

Loodsplicht Nieuwe Stijl

“Door de PEC-systematiek vallen juist meer schepen onder de loodsplicht!”

Op 19 januari 2012 bespreekt de Tweede Kamer het voorstel ‘Loodsplicht Nieuwe Stijl 2011’. Dit concept is opgesteld door een werkgroep van rijkshavenmeesters en loodsen gezamenlijk. Daarin wordt voorgesteld om de huidige vrijstellingen en ontheffingen van de loodsplicht te vervangen door een systeem van Pilot Exemption Certificates (PEC). Het omvormen of afschaffen van het register kleine zeeschepen maakt hier deel van uit.

In het voorstel Loodsplicht Nieuwe Stijl komen alle huidige vrijstellingen en ontheffingen te vervallen ten gunste van een PEC-systeem. Dit systeem voorziet in een PEC B voor kapiteins van schepen met een laag risicoprofiel, een PEC A voor kapiteins met een relatief hoog risicoprofiel. De regio Rotterdam-Rijnmond wil daarnaast een derde PEC introduceren voor kapiteins van short sea schepen. Volgens het voorstel wordt de verlening van PEC’s voortaan regionaal bepaald, aan de hand van een regionale risicobeoordeling en regionaal vast te stellen frequentie- en opleidingseisen.

Meer in plaats van minder

De achtergrond van het voorstel is de gedachte dat veiligheidsrisico’s lokaal bepaald zijn en dat vrijstellingen van de loodsplicht daarom regionaal verleend dienen te worden. “In eerste instantie een logische gedachte”, aldus José Kimkes, directeur SBE, “want door meer maatwerk en flexibilisering van de loodsplicht kan ingespeeld worden op de lokale situatie. Maar wat schetst de verbazing? Door de PEC-systematiek vallen juist meer schepen onder de loodsplicht! Verder blijkt uit redersonderzoek dat de frequentie-eis in de praktijk niet haalbaar is. En ook de dubbelrol van het loodswezen, als examinerende partij, wekt bevreemding.”

Pas op de plaats

Een positief punt is dat Nederland door de invoering van PEC’s beter aansluit bij de internationale praktijk, want ook om ons heen wordt gewerkt met PEC’s. “Maar binnen Europa wordt gewerkt aan harmonisatie van de PEC-verlening en dat kan consequenties hebben voor de landelijke wet- en regelgeving. Daarom is het beter om even pas op de plaats te maken. Tijd en geld kunnen beter besteed worden aan de inzet van geavanceerde verkeersbegeleidingssystemen (vts) die een wezenlijke bijdrage leveren aan de veiligheid in de havens”, concludeert ze. SBE betreurt dat het bedrijfsleven nauwelijks betrokken is bij de voorstellen: overleg met de regio over nieuwe spelregels is essentieel!

Tegenovergestelde

Ook Karin Orsel, CEO Management Facilities (bestuur SBE en KVNR), is niet blij met het voorstel. “We hadden graag meer inspraak gehad. Als dit voorstel aangenomen wordt zullen er meer schepen onder de loodsplicht vallen en dat is precies het tegenovergestelde van de flexibilisering die we graag willen. Dit zal ons meer werk en kosten opleveren, daar zitten we niet op te wachten.”

Haastige spoed...

SBE is eveneens tegen het voorstel om al per 2013 een nieuwe landelijke systematiek in te voeren voor het berekenen van de loodstarieven. Uit eerste doorrekeningen van scenario’s lijken vooral kleinere schepen fors duurder uit te zijn en pakt de voorgestelde structuur voor Delfzijl/Eemshaven ongunstig uit. Waarom zo’n haast? Nu de marktwerking van de baan is lijkt er geen urgentie voor een nieuwe tarievenstructuur op korte termijn. De afbouw van de kruisfinanciering loopt nog tot 2016, dat dient eerst maar eens keurig afgewikkeld te worden. Bovendien is er onvoldoende inzicht in de consequenties van het model, hiervoor dient meer tijd genomen te worden. Pas als alle voor- en nadelen helder zijn, kan een serieus standpunt worden ingenomen. Haastige spoed is zelden goed.