



---

## 244

### **Besluit van 14 april 1995, houdende bepalingen met betrekking tot de maatstaven voor de tarieven van het loodsgeld, de procedure tot aanpassing van die tarieven en de verdeling van de loodsgelden die geheven worden ingevolge het Scheldereglement (Loodsgeldbesluit 1995)**

---

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 16 november 1994, nr J 32.379/94, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, Stafafdeling Wetgeving en Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 15, vierde lid, 15a, vijfde lid, onderdelen a en b, en zesde lid, 15b, tweede lid, onderdeel a, en 36, eerste lid, tweede volzin, van de Scheepvaartverkeerswet;

De Raad van State gehoord (advies van 28 maart 1995, nr. W09.94.0700);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 10 april 1995, nr J-11.864/95, 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. zeehavens: de havens en daartoe behorende scheepvaartwegen die als zodanig in bijlage I bij dit besluit zijn aangewezen;
- b. binnenhavens: de havens die niet als zeehaven zijn aangewezen;
- c. zeewaarts: aan de open zee-zijde van;
- d. uitertonnen: de punten, die als zodanig in bijlage II bij dit besluit zijn aangewezen;
- e. bevoegde autoriteit: de voor een scheepvaartweg of gedeelte daarvan krachtens artikel 1, onderdeel a, van het Loodsplichtbesluit 1995, aangewezen functionaris;
- f. loodsreis: reis met een zeeschip ten behoeve waarvan een registerloods zijn functie als bedoeld in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Loodsenwet, uitoefent.

## **HOOFDSTUK II. ALGEMENE MAATSTAVEN VOOR HET LOODSGELD**

### **Artikel 2**

De bij ministeriële regeling vast te stellen loodsgeldtarieven worden onderscheiden in een zeeloodsgeldtarief, verder aangeduid als Z-tarief, een binnenloodsgeldtarief, verder aangeduid als B-tarief, een havenloodsgeldtarief, verder aangeduid als H-tarief, en loodsvergoedingen.

### **Artikel 3**

1. Voor de bepaling van het Z-tarief en het B-tarief geldt als grondslag de diepgang van de zeeschepen in decimeters. De halve decimeter en daar beneden wordt niet gerekend, wat daarboven gaat wordt als gehele decimeter gerekend.

2. De bepaling van het B-tarief geschiedt mede naar gelang van de tijdens de loodsreis door het desbetreffende zeeschip afgelegde afstand in zeemijlen. Onder een zeemijl wordt verstaan de mijl van 1852 m.

3. Voor de bepaling van het H-tarief geldt als grondslag de lengte, zoals bepaald in artikel 1, onderdeel n, van de Meetbrievewet 1981 en vermeld in een Internationale Meetbrief (1969) als bedoeld in artikel 1, onderdeel i, van die wet. Indien geen meetbrief als bedoeld aanwezig is, geldt als grondslag de lengte over alles volgens Lloyd's Register of Shipping.

4. Voor de bepaling van de loodsgeldtarieven kunnen ter uitvoering van internationale afspraken en besluiten van volkenrechtelijke organisaties uitsluitend of mede andere dan de in het eerste tot en met derde lid genoemde grondslagen worden gehanteerd.

### **Artikel 4**

Het Z-tarief wordt geheven:

a. voor loodsreizen van uit zee komende of naar zee gaande schepen, welke bestemd zijn voor of komen van een zeehaven, van een positie zeewaarts de uiterton tot in die zeehaven of omgekeerd;

b. voor loodsreizen van uit zee komende of naar zee gaande schepen, welke bestemd zijn voor of komen van een binnenhaven, voor het gedeelte van een positie zeewaarts de uiterton tot op de scheepvaartweg voor de voorbij te varen zeehaven of omgekeerd.

### **Artikel 5**

1. Het B-tarief wordt geheven voor loodsreizen tussen zee- en binnenhavens dan wel tussen binnenhavens onderling en wordt berekend naar de afstand tussen die havens.

2. Voor de meest voorkomende loodsreizen worden deze afstanden bij ministeriële regeling vastgesteld.

### **Artikel 6**

Het H-tarief wordt geheven voor loodsreizen in de havenbekkens en samenstellen van havenbekkens van Rotterdam, Vlaardingen en Schiedam, uitmondend in het Calandkanaal, het Beerkanaal, het Hartelkanaal of de Nieuwe Maas. In afwijking van artikel 5, eerste lid, wordt voor deze loodsreizen geen loodsgeld volgens het B-tarief geheven.

### **Artikel 7**

Indien gedurende een loodsreis voor of in het zeegat, op de rede dan wel op de binnenwateren wordt geankerd en de reis daarna weer wordt

voortgezet, wordt deze loodsreis voor de toepassing van de loodsgeld-tarieven daardoor niet beschouwd als te zijn geëindigd of onderbroken, mits gedurende het voor anker liggen geen lading wordt ingenomen of gelost noch passagiers aan boord worden genomen of ontscheept.

### **Artikel 8**

De loodsreizen van of naar een zeehaven, dan wel van of naar een binnenhaven, vangen aan of eindigen op de ligplaats in die haven.

### **Artikel 9**

1. Indien de diepgang van een zeeschip gedurende de loodsreis wijziging ondervindt, wordt het loodsgeld volgens het Z- of het B-tarief voor het gehele zee- dan wel binnentraject berekend naar de grootste diepgang.

2. Toeneming van de diepgang als gevolg van onvoorziene schade of ongeval gedurende de loodsreis, wordt voor de berekening van het loodsgeld niet in aanmerking genomen.

### **Artikel 10**

1. De loodsvergoedingen strekken ter bestrijding van de kosten die samenhangen met de bestelling van de loods, ter vergoeding van de door de loods ten gevolge van bijzondere omstandigheden niet rechtstreeks aan het loodsen bestede tijd en ter vergoeding van reis- en verblijfkosten van de loods.

2. Bij ministeriële regeling worden de maatstaven voor de tarieven van de loodsvergoedingen geregeld. Deze maatstaven kunnen per regio, bedoeld in artikel 10, eerste lid, van de Loodsenwet, verschillen.

### **Artikel 11**

1. Indien een kapitein van een zeeschip gelijktijdig gebruik maakt van de diensten van meer dan een loods, zonder dat hij daartoe krachtens een wettelijk voorschrift verplicht is, is evenveel maal loodsgeld verschuldigd als er loodsen aan boord zijn.

2. Indien een kapitein van een zeeschip gelijktijdig gebruik maakt van de diensten van meer dan een loods, omdat hij daartoe krachtens een wettelijk voorschrift verplicht is, is eenmaal loodsgeld volgens het Z-, B- of H-tarief verschuldigd alsmede, voor zover er kosten als bedoeld in artikel 10 zijn gemaakt, evenzovele vergoedingen daarvoor als er loodsen aan boord zijn.

### **Artikel 12**

De commandanten van andere dan Nederlandse oorlogsschepen zijn, indien dit met de vlaggestaat van de betreffende schepen is overeengekomen, geen loodsgeld verschuldigd, indien zij verplicht of onverplicht gebruik maken van de diensten van een loods.

### **Artikel 13**

Indien kapiteins van andere dan zeeschepen van de diensten van loodsen gebruik maken, is hiervoor loodsgeld volgens de voor zeeschepen geldende tarieven verschuldigd.

### **HOOFDSTUK III. BIJZONDERE MAATSTAVEN VOOR HET LOODSGELD**

#### **Artikel 14**

Indien een kapitein van een zeeschip op een positie zeewaarts de uiterton een loods heeft overgenomen en deze weer ontscheept zonder die uiterton voorbij te varen, is een vierde gedeelte van het loodsgeld volgens het Z-tarief, zowel inkomend als uitgaand, verschuldigd.

#### **Artikel 15**

Indien een kapitein van een zeeschip zeewaarts de uiterton geen gebruik heeft kunnen maken van de diensten van een loods, doch binnenwaarts daarvan wel, is de helft van het loodsgeld volgens het Z-tarief verschuldigd.

#### **Artikel 16**

1. Indien een loodsvaartuig door slecht weer of andere omstandigheden voor het beloodsen van een of meer zeeschepen geen loodsen heeft kunnen afzetten, doch deze schepen door vóórvaren loodst, is voor elk van deze schepen het loodsgeld volgens het Z-tarief verschuldigd.
2. Indien een of meer zeeschepen, welke geen loods aan boord hebben, door een ander zeeschip, waarop een loods dienst verricht, worden vóórgeloodst, is voor elk der eerstbedoelde schepen de helft van het loodsgeld volgens de tarieven verschuldigd.
3. Indien de diensten van de loods bestaan uit loodsen op afstand vanaf de wal onder omstandigheden als bedoeld in artikel 10, eerste lid, onderdeel a, van het Voorschriftenbesluit registerloodsen, is 75% van het loodsgeld volgens het Z-tarief verschuldigd.

#### **Artikel 17**

1. Indien een schip gedurende een naar-zee-loodsreis binnenwaarts de uiterton terugkeert naar de rede of haven van herkomst dan wel naar een andere rede of haven, wordt voor het afgelegde zeetraject de helft van het loodsgeld volgens het Z-tarief, zowel uitgaand als terugkerend, en voor het afgelegde binnentraject het loodsgeld volgens het B-tarief naar de in totaal afgelegde afstand in zeemijlen, berekend.
2. Het in het eerste lid bedoelde B-tarief is eveneens verschuldigd indien een zeeschip, dat een loodsreis op een binnentraject heeft aanvaard, terugkeert naar de rede of haven van herkomst dan wel naar een andere rede of haven.

#### **Artikel 18**

Indien een zeeschip naar het oordeel van de bevoegde autoriteit niet behoorlijk bestuurbaar is, is anderhalf maal het loodsgeld volgens het Z-, B- of H-tarief verschuldigd.

#### **Artikel 19**

1. In geval van ijsgang is anderhalf maal het loodsgeld volgens het Z-, B- of H-tarief verschuldigd.
2. Onder ijsgang wordt verstaan zodanig drijfijfs of vast ijs, dat daardoor naar het oordeel van de bevoegde autoriteit het bevaren van een of meer van de scheepvaartwegen, bedoeld in de artikelen 10, eerste lid, of 11, onderdeel b, van de Scheepvaartverkeerswet, ernstig wordt bemoeilijkt.

## **Artikel 20**

Indien op de binnenwateren, niet zijnde de havenbekkens, bedoeld in artikel 6, en voor zover het een zeegat betreft binnenwaarts de uiterton een zeeschip als gevolg van slecht weer, het krabben van ankers, het breken van ankertuig of soortgelijke niet te voorziene oorzaken, genoodzaakt wordt zijn ligplaats te verlaten en een veiliger ligplaats te gaan innemen, is, indien daarbij van de diensten van een loods is gebruikgemaakt, het loodsgeld volgens het B-tarief verschuldigd naar de tijdens de loodsreis afgelegde afstand in zeemijlen.

## **Artikel 21**

1. Voor gesleepte zeeschepen wordt het loodsgeld volgens het Z- en het B-tarief met 10% verhoogd.
2. De tarieven voor gesleepte schepen blijven van toepassing, indien de loods om zijn dienst op de juiste wijze te kunnen uitoefenen overgaat op de sleepboot.
3. Indien slechts bij de aanvang of het einde van een loodsreis, bij het uit- of invaren van een haven of dok dan wel naar of van de rede, van sleepboothulp gebruik wordt gemaakt, vindt de verhoging van het loodsgeld, bedoeld in het eerste lid, geen toepassing. Deze verhoging geldt evenmin indien tijdens de loodsreis door omstandigheden welke bij de aanvang van de reis niet waren te voorzien, van sleepboothulp moet worden gebruik gemaakt of indien gedurende de loodsreis een of meer sleepboten meevaren om zonodig hulp te bieden.

## **Artikel 22**

1. Voor een zeeschip dat een proeftocht maakt op de binnenwateren of in het zeegat binnenwaarts de uiterton, is telkens voor een afgelegde afstand van 8 zeemijlen loodsgeld volgens het B-tarief verschuldigd, waarbij gedeelten van deze afstand als 8 zeemijlen worden berekend.
2. Indien de proefreis, bedoeld in het eerste lid, zich daarna uitstrekt tot een positie zeewaarts de uiterton, is vanaf het punt waarop het schip koers zet naar zee, voor het bevaren van het zeetraject of een gedeelte daarvan, loodsgeld volgens het Z-tarief verschuldigd. Bij terugkeer uit zee is nogmaals loodsgeld volgens het Z-tarief verschuldigd.
3. Indien hierop aansluitend binnenwaarts de uiterton op het zeetraject wordt heen en weer gekoerst, is loodsgeld volgens het B-tarief op de wijze, bedoeld in het eerste lid, verschuldigd vanaf het punt waarop het schip voor de eerste maal weer koers zet in de richting naar zee en, indien dit op het binnentraject geschiedt, vanaf het punt waarop voor de eerste maal de zeehaven wordt voorbijgevaren of verlaten.

## **Artikel 23**

Indien een kapitein van een zeeschip in een zeehaven dan wel in een binnenhaven, niet zijnde een havenbekken of samenstel van havenbekkens als bedoeld in artikel 6, een andere ligplaats gaat innemen (verhaalreis), is ongeacht de afstand loodsgeld volgens het B-tarief verschuldigd voor een afgelegde afstand van minder dan 8 zeemijlen.

## **Artikel 24**

1. Indien een kapitein van een zeeschip voor een zeegat een loods van het loodsvaartuig overneemt of in dat zeegat een loods aan boord houdt om dienst te verrichten op een zeereis langs de Nederlandse kust, is voor deze zeereis per 40 zeemijlen de helft van het loodsgeld volgens het

Z-tarief verschuldigd, waarbij gedeelten van deze afstand als 40 zeemijlen worden gerekend.

2. Indien de kapitein van een in een binnen- of buitenlandse haven liggend zeeschip, aldaar een loods aan boord wenst te nemen voor een andere – Nederlandse – haven, in plaats van zulks te doen ter hoogte van het betrokken zeegat, is, indien de kapitein door deze loods tijdens de zeereis dienst laat verrichten, hiervoor loodsgeld verschuldigd, overeenkomstig het eerste lid.

#### **Artikel 25**

1. Het H-tarief wordt verhoogd met 50%, indien:
  - a. tijdens het loodsen het tijdelijke oponthoud van een schip dat is vastgemaakt aan boeien, dukdalven, palen of kaden of op stroom is geankerd, omdat de ligplaats nog niet ingenomen kan worden, langer dan een half uur heeft geduurd;
  - b. het schip, na zijn ligplaats te hebben bereikt of op stroom te zijn gebracht, op daartoe gedaan verzoek, door dezelfde loods, zonder dat deze het schip heeft verlaten, naar een andere ligplaats, gelegen binnen een havenbekken als bedoeld in artikel 6 wordt geloodst;
  - c. tijdens het loodsen door de loods hulp wordt verleend bij het stellen van het kompas.
2. Indien het schip tijdens het loodsen bij wisseling van ligplaats in een havenbekken als bedoeld in artikel 6 over de Nieuwe Maas of de Nieuwe Waterweg wordt verhaald, is naast het van toepassing zijnde B-tarief 50% van het loodsgeld volgens het H-tarief verschuldigd. In dit geval is het eerste lid niet van toepassing.
3. Indien het schip tijdens het loodsen bij wisseling van ligplaats in een havenbekken als bedoeld in artikel 6 slechts over het Calandkanaal, het Beerkanaal of het Hartelkanaal wordt verhaald, is naast het van toepassing zijnde B-tarief slechts eenmaal het loodsgeld volgens het H-tarief verschuldigd.
4. Een verhoging als bedoeld in het eerste lid wordt slechts eenmaal per loodsreis toegepast.

#### **Artikel 26**

1. De verhogingen van het loodsgeld worden toegepast in de volgorde van de artikelen van dit hoofdstuk, met dien verstande dat elke volgende verhoging wordt berekend over het dan reeds verhoogde bedrag.
2. Het bepaalde in dit hoofdstuk ten aanzien van de verschuldigdheid van het loodsgeld volgens het Z-, B- of H-tarief, laat de eventuele verschuldigdheid van de in het loodsgeld begrepen loodsvergoedingen onverlet.

#### **Artikel 27**

1. Indien bij toepassing van een van de in dit hoofdstuk genoemde artikelen het bedrag van het loodsgeld uitkomt in decimalen, wordt het decimaalbedrag afgerond tot op een gehele gulden en wel naar boven, indien dit 50 of meer cent en naar beneden, indien dit minder dan 50 cent bedraagt.
2. De afronding, bedoeld in het eerste lid, vindt bij toepassing van meer dan een van de hiervoor bedoelde artikelen eerst plaats na de laatste bewerking.

## **HOOFDSTUK IV. PROCEDURE TOT AANPASSING VAN DE LOODSGELDTARIEVEN**

### **Artikel 28**

1. Onze Minister wijst ten behoeve van het overleg met de algemene raad over de herziening van de loodsgeldtarieven aan:

- a. ten minste zes openbare lichamen, betrokken bij het beheer en bestuur van een of meer zeehavens, en
- b. ten minste zes representatieve organisaties in het scheepvaart- en havenbedrijf.

Bij deze aanwijzing kan worden bepaald dat twee of meer aangewezen organisaties gezamenlijk een vertegenwoordiger aanwijzen.

2. De overeenkomstig het eerste lid aangewezen organisaties wijzen ten behoeve van het overleg een vertegenwoordiger aan. Daarbij kan worden voorzien in de aanwijzing van een of meer plaatsvervangers.

3. Van de in het eerste lid bedoelde aanwijzing wordt mededeling gedaan in de Staatscourant.

### **Artikel 29**

1. De algemene raad van de Nederlandse loodsencorporatie doet jaarlijks vóór 1 juli, na afloop van het overleg, bedoeld in artikel 28, eerste lid, een voorstel aan Onze Minister voor de herziening van de loodsgeldtarieven. Dit voorstel gaat vergezeld van een verslag van de uitkomsten van het overleg.

2. Wijzigingen van de loodsgeldtarieven treden in werking met ingang van 1 januari van het jaar volgend op dat, bedoeld in het eerste lid.

3. In afwijking van het eerste lid wordt voor de eerste maal een voorstel gedaan binnen vier maanden na inwerkingtreding van dit besluit. Het tweede lid is niet van toepassing op de wijziging van de loodsgeldtarieven in het jaar volgend op het jaar waarin dit besluit in werking treedt.

### **Artikel 30**

1. De index, bedoeld in artikel 15a, vijfde lid, onderdeel b, van de Scheepvaartverkeerswet, wordt bepaald overeenkomstig de door het Centraal Bureau voor de Statistiek vastgestelde Consumentenprijsindex Alle huishoudens, afgeleid, en het indexcijfer voor regulingslonen, gebaseerd op de lonen per week en per maand voor volwassenen, inclusief spaarloon, vakantietoelage en overige uitkeringen, onderscheidenlijk in de verhouding 3 : 2, over de periode van 12 maanden, eindigende op de laatste dag van de maand februari die voorafging aan het overleg, bedoeld in artikel 28, eerste lid.

2. Voor de wijziging van de loodsgeldtarieven in het jaar volgend op het jaar waarin dit besluit in werking treedt, wordt uitgegaan van de in het eerste lid bedoelde index, met dien verstande dat een afwijkende referentieperiode kan worden gehanteerd.

## **HOOFDSTUK V. DE VERDELING VAN DE LOODSGELDOPBRENGSTEN VAN DE SCHELDEVAART**

### **Artikel 31**

Het gedeelte van de ingevolge het Scheldereglement geheven loodsgelden, dat strekt tot vergoeding van de kosten van individuele dienstverlening, anders dan het loodsen, wordt bepaald op een percentage van de volgende hoogte:

- a. van de vanaf het moment van inwerkingtreding van dit besluit tot en

met 31 december 1995 ingevolge het Scheldereglement geheven loodsgelden: 7,9%;  
b. van de in het kalenderjaar 1996 ingevolge het Scheldereglement geheven loodsgelden: 6,4%;  
c. van de vanaf 1 januari 1997 ingevolge het Scheldereglement geheven loodsgelden: 4,9% .

## **HOOFDSTUK VI. SLOTBEPALINGEN**

### **Artikel 32**

Het Loodsgeldbesluit wordt ingetrokken.

### **Artikel 33**

Het Zeehavenbesluit 1971 wordt ingetrokken.

### **Artikel 34**

Het Financieel besluit loodsen wordt ingetrokken.

### **Artikel 35**

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

### **Artikel 36**

Dit besluit wordt aangehaald als: Loodsgeldbesluit 1995.

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

's-Gravenhage, 14 april 1995

Beatrix

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

Uitgegeven de *elfde* mei 1995

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 juni 1995, nr. 111.



## I

Als zeehaven worden aangemerkt:

- a. de haven van Delfzijl;
- b. de haven van Lauwersoog;
- c. de haven van West-Terschelling;
- d. de haven van Den Helder;
- e. de haven van IJmuiden;
- f. de haven van Scheveningen;
- g. de haven van Hoek van Holland;
- h. de haven van Stellendam;
- i. de Roompothaven;
- j. de haven van Vlissingen;
- k. de haven van Breskens.

## II

De volgende scheepvaartwegen behoren tot de in onderdeel I genoemde zeehavens:

- a. tot de haven van Delfzijl:  
de Eemshaven, en de scheepvaartweg, begrensd door in het noorden de breedtegraad 53°-30'-00"N, in het westen de meridiaan 6°-50'-00"E, en in het zuiden de lijn over het licht van de oostelijke havendam van de toegang tot de haven van Delfzijl, en het sectorlicht van het radarstation Knock, alsmede de buitendijks gelegen buitenhaven te Delfzijl en de scheepvaartweg vanaf de zeesluizen in het Eemskanaal tot in de Oosterhornhaven;
- b. tot de haven van Lauwersoog:  
de buitenhaven van Lauwersoog;
- c. tot de haven van West-Terschelling:  
de scheepvaartweg van de lijn over vuurtoren Brandaris op West-Terschelling en vuurtoren Vuurduin op Oost-Vlieland, tot een halve mijl aan de open zee-zijde van die lijn;
- d. tot de haven van Den Helder:  
de scheepvaartweg tussen de meridianen van 4°-44'-00"E en 4°-43'-00"E, begrensd door in het noorden de kust van Texel, en in het zuiden de kust van Noord-Holland;
- e. tot de haven van IJmuiden:  
de scheepvaartweg binnen de pieren, de buitenhavens, de sluisen, de binnenhavens en het gedeelte van het Noordzeekanaal, gelegen bewesten het Zijkanaal A;
- f. tot de haven van Scheveningen:  
de scheepvaartweg binnen de pieren en de daarachter gelegen havens;
- g. tot de haven van Hoek van Holland:  
de scheepvaartweg van de toegangen naar het havengebied van de Nieuwe Waterweg en Europoort,
  - aan westzijde begrensd door een lijn loodrecht op de noordelijke strekdam, getrokken door het meest westelijke punt van die strekdam;
  - aan de oostzijde in de Nieuwe Waterweg begrensd door een lijn loodrecht op de strekking van dit vaarwater, getrokken door een punt één zeemijl stroomopwaarts het oostelijk hoofd van de ingang van de Berghaven en in het Calandkanaal door de meridiaan 04°-05'-55"E;
  - aan de zuidzijde in het Beerkanaal begrensd door de parallel 51°-58'-17"N;
- h. tot de haven van Stellendam:  
de buitenhaven van Stellendam tot de sluisen;
- i. tot de haven van de Roompothaven:

de scheepvaartweg vanaf de stormvloedkering Oosterschelde tot aan de Zeelandbrug;

j. tot de haven van Vlissingen:

de rede van Vlissingen, begrensd door de kustlijn van het eiland Walcheren en de tonnenlijn benoorden de Hoge Platen tussen de meridianen van 3°-33'-00"E en 3°-38'-00"E, voorts de buitenhavens, de binnenhavens, de dokken, het Verbindingskanaal en het Verbreed kanaal tot aan de keersluis van het Kanaal door Walcheren;

k. tot de haven van Breskens:

de rede van Breskens, loodrecht op de strekking van het Vaarwater langs de Hoofdplaat tot een-vierde zeemijl bezijden het midden van de haveningang, de scheepvaartweg binnen de pieren en voorts de haven.

## BIJLAGE II

### Bijlage als bedoeld in artikel 1, onderdeel c, van het Loodsgeldbesluit 1995

Voor de hieronder genoemde zeehavens en zeegaten worden de daarachter vermelde punten als uitertonnen aangemerkt:

I	
1. Oostereems:	53°-41'-15"N en 6°-38'-28"E;
2. Rifgat:	53°-39'-00"N en 6°-27'-10"E;
3. Westereems:	53°-37'-00"N en 6°-19'-26"E;
4. Huibergat:	53°-34'-48"N en 6°-14'-16"E;
5. Lauwersoog:	53°-32'-46"N en 6°-01'-49"E;
6. Noordgat/Thomas Smitgat:	53°-25'-00"N en 5°-08'-00"E;
7. Stortemelk:	53°-19'-06"N en 4°-58'-30"E;
II	
1. Molengat:	53°-01'-10"N en 4°-40'-12"E;
2. Westgat:	52°-55'-21"N en 4°-35'-04"E;
3. Schulpengat:	52°-54'-00"N en 4°-38'-42"E;
4. IJmuiden:	52°-28'-02"N en 4°-32'-01"E;
III	
1. Scheveningen:	52°-06'-16"N en 4°-15'-21"E;
2. Hoek v Holland:	51°-59'-28"N en 4°-02'-46"E;
3. Slijkgat:	51°-51'-12"N en 3°-53'-15"E;
4. Brouwershaven :	51°-44'-41"N en 3°-36'-04"E;
IV	
1. Roompot:	51°-36'-00"N en 3°-30'-00"E;
2. Oostgat:	51°-35'-30"N en 3°-23'-00"E;
3. Deurloo:	51°-30'-12"N en 3°-16'-30"E;
4. Scheur:	51°-24'-00"N en 3°-06'-00"E;
5. Wielingen:	51°-22'-30"N en 3°-07'-00"E.

## **NOTA VAN TOELICHTING**

### **1. Inleiding**

In deze algemene maatregel van bestuur op grond van de artikelen 15, vierde lid, 15a, vijfde lid, onderdelen a en b, en zesde lid, 15b, tweede lid, onderdeel a, en 36, eerste lid, eerste volzin, van de Scheepvaartverkeerswet, zoals ingevoegd respectievelijk gewijzigd bij de wet van 7 juli 1994, houdende wijziging van de Loodsenwet en de Scheepvaartverkeerswet in verband met de herziening van de financiële band tussen het Rijk en de loodsen, de invoering van een verkeersbegeleidingstarief en een aantal technische wijzigingen (Stb. 584), is een drietal onderwerpen geregeld.

Allereerst is dat de vanouds in de voorganger van dit besluit (het Loodsgeldbesluit van 1957, laatste tekstpublicatie in Stb. 1988, 400) geregelde materie, te weten de (maatstaven voor) de loodsgeldtarieven.

Het tweede onderwerp is nieuw: ten gevolge van het doorknippen van de financiële band tussen het Rijk en de loodsenorganisatie is een structuur geschapen waarin de loodsgeldtarieven voorwerp zijn van overleg tussen de loodsenorganisatie en de rechtstreeks belanghebbenden. Bepaalde elementen in die nieuwe procedure, zoals vastgelegd in artikel 15a van de Scheepvaartverkeerswet, dienen nog nader bij algemene maatregel van bestuur te worden uitgewerkt.

Ook het derde onderwerp is nieuw, hoewel hier juist sprake is van een consequentie van het feit dat niet op alle terreinen de financiële band tussen het Rijk en de loodsenorganisatie kan worden verbroken. Aangezien het loodsen van Scheldevaarders (schepen die de Westerschelde en het kanaal van Gent naar Terneuzen bevaren met als bestemming of vertrekpunt een Belgische haven) geregeld wordt door het in overeenstemming tussen Nederland en België vastgestelde Schelde-reglement, met inbegrip van de door deze schepen verschuldigde loodsgeldtarieven, kan daar de splitsing van het loodsgeld «oude stijl» in een loodsgeld «nieuwe stijl» en het verkeersbegeleidingstarief (nog) niet worden doorgevoerd. Het Rijk blijft derhalve gerechtigd tot een deel van de loodsgeldopbrengsten van de Scheldevaart. Volgens artikel 15b, tweede lid, Scheepvaartverkeerswet, dienen bij algemene maatregel van bestuur regels te worden gesteld voor die verdeling.

Voor een nadere uiteenzetting over de achtergronden van bovengenoemde punten wordt verwezen naar de toelichtende stukken bij de aangehaalde wet van 7 juli 1994, houdende wijziging van de Loodsenwet en de Scheepvaartverkeerswet in verband met de herziening van de financiële band tussen het Rijk en de loodsen, de invoering van een verkeersbegeleidingstarief en een aantal technische wijzigingen (Stb. 584), (Kamerstukken II 1992–1993, 23 099, nrs. 1 e.v.).

### **2. De maatstaven voor de loodsgeldtarieven**

Het (oude) Loodsgeldbesluit bevatte een weergave van de structuur van het loodsgeldtarief en een opsomming van de vrijstellingen van het loodsgeldtarief. Die structuur is vrijwel geheel overgenomen, maar de categoriale vrijstellingen komen in het nieuwe besluit niet meer terug.

Bij de structuur hebben zich twee belangrijke wijzigingen voorgedaan. Ten eerste werd tot dusverre – ook in de wettelijke basis (zie artikel 47 (oud) Scheepvaartverkeerswet) – bij het loodsgeld onderscheid gemaakt tussen het loodsgeld en de loodsvergoedingen. Loodsgeld strekte rechtstreeks ter vergoeding van de daadwerkelijke dienstverrichting aan boord, vanaf een ander schip, of vanaf de wal. Loodsvergoedingen betroffen die kostenposten die niet direct gerelateerd zijn aan het eigenlijke loodsen, zoals vergoedingen bij het afbestellen van een loods, vergoeding voor wachttijden en reis- en verblijfkosten. In het huidige

artikel 15 van de Scheepvaartverkeerswet wordt dit onderscheid niet langer gemaakt. De loodsvergoedingen blijven vooralsnog wel bestaan, maar de omschrijving van loodsgeld is zo gekozen dat op termijn integratie tot de mogelijkheden behoort. Het is namelijk denkbaar dat in het streven naar vereenvoudiging van de loodsgeldtarieven getracht zal worden bepaalde loodsvergoedingen af te schaffen en deze «om te slaan» over de normale loodsgelden. Het handhaven van het onderscheid zou daaraan in de weg kunnen staan. Terwille van die overzichtelijkheid is er op dit moment reeds voor gekozen alle loodsvergoedingen in één (ministeriële) regeling op te nemen. Tot dusverre was een deel van de loodsvergoedingen geregeld in artikel 23 van het Loodsgeldbesluit en een ander deel was opgenomen in een ministeriële regeling (Vergoedingen-regeling registerloodsen (Stcrt. 1988, 168)), gebaseerd op artikel 27 van het Loodsgeldbesluit. In de nieuwe situatie worden alle loodsvergoedingen opgenomen in één, op artikel 11, tweede lid, van het Loodsgeldbesluit 1995 gebaseerde regeling.

De tweede wijziging betreft het nieuwe vierde lid van artikel 3. De achtergrond van deze bepaling ligt in het feit dat er een verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad van de Europese Unie van 21 november 1994 betreffende de tenuitvoerlegging van IMO-Resolutie A.747(18) inzake de toepassing van de tonnagemeting op ballastruimen in tankers met gescheiden ballasttanks (PbEG L 319), tot stand is gekomen. Deze EG-verordening is in principe ook van toepassing op de loodsgelden en zal tot gevolg hebben dat – voor zover van toepassing – in de loodsgeldtarieven (mede) de tonnage en/of het scheepstype (tankers met gescheiden ballasttanks) als grondslag gehanteerd zal moeten worden, in die zin dat voor dergelijke schepen een bepaalde korting op het loodsgeld gegeven zal moeten worden. Deze EG-verordening treedt in werking op 1 januari 1996. Door middel van artikel 3, vierde lid, kan worden volstaan met een aanpassing van de ministeriële regeling op grond van artikel 15a, derde lid, van de Scheepvaartverkeerswet aan deze EG-verordening en is wijziging van het onderhavige besluit niet noodzakelijk.

Het vervallen van de loodsgeldvrijstellingen, zoals die opgenomen waren in de artikelen 9a, 20a en 20b van het Loodsgeldbesluit, hangt samen met het principe «geen loods, geen loodsgeld». In paragraaf 4 van de memorie van toelichting bij de wet van 7 juli 1994, houdende wijziging van de Loodsenwet en de Scheepvaartverkeerswet in verband met de herziening van de financiële band tussen het Rijk en de loodsen, de invoering van een verkeersbegeleidingstarief en een aantal technische wijzigingen (Stb. 584), zijn de redenen uiteengezet waarom voor een dergelijk loodsgeld «nieuwe stijl» is gekozen. Schepen die niet vrijgesteld zijn van de loodsplicht dienen in de nieuwe situatie altijd een loods te hebben, aangezien alle loodsplichtige schepen ook «verscherpt» loodsplichtig zijn. Loodsplichtige schepen en schepen die vrijwillig een loods nemen zullen altijd loodsgeld moeten betalen. Anderzijds behoeven schepen die niet loodsplichtig zijn, zoals schepen waar een verklaringhouder aan boord is of baggerschepen, niet langer loodsgeld te betalen (zie de voormalige artikelen 20a en 20b). Overigens bestaat er op de regel dat alle loodsplichtige schepen loodsgeld dienen te betalen één uitzondering, die opgenomen is in artikel 12. Niet-Nederlandse oorlogsschepen van een vlaggestaat waarmee is overeengekomen dat deze schepen vrijgesteld zijn van loodsgeld blijven daarvan vrijgesteld. Het nieuwe artikel 36, eerste lid, tweede volzin, Scheepvaartverkeerswet, geeft hiervoor de basis.

### **3. Procedure tot aanpassing van de loodsgeldtarieven**

Artikel 15a van de Scheepvaartverkeerswet geeft een regeling voor de nieuwe procedure voor de herziening van de loodsgeldtarieven. Drie onderdelen van deze procedure moeten nog nader uitgewerkt worden. In

artikel 28 van dit besluit is de basis aangegeven voor de aanwijzing door de minister van Verkeer en Waterstaat van de vertegenwoordigers van het havenbedrijfsleven waarmee de algemene raad van de Nederlandse loodsenorganisatie het overleg over de herziening van de tarieven dient te voeren. Artikel 29 geeft enkele termijnen voor deze procedure en artikel 30 regelt de index uit artikel 15a, vijfde lid, onderdeel b, Scheepvaartverkeerswet. In de artikelen 29, derde lid, en 30, tweede lid, is een afwijkingsmogelijkheid geregeld voor de eerste maal dat de loodsgeldtarieven volgens deze nieuwe procedure worden vastgesteld, aangezien de genoemde termijnen in het eerste jaar naar verwachting niet kunnen worden toegepast.

#### **4. Verdeling van de loodsgeldopbrengsten van de Scheldevaart**

In de inleiding is al aangegeven dat in de nieuwe situatie voor de Scheldevaart vooralsnog het loodsgeld «oude stijl» blijft bestaan. Dat betekent dat daar het loodsgeld nog een component bevat die bestemd is ter vergoeding van de kosten van individuele dienstverlening, anders dan het loodsen. Deze component wordt voor de overige scheepvaart omgevormd tot een verkeersbegeleidingstarief dat ten gunste van het Rijk komt. Deze component van het Scheldeloodsgeld komt derhalve nog aan het Rijk toe en in artikel 31 van dit besluit is aangegeven welk gedeelte van het loodsgeld hij vormt. Dat gedeelte is aangegeven als een percentage van de loodsgeldopbrengsten van de Scheldevaart, afzonderlijk voor het na inwerkingtreding van dit besluit resterende gedeelte van het jaar 1995, het jaar 1996 en de jaren vanaf 1997. Een vast percentage heeft ten opzichte van bij voorbeeld de aanduiding van een te indiceren deel van de loodsgelden als voordeel dat zowel de loodsenorganisatie als het Rijk in de toekomst verzekerd blijven van (een bepaald niveau) van inkomsten uit de Scheldevaart. Veranderingen in de hoogte van de loodsgeldtarieven voor de Scheldevaart zullen een evenredig effect hebben op de inkomsten van de loodsenorganisatie en het Rijk. Tenslotte hebben vaste percentages als voordeel dat in de toekomst geen jaarlijks overleg noodzakelijk zal zijn over de verdeling van de loodsgelden, zodat ook ten aanzien van de Scheldevaart de kostenontwikkeling binnen de loodsenorganisatie niet langer van invloed is op de relatie tussen loodsenorganisatie en het Rijk.

#### **5. Financiële aspecten**

Hiervoor kan verwezen worden naar paragraaf 7 van de memorie van toelichting bij de in paragraaf 1 aangehaalde wet van 7 juli 1994, houdende wijziging van de Loodsenwet en de Scheepvaartverkeerswet in verband met de herziening van de financiële band tussen het Rijk en de loodsen, de invoering van een verkeersbegeleidingstarief en een aantal technische wijzigingen (Stb. 584).

#### **6. Lasten voor overheid en bedrijfsleven**

De gevolgen van dit besluit voor de overheid zijn zeer beperkt. De maatstaven voor de loodsgeldtarieven waren tot dusverre op vrijwel identieke wijze geregeld. De procedure tot aanpassing van de loodsgeldtarieven ligt bijna geheel in handen van de loodsenorganisatie en de vertegenwoordigers van het havenbedrijfsleven. De minister van Verkeer en Waterstaat dient slechts deze vertegenwoordigers aan te wijzen en, zoals uiteengezet in de memorie van toelichting bij de wet van 7 juli 1994, houdende wijziging van de Loodsenwet en de Scheepvaartverkeerswet in verband met de herziening van de financiële band tussen het Rijk en de loodsen, de invoering van een verkeersbegeleidingstarief en een aantal technische wijzigingen (Stb. 584), het voorstel tot herziening van de

loodsgeldtarieven te toetsen en de gewijzigde tarieven vast te stellen. De bepalingen met betrekking tot de verdeling van de loodsgeldopbrengsten van de Scheldevaart zijn relatief eenvoudig toepasbaar.

Zoals reeds bij de genoemde wet is toegelicht, neemt de belasting voor de loodsenorganisatie en het havenbedrijfsleven relatief toe, aangezien bij deze partijen een overlegverplichting over de herziening van de loodsgeldtarieven komt te rusten. Dit is een rechtstreeks gevolg van de door alle partijen gewenste afname van de rijksbetrokkenheid bij de totstandkoming van deze tarieven.

## **7. Artikelsgewijze toelichting**

### *Artikel 1*

De definities van «zeehavens» en «uitertonnen» hangen samen met een streven naar vereenvoudiging van de regelgeving met betrekking tot de loodsgeldtarieven. In het Loodsgeldbesluit werden, evenals in het onderhavige besluit gebeurt, deze begrippen gehanteerd in de tariefstructuur. Voor de bepaling van de zeehavens was echter het afzonderlijke Zeehavenbesluit (Stb. 1971, 513) van toepassing, terwijl de uitertonnen bepaald waren in de Uitertonbeschikking 1957 (Stcrt. 1957, 249). Om aan deze onoverzichtelijke situatie aan eind te maken, zijn in het onderhavige besluit de zeehavens en de uitertonnen opgenomen in bijlagen bij dit besluit.

De definitie van «bevoegde autoriteit» is ontleend aan artikel 14, tweede volzin, van het Loodsgeldbesluit. In deze definitie wordt verwezen naar het nog niet vastgestelde Loodspllichtbesluit 1995. Het ligt in de bedoeling laatstgenoemd besluit op dezelfde datum in werking te doen treden, als het onderhavige besluit.

«Loodsreis» was in het Loodsgeldbesluit niet omschreven. Dat hing waarschijnlijk samen met het feit dat het loodsgeldtarief weliswaar gekoppeld was aan een «loodsreis», maar er ook gevallen bestonden waarin geen gebruik gemaakt werd van de diensten van een loods, en desalniettemin loodsgeld betaald diende te worden. In de nieuwe situatie is daaraan een eind gekomen: uitsluitend indien gebruik wordt gemaakt van de diensten van een loods, hetzij aan boord van het te loodsen schip, hetzij op afstand, moet betaald worden. In die gevallen wordt voortaan gesproken van een loodsreis.

### *Artikelen 2 tot en met 27*

Deze artikelen zijn, behoudens enkele aanpassingen, ontleend aan de artikelen 1 tot en met 22 van het vorige Loodsgeldbesluit.

Zoals reeds vermeld zijn de artikelen 9a, 20a en 20b niet overgenomen, aangezien in de nieuwe situatie geen plaats meer is voor vrijstellingen van het loodsgeld van loodsplichtige schepen.

Artikel 11 vormt een nieuwe basis voor de regeling van de loodsvergoedingen. Deze ministeriële regeling vervangt tevens de artikelen 23 en 27 van het Loodsgeldbesluit en de Vergoedingenregeling registerloodsen (Stcrt. 1988, 168).

Ten aanzien van artikel 12 wordt nog gewezen op de omstandigheid dat in het verleden met het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en Duitsland overeenkomsten zijn afgesloten, waarin is bepaald dat oorlogsschepen van deze landen zijn vrijgesteld van het loodsgeld. In de nieuwe verhouding tussen het Rijk en de loodsenorganisatie is het niet passend nieuwe overeenkomsten op dit punt aan te gaan. Mocht dit toch wenselijk blijken, dan zullen dergelijke afspraken slechts worden gemaakt nadat met de loodsenorganisatie afspraken zijn gemaakt over compenserende maatregelen.

### *Artikel 28*

Het is de bedoeling bij de aanwijzing van de vertegenwoordigers van het havenbedrijfsleven in het overleg met de loodsenorganisatie over de herziening van de loodsgeldtarieven, zoveel mogelijk aan te sluiten bij de samenstelling van de Nationale Havenraad, uiteraard met uitzondering van de vertegenwoordigers van het Rijk in dit overlegorgaan. In artikel 28 is daarom aangesloten bij artikel 6 van het Besluit Nationale havenraad (Stb. 1986, 238). Over de aanwijzing van de overlegpartijen is reeds overeenstemming bereikt met de Nationale Havenraad.

### *Artikel 29*

De termijnen in dit artikel zijn opgenomen om een zekere tijdsruimte in de procedure tot vaststelling van de nieuwe loodsgeldtarieven op te nemen, waarin het overleg met België over de loodsgeldtarieven voor de Scheldevaart kan worden gevoerd. Onder het huidige Scheldereglement dient de notawisseling waarin de gewijzigde tarieven worden vastgelegd, ten minste twee maanden voor de inwerkingtreding voltooid te zijn. Daaraan voorafgaand dient ambtelijk overleg met België gevoerd te worden en moet aan Nederlandse zijde nog toestemming verkregen worden van de ministerraad, zodat een termijn van een half jaar noodzakelijk is om de nieuwe tarieven voor de Scheldevaart en de overige scheepvaart tegelijkertijd in te kunnen laten gaan. Overigens is in het op 11 januari 1995 te Middelburg tot stand gekomen verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, het Koninkrijk België en het Vlaams Gewest tot herziening van het Reglement ter uitvoering van Artikel IX van het Tractaat van 19 april 1839 en van hoofdstuk II, afdelingen 1 en 2, van het Tractaat van 5 november 1842, zoals gewijzigd, voor wat betreft het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht daarop (Scheldereglement)(Trb. 1995, 48), de vereiste termijn van twee maanden tussen de overeenstemming tussen beide landen en de inwerkingtreding van de nieuwe loodsgeldtarieven niet meer opgenomen. Dit nieuwe Scheldereglement is echter nog niet in werking getreden. Ook als dat wel het geval is, zal er een bepaalde termijn voor overleg beschikbaar dienen te zijn.

In het derde lid wordt een eventueel noodzakelijke afwijkende voorziening getroffen voor het eerste jaar waarin deze procedure gevolgd zal worden.

### *Artikel 30*

De index, bedoeld in artikel 15a, vijfde lid, onderdeel b, van de Scheepvaartverkeerswet, wordt vastgesteld conform de voorstellen van de Commissie Verzelfstandiging Loodsdienst, zoals overgenomen in het Beleidsvoornemen loodsen en loodsplicht (Kamerstukken II 1990–1991, 21 210, nr. 9, pag. 16) en genoemd in de memorie van toelichting bij de wet van 7 juli 1994, houdende wijziging van de Loodsenwet en de Scheepvaartverkeerswet in verband met de herziening van de financiële band tussen het Rijk en de loodsen, de invoering van een verkeersbegeleidingstarief en een aantal technische wijzigingen (Stb. 584), in de artikelsgewijze toelichting op artikel 15a.

In het tweede lid wordt, evenals in artikel 29, derde lid, een eventueel noodzakelijke afwijkende voorziening getroffen voor het eerste jaar waarin deze procedure gevolgd zal worden.

### *Artikel 31*

Het percentage loodsgeldopbrengsten van de Scheldevaart dat toekomt aan het Rijk, aangezien dit gedeelte de vergoeding voor de kosten van



individuele dienstverlening betreft, wordt bepaald op 7,9% van de loodsgeldopbrengsten in het na inwerkingtreding van dit besluit resterende deel van 1995, op 6,4% van de loodsgeldopbrengsten in 1996 en op 4,9% van de loodsgeldopbrengsten vanaf het jaar 1997. Deze percentages zijn gebaseerd op de financiële afspraken die tussen het Rijk en de loodsen zijn gemaakt voor de jaren 1992 tot en met 1994. De daling van het percentage in drie achtereenvolgende jaren houdt verband met de extra stijging van het loodsgeld, zoals vastgelegd in artikel 47 van de Scheepvaartverkeerswet. Over deze percentages is overeenstemming bereikt met de Nederlandse loodsencorporatie.

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