

BELEIDSREGELS LOODSEN OP AFSTAND 2021

0. INLEIDING

Wanneer slechte weersomstandigheden op de rede van IJmuiden het niet meer mogelijk maken om een **loods** veilig aan boord van een loodsplichtige zeeschip te em- of debarkeren, wordt beloodsing op afstand verstrekt. De **loodsen** voeren dan vanaf het Haven Operatie Centrum (HOC), door middel van radarassistentie, hun loodstaak uit via het 'Loodsen Op Afstand' (LOA). Hieronder zijn de procedures tussen de LOA-loods en VTS-Coördinator beschreven wanneer LOA wordt gegeven, de hiervoor in aanmerking komende schepen en 'overdracht' van een schip van de VTS-operator aan de LOA-loods v.v.

I. PROCEDURE

1.1 Loodsen op afstand (LOA), Wetgeving

- 1.1.1 Conform artikel 10, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet is de kapitein verplicht om tijdens de vaart van het zeeschip op het in de bijlage van de Scheepvaartverkeerswet aangegeven gedeelte van de territoriale zee gebruik te maken van de diensten van een loods.
- 1.1.2 Indien de loods zijn functie niet aan boord van het te loodsen schip kan uitoefenen, kan door de bevoegde autoriteit een zeeschip worden verplicht gebruik te maken van adviezen van een loods gegeven vanaf een ander schip of de wal en een aanwijzing geven tot LOA (artikel 12 van de Scheepvaartverkeerswet en artikel 16 van het Loodsplichtbesluit). De loods is conform artikel 2, tweede lid, van de Loodsenwet bevoegd zijn diensten vanaf de wal of vanaf een ander schip te verlenen. Het LOA zal meestal geschieden in situaties als beschreven in 2.1.2 van deze beleidsregels.
- 1.1.3 Het bevoegd gezag wijst conform het bepaalde in artikel 2.7, tweede lid, van het Besluit opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren (Bobnb) het Haven Operatie Centrum (HOC) te IJmuiden aan als locatie van waaraf het LOA plaatsvindt. Dit geschiedt in een ruimte en met apparatuur, die conform artikel 2.7, vierde lid, van het Bobnb beschikbaar is gesteld aan registerloodsen door het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied.
- 1.1.4 Artikel 2.7, onder 1a, van het Bobnb beschrijft de omstandigheden waaronder LOA wordt toegepast (loods kan niet aan boord komen of van boord gaan ten gevolge van weersomstandigheden of bijzondere aard/inrichting van het schip). Het LOA mag worden aangevangen of beëindigd op het gedeelte van de loodsplichtige scheepvaartweg ten westen van het punt gelegen 3 zeemijl westelijk van het snijpunt van de loodlijn uit het hart van de lichtopstand op het Zuiderhoofd van IJmuiden op de lichtenlijn van 100,5° van IJmuiden.

1.2 Beoordeling LOA

De beoordeling van de in artikel 2.7, eerste lid, onderdeel a. van het Bobnb, genoemde omstandigheden ligt bij de door het bestuur van de Regionale Loodsencorporatie Amsterdam-IJmond aangewezen registerloods, de loodsdienstleider (LDL). Vervolgens beslist de dienstdoende VTS-coördinator (namens de directeur openbaar lichaam Centraal Nautische Beheer Noordzeekanaalgebied) of een loods onder die omstandigheden mag overgaan tot LOA.

De loodsdienstleider (LDL) bepaalt welke loods voor het LOA zal worden ingezet.

De toestemming voor toelating van het schip in het kader van het toelatingsbeleid ligt bij de directeur van het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (artikel 24 van de Loodsplichtregeling 2021) dat voor de uitoefening van deze bevoegdheid vertegenwoordigd wordt door de dienstdoende VTS-coördinator van de Divisie Havenmeester van Havenbedrijf Amsterdam (VTS-coördinator).

1.3 Melding/aanvraag

De LDL geeft invulling aan het bepaalde in het tweede lid van artikel 2.8 van het Bobnb door melding te doen van het voornemen tot LOA aan de dienstdoende VTS-coördinator.

II. OPERATIONELE UITVOERING

2.1 Basis afspraken LOA

2.1.1 LOA is bedoeld voor schepen met een maximale lengte van 130m.

2.1.2 Er zijn 3 voorwaarden van stormbeloodsing: laag vrijboord < 2 meter, kleine schepen (≤130m) en alle schepen. Indien één van de drie voorwaarden van kracht is, wordt daar melding van gemaakt aan de VTS-coördinator. In geval van voorgenomen LOA van een enkel schip dat buiten een categorale melding valt (ad hoc LOA), maakt de LDL hier apart melding van bij de VTS-coördinator en dient gemotiveerd te worden conform paragraaf 2.1.10.

2.1.3 De LOA-loods houdt zich uitsluitend met de uitvoering van zijn LOA-taak bezig. Indien het een ad hoc LOA-situatie betreft welke door de LDL wordt uitgevoerd, moet duidelijk zijn wie de LDL-taken tijdelijk waarneemt

2.1.4 De LOA-loods maakt (in samenspraak met de LDL) afspraken met de VKL-Haven (in samenspraak met de VTS-coördinator op het HOC) voor regulering van uit- en ingaande scheepvaart rekening houdend met de beschikbaarheid van de sluisen.

2.1.5 Indien gezien de situatie een aanpassing van de tijd voor het binnenlopen van de pieren noodzakelijk is (b.v. gezien beschikbaarheid van de sluis, stroom of verkeersbeeld) wordt het schip buiten de 3 zeemijlen uit de pier gaande gehouden, vrij van de overige in- en uitgaande scheepvaart. De overdracht van de VKL – Haven naar LOA-loods geschiedt in overleg.

2.1.6 Voor inkomende scheepvaart wordt LOA bij voorkeur aangevangen op 5 zeemijlen, doch uiterlijk 3 zeemijlen vanaf de pieren. Vooral voor binnenkomende scheepvaart kan een langer LOA-traject in verband met naderingssnelheid en zeegedrag van belang zijn. De loods

is geëmbarkeerd voor het passeren van de denkbeeldige lijn die loopt van het westelijke hoofd van de ingang IJmondhaven tot de rode lichtopstand op het Forteiland krib óf de denkbeeldige loodlijn uit de noordwesthoek van het Forteiland op de 077°- lichtenlijn. Voor uitgaande schepen geldt dat LOA pas mag aanvagen in het Zuiderbuitenkanaal na het passeren van de denkbeeldige lijn die loopt van het westelijke hoofd van de ingang IJmondhaven tot de rode lichtopstand op het Forteiland krib en in het Noorderbuitenkanaal na het passeren van de denkbeeldige loodlijn uit de noordoosthoek van het Forteiland op de 077°-lichtenlijn. Het eerder aanvagen van LOA is bespreekbaar na overleg LDL/LOA-loods/VKL-Haven met dien verstande dat het schip ligt opgelijnd in het Noorderbuitenkanaal of Zuiderbuitenkanaal. LOA voor uitgaande schepen wordt niet beëindigd voordat het schip 3 zeemijlen van de pieren is.

- 2.1.7 Tussen LOA-loods en VKL – Haven vindt afstemming plaats met betrekking tot de scheepsbewegingen van schepen onder LOA, van beloodste schepen en van schepen die geen gebruik maken van loodsdiensten in enige vorm. In voorkomende gevallen kan de LOA-loods de VKL-Haven vragen om informatie op te vragen of te verstrekken aan schepen die niet onder LOA varen. De VKL-Haven voldoet aan dit verzoek (tenzij de veiligheid van de scheepvaart in gevaar komt). Omgekeerd geldt hetzelfde voor LOA-loods naar VKL-Haven om informatie te geven over schepen die onder LOA varen.
- 2.1.8 De LOA-loods wordt op de hoogte gehouden van de sluisplanning en zal zo nodig via de VKL – Haven nadere informatie opvragen. Indien de sluis niet tijdig gereed is, brengt de sluismeester de LOA-loods zo spoedig mogelijk op de hoogte. Wijziging van gemaakte afspraken over het schutten vindt niet plaats zonder overleg tussen VKL-haven, Sluismeester en LOA-loods. In geval van het volstuwen van de Noordersluis of het aanbieden van de Middensluis aan marginale schepen wordt tijdig overleg tussen de LOA-loods en VKL-Haven (in samenspraak met de Sluismeester) gevoerd over volgorde en afmeerzijde.
- 2.1.9 Voor een binnenkomend schip onder LOA is het uitgangspunt dat de betreffende sluis uiterlijk gereed is op het moment dat het LOA-schip de nieuwe pieren binnenloopt, dit om te voorkomen dat het schip bij ongunstige omstandigheden langdurig binnen de pieren op een sluis moet wachten. Echter hiervan kan afgeweken worden na onderling overleg tussen VTS-coördinator en LOA-loods (in samenspraak met de voor het schip bestemde loods) en VKL-haven.
- 2.1.10 Indien er twijfels zijn of een schip ≤ 130 meter aan de criteria voldoet om LOA te krijgen, vindt overleg plaats tussen LDL namens de LOA-loods en VTS-coördinator (in samenspraak met de VKL-Haven). Eventueel wordt de ETA-pieren aangepast teneinde onder gunstigere omstandigheden binnen te lopen (m.b.t. stroom, daglicht, verkeerssituatie etc.). Indien één van de partijen gereede twijfels heeft, wordt het LOA-proces stopgezet. Het stopzetten van het LOA-proces alsmede de reden hiervoor dient aan de hand van de motiveringslijst te worden toegelicht.
- 2.1.11 De motiveringslijst (zie bijlage 1) is een schriftelijke opsomming van de voorwaarden en omstandigheden (bijvoorbeeld: de weersomstandigheden, overige scheepvaart, stroom voor de havenmond, tijdstip (dag/nacht) lokale bekendheid van de gezagvoerder, kwaliteit van de communicatie, aard en uitrusting van het schip en de aard van de lading), waaronder de LOA-loods het veilig acht om de betreffende schip onder LOA binnen te laten lopen.
- 2.1.12 Motiveren: De LOA-loods of (indien LOA-loods niet aanwezig) de LDL, vult aan de hand van zijn inschatting over het toepasbaar zijn van LOA een motiveringslijst in, waarin de genoemde

factoren gewaardeerd worden. De LOA-loods/LDL laat deze lijst door de VTS-coördinator toetsen in het kader van het toelatingsbeleid.

- 2.1.13 Indien het LOA-proces in gang is gezet, maar er ontstaat gerede twijfel door één van de partijen, wordt het LOA-proces stopgezet. Dit dient gemotiveerd te worden.
- 2.1.14 Indien aan schepen ≤ 130 meter LOA geweigerd wordt, dient dit gemotiveerd te worden.
- 2.1.15 Indien LOA wordt toegepast vindt de communicatie met het betreffende schip via duplexkanaal VHF 19 plaats. Het betreffende schip dient, wanneer het een 2e marifoon bezit, tevens uit te luisteren op het blokkanaal VHF 61 van Haven IJmuiden.
- 2.1.16 De verkeersinformatie die door de VKL-Haven via VHF 61 aan de scheepvaart wordt gegeven, wordt ook uitgewisseld met de LOA-loods.
- 2.1.17 Wanneer de LOA-loods op VHF 19 afspraken maakt tussen het schip onder LOA met een ander schip, belooft of ook onder LOA, moeten deze afspraken worden teruggekoppeld naar de VKL-Haven.
- 2.1.18 Seinplichtige IMO schepen mogen worden geloodst d.m.v. LOA. De toestemming voor toelating van een gastanker ligt in het kader van het toelatingsbeleid bij de dienstdoende VTS-coördinator.

III. Bijzondere LOA gevallen

3.1 LOA geven tijdens beperkt zicht:

- 3.1.1 Beperkt zicht is elke situatie waarin het zicht beperkt is door mist, nevelig weer, sneeuwval, zware regenbuien, zandstormen, etc., waardoor schepen niet in zicht van elkaar zijn.
- 3.1.2 Bij beperkt zicht is vanaf de LOA-werkplek op het HOC geen visuele controle van de adviezen mogelijk. Daarom is LOA bij beperkt zicht niet mogelijk.
- 3.1.3 In uitzonderingsgevallen mag van het uitgangspunt van 3.2.1 worden afgeweken, indien blijkt dat er tussen LOA-loods, VTS-coördinator en voor het schip bestemde loods overeenstemming bestaat over de voor deze LOA-reis vastgestelde randvoorwaarden.
- 3.1.4 Er dient in geval van LOA tijdens beperkt zicht gemotiveerd te worden (zie 2.1.12)

3.2 LOA aan schepen > 130m

- 3.2.1 Gastankers met een lengte >130m komen niet in aanmerking voor LOA.
- 3.2.2 In afwijking van 2.1.1 en 3.2.1 mag van deze lengte naar boven worden afgeweken indien blijkt dat er tussen LDL, LOA-loods en VTS-coördinator overeenstemming bestaat over de voor deze LOA-reis vastgestelde randvoorwaarden.
- 3.2.3 Er dient in geval van LOA aan schepen > 130 meter altijd gemotiveerd te worden (zie 2.1.12)

- 3.3 LOA aan DFDS-schepen met houders van een vrijstelling op grond van artikel 20 Loodsplichtbesluit, bij gebruik sleepboten (zie Beloodsingsafspraken DFDS schepen van 16-01-2012):**
- 3.3.1 DFDS-schepen hebben meestal houder van een vrijstelling aan boord.
- 3.3.2 Indien één van de beperkingen behorende bij de PEC D in werking treedt, dient er gebruik gemaakt te worden van een loods. Bij stormbeloodsing gaat in principe de voorkeur uit naar een helibeloodsing conform de Beloodsingsafspraken DFDS schepen van 16-01-2012. Indien de verwachte vertraging van het DFDS schip door het niet op tijd aanwezig zijn van de helikopter groter is dan 30 minuten, (wachtijd nabij het Kruispost), dient de mogelijkheid van loodsen op afstand onderzocht en indien mogelijk toegepast te worden. Ondanks het feit dat er een houder van een vrijstelling aan boord is, valt het schip in dat geval onder de vastgestelde LOA-regels.
- 3.3.3 De LDL/LOA-loods stelt, in samenspraak met de voor het schip bestemde loods, aan de hand van zijn inschatting over het toepasbaar zijn van LOA voor het betreffende schip een motiveringslijst op en laat deze lijst door de VTS-coördinator toetsen in het kader van het toelatingsbeleid.
- 3.3.5 Als op grond van de motiveringslijst LOA niet mogelijk is, dan geschiedt de beloodsing alsnog met de vertraagde helikopter.
- 4.1 LOA aan een sleepboot met sleep:**
- 4.1.1 Een sleep-transport komt in principe niet in aanmerking voor LOA. Hier kan in overleg met VTS-coördinator en LOA-loods (in samenspraak met de voor het schip bestemde loods) van worden afgeweken.
- 4.1.2 Een voor LOA toegestaan sleep-transport dient gemotiveerd te worden. De LOA-loods krijgt hierbij voorafgaand inzage in de sleepvergunning.

De beleidsregels Loodsen Op Afstand wordt elke 5 jaar geëvalueerd.

De uitvoeringsregeling met betrekking tot LOA uit 2016 wordt hierbij ingetrokken.

Datum: 21 oktober 2021

Datum: 30-11-2021

Namens het Algemeen Bestuur CNB:



J.H.M. Mateyo


Havenmeester Amsterdam



J.P. van der Laan

Voorzitter RLC Amsterdam-IJmond

Bijlage 1: Motiveringslijst

	Formulleren Amsterdam-IJmond		Pagina 1 van 1
	5. Stormbeloeding	5.1 Motiveringslijst	Versie 4.0

1Scheepsgegevens

Naam : Lengte : Breedte :
 Diepgang voor : Achter : Vrijboord :
 Voortstuwing : schroeven: 1 / 2 - cpp/vast - links/rechts – azipods: 1 / 2 of meer
 Boegschroef : pk / kW Hekschroef : pk / kW
 Roer : 1 / 2 / Highlift
 Deklading : ja / nee IMO lading : ja / nee Tanks inert : ja / nee
 Loodsladder : BB / SB / combinatie / breakdoor Kapitein lokaal bekend : ja / nee

Hydro meto

Windrichting / kracht : Stroomrichting / kracht :
 Zicht : Dag / nacht / schemer :
 Significante golfhoogte :

Omgevingsfactoren

Sluis beschikbaar :
 Globale verkeerssituatie :
 Sleepboot noodzakelijk : ja / nee Beschikbaar : ja / nee

Korte motivering

Naam LOA Loods : Handtekening LOA-loods :
 VTS Coördinator : akkoord / niet akkoord ETA aangepast : ja / nee

Indien niet akkoord, reden:

Naam VTS Coördinator : Handtekening VTS Coördinator :

¹ Voor criteria gebruik motiveringslijst, zie Berlo 88-16