

Mr. C. Almeida\*

# Loodsplicht Nieuwe Stijl en wat dat betekent voor kleine zeeschepen

Per 1 januari 2021 is De Loodsplicht Nieuwe Stijl (LNS) van kracht geworden.<sup>1</sup> LNS introduceert een uniform systeem voor ontheffing en vrijstelling van de loodsplicht voor zeegaande schepen, *inclusief kleine zeeschepen*. Dit komt in de plaats van het oude stelsel van verschillende vergunningen en ontheffingen. De nieuwe regeling zal procedures als in *Arklow* en *'Ennio Marnix'* naar alle waarschijnlijkheid gaan voorkomen. Het is de vraag of met de nieuwe regeling minder kleine zeeschepen zonder loods zullen gaan varen.

## Te veel kleine zeeschepen vrijgesteld van loods

Om vrijgesteld te kunnen worden van de loodsplicht moeten kleine zeeschepen niet alleen qua constructie *geschikt* zijn om verder landinwaarts, op niet-loodsplichtige wateren, te varen. Ze moeten dat ook daadwerkelijk *doen*. Deze uitleg van het oude Loodsplichtbesluit 1995 en Beleidsregel 2018 van het Havenbedrijf treedt niet buiten de kaders van de Scheepvaartverkeerswet.

Dat is de conclusie uit een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 20 mei 2020,<sup>2</sup> waarmee een einde kwam aan een langlopende procedure tussen rederij Arklow Shipping B.V. ('Arklow') en de Havenmeester Rotterdam ('Havenmeester'). De procedure betrof de vraag of de Havenmeester terecht had geweigerd om toe te staan dat 31 kleine zeeschepen van Arklow van de loodsplicht werden vrijgesteld.<sup>3</sup> De Havenmeester vond dat de dan geldende vrijstellingsregeling tot gevolg had dat steeds meer kleine zeeschepen zonder loods konden varen en dat dit de veiligheid op de vaarwegen niet ten goede kwam. Eerder had de Havenmeester ook al voor de rechter gestaan vanwege een afwijzing van een verzoek tot vrijstelling van loodsplicht. Beide zaken, die hierna worden behandeld, illustreren tot welke discussies de oude regelgeving, met betrekking tot ontheffingen en vrijstellingen van loodsplicht voor kleine zeeschepen, heeft geleid. Vraag is of dat met de nieuwe regelgeving anders wordt. Hierna zal eerst de oude regeling worden besproken.

## Regeling Oud – Loodsplichtbesluit 1995

In het oude systeem was een klein zeeschip (ook wel binnen-/buitenschip) op bepaalde vaarwegen, vrijgesteld van de

loodsplicht indien het was opgenomen in het Register loodsplicht kleine zeeschepen, 'het Register'.

De voorwaarden om opgenomen te worden in dat Register stonden in het Loodsplichtbesluit 1995.<sup>4</sup> Loodsplichtbesluit 1995 was een zogenoemd algemeen verbindend voorschrift, vastgesteld bij algemene maatregel van bestuur (amvb).

Hoofddregel was dat schepen op de in de bijlage bij de Scheepvaartverkeerswet (Svw) aangewezen scheepvaartwegen gebruik moesten maken van een loods (artikel 10 lid 1 Swv oud). Van die hoofddregel kon bij amvb vrijstelling of ontheffing worden verleend, mits onder meer de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer te allen tijde zou worden gegarandeerd (artikel 10 lid 2 en 4 juncto artikel 3 Swv oud). De vrijstellingsregeling als neergelegd in het Loodsplichtbesluit was zo'n uitzondering.

In feite bepaalde het Loodsplichtbesluit dat een klein zeeschip vrijgesteld kon worden van de loodsplicht indien het voldeed aan de definitie in artikel 1 lid 1 onder j van het besluit. NB: In het besluit werd een klein zeeschip overigens aangeduid als 'binnen-/buitenschip'.

'Loodsplichtbesluit 1995

Artikel 1

1 (...)

j. binnen/buiten-schip: zeeschip dat:

1. een lengte over alles heeft van minder dan 115 meter,
2. blijkens zijn constructie vergelijkbaar is met een binnenschip, en
3. gebruikt wordt of zal worden gebruikt voor de vaart op binnenwateren die niet zijn opgenomen in de bijlage bij de Scheepvaartverkeerswet en in een beperkt vaargebied op zee, in het bijzonder de kustwateren;

Op grond van artikel 6 lid 1 Loodsplichtbesluit 1995 kon een schip dat aan de definitie van artikel 1 lid 1 onder j voldeed, opgenomen worden in het Register (en daardoor vrijgesteld worden van de loodsplicht op bepaalde vaarwegen).

Lengte, constructie en gebruik bepaalden derhalve of een schip voldeed aan de definitie binnen-/buitenschip voor opname in het Register.

\* Cherry Almeida is advocaat bij Caland Advocaten.

1. Wet van 5 februari 2020 tot wijziging van de Scheepvaartverkeerswet en enige andere wetten in verband met verdere flexibilisering van de loodsplicht (Loodsplicht nieuwe stijl) (*Stb.* 2020, 79).
2. ABRvS 20 mei 2020, ECLI:NL:RVS:2020:1254.
3. Bij de aanvraag ging het eerst om 32 schepen. Tijdens de procedure is 1 schip verkocht waardoor het bij de procedure voor de Raad van State nog om 31 schepen ging.
4. Besluit van 16 augustus 1995, houdende nadere regels met betrekking tot de loodsplicht (Loodsplichtbesluit 1995) (*Stb.* 1995, 395).

Het toezicht op de handhaving van het Loodsplichtbesluit 1995 was in de Regeling bevoegde en regionale autoriteiten Loodsplichtbesluit 1995 bij een aantal autoriteiten neergelegd, waaronder de Havenmeester Rotterdam.<sup>5</sup> Iedere autoriteit had het toezicht over een aantal vaarwegen. Voor een vrijstelling moest een reder van een klein zeeschip een verzoek indienen bij de autoriteit die het toezicht had over de vaarwegen waarop de reder vrijstelling wenste. Vanwege veranderend beleid hebben een tweetal verzoeken die bij de Havenmeester zijn ingediend tot de hierna te bespreken procedures geleid.

### 'Ennio Marnix' en Arklow

Op 30 juni 2015 had De Jonge Maritime B.V. ten behoeve van haar schip 'Ennio Marnix' een verzoek gedaan bij de Havenmeester tot inschrijving in het Register – en dus tot vrijstelling van de loodsplicht op de vaarwegen waarover de Havenmeester voor het Loodsplichtbesluit 1995 het toezicht had. De Havenmeester besloot negatief op dat verzoek met een beroep op de Beleidsregel 2012.<sup>6</sup> Deze beleidsregel gaf een andere invulling aan het wettelijk criterium uit artikel 1 lid 1 onder j Loodsplichtbesluit 1995: 'blijkens zijn constructie vergelijkbaar met een binnenschip'. De beleidsregel bepaalde dat om aan het criterium te voldoen de maximale hoogte van het binnen-/buitenschip niet meer dan 14 meter mocht bedragen. De 'Ennio Marnix' was hoger. Deze eis stelde de wet zelf niet. Voor de uitvoering van zijn wettelijke taken mag de Havenmeester ingevolge artikel 4:81 Awb beleidsregels opstellen. Die beleidsregels zijn niet algemeen verbindend, maar geven slechts aan hoe de bevoegde autoriteit zijn taken zal uitvoeren. Vraag was of de Havenmeester met Beleidsregel 2012 buiten zijn bevoegdheden trad.

In de beroepsprocedure van de Jonge Maritime B.V. tegen de afwijzing door de Havenmeester van haar verzoek, overwoog de rechtbank dat uit de toelichting bij Beleidsregel 2012 bleek dat het hoogtemaximum gebaseerd was op het uitgangspunt dat de schepen vaste bruggen op verder landinwaarts gelegen, niet-loodsplichtige wateren moesten kunnen passeren.<sup>7</sup> De Havenmeester beargumenteerde die keuze onder meer met de stelling dat de wetgever bij het opstellen van Loodsplichtbesluit 1995 geen rekening had gehouden met de kennis en kunde van de bemanning. Kennelijk wilde de Havenmeester door het hoogtemaximum te introduceren meer zekerheid creëren dat het schip op de vaarwegen ook daadwerkelijk goed te manoeuvreren zou zijn. Echter, het hoogtemaximum en dus de manoeuvreerbaarheid waar de Havenmeester naartoe wilde, werd pas relevant op verder landinwaarts gelegen wateren waar vaste bruggen moesten worden gepasseerd en dat waren niet-loodsplichtige wateren. Behalve dat de Havenmeester niet had kunnen aantonen dat

binnen-/buitenschepen daadwerkelijk zo ver doorvaren, bleek volgens de rechtbank niet dat de wetgever met de definitie als gekozen in Loodsplichtbesluit 1995 het varen op verder landinwaarts gelegen vaarwegen voor ogen heeft gehad.<sup>8</sup> Wat de rechtbank betrof werd met 'constructie' volgens de wetgever enkel bedoeld of de schepen qua bouw te vergelijken waren met binnenschepen en dan ook enkel met het oog op de manoeuvreerbaarheid op de loodsplichtige wateren, waar binnen-/buitenschepen doorgaans plegen te varen. Ook het argument 'veiligheid' van de Havenmeester ging volgens de rechtbank mank, onder meer omdat was aangetoond dat op de loodsplichtige vaarwegen, binnenschepen voeren die veel hoger en breder waren dan vele binnen-/buitenschepen en de Havenmeester verder ook geen bewijs overlegde van enig incident met binnen-/buitenschepen op die wateren vanwege het ontbreken van een loods aan boord. Dat maakte dat niet was aangetoond dat het een verschil maakte of met een binnenschip op de loodsplichtige wateren werd gevaren of met een binnen-/buitenschip dat hoger was dan 14 meter. De rechtbank overwoog dan ook dat de beleidsregel in strijd was met Loodsplichtbesluit 1995 en vernietigde het bestreden besluit.<sup>9</sup>

Geïnspireerd door deze beslissing heeft rederij Arklow in 2017 geprobeerd om haar kleine zeeschepen, die qua bouw identiek waren aan de 'Ennio Marnix', in het Register te doen inschrijven. De Havenmeester heeft – onder meer met een beroep op een nieuwe beleidsregel, Beleidsregel 2018<sup>10</sup> – de aanvraag afgewezen. Volgens de Havenmeester was Beleidsregel 2018 nodig omdat de wettelijke definitie van een binnen-/buitenschip onduidelijkheden met zich meebracht en omdat het risico dat te veel kleine zeeschepen zonder loods zouden gaan varen, volgens de Havenmeester een gevaar opleverde voor het scheepvaartverkeer.

Tegen de beslissing van de Havenmeester is Arklow eerst in bezwaar en na afwijzing van dat bezwaar, in beroep gegaan. De rechtbank Rotterdam stelde Arklow in het gelijk. Bijzonder daarbij was dat de rechtbank ditmaal niet alleen de beleidsregel van de Havenmeester terzijde stelde, maar ook het derde criterium uit artikel 1 lid 1 onder j Loodsplichtbesluit 1995, de aan te tonen vaarroute ('vaarregel'), onverbindend verklaarde.

Tegen een algemeen verbindend voorschrift kan men niet in bezwaar of beroep, maar men kan wel middels een bezwaar of beroep tegen een besluit een algemeen verbindend voorschrift door de rechter laten toetsen. Aan een dergelijk voorschrift kan volgens vaste rechtspraak slechts verbindende kracht worden ontzegd indien deze strijdig moet worden

5. Artikel 1 lid 1 onder a Regeling bevoegde en regionale autoriteiten Loodsplichtbesluit 1995.

6. Beleidsregel ter uitvoering van artikel 6 Loodsplichtbesluit 1995.

7. Rb. Rotterdam 6 april 2017 ('Ennio Marnix').

8. Verwezen werd naar de nota van toelichting bij het Loodsplichtbesluit, bijlage bij het Loodsplichtbesluit 1995 (noot 4).

9. Tegen deze beslissing heeft de Havenmeester geen hoger beroep aangetekend.

10. Beleidsregel ter uitvoering van artikel 6 Loodsplichtbesluit 1995: overigens is vanwege de klacht in de 'Ennio Marnix' dat de Havenmeester met Beleidsregel 2012 te zelfstandig had gehandeld, Beleidsregel 2018 wel in samenwerking met de overige autoriteiten uit de Regeling bevoegde en regionale autoriteiten Loodsplichtbesluit 1995 tot stand gekomen. De Havenmeester heeft bij het nemen van zijn beslissing de wettelijke beslistermijnen dusdanig overschreden dat hij jegens Arklow schadeplichtig is geworden en dientengevolge ook in zijn beslissing een besluit heeft moeten nemen tot toekenning van een schadevergoeding voor de termijnoverschrijding. Het lijkt erop dat de Havenmeester het risico van termijnoverschrijding voor lief heeft genomen, zodat hij met een beroep op de nieuwe beleidsregel de aanvraag alsnog kon afwijzen.

geacht met een hogere algemeen verbindende regeling, in dit geval de Scheepvaartverkeerswet (de 'exceptieve toets').<sup>11</sup>

Volgens de rechtbank ging de Havenmeester te ver, door in Beleidsregel 2018 extra eisen aan de constructie van schepen te stellen. Deze extra eisen luiden als volgt:

- '1. geringe diepgang: zomerdiepgang van minder dan of gelijk aan 5,5 meter;
2. lage opbouw (airdraft): hoogte van minder of gelijk aan 18 meter, gemeten van de kiel tot het hoogste vaste punt van het schip;
3. relatief lang en slank schip: verhouding lengte/breedte is groter of gelijk aan 6,0.'

Bovendien legde de Havenmeester in Beleidsregel 2018 de hiervoor genoemde vaarregel zo uit dat Arklow verplicht zou zijn om aan te tonen dat zij daadwerkelijk op verder landinwaarts *niet-loodsplichtige* wateren voer. Dat kon Arklow niet, want die route voeren haar schepen niet.

De rechtbank overwoog (en herhaalde daarmee de beslissing in de *'Ennio Marnix'*) dat de constructie-eisen uit Beleidsregel 2018 opnieuw slechts relevant waren op verderop gelegen niet-loodsplichtige wateren en dat dit niet is wat de wetgever bij Loodsplichtbesluit 1995 voor ogen had gestaan. Voor zover de vaarregel uit het derde criterium bij artikel 1 lid 1 onder j zo moest worden uitgelegd dat schepen verplicht werden om aan te tonen dat zij daadwerkelijk op verder landinwaarts gelegen niet-loodsplichtige wateren voeren, moest deze regeling onverbindend worden verklaard. De rechtbank zag niet in hoe de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer als bedoeld in de Scheepvaartverkeerswet, met deze eis werd gediend. Het voorschrift diende op dat punt dan ook niet het belang van de wet waar het uit voortspoot.

Wel overwoog de rechtbank dat zij geen oordeel kon vellen over de vraag of het op de loodsplichtige wateren veilig zou zijn om de kleine zeeschepen van Arklow toe te staan om zonder loods te varen. Daarover had de Havenmeester niets gesteld of bewezen. Het besluit werd vernietigd, maar de Havenmeester werd in de gelegenheid gesteld om met inachtneming van wat de rechtbank ten aanzien van Beleidsregel 2018 en de vaarregel had besloten, een nieuw besluit te nemen en zich daarover in dat nieuwe besluit uit te laten.<sup>12</sup> Er is een nieuw besluit gekomen, maar dat is achterhaald omdat in hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State het besluit van de rechtbank is vernietigd, waardoor het eerdere besluit van de Havenmeester, om de Arklow-schepen buiten het Register te houden, in stand is gebleven.

De Afdeling overwoog ten aanzien van Loodsplichtbesluit 1995 dat het derde criterium uit artikel 1 lid 1 onder j niet los kan worden gezien van de eerste twee andere voorwaarden en de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van

State leest, anders dan de rechtbank, in de toelichting van de wetgever bij het Loodsplichtbesluit 1995 wel een reden om te eisen dat de schepen uit een oogpunt van veiligheid daadwerkelijk op niet-loodsplichtige wateren varen om ze te kunnen aanmerken als schepen die qua constructie vergelijkbaar zijn met binnenschepen. Dat zou niet in strijd zijn met de belangen uit de Scheepvaartverkeerswet.

'De vrijstelling is ingegeven om de juiste doelgroep te berekenen, namelijk kleine zeeschepen die verder landinwaarts varen naar bestemmingen op niet-loodsplichtige vaarwegen en waarvan de kapiteins voldoende kennis en kunde hadden om ook op de loodsplichtige vaarwateren veilig en vlot te kunnen varen. Het loslaten van de eis dat het schip gebruikt wordt voor de vaart op niet-loodsplichtige binnenwateren zal impact hebben op de eisen van een veilig en vlot verloop van het scheepvaartverkeer en de andere belangen, uit artikel 3, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet omdat dan veel meer schepen zouden worden uitgezonderd van de loodsplicht.'<sup>13</sup>

In wezen anticipeert de Afdeling hiermee op de nieuwe regeling, zie hierna, die, anders dan de oude regeling, wel eisen stelt aan de kennis van de bemanning, conform ook de wens van de Havenmeester. Arklow voer niet verder landinwaarts op niet-loodsplichtige wateren en derhalve voldeed zij niet aan de wettelijke voorwaarden om tot het Register te worden toegelaten.

De Afdeling laat Beleidsregel 2018 met enkel een overweging over de eisen die aan de vaarroutes mogen worden gesteld in stand, maar overweegt niets over de overige onderdelen van Beleidsregel 2018, namelijk de door het Havenbedrijf in het leven geroepen maximale hoogte en diepgang. Nu de Raad overwoog dat het oordeel moest zijn dat de schepen op verder landinwaarts gelegen niet-loodsplichtige wateren *moeten* varen, mag worden aangenomen dat ook op dit onderdeel de Raad vond dat Beleidsregel 2018 niet buiten de kaders van de wet treedt. Immers, zonder inklapbare brug en een zekere diepgang op bepaalde vaarwegen komt een binnen-/buitenschip niet veel verder landinwaarts of voorbij vaste bruggen. Het lijkt erop dat met de nieuwe regeling (LNS) Beleidsregel 2018 is overgenomen en procedures als in de *'Ennio Marnix'* en *Arklow* tot het verleden behoren.

### LNS – Loodsplicht Nieuwe Stijl

De Havenmeester rechtvaardigde in de procedure tegen Arklow de aangescherpte criteria met de stelling dat de oude vrijstellingsregeling geen rekening hield met de kennis en kunde van de bemanning. Om de veiligheid op de vaarwegen te bewaken waren volgens de Havenmeester meer eisen nodig aan de constructie en de manoeuvreerbaarheid van het schip en dat deed hij door het introduceren van nadere criteria via beleidsregels.

11. Blijkens vaste rechtspraak dient de bestuursrechter terughoudend te zijn bij het toetsen van avv's aan hogere regelgeving of algemene beginselen van behoorlijk bestuur. In de uitspraak van 12 februari 2020 heeft de Raad van State zich uitgelaten over de intensiteit van de exceptieve toets: ABRvS 12 februari 2020, ECLI:NL:RVS:2020:452. Zie ook conclusie R.J.G.M. Widdershoven, 22 december 2017, ECLI:NL:RVS:2017:3557.

12. Rb. Rotterdam 7 juni 2019, ECLI:NL:RBROT:2019:4624, S&S 2019/112.

13. Zie voetnoot 2, r.o. 5.

De nieuwe regeling komt de Havenmeester grotendeels tegemoet. Het Register is opgeheven en het Loodsplichtbesluit 1995 met daaraan hangende regelingen is vervangen door Loodsplichtbesluit 2021 en Loodsplichtregeling 2021.<sup>14</sup> Met de LNS is ook de Scheepvaartverkeerswet gewijzigd.

Opnieuw is de hoofdregel dat schepen op daartoe aangewezen vaarwegen gebruikmaken van een loods. Thans staat uitdrukkelijk in de wet dat het om vaarwegen gaat die deel uitmaken van een zeehavengebied en in de wet wordt ook direct duidelijk gemaakt waarover het dan gaat, namelijk scheepvaartwegen die deel uitmaken van een zeehaven, die de aanloop daarnaar vormen of de verbinding vormen tussen zeehavens. Bij algemene maatregel van bestuur worden die zeehavengebieden nader aangeduid (artikel 10 lid 1-3 SvW).

Van de verplichting tot het varen met een loods kan blijkens artikel 11 SvW een vrijstelling worden verleend voor bij amvb bepaalde categorieën schepen of voor de kapitein of stuurman die voldoet aan een krachtens amvb gestelde eis wat betreft opleiding, kundigheid en ervaring (artikel 11 SvW). Nog altijd geldt de eis dat te allen tijde het veilige en vlotte verloop van de scheepvaart moet worden gegarandeerd (artikel 3 lid 1 onder a SvW).

In artikel 3 Loodsplichtbesluit 2021 is de categoriale vrijstelling nader uitgewerkt: schepen die voldoen aan de daarin bepaalde lengte, breedte en in voorkomende gevallen diepgang, komen onder voorwaarden in aanmerking voor een vrijstelling van de loodsplicht.

Voor andere schepen, waaronder de kleine zeeschepen, geldt een vrijstelling indien de kapitein of stuurman in het bezit is van een Pilot Exemption Certificate (PEC) (specifiek voor kleine zeeschepen artikel 10 Loodsplichtregeling 2021). In zekere zin is dit een verzwaaring van de ontheffingsregeling voor kleine zeeschepen. Om een PEC te krijgen moet de kapitein of stuurman een bepaalde opleiding volgen. Die opleiding wordt verzorgd door de loodsencorporatie of door de bevoegde autoriteit te bepalen opleidingsinstituten. Om de PEC te behouden geldt weer voor bepaalde PEC-categorieën een frequentie-eis (de frequentie waarin over een bepaald gebied wordt gevaren).

De aanduiding binnen-/buitenschip is komen te vervallen en vervangen door klein zeeschip. Interessant is dat in de nieuwe regelgeving in de definitie van een klein zeeschip, geen vaarregel meer is opgenomen. Enkel relevant zijn constructienormen waar het schip aan moet voldoen en dat het schip beperkt op zee vaart. De definitie luidt nu als volgt:

‘Loodsplichtregeling 2021

(...)

Artikel 1. Definities

(...)

- klein zeeschip: zeeschip met een lengte over alles van minder dan 115 meter, met een afstand van de kiel tot het hoogste vaste punt van het schip van ten hoogste 18 meter en welk schip gebruikt wordt of gebruikt zal worden in een beperkt vaargebied op zee tot ten hoogste 200 mijl uit de kust;’

Precies datgene waar Arklow aan is gehouden is thans komen te vervallen. Er wordt dus niet verlangd dat kleine zeeschepen per se op verder landinwaarts gelegen wateren varen om in aanmerking te komen voor een vrijstelling. De gedachte bij de Havenmeester dat een zeeschip dat dat nooit doet een gevaar vormt voor de scheepvaart, lijkt bij de wetgever niet te hebben geleefd. Daarbij moet worden vermeld dat de eisen aan de hoogte en diepgang wel verzekeren dat een klein zeeschip naar zijn constructie verder landinwaarts kan varen, waardoor alsnog een aantal zeeschepen die beperkt binnen/buiten varen en in de traditionele definitie wellicht als klein zeeschip zouden worden aangemerkt, buiten de boot vallen.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) heeft laten weten dat met de LNS nog niet al haar wensen zijn uitgekomen. De vereniging wil dat de scheepvaart overgaat naar Engels als voertaal. De bemanning aan boord van zeeschepen spreekt niet altijd Nederlands. Het is volgens de KVNR voor de veiligheid belangrijk dat alle bemanningsleden met elkaar kunnen communiceren. Omdat niet iedereen Nederlands kan praten, vindt de KVNR dat communicatie in het Engels ook onderdeel moet worden van alle scheepvaartgerelateerde opleidingen.<sup>15</sup>

### Overgangsrecht

Het Loodsplichtbesluit 2021 kent een relatief lang overgangsrecht (tien jaar) voor schepen die voor de inwerkingtreding in het Register zijn ingeschreven. Echter, die overgangstermijn is aan voorwaarden onderhevig waaronder dat de inschrijving van ten minste twee jaar voor de inwerkingtreding van het besluit moet zijn.

### Conclusie

Hoewel de voorwaarden om vrijgesteld te worden van de loodsplicht thans anders zijn, staat voor de wetgever kennelijk voorop dat kleine zeeschepen in beginsel van de loodsplicht moeten kunnen worden vrijgesteld. Dat betekent dat ook in de toekomst steeds meer kleine zeeschepen zonder loods zullen varen en dat de wetgever die gedachte omarmt. De – in de visie van de Havenmeester – gedachte (overigens hypothetische, want niet ondersteund door enig incident uit het verleden) dat te veel onveilig zou zijn, laat zich niet goed rijmen met deze ontwikkeling. De wellicht geruststellende conclusie die voor nu kan worden getrokken, is dat niet is komen vast te staan dat reders van kleine zeeschepen die zonder loods varen vanwege dat enkele feit al een gevaar voor de veiligheid opleveren. De toekomst zal uitwijzen of die conclusie juist is.

14. Besluit van 24 september 2020, houdende regels in verband met verdere flexibilisering van de loodsplicht (Loodsplichtbesluit 2021) (*Stb.* 2020, 378). Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 8 oktober 2020, nr. IENW/BSK/186487, houdende regels in verband met verdere flexibilisering van de loodsplicht (Loodsplichtregeling 2021) (*Stert.* 2020, 50998).

15. [schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2021/04/26/eerste-Ins-kapitein-wordt-binnenkort-geboren/?gdpr=accept](https://schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2021/04/26/eerste-Ins-kapitein-wordt-binnenkort-geboren/?gdpr=accept).