment in werking treden (zie onderdeel c, van punt 2.1 van het algemeen deel van deze toelichting).
[4] Onderdeel e, van de bijlage bij de in voetnoot 1 genoemde brief
[5] Het betreft wijziging van het Loodsplichtbesluit 1995 en het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet (artikelen 6.2 en 6.3 van het onderhavige besluit). Deze besluiten dienden als gevolg van het onderhavige besluit ook te worden aangepast.
[6] Na de wijziging van de Schepenwet met ingang van 1 augustus 2010 (Stb. 2005, 51 en Stb. 2010, 323) is de lagere wetgeving waarin naar die wet werd verwezen niet aangepast. Bij de recente wijziging van besluiten in verband met de implementatie van het Maritiem arbeidsverdrag (Stb. 2012, 357) is het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet niet aangepast. Het onderhavige besluit voorziet daar alsnog in.

Ter uitwerking van een aantal artikelen van het onderhavige besluit zal ook nog een ministeriële regeling nodig zijn.

2. Opleidingen en examens op grond van de Loodsenwet en Scheepvaartverkeerswet

2.1. Achtergrond en huidige situatie

De taakuitoefening van registerloodsen, certificaatloodsen, verklaringhouders en verkeersleiders op het water (Vessel trafic services (VTS-operators)) is van oudsher sterk wettelijk gereguleerd[7]. Tot op heden mogen de betreffende beroepen/functies slechts worden uitgeoefend nadat aan de daartoe in de (gedetailleerde) wetgeving gestelde eisen is voldaan. Elke beroepsgroep kent zijn eigen wettelijk kader wat betreft de opleiding, af te leggen examens en andere verplichtingen waaraan bij de functie-uitoefening moet worden voldaan. In aanvulling op hetgeen hierover al is opgemerkt onder punt 3 van het algemeen deel van de memorie van toelichting bij de Aanpassingswet[8], kan hier ter nadere toelichting nog het volgende over worden opgemerkt:

a. registerloodsen

De Lw vormt de wettelijke basis voor de examens die personen moeten afleggen alvorens als registerloods of als noordzeeloods (voorheen certificaatloods) te mogen functioneren[9]. Een in het loodsenregister ingeschreven registerloods is bevoegd kapiteins van zeeschepen op loodsplichtige scheepvaartwegen in de aanloopgebieden van en naar de Nederlandse havens te begeleiden. Meestal heeft iemand die aan de opleiding tot registerloods begint, na afronding van een HBO-opleiding, enige jaren ervaring als kapitein of maritiem officier. Het examen voor registerloods bestaat uit een landelijk examen en een regionaal examen. De totale opleidingsduur is 12 maanden (in de Schelderegio 13 maanden). Jaarlijks worden er 10 tot 20 personen opgeleid voor het beroep van registerloods. De algemene raad van de Nlc is verantwoordelijk voor het verzorgen van de algemene opleiding tot registerloods; de betreffende regionale loodsencorporatie waar betrokkene lid van gaat worden, voor de regionale opleiding. De examinering geschiedt onder verantwoordelijkheid van een door de algemene en een regionale raad aan te wijzen examencommissie die aan in de wetgeving vastgelegde eisen dient te voldoen. Hierop wordt toezicht gehouden door een door de Minister van IenM ingestelde commissie van gecommitteerden. Daarnaast biedt ook artikel 45a van de Lw de Minister van IenM nog de mogelijkheid toezicht te houden. Beroep tegen de uitslag van het examen staat open bij een door de Minister van IenM in gestelde commissie van beroep voor loodsexamens.

---

[7] Registerloodsen: Besluit adspirant-registerloodsen (opleiding), Voorschriftenbesluit registerloodsen en Loodsenregisterbesluit (bevoegdheden) en op deze besluiten gebaseerde ministeriële regelingen;
Noorzeeloodsen: Besluit certificaatloodsen en op dit besluit gebaseerde ministeriële regelingen;
Verklaringhouders: Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet;
VTS-operators: Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer en op dit besluit gebaseerde ministeriële regelingen.

[8] Kamerstukken 33 250, nr. 3, pagina's 15 tot en met 18.

[9] Zie tevens de wetgeving genoemd in voetnoot 7.

b. Noordzeeloodsen
Een noordzeeloods adviseert kapiteins aan boord van zeeschepen op de Noordzee, het Skagerrak en het Kanaal. Kapiteins zijn niet verplicht van de diensten van een noordzeeloods gebruik te maken. De verplichting voor de noordzeeloods tot het hebben van een beroepskwalificatie vloeit voort uit een richtlijn van de Europese Unie[10]. De voorwaarden om voor de opleiding tot noordzeeloods in aanmerking te komen zijn vergelijkbaar met die voor een registerloods. Jaarlijks worden er ongeveer 1 à 2 personen opgeleid voor het beroep van noodzeeloods. Het examen noordzeeloods bestaat uit één examen dat na een opleiding van 4 maanden wordt afgelegd. De Minister van IenM benoemt de leden van de examencommissie. De opleiding voor noordzeeloods wordt verricht door Koninklijke scheepsagentuur Dirkzwager BV te Maassluis, het enige bedrijf in Nederland dat noordzeeloodsen in dienst heeft. Beroep tegen de examenuitslag staat open bij de Minister van IenM. Het certificaat noordzeeloods, wordt namens de Minister van IenM, afgegeven door de KIWA[11]

c. Verklaringhouders
De Svw vormt de wettelijke basis[12] voor de opleiding en examens die moeten worden afgelegd alvorens een kapitein of een aan boord zijnde eerste stuurman, in aanmerking kan komen voor een verklaring van vrijstelling van de loodsplicht op loodsplichtige scheepvaartwegen (zogenaamd verklaringhouderschap). Het examen voor het verklaringhouderschap bestaat uit één regionaal examen. Namens het bestuur van de regionale loodsencorporatie is er in elke regio een commissie voor de verklaringhoudersexamens, waar ook de bevoegde havenautoriteit deel van uit maakt. Daarnaast is er een door de Minister van IenM ingestelde landelijke commissie van gecommitteerden. Voorts biedt artikel 34 van de Svw de Minister van IenM nog de mogelijkheid toezicht te houden. Beroep tegen de examenuitslag staat open bij de door de Minister van IenM in te stellen commissie van beroep voor loodsexamens.
Zoals in de memorie van toelichting bij artikel XVIII van de Aanpassingswet al was opgemerkt zal voor de examenstructuur van de diverse opleidingen maatwerk geleverd moeten worden. In overleg met de sector is voor de opleiding verklaringhouder geconstateerd dat het wenselijk is, de voorziene wijzigingen in die opleiding, geen onderdeel te laten uitmaken van het onderhavige besluit, maar onderdeel te laten uitmaken van een op korte termijn voorziene meer integrale wijziging van de wetgeving met betrekking tot de loodsplicht[13].

[10] Richtlijn nr. 79/115/EEG van de Raad van 21 december 1978 inzake het loodsen van schepen door Noordzee-loodsen op de Noordzee en het Kanaal (Pb EG L33/32). Op grond van artikel 1 van deze richtlijn dienen de lidstaten, die een kuststaat van de Noordzee of het Kanaal zijn zoveel mogelijk te waarborgen dat schepen die voor het loodsen op de Noordzee en in het Kanaal een beroep doen op de diensten van een loods, kunnen beschikken over in voldoende mate gekwalificeerde loodsen die in het bezit zijn van een door de bevoegde autoriteiten afgegeven certificaat. Deze richtlijn is geïmplementeerd in het Besluit certificaatloodsen.
[11] Zie bijlage A1a van het Besluit mandaat en machtiging KIWA N.V.
[12] Zie tevens het besluit genoemd in voetnoot 7.
[13] Zie brief van de Minister van IenM aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 30 januari 2013, Kamerstukken II 2012/13, 30 523, nr. 73 inzake loodsplicht nieuwe stijl.

d. VTS-operators en andere personen die verkeersinformatie en verkeersaanwijzigingen geven

De Svw vormt ook de wettelijke basis[14] voor de examens alvorens personen bevoegd zijn verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen[15] te geven aan de scheepvaart. Het betreft werkzaamheden door personen die bijvoorbeeld in dienst zijn bij Rijkswaterstaat of de havenbedrijven. Deze groep is onder te verdelen in personen die werkzaam zijn op scheepvaartverkeersposten in een zogenaamd verkeersbegeleidend systeem (zogenaamde VTS-operators) en personen die vanaf een andere locatie deze taken mogen uitoefenen (bijvoorbeeld bij bruggen of sluizen of vanaf patrouillevaartuigen). Voor deze laatste groep bestaat sinds oktober 2011 de verplichting, afhankelijk van de taak die de betreffende medewerker uitvoert, een of meer modules te behalen van de zogenaamde nautische leerlijnen[16]. Van oudsher bestaan voor deze groep alleen wettelijke regels voor de opleiding die betrokkene moet hebben gevolgd, maar geen regels over de wijze van opleiden en examineren. In het onderhavige besluit zijn de huidige wettelijke regels inhoudelijk niet gewijzigd, doch anders dan voorheen, niet meer in een ministeriële regeling, maar in het onderhavige besluit opgenomen.

De wijze van opleiden en examineren tot VTS-operator is, zoals gezegd, tot op heden wel wettelijk gereguleerd. De opleiding bestaat uit een landelijk en een regionaal examen. Steeds na drie jaar dient een nieuw examen te worden afgelegd om bevoegd te blijven. Door de Minister van IenM ingestelde landelijke- en regionale examencommissies zijn voor de examinering verantwoordelijk. De stichting Nationale nautische verkeersdienst opleiding (NNVO), een samenwerkingsverband van VTS-autoriteiten zoals Rijkswaterstaat, Koninklijke Marine en havenbedrijven, verzorgt de landelijke opleidingen.

Op de afname van de examens wordt toezicht gehouden door een door de Minister van IenM ingestelde commissie van gecommitteerden. Daarnaast biedt artikel 34 van de Svw de Minister van IenM nog de mogelijkheid toezicht te houden. Er is voorzien in een klachtenregeling.

2.2. Nieuw systeem van opleiden en examineren

2.2.1 Inleiding

Zoals besproken in punt 3 van het algemeen deel van de memorie van toelichting bij de Aanpassingswet[17] noopte de opheffing van de diverse commissies tot een algemene herbezinning van de ter zake vanaf de jaren negentig van de vorige eeuw geldende opleidingen en in het bijzonder het opleidingsbeleid voor de diverse beroepsgroepen.

---

[14] Zie tevens de wetgeving genoemd in voetnoot 7.

[15] Zie de daarvoor van toepassing zijnde definities in artikel 1 Svw

[16] Op grond van het op artikelen 2 en 4 van het Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen Scheepvaartverkeerswet gebaseerde Besluit aanwijzing en opleidingseisen nautisch personeel Scheepvaartverkeerswet. Daarvoor golden de opleidingseisen die waren vastgelegd in het Besluit landelijke aanwijzing bevoegde personen verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer en de Beleidslijn eisen opleiding nautisch personeel in dienst bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

[17] Zie voetnoot 8.

2.2.2 Vertrouwen in de sector: accrediteren en certificeren van opleidingen
Alhoewel registerloodsen, verklaringhouders en VTS-operators, in nauw overleg met de bevoegde autoriteiten voor de scheepvaartwegen en de havens een belangrijke bijdrage leveren aan het realiseren van een veilige en vlotte vaart onder verantwoordelijkheid van deze autoriteiten, is de opleiding en examinering voor deze beroepen/functies, van oudsher een taak van de betreffende (beroeps)groep zelf geweest op basis van, voor elke groep geldende, gedetailleerde wettelijke voorschriften. De laatste jaren groeit echter het besef dat een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer plaats moet vinden vanuit een ketenbenadering. Dit betekent dat een steeds groter belang wordt gehecht aan een intensieve samenwerking tussen dienstverleners, scheepvaart- en havenautoriteiten en andere belanghebbende partijen. Ook door het Ministerie van IenM wordt dit belang erkend en gestimuleerd. In dat kader is het niet meer dan logisch dat de diverse partijen binnen een werkgebied, ter verhoging van de kwaliteit van de dienstverlening, meer inzicht en zeggenschap krijgen in en bij elkaars dienstenverlening en de daarvoor benodigde opleidingen. Gedetailleerde wetgeving staat deze ontwikkeling in de weg.

De situatie bij de noordzeeloodsen ligt op dit punt anders. Deze loodsen verrichten hun diensten immers grotendeels buiten de territoriale wateren. Tot het moment van totstandkoming van de eerder genoemde richtlijn 79/115/EEG en het daaraan voorafgaande intensieve overleg tussen de lidstaten langs het Kanaal, is er nadien bij de overheden en bij de reders die gebruik maken van de diensten van deze loodsen, weinig belangstelling geweest voor de opleiding en taakuitoefening van deze loodsen. De totstandkoming van het onderhavige besluit is daarom aangegrepen hier vernieuwde aandacht aan te besteden.

In verband met de gevolgen van de opheffing van de diverse examencommissies is met de betrokken beroepsgroepen veelvuldig en constructief overleg gevoerd over een nieuwe wijze van organiseren van de verschillende opleidingen. Daaruit bleek dat zij zich niet kon vinden in het voorstel van het Ministerie van IenM om de diverse opleidingen onder te brengen bij één van de onder het Ministerie van I&M ressorterende en onder de Kaderwet zbo's vallende, zbo's die deskundig zijn op het gebied van opleidingen en examens (bijvoorbeeld het Centraal bureau rijvaardigheden (CBR) of de VAMEX). De betrokken beroepsgroepen bleken er de voorkeur aan te geven de diverse opleidingen zelfstandig te blijven voortzetten.

De wijze waarop de betrokken beroepsgroepen zijn georganiseerd en gestructureerd en het feit dat de overheid en de beroepsgroepen beide instaan voor een veilig en vlot scheepvaartverkeer, maakt dat er wat betreft de opleidingen ook bij de Minister van IenM voldoende vertrouwen is om meer gebruik te maken van het zelfsturende vermogen van de betrokken beroepsgroepen. Een van de mogelijkheden om dit vorm te geven is hierbij gebruik te maken van private certificatie- of accreditatie instrumenten. Dergelijke instrumenten hebben de laatste jaren ook hun intrede gedaan op het terrein van opleidingen. Ze omvatten het geheel van activiteiten waarvan een onafhankelijke, deskundige en betrouwbare instelling vaststelt en

schriftelijk kenbaar maakt dat er een gerechtvaardigd vertrouwen bestaat dat een duidelijk omschreven object (bijvoorbeeld vakbekwaamheid van een persoon) voldoet aan vooraf gestelde eisen. Deze eisen worden vastgesteld door belanghebbende partijen en deskundigen. Bijkomend voordeel is dat accreditatie en certificering flexibele instrumenten zijn. De normstelling is gemakkelijker actueel te houden dan wetgeving. Door deze instrumenten wordt ook de expertise benut die de overheid niet of niet voldoende (meer) heeft.

Uiteindelijk is met de sector afgesproken dat de diverse beroepsgroepen hun opleidingen zelf zullen laten accrediteren of certificeren. Het laten accrediteren of certificeren van de betreffende opleidingen sluit ook naar de mening van de sector het beste aan bij de tot op heden bestaande systematiek van de diverse opleidingen. Omdat de Minister van IenM verantwoordelijk blijft voor een veilig en vlot scheepvaartverkeer, blijft het noodzakelijk minimale wettelijke voorzieningen te behouden met betrekking tot de gewenste deskundigheid van de genoemde beroepsbeoefenaren. Het betreft immers beroepen/functies met een hoog afbreukrisico wat betreft de veiligheid op de vaarweg. Bijkomend aandachtspunt is dat er voor elk van de betrokken beroepen er van oudsher slechts één organisatie is die de daarvoor benodigde opleiding aanbiedt.

In hoofdlijnen zijn de opleidingen in het onderhavige besluit als volgt opgezet:
- Per beroepsgroep wordt ernaar gestreefd de betreffende opleiding te laten certificeren of accrediteren. Indien dit (tijdelijk) niet mogelijk blijkt kan de Minister van IenM via een ontheffing of aanwijzing nadere eisen stellen aan de opleiding. In elk geval zullen er in dat geval nadere voorschriften worden gesteld om de kwaliteit en de voortgang van de betreffende opleiding te waarborgen. Welke dat zijn is afhankelijk van de redenen die ertoe hebben geleid dat de vereiste accreditatie of certificering niet is verkregen. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan het alsnog (tijdelijk) onderbrengen van de opleiding bij een van de onder het Ministerie van IenM ressorterende zbo's die kennis en expertise hebben op het gebied van onderwijs, aan het laten goedkeuren door de Minister van het examenprogramma en examenreglement of het op andere wijze voorzien in extra toezicht.
- Per beroepsgroep worden in algemene bewoordingen de belangrijkste vaardigheden die nodig zijn om het beroep te kunnen uitoefenen aangeduid. Deze vaardigheden zullen in een tezamen met andere actoren in de betreffende sector op te stellen examenprogramma en examenreglement nader moeten worden vormgegeven. De verplichting tot het gezamenlijk vaststellen van deze documenten zorgt ervoor dat met de wensen en verwachtingen van andere partijen in de haven wat betreft kennis en kunde van elkaar, onderwerp van gesprek worden en uiteindelijk kunnen leiden voor een verdere verbetering van de dienstverlening. Een dergelijke samenwerking is gebruikelijk bij in de markt bestaande kwaliteitskeurmerken zoals certificering en accreditatie. Daarnaast zullen betrokkenen, na afronding van hun opleiding, de betreffende functie alleen mogen blijven uitoefenen zolang zij blijk geven te blijven beschikken over de daarvoor benodigde kennis en vakbekwaamheid.
- Door de keuze voor accreditatie of certificering, ligt het niet meer in de rede dat de Minister van IenM leden van examencommissies, commissies van gecomitteerden of commissies van beroep benoemt of dat daarvan ambtenaren van het Ministerie deel uitmaken. De wijze waarop de examens zullen worden afgenomen, en de kennis en

kunde die van examinatoren wordt verwacht, zullen deel uitmaken van het accreditatie- of certificeringsproces.

Per beroepsgroep betekent dit:

a. Registerloodsen (artikelen 2.2 en 2.3)
De algemene raad van Nlc wordt verantwoordelijk voor de algemene en voor de regionale opleiding en examinering van personen die worden opgeleid voor het beroep van registerloods (artikel 9 van de Lw). Het loodswezen heeft te kennen gegeven de opleiding te willen laten aanmerken als HBO-masteropleiding en te willen laten accrediteren zoals bedoeld in hoofdstuk 5a van de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek (WHO) door de Nederlands Vlaamse accreditatie organisatie (NVAO). Gelet op de duur en het niveau van de opleiding tot registerloods is dit geen onlogische keuze. Het betreft hier immers een zogenaamde postinitiële opleiding voor studenten met een substantiele werkervaring in een domein waarop de te volgen masteropleiding mede gebaseerd is. Hierdoor hebben studenten na hun afstuderen de mogelijkheid op een hoger, gespecialiseerd niveau, zich verder in hun loopbaan te ontwikkelen. Daarnaast is Nlc een rechtspersoon met volledige rechtsbevoegdheid als bedoeld in artikel 5a.1, tweede lid, WHO. Dergelijke rechtspersonen, die niet door het Ministerie van Onderwijs, cultuur en wetenschap worden bekostigd, kunnen ook hun opleidingen laten accrediteren op grond van hoofdstuk 5a WHO[18]. Het voorgaande betekent dat de bij of krachtens dat hoofdstuk vastgestelde verplichtingen in verband met de opleiding tot registerloods, direct van toepassing zijn. In het geval de accreditatie niet wordt verkregen, wordt geschorst of ingetrokken, dient de algemene raad de Minister van IenM hiervan zo spoedig mogelijk op de hoogte te stellen. Aan de daarop volgende ontheffing van de accreditatieverplichting zullen voorschriften worden verbonden die er in elk geval toe moeten leiden dat de kwaliteit en de continuïteit van de opleiding gewaarborgd blijven.

b. Noordzeeloodsen (artikel 3.3 en 3.4)
Net als tot op heden het geval is, blijft de Minister verantwoordelijk voor afgifte van het certificaat noordzeeloods. De opleiding voor noordzeeloods wordt, net zoals dat nu ook al het geval is, verzorgd door Koninklijke scheepsagentuur Dirkzwager BV, het enige bedrijf in Nederland dat noordzeeloodsen in dienst heeft. Koninklijke scheepsagentuur Dirkzwager BV heeft aangegeven de opleiding tot noordzeeloods te willen laten aanmerken als registeropleiding door Centrum voor Postinitieel Onderwijs Nederland (CPION), een certificerende instelling op onderwijsgebied. Voor de opleiding tot noordzeeloods is in het onderhavige besluit bepaald dat in samenwerking met andere actoren die betrokken zijn bij de scheepvaart op het beloodsingsgebied van de noordzeeloodsen (bijvoorbeeld Rijkswaterstaat Noordzee of de Kustwacht) een examenprogramma en examenreglement worden opgesteld waarin een aantal met name genoemde aspecten van de beroepsuitoefening van een noordzeeloods aan de orde zullen moeten komen. Dit examenprogramma en examenreglement zullen bij de certificering worden betrokken. In het geval er (tijdelijk) geen opleidingsinstelling is die gecertificeerd is, wijst de Minister van IenM

[18] Voor een meer uitgebreide toelichting wordt verwezen naar kamerstukken 27.920 en 31.821

een instelling aan die de opleiding zal gaan verzorgen. Aan deze aanwijzing zullen voorschriften worden verbonden die er in elk geval toe moeten leiden dat de kwaliteit en de continuïteit van de opleiding gegarandeerd zullen zijn.

c. VTS-operators (artikel 5.3 en 5.4)
Wat betreft de opleiding tot VTS-operator sluit de inwerkingtreding van het onderhavige besluit aan bij de wijzigingen die het laatste jaar zijn doorgevoerd als gevolg van technische ontwikkelingen en nieuwe inzichten in de wijze waarop de begeleiding van de scheepvaart zou moeten plaatsvinden. Om deze reden zal ook de opleiding voor VTS-operator modulair worden opgezet. Afhankelijk van de vaarwegen waarop de verkeersbegeleiding betrekking heeft, zullen, bepaalde modules moeten zijn gevolgd, alvorens men bevoegd is, verkeersinformatie of verkeersaanwijzingen te geven. Deze nieuwe landelijke opleiding zal net als tot nu toe het geval is door de NNVO worden verzorgd. Onderzocht wordt nog of en op welke wijze de regionale opleidingen hier deel van zullen gaan uitmaken. Ook de NNVO heeft aangegeven de opleiding te willen laten aanmerken als registeropleiding door CPION. Ook voor deze opleiding is in het onderhavige besluit bepaald dat in samenwerking met andere betrokkenen, dat wil zeggen al degenen die als bevoegd gezag betrokken zijn bij de scheepvaartbegeleiding, een examenprogramma en examenreglement wordt opgesteld waarin een aantal met name genoemde aspecten van de beroepsuitoefening aan de orde zullen moeten komen. Dit examenprogramma en examenreglement zullen bij de certificering worden betrokken.
In het geval er (tijdelijk) geen opleidingsinstelling is die gecertificeerd is, wijst de Minister van IenM één, of zo nodig meerdere instellingen aan die de opleidingen zullen gaan verzorgen. Aan deze aanwijzing zullen voorschriften worden verbonden die er in elk geval toe moeten leiden dat de kwaliteit en de continuïteit van de opleidingen gegarandeerd zullen zijn.

2.2.3 Beroepskwalificaties in Europees perspectief
De beroepen van register- en noordzeeloods en VTS-operator zijn zogenaamde gereglementeerde beroepen in de zin van de Richtlijn beroepskwalificaties[19]. Hiervoor zijn door de EU geen regels gesteld, maar personen die hun opleiding hebben genoten in een andere lidstaat van de EU, dienen hun diploma wel te laten erkennen alvorens in Nederland hun diensten te mogen aanbieden. Het onderhavige besluit verandert daar niets aan. Echter, als gevolg van de inwerkingtreding van het onderhavige besluit, zullen ook de tot op heden daarvoor geldende ministeriële regelingen[20] op basis van de Algemene wet erkenning EG-beroepskwalificaties moeten worden herzien omdat in deze regelingen veelvuldig wordt verwezen naar de besluiten die komen te vervallen als gevolg van het onderhavige besluit.

2.2.4 Wetgevingstechnische opmerkingen

[19] De op 7 september 2005 vastgestelde richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie nr. 2005/36/EG betreffende de erkenning van beroepkwalificaties (PbEU 2005, L 255. Deze richtlijn is geïmplementeerd in de Algemene wet erkenning EG-beroepskwalificaties.
[20] Regeling erkenning EG-beroepskwalificaties registerloodsen en certificaatloodsen en de Regeling erkenning EG-beroepskwalificaties VTS-operators.

Als gevolg van de hierboven geschetste uitgangspunten bleek het vanuit het oogpunt van wetgevingssystematiek logischer een nieuw besluit te maken in plaats van de diverse bestaande besluiten grondig te herzien. Omdat de bepalingen met betrekking tot de opleiding en de bevoegdheden van registerloodsen, in tegenstelling tot die van de andere genoemde beroepsgroepen, in drie besluiten was vastgelegd, is in het onderhavige besluit ook het Voorschriftenbesluit registerloodsen (hierna: Voorschriftenbesluit) en het Loodsenregisterbesluit mee in ogenschouw genomen. Het opstellen van het onderhavige nieuwe besluit bood ook de gelegenheid enkele, vanaf 1990 ontstane en minder goed te verklaren verschillen tussen de bevoegdheid van registerloodsen en noordzeeloodsen, opnieuw te bezien.
Omdat, zoals in punt 2.1, onder c, van deze toelichting al is opgemerkt, ervoor gekozen is, de opleiding tot verklaringhouder pas bij gelegenheid van de op te stellen wetgeving in het kader van de herziening van de loodsplicht, in dit besluit op te nemen, blijven het Besluit verklaringhouders scheepvaartverkeerswet en de op grond daarvan bestaande commissies vooralsnog bestaan. Omdat de opleiding tot verklaringhouder ziet op de ontheffing van de verplichting van de diensten van een loods gebruik te maken, is het in het systeem van het onderhavige besluit logisch dat, de daarvoor benodigde wettelijke bepalingen, na die voor de registerloodsen en noodzeeloodsen worden geplaatst. Om deze reden is in het onderhavige besluit alvast een hoofdstuk gereserveerd voor de opleiding voor verklaringhouder en is gekozen voor een nummering van de artikelen per hoofdstuk.
Naast dit besluit zal er ook nog één ministeriële regeling worden opgesteld. Hierin zullen alle bepalingen die gebaseerd waren op besluiten die door het onderhavige besluit worden ingetrokken en, voor zover nog relevant, bijeen worden gevoegd. Tevens zullen daarin de noodzakelijke bepalingen aangaande de erkenning van EU-beroepskwalificaties worden opgenomen (zie punt 2.2.3 van deze toelichting).

3. Overige examens

In het onderhavige besluit wordt tevens van de gelegenheid gebruik gemaakt de wetgeving met betrekking tot een aantal feitelijk niet meer bestaande examencommissies in te trekken.
Op 1 februari 2002 is de Zeevaartbemanningswet (hierna: Zbw) in werking getreden en werden de Wet op de zeevaartdiploma's en de Wet op de Zeevischvaartdiploma's ingetrokken. In de Zbw is een overgangssituatie gecreëerd om nog gedurende enkele jaren op grond van de oude bepalingen examens af te leggen en de daarbij behorende diploma's voor verschillende functies als bemanningslid in de handelsvaart en zeevisvaart te verkrijgen. Op grond van artikel 76 van de Zbw kon tot 1 februari 2002 examen worden afgelegd en werd tot 1 februari 2007 het daarbij behorende diploma afgegeven aan houders van een verklaring dat het desbetreffende examen met goed gevolg was afgelegd. In artikel 6.6 worden de uitgewerkte besluiten ingetrokken. In de hierboven aangekondigde ministeriële regeling worden de uitgewerkte regelingen ingetrokken.

4. Financiële gevolgen

Van oudsher worden de in dit besluit bedoelde opleidingen, door de betreffende beroepsgroepen zelf gefinancieerd. Bij de voorbereiding van dit besluit blijken de

diverse beroepsgroepen er zelf voor gekozen te hebben deze gelegenheid aan te grijpen, hun soms al tientallen jaren bestaande opleidingen, te vernieuwen. De hieraan verbonden ontwikkel- en aanloopkosten worden hier niet nader gekwantificeerd omdat deze niet uit dit besluit voortvloeien. De op grond van dit besluit vereiste accreditatie of certificering brengt wel kosten met zich die nadere kwantificering behoeven omdat ze ook door de diverse beroepsgroepen zelf gedragen moeten worden. De kosten voor de aanvraag van een accreditatie van de opleiding tot registerloods bij de NVAO bedragen in totaal eenmalig € 15.000. Voor toetsing van de bestaande opleiding, steeds na 3 tot 6 jaar, is een bedrag verschuldigd van €750. De certificering van de opleidingen en het examen voor noordzeeloods en VTS-operator door CPION brengen elk in totaal voor de eerste certificering ongeveer € 3.000,-- en voor de daarop volgende jaren ongeveer € 2.000,-- aan kosten met zich mee.
De kosten van de opleidingen van registerloodsen en noordzeeloodsen zullen, indien het op die opleiding van toepassing is, deels als examengeld van degenen die de opleiding volgen in rekening worden gebracht of (deels) als opleidingskosten in de tarieven die de loodsen voor hun dienstverlening in rekening brengen bij de gebruikers van loodsdiensten, worden verdisconteerd.
De kosten verbonden aan de opleiding tot VTS-operator zullen ook deels als examengeld van degenen die de opleiding volgen in rekening worden gebracht en voor het overige deel worden gedragen door de VTS-autoriteiten die bij de NNVO zijn betrokken.

5. Consultaties

Een ontwerp van dit besluit is ter consultatie voorgelegd aan de Nlc, Koninklijke scheepsagentuur Dirkzwager BV, de NNVO en aan degenen die als bevoegd gezag betrokken zijn bij de begeleiding van de scheepvaart (Havenbedrijf Rotterdam NV (HBR), Havenbedrijf Amsterdam NV (HA) en Rijkswaterstaat (RWS)). Tevens is dit ontwerp gezonden aan de Koninklijke Vereniging van Nederlandse reders (KVNR) en de Vereniging van Nederlandse Cargadoors (VNC). Ook is het besluit aan de Autoriteit consument en markt (ACM) die verantwoordelijk is voor het vaststellen van het loodsgeldtarieven, gezonden.
De Nlc, Koninklijke scheepsagentuur Dirkzwager BV, HBR, HA, RWS, KNVR, VNC en ACM konden zich in het ontwerp besluit vinden. De door de KNVR gemaakte inhoudelijke opmerkingen betroffen suggesties ten behoeve van de opleiding voor verklaringhouder die, zoals aangekondigd in punt 2.1, onderdeel c, van deze toelichting, deel zal gaan uitmaken van de voorziene meer integrale wijziging van de wetgeving met betrekking tot de loodsplicht.

6. Voorhangprocedure en voorpublicatie

Op grond van artikel 52, eerste lid, van de Svw dient het ontwerp van een algemene maatregel van bestuur als bedoeld in de artikelen 9, tweede lid, 10, tweede en derde lid en 11, eerste lid van die wet, gelijktijdig in de Staatscourant bekend te worden gemaakt en aan de beide Kamers der Staten-Generaal overlegd. Deze verplichting heeft betrekking op de eisen waaraan personen die bevoegd zijn tot het geven van verkeersinformatie dan wel verkeersaanwijzingen wat betreft opleiding, kundigheid

en ervaring moeten voldoen (hoofdstuk 5 van dit besluit). Daarnaast betreft het regels met betrekking tot de vrijstelling en ontheffing van de loodsplicht die zijn opgenomen in het Loodsplichtbesluit 1995 en het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet. Deze laatst genoemde besluiten dienden onder andere te worden aangepast als gevolg van het intrekken van een aantal besluiten in het onderhavige besluit (zie artikelen 6.2 en 6.3). Omdat deze artikelen onlosmakelijk deel uit maken van dit besluit, is het gehele ontwerp-besluit bij brief van … van de Minister van IenM aan de voorzitters van de Eerste Kamer en de Tweede Kamer der Staten-Generaal op de in artikel 52 van de Svw voorgeschreven wijze overlegd aan de Staten-Generaal (Kamerstukken I/II, 2012/13, …., nr. ..). PM

Ter uitvoering van artikel 52, eerste lid, van de Svw is tevens een voorontwerp van dit besluit met een voorontwerp van de nota van toelichting bekendgemaakt in de Staatscourant van ……. (Stcrt. ..). PM

7. Inwerkingtreding en overgangsrecht (artikel 6.7)

Zoals in de toelichting bij artikel XVIII van de Aanpassingswet al is aangegeven zal de inwerkingtreding van het onderhavige besluit (en de daarbij behorende artikelen van de Aanpassingswet) maatwerk moeten zijn. Er zal rekening moeten worden gehouden met het moment dat de opleidingen starten en er zal rekening moeten worden gehouden met de tijd die nodig is om de gewenste accreditatie of certificering van de diverse opleidingen te verkrijgen. In overleg met de betreffende beroepsgroepen zal dit besluit daarom van toepassing zijn op opleidingen die vanaf 1 januari 2014 van start gaan. Indien dit besluit op een later moment wordt gepubliceerd zal aan de daarvoor relevante artikelen terugwerkende kracht worden verleend (artikel 6.7, derde lid). De opleidingen die voor de datum van inwerkingtreding zijn gestart zullen op grond van de oude wetgeving worden afgerond en zullen voor zover van toepassing gelijk worden gesteld met de opleidingen op grond van dit nieuwe besluit (zie de artikelen 6.1 en 6.7). Omdat het onderhavige besluit niet voor 1 november 2013 is gepubliceerd en in het geval de publicatie niet voor 1 januari 2014 heeft plaatsgevonden, zal worden afgeweken van het daarvoor geldende zogenaamde vaste verandermoment. Om de diverse opleidingen in de gelegenheid te stellen de in het onderhavige besluit vereiste accreditatie of certificering te verkrijgen, of in het geval deze nog niet is verkregen, de opleiding zodanig aan te passen dat wel aan de verplichtingen van dit besluit wordt voldaan, is in artikel 6.7, tweede lid, bepaald, dat de accreditatie of certificering uiterlijk op 1 januari 2015 moet zijn verkregen. Indien dit niet het geval is, zal de Minister van IenM met ingang van die dag voorzien in de daarvoor in de artikelen 2.3, derde lid, 3.4, tweede lid of 5.4, tweede lid, genoemde maatregelen.

Artikelsgewijs

Artikel 1.1 Definities

De in dit artikel opgenomen definities komen overeen met de definities die waren opgenomen in de besluiten die door de inwerkingtreding van het onderhavige besluit

komen te vervallen. Daarnaast zijn definities toegevoegd ter vergroting van de leesbaarheid van het onderhavige besluit.

Artikelen 1.2, 2.1, onderdeel b, 2.4, eerste, derde en vierde lid, 3.1, eerste lid, onderdeel a, en 3.5, eerste lid: Geneeskundige verklaring voor de zeevaart

Artikel 1.2 bevat een definitie van wat moet worden verstaan onder een geneeskundige verklaring voor de zeevaart. Een dergelijke verklaring is relevant voor personen die werkzaamheden verrichten of willen gaan verrichten als registerloods of noordzeeloods. De Wet zeevarenden en het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart[21] en het Keuringsreglement voor de Zeevaart 2005 bevatten regels met betrekking tot deze geschiktheid en de daarbij behorende verklaring voor kapiteins en andere zeevarenden. Deze eisen vloeien voort uit het STCW-verdrag[22] en richtlijn nr. 2008/106/EG[23].

Een registerloods en een noordzeeloods treden op als adviseur van de kapitein en zullen, net zoals dat tot op heden ook al het geval was[24], op het punt van lichamelijke en geestelijke geschiktheid aan dezelfde eisen dienen te voldoen als de kapitein van een zeeschip. De genoemde artikelen voorzien daarin. Een loods die niet in het bezit is van deze geneeskundige verklaring is niet bevoegd zijn beroep uit te oefenen (artikel 24 van de Lw). Voor registerloodsen betekent dit dat zij worden geschrapt uit het loodsenregister. Om deze reden zal de verklaring steeds aan de algemene raad moeten worden verstrekt. Voor een noordzeeloods, die niet in het bezit is van een geldige geneeskundige verklaring, vervalt het loodscertificaat, van rechtswege (artikel 3.7).

Artikelen 1.3, 1.4, 2.3, derde lid, 3.3, derde lid, 5.3, derde lid Examenprogramma en examenreglement

Anders dan tot op heden het geval was, wordt in het onderhavige besluit niet meer een gedetailleerd beschrijving gegeven van de examenstof en worden geen gedetailleerde wettelijke bepalingen gegeven met betrekking tot de wijze van examineren. In dit besluit wordt volstaan met het aangeven van inhoudsgebieden waarop de examinering betrekking moet hebben. Degenen die de opleiding verzorgt zal in overleg met relevante partijen, een uitgewerkt examenprogramma en examenreglement moeten vaststellen. In dat examenprogramma, zal met de onderwerpen die in artikel 1.3 zijn opgesomd rekening moeten worden gehouden. In artikel 1.3, tweede lid, is geregeld dat daarbij ook rekening moet worden gehouden met de ter zake geldende internationale richtlijnen. Diverse internationale scheepvaartorganisaties hebben richtlijnen vastgelegd ten behoeve van de

[21] Tot 20 augustus 2013 luidde de citeertitels resp. Zeevaartbemanningswet en Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart (zie artikel I, onderdeel JJ van de Wet van 6 juli 2011 inzake implementatie van het op 23 februari 2006 te Genève tot stand gekomen Martiem arbeidsverdrag, 2006 ((Trb. 2007,92) Stb. 394).

[22] STCW-verdrag: Het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (Trb. 1981, 144), herzien op 7 juli 1995 (Trb. 1996, 249) en op 4 juni 1997 (Trb. 2006, 40).

[23] Richtlijn nr. 2008/106/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 19 november 2008 inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden (PbEU L 323).

[24] Zie artikel 2, eerste lid, onderdeel a Besluit adspirant registerloodsen, artikel 5 tot en met 7 Loodsenregisterbesluit en artikel 2 Besluit certificaatloodsen.

beroepsuitoefening van de in het onderhavige besluit bedoelde beroepen of functies. Met deze richtlijnen van bijvoorbeeld de International Maritieme Organisation (IMO) en International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Autorities (IALA) zal rekening moeten worden gehouden. Daarnaast zal rekening moeten worden gehouden met de voor het specifieke beroep genoemde kwalificaties die nodig zijn voor een goede beroepsuitoefening (artikelen 2.2, 3.3 en 5.3). In artikel 1.4 staan de randvoorwaarden waaraan een examenreglement dient te voldoen.

Hoofdstuk 2 Registerloodsen

Tot op heden is de examinering van adspirant-registerloodsen geregeld in het Besluit adspirant-registerloodsen. De eisen waaraan moet worden voldaan om voor inschrijving in het loodsenregister in aanmerking te komen en ingeschreven te blijven zijn vastgelegd in het Loodsenregisterbesluit. Zonder een dergelijke inschrijving is men niet bevoegd diensten als loods te verrichten. De verplichtingen en bevoegdheden van een registerloods bij de uitoefening van zijn functie zijn geregeld in het Voorschriftenbesluit. De genoemde drie besluiten komen te vervallen (zie artikel 6.5) en worden vervangen door de artikelen in dit hoofdstuk.

Artikel 2.1 Voorwaarden voor deelname aan de opleiding tot registerloods

Net zoals tot op heden het geval was, is de minimum vooropleidingseis om voor de opleiding tot registerloods in aanmerking te komen, een relevant HBO-opleiding en relevant vaarbevoegdheidsbewijs (onderdeel a). Daarnaast dient betrokkene bij het begin van zijn opleiding in het bezit te zijn van een geneeskundige verklaring voor de zeevaart (onderdeel b, zie ook toelichting bij artikel 1.2). Deze twee voorwaarden maken echter nog niet dat betrokkene uiteindelijk geschikt zal zijn het beroep van registerloods uit te oefenen. Om deze reden is in dit besluit een nieuwe voorwaarde toegevoegd namelijk dat betrokkene over zodanige karaktereigenschappen moet beschikken dat hij naar verwachting in staat zal zijn het beroep uit te oefenen. Hierbij wordt met name gedoeld op het feit dat hij zodanig gezag uitstraalt dat hij als een volwaardige adviseur van kapiteins van verschillende nationaliteiten en met verschillende gebruiken zal moeten kunnen communiceren en waarbij zijn adviezen ook zo veel mogelijk worden overgenomen (zie ook artikel 2.6, onderdeel d). Om deze geschikheid te bepalen zal gebruik worden gemaakt van een psychologische test of assessment. Of betrokkene uiteindelijk tot de opleiding voor registerloods wordt toegelaten blijft een discretionaire bevoegdheid van de besturen van de regionale loodsencorporaties (artikel 13 Lw).

Artikel 2.2 Inhoud van de opleiding tot registerloods

In dit artikel worden de belangrijkste inhoudsgebieden waaruit de opleiding van registerloods bestaat genoemd. Deze aspecten dienen in elk geval deel uit te maken van de opleiding.
Voor het op peil houden van de in verband met de uitoefening van het beroep van registerloods benodigde kennis en vaardigheden, zullen bij verordening van de Nlc op grond van artikel 4 van de Lw nadere regels worden gesteld.

Artikel 2.3 Accreditatie van de opleiding tot registerloods

Eerste lid:

Op verzoek van de Nlc heeft de NVAO een aantal jaren geleden een eerste scan op de eventuele accreditatiewaardigheid van de tot op heden bestaande opleiding voor registerloods gedaan. Hieruit bleek dat erkenning van de opleiding tot registerloods als HBO-masteropleiding, zoals bedoeld in hoofdstuk 5A van de WHO, na het doorvoeren van een aantal inhoudelijke aanpassingen mogelijk is. Om deze reden heeft de Nlc de Minister van IenM verzocht, ter borging van de kwaliteit van de opleiding, na het opheffen van de daarvoor tot op heden bestaande commissies, hiertoe in het onderhavige besluit een wettelijke verplichting op te nemen. Kort samengevat betekent dit voor het loodswezen dat toetsing en examinering op een andere wijze dan tot nu toe organisatorisch vorm gegeven en ingebed zal moeten worden: er is één opleiding met regionale differentiaties en deze zal moeten voldoen aan de eisen van de WHO. Dit betekent dat er bijvoorbeeld eisen worden gesteld aan de bij de leerdoelen passende toetsvormen, dat de examinatoren deskundig en onafhankelijk behoren te zijn en dat er controle is op hun taakopvattingen.
De NVAO zal de opleiding tot registerloods op dezelfde wijze beoordelen als alle andere bestaande of nieuwe postinitiële masteropleidingen. Zodra de NVAO positief geoordeeld heeft over het accrediteren van de opleiding zal de instelling, in casu de algemene raad van de Nlc, kunnen worden erkend door de Minister van Onderwijs Cultuur en Wetenschap door middel van de procedure erkenning rechtspersoon voor hoger onderwijs. Na deze erkenning zal de Nlc optreden als (niet door de overheid bekostigde) onderwijsinstelling voor het hoger onderwijs. De onderwijsinspectie houdt toezicht op de rechtspersoon.

Tweede en derde lid:
Zie punt 2.2.2, onder a, van het algemeen deel van deze toelichting.

Artikel 2.4, tweede lid, Geneeskundige verklaringen
Op verzoek van de algemene raad van de Nlc wordt, in het tweede lid van artikel 2.4 de mogelijkheid geboden om bij verordening van de Nlc, nog een speciale geneeskundige verklaring van geschiktheid voor het verrichten van loodsdiensten verplicht te stellen. Aan de fysieke gezondheid van registerloodsen worden hoge eisen gesteld. Registerloodsen werken in wisseldiensten omdat er 24 uur per dag loodsdiensten worden verleend. Ook gaat een loods diverse malen per dag en bij vrijwel alle weersomstandigheden op zee, via een touwladder of helikopter aan of van boord van grote zeeschepen. Het medisch onderzoek dat voor de geneeskundige verklaring zeevaart wordt verricht is ter bepaling van de fysieke gezondheid van de loods voor de genoemde werkzaamheden te beperkt, omdat het een uniform medisch onderzoek is dat van toepassing is op alle functies aan boord van een zeeschip. Hierbij is geen aandacht voor de specifieke functie-eisen van registerloodsen. Een specifiek medisch onderzoek voor registerloodsen is ook van belang in het licht van de verhoging van de pensioenleeftijd van registerloodsen.
Omdat het bezit van geldige geneeskundige verklaringen een van de redenen is voor inschrijving resp. doorhaling in het loodsenregister (artikel 22 en 24 van de Lw), is het noodzakelijk dat de algemene raad van de Nlc beschikt over de daarvoor benodigde informatie. In het derde lid van artikel 2.4 wordt geregeld dat een afschrift van de verklaringen aan de algemene raad van de Nlc moeten worden verstrekt. Indien een registerloods niet meer over een van deze verklaringen beschikt, dient dit te worden gemeld (vierde lid).

Artikel 2.5 Voorschriften voor registerloodsen
Eerste lid:
Op grond van artikel 2, derde lid, van de Lw kunnen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur voorschriften gesteld worden die registerloodsen voor en bij de uitoefening van hun beroep in acht dienen te nemen en voorschriften met betrekking tot het zogenaamde loodsen op afstand. Tot op heden zijn deze voorschriften vastgelegd in het Voorschriftenbesluit.
In de artikelen 2 tot en met 9 van dat besluit waren algemene voorschriften gegeven met betrekking tot het loodsen. Het betrof bepalingen over bijvoorbeeld de mee te nemen communicatiemiddelen, het begin en einde van de loodsdienst, loodswissel en het laten ondertekenen van een loodscertificaat door een gezagvoerder van een schip, na afloop van de loodsdienst. Deze voorschriften zijn deels achterhaald door technologische- en andere ontwikkelingen en staan daarmee soms innovatie van de dienstverlening door het loodswezen in de weg. Om deze reden wordt ervoor gekozen de Nlc hierover zelf in een verordening voorschriften te laten opstellen. Hiermee komt de wettelijke verplichting op grond van de Lw (weer) overeen met de ter zaken geldende voorschriften die sinds oktober 2008 gelden voor de beloodsing door Nederlandse en Vlaamse loodsen op de Westerschelde op grond van artikel 16 van het Schelderegelement.

Tweede en derde lid:
Deze leden komen overeen met artikel 6, vierde lid, van het Voorschriftenbesluit en geven uitvoering aan IMO resolutie A485 (XII). In deze resolutie is de mogelijkheid gegeven dat de loods in bepaalde gevallen weigert te loodsen bijvoorbeeld indien er zodanige tekortkomingen of bijzonderheden ten aanzien van het schip zijn dat de vaart van het schip een ernstig gevaar oplevert voor de veiligheid van het schip, de opvarenden of de omgeving. In dat geval zal de loods daarvan melding moeten doen aan de bevoegde autoriteit of een opsporingsambtenaar en in overleg treden over de te nemen acties met de kapitein en indien mogelijk met de bevoegde autoriteit. Indien het schip desondanks wel vertrekt (bij een uitgaande reis) of de reis voortzet, oefent de loods zijn functie toch zo goed mogelijk uit. Het betreffende schip zal in de meeste gevallen immers wel loodsplichtig zijn.

Artikel 2.6 Voorschriften tijdens functie-uitoefening
Onderdeel a:
Dit onderdeel komt overeen met artikel 5 van het Voorschriftenbesluit en verplicht de loods steeds een geldige verklaring bij zich te hebben waaruit blijkt dat hij staat ingeschreven in het loodsenregister.

Onderdeel b:
Alhoewel de beheerder van een scheepvaartweg de taak heeft de in artikel 3, eerste lid, van de Svw genoemde belangen te behartigen door het treffen van maatregelen, is een registerloods een belangrijke schakel in dat geheel. De loods is bij binnenkomende respectievelijk vertrekkende schepen in het algemeen als eerste onderscheidenlijk laatste Nederlandse functionaris aan boord en bezit een grote mate

van deskundigheid die nodig is voor het beoordelen van de bedoelde belangen. Om deze reden is aan loodsen, van oudsher, een controle- en meldingsplicht opgedragen met betrekking tot situaties en omstandigheden die in het kader van de veiligheid een risico met zich (kunnen) brengen. Dit onderdeel, dat overeenkomt met artikel 4 van het Voorschriftenbesluit voorziet daarin. De formulering van de melding van een voorval of ongeval in onderdeel 3° is aangepast omdat de definitie van scheepsramp in artikel 1 van de Schepenwet is vervallen.

Onderdeel c:
In de praktijk onderhoudt de loods de communicatie met de wal. Een eventuele verkeersaanwijzing (zie artikel 1, eerste lid, onderdeel l, van de Svw) richt zich naar haar aard altijd tot de verkeersdeelnemer, meestal de kapitein van het schip. Dit onderdeel verplicht de loods deze aanwijzing aan hem door te geven (zie ook artikel 3 Voorschriftenbesluit). Het spreekt voor zich dat de loods uit hoofde van zijn wettelijke taak gehouden is de kapitein of verkeersdeelnemer omtrent de uitvoering van die aanwijzing te adviseren (artikel 2 van de Lw).

Onderdeel d:
Net als in artikel 6, derde lid, van het Voorschriftenbesluit, benadrukt dit onderdeel dat de loods, ook in het geval zijn adviezen niet worden opgevolgd, zijn functie zo goed mogelijk moet blijven uitoefenen.

Atikel 2.7 en 2.8 Aanvullende voorschriften en procedures in verband met het loodsen op afstand
Artikel 2 van de Lw maakt het mogelijk dat, indien de loods zijn functie niet aan boord kan uitoefenen, zijn taak wordt verricht aan boord van een ander schip of vanaf de wal (loodsen op afstand). Deze situaties waarin dit zich kan voordoen worden genoemd in artikel 2.7, eerste lid. Onderdeel a betreft externe oorzaken die ertoe leiden dat de registerloods niet aan boord kan komen (slecht weer). Onderdeel b betreft het loodsen op afstand direct vooraf of direct volgend op het verrichten van loodsdiensten aan boord van een schip vanaf of tot de locatie waar de loods gewoonlijk van of aan boord gaat. Vanaf de wal wordt deze vorm van beloodsing stelselmatig toegepast op daarvoor aangewezen gebieden zoals het zogenaamde "Pilot-Maas" gebied in de aanloop van Hoek van Holland. Onderdeel c geeft de registerloods de bevoegdheid tot het loodsen op afstand in acute gevaarsituaties met betrekking tot de veiligheid van een schip, voor zover dit voor een veilige beloodsing noodzakelijk is. Deze bijzondere vorm van loodsen op afstand komt soms voor in het aanloopgebied van IJmuiden. Onderdeel d ten slotte, betreft de situatie dat een (op zichzelf loodsplichtig) schip op een (loodsplichtige) scheepvaartweg voor anker ligt en (aangezien het niet vaart) geen loods aan boord heeft. Als hierbij het anker gaat krabben en het schip "gaat varen" is het schip op dat moment verplicht een loods aan boord te nemen. Omdat het enige tijd kan duren alvorens de loods aan boord is, is het uit veiligheidsoogpunt wenselijk dat het schip, totdat de loods aan boord is, op afstand wordt beloodst. De in de artikelen 10, 11 en 13 van het Voorschriftenbesluit opgenomen bepalingen zijn vrijwel ongewijzigd in de artikelen 2.7 en 2.8 van dit besluit overgenomen. De verplichting de engelse taal te spreken was tot op heden opgenomen in artikel 4 van de Voorschriftenregeling. Voor de volledigheid wordt hier nog aan toegevoegd dat het loodsen op afstand in alle gevallen in nauw overleg met

het bevoegd gezag en tesamen met de VTS-werkzaamheden die in een bepaald gebied moeten worden verricht door degenen die in opdracht van het bevoegd gezag verkeersbegeleiding verzorgen, dient te geschieden (zie ook de artikelen 5.1, onder a en 5.9)

Hoofdstuk 3 Noordzeeloodsen

Het beroep van noordzeeloods is vlak na de Tweede Wereldoorlog ontstaan uit particuliere initiatieven in Engeland, Frankrijk, Duitsland en Nederland, ten behoeve van een veilige vaart over de Noordzee en het Kanaal waarin toen veel mijnen lagen. De nadien opgestelde wetgeving voor het verrichten van deze loodsdiensten is het resultaat van overleg dat sinds het begin van de jaren '70 is gevoerd ter bevordering van de veiligheid op de steeds drukker wordende Noordzee, Skagerrak en het Kanaal. Dit overleg resulteerde in 1976 in de opstelling van regels met betrekking tot het loodsen op deze wateren: de Rules and regulations for the good government of deep sea pilotage in het North Sea, English Channel en Skagerrak. In navolging van deze rules is in 1978 de in voetnoot 10 aangehaalde richtlijn vastgesteld. Deze richtlijn verplicht de lidstaten, die een kuststaat van de Noordzee of het Kanaal zijn, zoveel mogelijk te waarborgen dat schepen die voor het loodsen op de Noordzee en in het Kanaal een beroep doen op de diensten van een loods, kunnen beschikken over in voldoende mate gekwalificeerde loodsen die houder zijn van een door een bevoegde autoriteit van een lidstaat afgegeven certificaat. In Nederland worden deze loodsen opgeleid en op verzoek van reders beschikbaar gesteld door Koninklijke scheepsagentuur Dirkzwager BV. Daarvoor zijn ongeveer 10 tot 15 loodsen beschikbaar. Noordzeeloodsen maken over het algemeen langere (loods)reizen dan registerloodsen. Zij gaan bijvoorbeeld in een Engelse haven aan boord en beloodsen het schip op het in artikel 3.1, tweede lid, genoemde beloodsingsgebied 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 registerloods. Over de inhoud van het daarvoor benodigde examen worden door de EU geen eisen gesteld. In de praktijk wordt, zij het geactualiseerd, nog steeds uitgegaan van de in 1976 gemaakte afspraken.

Tot op dit moment zijn zowel de voorwaarden om als noordzeeloods diensten te mogen verrichten (het bezit van een certificaat) als de aan de hieraan verbonden verplichtingen en bevoegdheden in het Besluit certificaatloodsen vastgelegd. Dit besluit zal komen te vervallen (zie artikel 6.5) en worden vervangen door de bepalingen in dit hoofdstuk.

Artikel 3.1 Certificaat noordzeeloods

Anders dan ten behoeve van de registerloodsen, kent de Lw ten behoeve van de noordzeeloodsen slechts een beperkt aantal bepalingen, namelijk de artikelen 2, 3 en 5. Artikel 3.1 voorziet daarom in bepalingen die voor de registerloodsen in de Lw en de Svw zijn vastgelegd.

Eerste lid:

Om voor een certificaat noordzeeloods in aanmerking te komen dient de opleiding tot noordzeeloods met goed gevolg te zijn doorlopen en dient betrokkene in het bezit te zijn van een geneeskundige verklaring voor de zeevaart (vergelijk artikel 22, eerste lid, van de Lw om voor inschrijving in het loodsenregister in aanmerking te kunnen komen).

Tweede lid:
In dit lid is het gebied vastgelegd waarin noordzeeloodsen diensten mogen verrichten (vergelijk artikel 10 van de Svw en de daarbij behorende bijlage).

Derde lid:
Ook voor noordzeeloodsen bestaat er in de praktijk een systeem waarin bij toenemende ervaring, steeds grotere schepen mogen worden beloodst (vgl artikel 4 van de Lw en de daarop gebaseerde verordeningen). Dit lid maakt het mogelijk dat aan het certificaat een ervaringsopbouw kan worden verbonden wat betreft de grootte van de schepen en de hoeveelheid reizen die betrokkene dient af te leggen alvorens voor de beloodsing van grotere schepen in aanmerking te komen.

Vierde lid:
Op grond van artikel 5 van de Lw worden bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels gesteld omtrent het in verband met de beroepsuitoefening van noordzeeloodsen af te geven document. Dit document, het certificaat noordzeeloods, zal bij ministeriële regeling worden vastgesteld. De noordzeeloods zal het desgevraagd moeten kunnen tonen (zie artikel 3.5, eerste lid, onder a) (vergelijk artikel 22, derde lid, van de Lw voor registerloodsen).

Artikel 3.2 Voorwaarden voor de deelname aan de opleiding tot noordzeeloods
Dit artikel komt, voor zover nog relevant, overeen met artikel 8 van het Besluit certificaatloodsen.

Artikel 3.3 Inhoud van de opleiding en het examen voor noordzeeloods
artikel 3.4 Certificering van de opleiding tot noordzeeloods
In aanvulling op punt 2.2.2 van het algemeen deel van deze toelichting wordt nog opgemerkt dat de in het eerste lid van artikel 3.3 opgenomen opleidingseisen in meer algemene bewoordingen overeenkomen met hetgeen tot op heden was opgenomen in het Besluit certificaatloodsen.

Artikel 3.5 Voorschriften voor noordzeeloodsen
Het tweede lid van dit artikel is vergelijkbaar met het voor registerloodsen van toepassing zijnde artikel 2.5, eerste lid, van dit besluit. Omdat de noordzeeloodsen geen verordenende bevoegdheid hebben, is deze verplichting hier als doelvoorschrift vormgegeven. Dit betekent bijvoorbeeld dat de loods zich vooraf op de hoogte moet stellen van al hetgeen voor het verlenen van zijn diensten aan het schip noodzakelijk is. Ook zal hij fit en in goede conditie moeten zijn. Omdat een certificaatloods in het algemeen langere loodsreizen maakt dan een registerloods is het belangrijk dat hij tijdens de reis (bijvoorbeeld op rustige stukken op de Noordzee) of tussen twee

loodsreizen in, voldoende rust neemt. Deze bepaling kan van belang voor de aansprakelijkheid van de noordzeeloods (artikel 3 van de Lw) of in bij een onderzoek door het Tuchtcollege voor de scheepvaart, na een scheepvaartongeval waarbij een noordzeeloods is betrokken.

Artikel 3.6 Voorschriften tijdens de functie-uitoefening
Dit artikel komt overeen met de voor registerloodsen geldende artikel 2.6, met dien verstande dat in artikel 3.6 steeds sprake is van een meldplicht aan bevoegde instanties in plaats van aan een (Nederlandse) bevoegde autoriteit. Noordzeeloodsen verrichten hun werkzaamheden immers op volle zee. In de praktijk zullen de in dit artikel bedoelde meldingen moeten worden gedaan bij het dichtstbij zijnde kustwachtcentrum.
Het tweede en derde lid, komen overeen met artikel 25 Besluit certificaatloodsen, met dien verstande dat de tekst van het tweede lid is aangepast aan de wijziging van Schepenwet (zie voetnoot 6). Voor de volledigheid wordt hier nog opgemerkt dat een vergelijkbare bepaling voor de registerloodsen niet in het onderhavige besluit is opgenomen. Een dergelijke verplichting is vastgelegd in de op artikel 4 van de Lw gebaseerde Beroepsuitoefeningsverordening die aan de Minister van IenM ter goedkeuring moet worden voorgelegd.

Artikel 3.7 Vervallen of intrekken van het certificaat noodzeeloods
Net als op grond van artikel 24, eerste lid, van de Lw voor registerloodsen geldt, is ook bij noordzeeloodsen het niet meer in het bezit zijn van een geldige geneeskundige verklaring voor de zeevaart, het bereiken van een bepaalde leeftijd, het onvoldoende blijk geven van kennis of vakbekwaamheden, of het niet nakomen van andere wettelijke verplichtingen, zoals een minimale vaartijd, reden om de bevoegdheid te beëindigen door het intrekken van het certificaat (bij registerloodsen door de inschrijving in het register te beëindigen). Dit artikel voorziet daarin. De in dit artikel opgenomen leeftijdsgrens van 67 jaar komt overeen met de maximum leeftijd die ook in andere lidstaten wordt gehanteerd en ook in artikel 2 Besluit certificaatloodsen was opgenomen. Van onvoldoende kennis of vakbekwaamheid blijk geven kan sprake zijn in geval van aanvaringen of bijna-aanvaringen of naar aanleiding van klachten.

Hoofdstuk 5 Bevoegdheid tot geven verkeerinformatie en verkeersaanwijzingen
Tot op heden zijn in het Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer en de daarbij behorende lagere wetgeving, de opleidingseisen opgenomen waar personen die bevoegd zijn verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen te geven, aan moeten voldoen. Het genoemde besluit komt te vervallen. De noodzakelijke resterende bepalingen zijn in hoofdstuk 5 van het onderhavige besluit opgenomen.

Artikel 5.1 Bevoegdheid VTS-operator en andere personen
In dit besluit is het tot op heden bestaande onderscheid tussen VTS-ers en andere personen die bevoegd kunnen zijn om verkeersinformatie of verkeersaanwijzingen te geven gehandhaafd (zie punt 2.1, onder d, van het algemeen deel van deze

toelichting), en is net zoals dat tot op heden het geval is, beperkt tot de scheepvaartwegen die in beheer zijn bij het Rijk of een ander bij ministeriële regeling aangewezen bevoegd gezag (artikel 2 van de Svw). Van oudsher zijn de vaargebieden bij Rotterdam en delen van Noord-Holland hiervoor aangewezen[25]. Dit hoofdstuk is daarom alleen van toepassing op medewerkers van provincies en gemeenten voor zover zij werkzaamheden verrichten ten behoeve van het beheer van vaarwegen die aan het Rijk zijn overgedragen, terwijl het personeel dat met de scheepvaartbegeleiding is belast, niet is overgedragen (zoals in delen van Friesland en Groningen het geval is).
De passage "in opdracht van het bevoegd gezag" beoogt te verwijzen naar eventueel bij het bevoegd gezag bestaande mandaatregelingen in verband met de bevoegdheid tot het geven van verkeersaanwijzingen. In de Schelderegio is de bevoegdheid verkeersaanwijzingen te geven niet gemandateerd aan de VTS-operator (zie artikelen 54 Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 en 53 Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen).

Artikel 5.2 Voorwaarden voor het uitoefenen van de functie van VTS-operator
Eerste lid:
Om de functie van VTS-operator te kunnen vervullen is het noodzakelijk dat betrokkene de opleiding tot VTS-operator (zie artikel 5.3) met goed gevolg heeft afgerond. Daarnaast wordt verwacht dat betrokkene nadien steeds zijn kennis op peil houdt door aanvullende opleidingen te volgen. Indien dit niet gebeurt kan dit een teken zijn dat betrokkene niet meer over voldoende kennis en vakbekwaamheid beschikt. Gevolg daarvan kan weer zijn dat hij niet meer met de functie van VTS-operator zal kunnen worden belast. In het uiterste geval kan dit voor betrokkene leiden tot rechtspositionele gevolgen.

Tweede lid:
In de grensgebieden van Nederland met België (Westerschelde) wordt soms, doordat er sprake is van grensoverschrijdende verkeersbegeleidende systemen, vanuit een verkeerscentrale of verkeerspost in België, op Nederlands grondgebied verkeersbegeleiding gegeven. Dit artikellid regelt dat dit mogelijk is nadat deze personen hebben aangetoond te voldoen aan de in Nederland geldende voorschriften. Zij behoeven niet de hele opleiding te doen maar moeten aantonen te voldoen aan de krachtens artikel 33, eerste lid, van de Algemene wet erkenning EG-beroepskwalificaties voor het verkrijgen van erkenning van EG-kwalificaties voor het beroep van VTS-operator gestelde regels met betrekking tot de aanpassingsstage en de proeve van bekwaamheid.
Het gaat hier niet om inwoners van de Europese Gemeenschap van buiten Nederland die om erkenning van beroepskwalificaties voor het beroep van VTS-operator in Nederland verzoeken[26], maar om personen in buitenlandse overheidsdienst die vanaf buitenlands grondgebied verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen aan schepen geven die zich op Nederlands grondgebied bevinden. Het is wenselijk en logisch, de

[25] Dit was tot op heden geregeld in artikel 1 van het Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen Scheepvaartverkeerswet. Na inwerkingtreding van dit besluit wordt dit geregeld in de op dit besluit gebaseerde ministeriële regeling.
[26] Voor deze personen geldt de ministeriele regeling genoemd in voetnoot 20.

beroepskwalificaties van deze personen op dezelfde wijze te beoordelen als van degenen die om erkenning van hun vakbekwaamheid in Nederland verzoeken, en daar op dezelfde manier mee om te gaan voor wat betreft het doorlopen van een aanpassingsstage of het afleggen van een proeve van bekwaamheid. Dit artikellid voorziet daarin. Dit artikel komt overeen met artikel 6 van het Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer.

Artikel 5.3 Inhoud van de opleiding en examen voor VTS-operator en artikel 5.4 Certificering van de opleiding tot VTS-operator
Zie punt 2.2.2 van het algemeen deel van deze toelichting.

Artikel 5.5 Voorwaarden voor het uitoefenen van de taken, bedoeld in artikel 5.1, onderdeel b, en
Artikel 5.6 De opleiding van personen, bedoeld in artikel 5.1, onderdeel b
In deze artikelen zijn de artikelen 2 en 4 van het Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer en een deel van het Besluit aanwijzing en opleiding nautisch persoon samengevoegd. Het stellen van opleidingseisen aan personen die de scheepvaart instrueren vanaf een post, meldpost, vuurtoren of patrouille-vaartuig, in verband met de bediening van bruggen, sluizen, waterkeringen en gemalen of in verband met de uitvoering van andere operationele taken is noodzakelijk omdat deze personen ook bevoegd zijn verkeersaanwijzingen te geven. Het niet nakomen van door deze personen gegeven verkeersaanwijzingen op grond van de op artikel 4 van de Svw gebaseerde scheepvaartreglementen levert een strafbaar feit op (zie bijvoorbeeld artikel 1.19 Binnenvaartpolitiereglement juncto artikel 7a Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement). Om deze reden is het van belang dat ook voor deze personen opleidingseisen gelden; deze aanwijzingen dienen aan de daaraan gestelde eisen te voldoen.
Welke modules van de nautische leerlijnen de betreffende functionaris dient te volgen, zal afhankelijk zijn van zijn specifieke functie. Omdat bijvoorbeeld de grootte en het verkeersaanbod van een sluizen of bruggen verschillend zijn, zal in de praktijk ook een opleidingsverschil bestaan. Het voor het betreffende object verantwoordelijke bevoegd gezag zal steeds de benodigde opleidingsmodules vaststellen. Ook voor deze functionarissen geldt dat voor het op peil houden van de in verband met de uitoefening van de functie benodigde kennis en vaardigheden ook nadien nog opleidingen zullen moeten worden gevolgd. Het niet voldoen aan deze opleidingsverplichting kan een teken zijn dat betrokkene niet meer over voldoende kennis en vakbekwaamheid beschikt. Gevolg daarvan kan zijn dat hij niet meer met de betreffende functie zal kunnen worden belast. Ook kan dit voor betrokkene leiden tot rechtspositionele gevolgen.

Artikel 5.7 Bevoegdheid van politie-ambtenaren
Dit artikel komt overeen met de artikelen 5 tot en met 8 van het Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer. Ambtenaren die zijn aangesteld voor het uitvoeren van de politietaak beschikken naast het instrumentarium dat hun in het kader van de openbare orde en veiligheid ter beschikking staat, ook over de bevoegdheid tot het geven van verkeersaanwijzingen.

Het is daarbij van belang dat afstemming plaatsvindt tussen de politiediensten en de vaarwegbeheerder en dat geopereerd wordt binnen het raamwerk van ter zake tussen de vaarwegbeheerder en de politiediensten gemaakte afspraken. Om ook het gewenste opleidingsniveau van deze ambtenaren te garanderen zijn in het onderhavige besluit ook voor deze ambtenaren opleidingseisen opgenomen.

Artikel 5.8 Bevoegdheid van de directeur Kustwacht en noordzeeloods
Op grond van de artikelen 2 en 4 van het Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer en het Besluit aanwijzing en opleidingseisen nautisch personeel Scheepvaartverkeerswet was ook de Directeur Kustwacht, en de noordzeeloods mits hij in het bezit is van een aanvullend certificaat en nadat hij daartoe een opdracht heeft ontvangen van de Kustwacht[27] bevoegd verkeersaanwijzingen te geven. In het onderhavige besluit is ervoor gekozen alle personen die daartoe bevoegd zijn, in dit besluit aan te wijzen.

Artikel 5.9 Bevoegdheid van registerloodsen
In de artikelen 2.7 en 2.8 van het onderhavige besluit is een regeling opgenomen voor het loodsen op afstand. Afhankelijk van de lokale situatie kan een en ander met zich brengen dat de betreffende registerloods daarnaast verkeersinformatie verstrekt aan andere schepen in hetzelfde marifoongebied. Hij verricht zo handelingen die vergelijkbaar zijn met een VTS-operator. In dergelijke gevallen dient de loods dan ook aan dit opleidingsniveau te voldoen. De daartoe vereiste opleiding maakt deel uit van de opleiding die in de Bevoegdhedenverordening op grond van artikel 4 van de Lw is vastgelegd (onderdeel a).
In de aanloop naar de haven van Rotterdam wordt, in overleg met de daar bevoegde autoriteit, door registerloodsen in het zogenaamde Pilot Maas gebied, ook verkeersinformatie aan de scheepvaart gegeven die geen relatie heeft met het loodsen op afstand. Hiervoor bleek geen wettelijke basis te bestaan, terwijl hieraan, in verband met de aansprakelijkheid van de diverse partijen wel behoefte aan blijkt te bestaan. Onderdeel b regelt dat een registerloods die voldoet aan de door de bevoegde autoriteit gestelde voorwaarden, kan worden aangewezen om in dergelijke gevallen verkeersinformatie te geven.

Artikel 5.10 Verkeersinformatie op de Eems
In artikel 5, eerste lid, van de Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake de gemeenschappelijke informatie en begeleiding van de scheepvaart in de Eemsmonding door middel van walradar- en hoogfrequentie-radio-installaties (Trb. 1981, 2) is overeengekomen dat verkeersinformatie in de Eems wordt gegeven door ambtenaren van de Bondsrepubliek Duitsland. Hiermee is voor de Eems een andere regeling voor grensoverschrijdende verkeersinformatie van toepassing dan op de Westerschelde (zie artikel 5.4).

Artikel 6.1 Overgangsbepaling in verband met behoud van verkregen bevoegdheden

[27] Zie artikel 2, onderdeel b, van het Besluit aanwijzing en opleidingseisen nautisch personeel Scheepvaartverkeerswet.

Dit artikel zorgt ervoor dat eerder afgegeven bevoegdheidsbewijzen, ook na het intrekken van de besluiten op grond waarvan zij waren toegekend, geldig blijven. Zij worden geacht te voldoen aan de bepalingen van dit nieuwe besluit.

Voor de volledigheid wordt hier nog opgemerkt dat voor de de personen die de scheepvaart instrueren vanaf een meldpost, vuurtoren of patrouille-vaartuig, in verband met de bediening van bruggen, sluizen, waterkeringen en gemalen of in verband met de uitvoering van andere operationele taken (artikel 5,1, onderdeel b), ook de opleidingen die zijn behaald op grond van het in 2011 ingetrokken Besluit landelijke aanwijzing bevoegde personen verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer en de Beleidslijn eisen opleiding nautisch personeel in dienst bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, geldig blijven. Deze besluiten waren immers ook gebaseerd op de artikelen 2 en 4 van Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen Scheepvaartverkeerswet. Het zesde lid voorziet hierin.

Artikel 6.2 Wijziging Loodsplichtbesluit 1995

Onderdeel A en D:
In deze onderdelen wordt het Loodsplichtbesluit 1995 aangepast aan de wijziging van de Schepenwet. In de Schepenwet is de definitie van scheepsramp, waarnaar werd verwezen komen te vervallen. Omdat hiermee niet beoogd werd wijziging aan te brengen in de meldplicht van dergelijke ongevallen is in dit besluit een definitie van scheepsramp, die vergelijkbaar is met die uit de Schepenwet, overgenomen. Om beter aan te sluiten aan de onderzoeksbevoegdheid van de Onderzoeksraad voor veiligheid is de term ongeval toegevoegd.

Onderdeel B:
Nu in het onderhavige besluit geen met artikel 6 van het Voorschriftenbesluit vergelijkbare bepaling meer terugkomt, kan de verwijzing daarnaar in artikel 11 van het Loodsplichtbesluit 1995 komen te vervallen.

Onderdeel C:
Nu in het onderhavige besluit geen bepalingen met betrekking tot het loodscertificaat meer voorkomen kan artikel 15 van het Loodsplichtbesluit 1995 komen te vervallen. Het loodscertificaat diende door de kapitein te worden ondertekend ten behoeve van het in rekening brengen van loodsgelden. Het loodswezen wordt thans vrijgelaten in de wijze waarop men het in rekening brengen van de wettelijk vastgelegde tarieven (zie Besluit markttoezicht registerloodsen) in de praktijk organiseert.

Artikel 6.3 Wijziging Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet

Onderdeel A en C: zie toelichting bij artikel 6.2, onderdeel A en D.

Onderdeel B:
In het Besluit van 5 juli 2012, houdende wijziging van algemene maatregelen van bestuur op het terrein van de scheepvaart in verband met de implementatie van het Maritiem Arbeidsverdrag 2006 (Stb. 357) zijn diverse besluiten aangepast aan de noodzakelijke wijzigingen in verband met de implementatie met het Maritiem

arbeidsverdrag. Bij die wijziging is de wijziging van het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet niet meegenomen. Dit onderdeel voorziet alsnog in die noodzakelijke wijziging.

Onderdeel D en E:
De artikelen 22 en 32 van het Besluit verklaringhouders scheepvaartverkeerswet worden aangepast in verband met het intrekken van het Besluit adspirant-registerloodsen. In onderdeel D is ervoor gekozen te verwijzen naar de tekst van het Besluit adspirant-registerloodsen op 31 december 2013. Door het noemen van deze datum zijn de betreffende artikelen, nadat het besluit is ingetrokken, in de diverse wettenbanken gemakkelijker vindbaar dan door de meer gebruikelijke verwijzing naar de tekst van het besluit op de dag voorafgaande aan het moment van intrekking van het betreffende besluit.

Artikel 6.4 Strafbepaling
Op grond van artikel 47 van de Lw worden bepalingen gesteld krachtens artikel 2, derde lid, voor zover uitdrukkelijk als strafbaar feit aangewezen, gestraft met hechtenis of een geldboete van de derde categorie. Het onderhavige artikel voorziet daarin. De in dit artikel opgenomen strafbaarstelling komt overeen met de strafbaarstelling die voor vergelijkbare artikelen was opgenomen in artikel 13 van de Voorschriftenbesluit.

Artikel 6.5 Intrekken van besluiten op basis van de Loodsenwet en Scheepvaartverkeerswet
De bepalingen uit de besluiten genoemd in de onderdelen a, b, c, d en f, van dit artikel zijn, voor zover nog relevant, in het onderhavige besluit opgenomen. Mitsdien kunnen de genoemde besluiten komen te vervallen.
Onderdeel e: Het Besluit van 13 juli 2006, houdende wijziging van het Loodsenregisterbesluit en het Besluit certificaatloodsen (aanpassing aan het herziene stelsel van geneeskundige verklaringen voor zeevarenden) wordt hierbij tevens ingetrokken. Het bevat slechts inmiddels uitgewerkt overgangsrecht ten behoeve van een eerdere wijziging met betrekking tot medische keuringen van certificaatloodsen.

Artikel 6.6 Intrekken besluiten voor de handelsvaart en zeevisvaartbemanning
Onderdeel a:
De artikelen 72 en 73 van de Zbw bevatten overgangsbepalingen met betrekking tot de aanvraag van een eerste bemanningscertificaat voor schepen die bemand waren overeenkomstig de modellen van onder andere het Bemanningseisenbesluit. Een bemanningscertificaat, dat de minimale bemanning aan boord van een schip aangeeft, is echter ten hoogste vijf jaar geldig. In verband met de inwerkingtreding van de Zbw op 1 februari 2002 is de geldigheid van afgegeven bemanningscertificaten uiterlijk op 1 februari 2007 verstreken. Het Bemanningseisenbesluit kan daarom worden ingetrokken.

Onderdelen b tot en met e en g en h:
Met ingang van 1 februari 2007 zijn de taken van de Commissie voor de

stuurliedenexamens, de Commissie voor de examens van scheepswerktuigkundigen en de Commissie voor de zeevisvaartexamens komen te vervallen. De in onderdelen b tot en met e, g en h, genoemde besluiten kunnen daarom worden ingetrokken.

Onderdeel f:
Tenslotte is het Diensttijdreglement zeevisvaart ingetrokken in verband met het verstrijken van de overgangstermijn. In dit besluit was de na het verkrijgen van het diploma benodigde vaartijd voor de toelating tot een functie op een zeevissersvaartuig vastgelegd. Op grond van artikel 80 van het Besluit zeevisvaartbemanning hadden de houders van een diploma uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding van genoemd besluit de tijd voor de verkrijging van een vaarbevoegdheidsbewijs. Deze termijn is op 1 oktober 2007 verstreken.

Artikel 6.7 Inwerkingtreding en overgangsrecht
Zie punt 7 van het algemeen deel van deze toelichting.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen