



## 807

### **Besluit van 4 november 1994, houdende bepalingen met betrekking tot het verkeersbegeleidingstarief (Besluit verkeersbegeleidingstarieven scheepvaartverkeer)**

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 17 mei 1994, nr. J 30.865/94, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, Stafafdeling Wetgeving en Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 15c, tweede lid, 15d, tweede lid, en 36, eerste lid, eerste volzin, van de Scheepvaartverkeerswet;

De Raad van State gehoord (advies van 22 augustus 1994, nr. W.09.94.0304);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 31 oktober 1994, nr. J 32.242/94, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, Stafafdeling Wetgeving en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **HOOFDSTUK I DEFINITIES**

##### **Artikel 1**

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- a. het tarief: het verkeersbegeleidingstarief, bedoeld in artikel 15c, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet;
- b. een tariefgebied: een verkeersbegeleidingstariefgebied als bedoeld in artikel 2, eerste lid;
- c. de lengte: de lengte, zoals bepaald in artikel 1, onderdeel m, van de Meetbrievenwet 1981 en vermeld in een Internationale Meetbrief (1969) als bedoeld in artikel 1, onderdeel i van die wet.

## HOOFDSTUK II VERSCHULDIGDHEID EN MAATSTAVEN

### Artikel 2

1. Het bij ministeriële regeling vastgestelde tarief is verschuldigd voor de vaart met een zeeschip in de volgende verkeersbegeleidingstariefgebieden:

- a. Eems;
- b. Den Helder;
- c. Noordzeekanaal;
- d. Nieuwe Waterweg;
- e. Westerschelde.

2. De tariefgebieden omvatten de op de kaart in bijlage I bij dit besluit aangegeven scheepvaartwegen.

### Artikel 3

1. Het tarief is verschuldigd bij de passage vanaf zee met het zeeschip, van de basislijn, bedoeld in:

- a. artikel 3, tweede lid, van de Wet grenzen Nederlandse territoriale zee, binnen het tariefgebied Eems;
- b. artikel 2, tweede lid, onderdeel b, van de Wet grenzen Nederlandse territoriale zee, binnen het tariefgebied Den Helder;
- c. artikel 2, vierde lid, van de Wet grenzen Nederlandse territoriale zee, binnen de tariefgebieden Noordzeekanaal en Nieuwe Waterweg;
- d. artikel 2, tweede lid, onderdeel a, van de Wet grenzen Nederlandse territoriale zee, binnen het tariefgebied Westerschelde.

2. Indien een zeeschip gedurende een kalenderdag meer dan eenmaal de basislijn, binnen hetzelfde tariefgebied vanaf zee passeert, is per kalenderdag eenmaal het tarief verschuldigd.

3. De basislijn is per tariefgebied aangegeven op de kaart in bijlage I, bedoeld in artikel 2, tweede lid, en per tariefgebied omschreven in bijlage II bij dit besluit.

### Artikel 4

1. Voor de bepaling van de grondslag en de hoogte van het verschuldigde tarief geldt de lengte van het zeeschip, afgerond op hele meters, waarbij alleen gehele meters in aanmerking worden genomen.

2. Indien geen meetbrief, als bedoeld in artikel 1, onderdeel c, aanwezig is, geldt als grondslag de lengte tussen de loodlijnen, ambtshalve vastgesteld door de met de inning van het tarief belaste ambtenaar.

## HOOFDSTUK III VRIJSTELLINGEN EN ONTHEFFINGEN

### Artikel 5

1. Het tarief is niet verschuldigd indien een zeeschip behoort tot een van de volgende categorieën:

- a. zeeschepen met een lengte tot 41 meter;
- b. Nederlandse oorlogsschepen;
- c. andere zeeschepen in eigendom of beheer bij het Rijk;
- d. andere dan Nederlandse oorlogsschepen, indien dit met de vlaggestaat van de desbetreffende schepen is overeengekomen;
- e. zeeschepen, komende van een haven, anker- of ligplaats in een tariefgebied, die het zeegat verlaten om op zee rond te gaan en daaropvolgend door hetzelfde zeegat naar binnen komen (zeezwaaiers);
- f. zeeschepen die een Nederlandse haven, anker- of ligplaats aandoen, zonder dat daarmee een economische activiteit wordt verricht.

2. Onder een economische activiteit als bedoeld in het eerste lid, onderdeel f, wordt in ieder geval niet verstaan:

- a. het aan- of afmonstern van bemanningsleden;
- b. het in- of ontschepen van niet-betalende passagiers.

#### **Artikel 6**

Onze Minister kan geheel of gedeeltelijk ontheffing verlenen van de verplichting tot het betalen van het tarief, indien het desbetreffende zeeschip deelneemt aan een manifestatie of andere gebeurtenis, waarbij enig openbaar belang is betrokken.

### **HOOFDSTUK IV BIJZONDER TARIEF**

#### **Artikel 7**

Voor de bepaling van het tarief voor gesleepte vaart geldt dat de sleepboot en het gesleepte zeeschip elk afzonderlijk naar hun lengte het tarief verschuldigd zijn.

### **HOOFDSTUK V ZEKERHEIDSSTELLING**

#### **Artikel 8**

Door of namens de kapitein, eigenaar of rompbevrachter van een naar zee vertrekkend zeeschip, waarvoor het tarief nog niet is voldaan, dient ten genoegen van de met de inning van het tarief belaste instantie zekerheid gesteld te worden voor de betaling van het tarief.

### **HOOFDSTUK VI SLOTBEPALINGEN**

#### **Artikel 9**

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

#### **Artikel 10**

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit verkeersbegeleidingstarieven scheepvaartverkeer.

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

's-Gravenhage, 4 november 1994

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink

Uitgegeven de *negenentwintigste* november 1994

De Minister van Justitie,  
W. Sorgdrager

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatscourant van 13 december 1994, nr. 240



**Bijlage, bedoeld in artikel 3, derde lid, van het Besluit verkeersbegeleidingstarieven scheepvaartverkeer**

De basislijn wordt bepaald door de bogen van de grootcirkels die de hierondergenoemde punten in de desbetreffende tariefgebieden verbinden:

I. Eems; tussen Rottumeroog en Borkum:  
de verbindingslijn van de Grote Kaap op Rottumeroog, gelegen op  $53^{\circ}32'39''$ ,1 N en  $6^{\circ}34'39''$ ,0 E, en de grote lichttoren van Borkum, gelegen op  $53^{\circ}35'22''$ ,2 N en  $6^{\circ}39'48''$ ,3 E, voorzover die lijn over Nederlands gebied loopt;

II. Den Helder; tussen Den Helder en Texel:  
van de lichttoren Kijkduin bij Den Helder, gelegen op  $52^{\circ}58'24''$ ,5 N en  $4^{\circ}43'45''$ ,6 E, vandaar naar het punt op het eiland Noorderhaaks, gelegen op  $52^{\circ}58'24''$ ,0 N en  $4^{\circ}39'30''$ ,0 E, naar het Loodsmansduin (oriënteertafel) op het eiland Texel, gelegen op  $53^{\circ}01'21''$ ,2 N en  $4^{\circ}43'45''$ ,6 E;

III. Noordzeekanaal:  
de verbindingslijn van de lichten op de koppen van de havenhoofden in de havenmond van IJmuiden;

IV. Nieuwe Waterweg:  
de verbindingslijn van de lichten op de koppen van de havenhoofden in de Maasmond;

V. Westerschelde:  
van het snijpunt van de Nederlands-Belgische landgrens met de laagwaterlijn op  $51^{\circ}22'52''$ ,0 N en  $3^{\circ}21'52''$ ,5 E, naar het licht Molenhoofd op de kust van Walcheren, gelegen op  $51^{\circ}31'38''$ ,1 N en  $3^{\circ}26'07''$ ,9 E.

## 1. Inleiding

Bij de wijziging van de Loodsenwet en de Scheepvaartverkeerswet bij wet van 7 juli 1994, Stb. 584, die voor zover het de nieuwe artikelen 15c en 15d en de wijziging van artikel 36, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet betreft, tegelijk met dit besluit in werking zal treden, is in de Scheepvaartverkeerswet de basis opgenomen voor de invoering van een verkeersbegeleidingstarief. Dit besluit geeft uitvoering aan de genoemde artikelen van de Scheepvaartverkeerswet. Voor de redenen die hebben geleid tot invoering van een dergelijk tarief, wordt verwezen naar het Beleidsvoornemen loodsen en loodsplicht van 14 maart 1991 (Kamerstukken II 1990-1991, 21 210, nr. 9, p. 15 e.v.) en de toelichtende stukken bij het desbetreffende wetsvoorstel (Kamerstukken II 1992-1993, 23 099, nr. 1 e.v.).

Samengevat komen deze redenen er op neer dat door het vrijwel beëindigen van de financiële relatie tussen het Rijk en de loodsenorganisatie, een loodsgeld «nieuwe stijl» wordt ingevoerd, dat geheel ten goede komt aan de loodsenorganisatie. Het loodsgeld bestond tot dusverre echter uit twee componenten. Naast de component die strekt ter vergoeding van de kosten van het loodsen (voortaan het loodsgeld «nieuwe stijl»), bevatte het loodsgeld ook een onderdeel ter vergoeding van de overige kosten van individuele dienstverlening. De laatstgenoemde component is omgevormd tot een verkeersbegeleidingstarief dat verschuldigd is aan het Rijk. Het tarief strekt ter vergoeding van de kosten van individuele dienstverlening die ten laste van het Rijk komen.

## 2. De verschuldigheid van het verkeersbegeleidingstarief

Het tarief is verschuldigd voor de vaart met een zeeschip in een verkeersbegeleidingsgebied. Onder een dergelijk gebied wordt verstaan een scheepvaartweg of samenstel van scheepvaartwegen, waar verplichtingen gelden die gericht zijn op de deelname aan verkeersbegeleiding (zie artikel 15c, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet). Gezien de definitie van «verkeersbegeleiding» in artikel 1, eerste lid, onderdeel i, van de Scheepvaartverkeerswet, kan van een dergelijk tarief slechts sprake zijn indien de geldende verplichtingen verder gaan dan uitsluitend een meldplicht bij bijvoorbeeld een sluis of brug. Deze verplichtingen dienen betrekking te hebben op het gebruik maken van systemen waarmee op interactieve en stelselmatige wijze het scheepvaartverkeer wordt begeleid.

Daarnaast wordt het verkeersbegeleidingstarief slechts in rekening gebracht voor de kosten van het gebruik van dergelijke systemen, voor zover deze ten laste komen van het Rijk. Zo is in de zeehaven van Scheveningen geen (Rijks)verkeersbegeleidingstarief ingevoerd, omdat de kosten van het Scheveningse systeem niet ten laste van het Rijk komen. Op zichzelf voldoet het niveau van dienstverlening in Scheveningen wel aan het begrip verkeersbegeleiding.

Dat leidt ertoe dat in artikel 2, eerste lid, van dit besluit een vijftal gebieden wordt genoemd waar het tarief voor de vaart met een zeeschip verschuldigd is. Deze gebieden zijn in het besluit korthedshalve aangeduid met de benamingen Eems, Den Helder, Noordzeekanaal, Nieuwe Waterweg en Westerschelde. Dat betekent niet dat deze tariefgebieden ook beperkt zijn tot de scheepvaartwegen of havens die in het algemeen onder deze namen worden verstaan. Het tweede lid van artikel 2 verwijst naar bijlage I, waarin door middel van een kaart met arceringen is aangegeven wat precies onder deze gebieden moet worden begrepen.

Bij de uitwerking van het tarief bleek het niet noodzakelijk en wenselijk alle schepen die een van de aangegeven gebieden binnenkomen het tarief in rekening te brengen. Allereerst is het op grond van volkenrechtelijke

verplichtingen niet mogelijk schepen die in «onschuldige doorvaart» zijn (dat wil zeggen het desbetreffende zeegebied doorvaren met een bestemming buiten Nederland) met een dergelijk tarief te belasten. Analoog daaraan is het evenmin wenselijk schepen die buitengaats ankeren, schuilen of bunkeren onder het tarief te laten vallen. Als beginsel voor de betaling is primair aangeknoopt bij de buitengaatslijn, zoals die ook gehanteerd wordt voor het werkingsgebied van het Binnenvaart-politiereglement (BPR). Deze bleek echter niet bruikbaar in het Eemsgebied. Door de bijzondere situatie is daar niet het BPR van toepassing, maar het Scheepvaartreglement Eemsmonding, gebaseerd op een speciaal daartoe gesloten verdrag met de Bondsrepubliek Duitsland (Trb. 1987, 15). Ook voor de Westerschelde is het BPR niet van toepassing. Daarom is gekozen voor de basislijn, bedoeld in de Wet grenzen Nederlandse territoriale zee. In de tariefgebieden Den Helder, Noordzeekanaal en Nieuwe Waterweg valt de basislijn vrijwel samen met de buitengaatslijn. In de tariefgebieden Westerschelde en Eems kan de basislijn zonder meer gehanteerd worden voor de betaling van het tarief.

Het tarief is slechts verschuldigd bij het passeren van de basislijn vanaf zee. Het bedrag dat dan in rekening wordt gebracht strekt ook tot vergoeding van de kosten van verkeersbegeleiding die bij het vertrek naar zee gemaakt worden. Aangezien vrijwel alle schepen die vanaf zee binnenkomen ook Nederland weer via een tariefgebied verlaten, is het tarief zo gekozen dat de kosten van verkeersbegeleiding bij aankomst én vertrek tezamen in rekening worden gebracht.

Denkbaar is dat een schip op één dag meer dan eenmaal van zee komend de basislijn passeert. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan schepen die op proefvaart zijn en heen en weer kruisen of aan werkverkeer (bijvoorbeeld baggerschepen die binnengaats baggeren en de baggerspecie op zee storten). In dergelijke gevallen is het desbetreffende schip per kalenderdag maximaal éénmaal het tarief verschuldigd.

### **3. Maatstaven voor het tarief**

Met het oog op de uitvoerbaarheid is gestreefd naar een zo eenvoudig mogelijke tariefstructuur. Ook voor de maatstaven is gekozen voor een eenvoudig toepasbare en controleerbare parameter. De parameter voor de grondslag van het tarief en de bepaling van de hoogte ervan voor het individuele schip is de zgn. London-lengte. Dat is de lengte volgens de meetbrief, zoals gedefinieerd in artikel 1, onderdeel c. Voor gevallen waarin een Internationale Meetbrief (1969) ontbreekt, geeft artikel 4, tweede lid, aan dat dan de «lengte tussen de loodlijnen», ambtshalve vastgesteld, zal worden gehanteerd.

Dat leidt tot de situatie waarin de hoofdregel luidt: indien een «London-meetbrief» aanwezig is, wordt de daarop aangegeven lengte gehanteerd. In de andere gevallen zal de ambtshalve vaststelling plaatsvinden als volgt:

- a. indien een meetbrief aanwezig is, waarop de lengte tussen de loodlijnen (=«length between perpendiculars» (lbp)) wordt vermeld: de lengte tussen de loodlijnen volgens die meetbrief;
- b. bij twijfel of het ontbeken van een meetbrief: de lengte tussen de loodlijnen volgens het Lloyd's Register of Shipping;
- c. indien de lengte tussen de loodlijnen niet vermeld wordt in Lloyd's Register of Shipping: de lengte over alles volgens Lloyd's Register of Shipping.

De tarieftabel, op te nemen in de ministeriële regeling op grond van artikel 15d, derde lid, van de Scheepvaartverkeerswet, zal lopen van 41 tot 300 meter London-lengte. Schepen beneden de 41 meter zijn vrijgesteld; schepen van 300 meter en meer betalen het maximum. De tariefbedragen

zullen worden opgenomen per lengteklasse van telkens één meter. Bij de bepaling van het tarief zal de lengte (naar beneden) afgerond worden op hele meters.

#### 4. Vrijstellingen en ontheffingen van het tarief

Bij de opzet van het tarief is ernaar gestreefd het aantal vrijstellingen zo beperkt mogelijk te houden. In paragraaf 3 van deze toelichting is reeds vermeld dat schepen met een lengte tot 41 meter van het tarief zijn vrijgesteld. Schepen met een geringere lengte vallen veelal, reeds door het ontbreken van de verplichting de benodigde communicatie-apparatuur aan boord te hebben, buiten de verplichte deelname aan verkeersbegeleiding.

Verder zijn vrijgesteld zeeschepen die in eigendom of beheer zijn bij het Rijk. Nederlandse oorlogsschepen zijn voorts nog afzonderlijk vermeld. Indien deze schepen het tarief zouden moeten betalen, zou dit slechts leiden tot het zinloos rondsluizen van geld binnen de Rijksbegroting. Zeeschepen in eigendom of beheer van het Rijk, met inbegrip van Nederlandse oorlogsschepen, waren in het verleden vrijgesteld van de verplichting tot betaling van het loodsgeld. Nu het loodsgeld «oude stijl» gesplitst wordt in een loodsgeld «nieuwe stijl» en een verkeersbegeleidingstarief, zal de vrijstelling van deze schepen voor het loodsgeld «nieuwe stijl» vervallen, geheel in lijn met de verzelfstandigde positie van de loodsdienst. Er is echter – om onnodige complexe verrekeringen binnen de Rijksdienst te voorkomen – geen reden de vrijstelling van deze schepen van de verplichting tot betaling van het verkeersbegeleidingstarief eveneens te laten vervallen.

Ook zijn vrijgesteld andere dan Nederlandse oorlogsschepen, indien de vrijstelling van het tarief althans met de vlaggestaat van de desbetreffende schepen is overeengekomen. Deze bepaling vindt zijn oorsprong in een drietal overeenkomsten dat in de jaren vijftig van deze eeuw is afgesloten tussen Nederland en resp. Frankrijk, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk. Daarin is vastgelegd dat marineschepen van deze landen, op basis van wederkerigheid, zijn vrijgesteld van de verplichting loodsgeld te betalen. Aangezien schepen van de Franse, Duitse en Engelse marine in Nederlandse havens op basis van deze overeenkomsten tot dusverre niet de individuele dienstverlenings-component uit het loodsgeld (die nu omgevormd wordt tot een verkeersbegeleidingstarief) behoeften te betalen, worden deze schepen nu ook vrijgesteld van het tarief. Het ligt overigens niet in de bedoeling in de toekomst nog soortgelijke overeenkomsten af te sluiten.

De zogenaamde zeezwaaiers zijn eveneens vrijgesteld. Met zeezwaaiers worden schepen bedoeld die, nadat zij in een tariefgebied in Nederland een anker- of ligplaats hebben ingenomen, hun reis naar een andere ligplaats in hetzelfde havengebied of naar een verder landinwaarts gelegen haven slechts kunnen vervolgen na gekeerd te zijn. Indien het vaarwater daarvoor onvoldoende ruim is, zwaaien deze schepen op zee, en komen daarna direct weer terug het zeegat in. Daarbij passeren ze de basislijn. Het zou niet terecht zijn om deze schepen, die immers bij hun eerdere binnenkomst het tarief al voldaan hebben, voor deze verhaalreis via zee nogmaals het tarief te laten betalen. Dit geldt te meer nu schepen die een verhaalreis maken zonder daarbij de basislijn te passeren, het tarief niet betalen.

Tenslotte zijn vrijgesteld de zeeschepen die een Nederlandse haven aandoen, zonder dat daarmee een economische activiteit wordt verricht. Het wordt niet redelijk geacht om zulke schepen het tarief te laten betalen. Het gaat hierbij om een beperkt aantal schepen. Met betrekking tot het aan- of afmonteren van bemanningsleden en het in- en ontschepen van niet-betalende passagiers is uitdrukkelijk bepaald, dat dat niet onder economische activiteiten wordt verstaan.



Bij bijzondere manifestaties kan de Minister van Verkeer en Waterstaat ontheffing verlenen van de verplichting het tarief te betalen (zie art. 6). Hierbij kan gedacht worden aan soortgelijke gevallen als waarin in het verleden vrijstelling van de verplichting loodsgeld te betalen werd verleend, zoals bij Sail Amsterdam.

### **5. Bijzonder tarief**

Artikel 7 bepaalt dat bij gesleepte vaart de sleepboot en het gesleepte schip elk afzonderlijk naar hun lengte het tarief verschuldigd zijn. Daarmee wordt vastgelegd dat in zo'n geval niet de totale lengte van de sleep (inclusief de sleeptros) dient te worden aangerekend.

### **6. Financiële aspecten**

Voor de financiële gevolgen van de invoering van het verkeersbegeleidingstarief voor de scheepvaart en voor het Rijk, wordt verwezen naar de paragrafen 6 en 8 van de memorie van toelichting bij het voorstel van wet tot wijziging van de Loodsenwet en de Scheepvaartverkeerswet.

### **7. Artikelsgewijze toelichting**

In deze paragraaf worden slechts de artikelen toegelicht die in het voorafgaande niet aan de orde zijn geweest.

#### *Artikel 8*

Evenals dat bij het loodsgeld het geval is, is het in de praktijk onwenselijk om te bepalen dat een naar zee vertrekkend schip pas mag vertrekken als het verschuldigde tarief is voldaan. Om onnodig oponthoud te voorkomen kan voorafgaand aan het vertrek volstaan worden met het stellen van zekerheid, ten genoegen van de met de inning belaste instantie. In de praktijk verzorgt de cargadoor van de desbetreffende rederij in de Nederlandse haven de betaling van dergelijke kosten. Deze cargadoors geven een bepaald bedrag of een bankgarantie tot zekerheid af aan de met de inning belaste organisatie.

#### *Artikel 9*

De inwerkingtreding van het onderhavige besluit zal plaatsvinden tegelijkertijd met de in paragraaf 1 genoemde artikelen van de Scheepvaartverkeerswet, waarin het verkeersbegeleidingstarief wordt geregeld.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink