



---

## 35

### **Besluit van 17 januari 1997, houdende wijziging van het Loodsgeldbesluit 1995 (frequentiekorting loodsgeldtarieven)**

---

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 30 augustus 1996, nr. DGSM/J-96006894, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, Stafafdeling Wetgeving en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 15, vierde lid, van de Scheepvaartverkeerswet;

De Raad van State gehoord (advies van 10 december 1996, nr. W09.96.0427);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 10 januari 1997, nr. DGSM/J-97000002, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, Stafafdeling Wetgeving en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Loodsgeldbesluit 1995<sup>1</sup> wordt gewijzigd als volgt:

A

Aan artikel 1 worden, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel f door een puntkomma, twee onderdelen toegevoegd, luidende:

g. samenwerkingsverband: verband van twee of meer natuurlijke of rechtspersonen, die schriftelijk zijn overeengekomen met twee of meer schepen een gemeenschappelijke internationale lijndienst te exploiteren;

h. zeehavengebied: de havens of ligplaatsen, gelegen in of aan:

1°. de scheepvaartwegen, genoemd in onderdeel I.1,

2°. de scheepvaartwegen, genoemd in onderdeel I.2, exclusief de Vlierede,

3°. de scheepvaartwegen, genoemd in onderdeel I.3, exclusief de Rede van Texel,

4°. de scheepvaartwegen, genoemd in onderdeel II,

5°. de scheepvaartwegen, genoemd in onderdeel III, of

6°. de scheepvaartwegen, genoemd in onderdeel IV,

van onderdeel A van de bijlage bij de Scheepvaartverkeerswet.

B

Artikel 3 wordt gewijzigd als volgt:

1. onder vernummering van het vierde lid tot vijfde lid, wordt een nieuw vierde lid ingevoegd, luidende:

4. Voor de bepaling van het Z-, B- en H-tarief kan mede als grondslag gelden de frequentie waarmee een schip of twee of meer naar type, afmetingen, diepgang, uitrusting en manoeuvreer-eigenschappen in belangrijke mate overeenkomstige schepen die geëxploiteerd worden door eenzelfde natuurlijke of rechtspersoon of samenwerkingsverband een zeehaven of zeehavengebied aandoen. Bij ministeriële regeling worden ter uitvoering hiervan nadere regels gesteld.

2. in het nieuwe vijfde lid worden de woorden «eerste tot en met derde lid» vervangen door: eerste tot en met vierde lid.

<sup>1</sup> Stb. 1995, 244, gewijzigd bij besluit van 7 december 1995, Stb. 1996, 11.

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 Staatscourant van 11 maart 1997, nr. 49.

## ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst en werkt terug tot en met 1 januari 1996.

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

's-Gravenhage, 17 januari 1997

Beatrix

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

Uitgegeven de zesde februari 1997

De Minister van Justitie,  
W. Sorgdrager

## NOTA VAN TOELICHTING

Op 1 oktober 1995 is het Loodsgeldbesluit 1995 in werking getreden. Op basis van dit besluit is de Regeling loodsgeldtarieven vastgesteld, waarin de tabellen zijn opgenomen voor het zeeloodsgeldtarief (het zgn. Z-tarief), het binnenloodsgeldtarief (het zgn. B-tarief), het havenloodsgeldtarief (het zgn. H-tarief) en de loodsvergoedingen.

Artikel 3 van het Loodsgeldbesluit 1995 vermeldt de grondslagen voor de loodsgeldtarieven. Voor het Z-tarief is dat de diepgang van het schip, voor het B-tarief de diepgang van het schip en de afgelegde afstand en voor het H-tarief de lengte van het schip. Het vierde lid van artikel 3 maakt het ten slotte mogelijk om uitsluitend of mede andere grondslagen te hanteren voor zover dit strekt ter uitvoering van internationale afspraken en besluiten van volkenrechtelijke organisaties. Deze bepaling is gehanteerd om in artikel 2 van de Regeling loodsgeldtarieven een apart H-tarief op te nemen voor olietankers met gescheiden ballasttanks.

Inmiddels is gebleken dat de huidige Regeling loodsgeldtarieven in de praktijk niet volledig voldoet. De bedrijfsvoering van de loodsdienst is zodanig dat de kosten niet in alle gevallen geheel bepaald worden door de hierboven weergegeven grondslagen. Indien met een bepaald (loodsplichtig) zeeschip een bepaalde zeehaven of een bepaald zeehavengebied regelmatig wordt aangedaan, ontstaat voor de loodsdienst de mogelijkheid om, op basis van de voorspelbaarheid van de te leveren dienstverlening, zodanige operationele voorzieningen te treffen, dat de daarmee gepaard gaande kosten dalen. Hetzelfde geldt indien meer, in belangrijke mate overeenkomstige schepen van eenzelfde natuurlijke of rechtspersoon of een bepaald samenwerkingsverband van natuurlijke of rechtspersonen dezelfde zeehaven of hetzelfde havengebied aandoen. Een en ander heeft ertoe geleid dat de loodsenorganisatie een voorstel tot aanpassing van de loodsgeldtarieven heeft gedaan in het kader van het overleg dat over de loodsgeldtarieven wordt gevoerd ingevolge artikel 15a, vijfde lid, onderdeel a, van de Scheepvaartverkeerswet. In dit voorstel werd rekening gehouden met het genoemde kostenvoordeel. Over het voorstel is tussen de loodsenorganisatie en de vertegenwoordigers van het scheepvaart- en havenbedrijfsleven overeenstemming bereikt.

Gezien de in artikel 3 van het Loodsgeldbesluit 1995 opgenomen grondslagen voor het Z-, B- en H-tarief, is het niet mogelijk de Regeling loodsgeldtarieven zodanig aan te passen dat dit kostenvoordeel in de tariefregeling wordt verwerkt. Het loodsgeld strekt ingevolge artikel 15a, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet, tot vergoeding van de kosten met betrekking tot het loodsen. Nu gebleken is dat de hoogte van de frequentie waarmee een of meer in belangrijke mate overeenkomstige schepen van eenzelfde natuurlijke of rechtspersoon of samenwerkingsverband van natuurlijke of rechtspersonen gebruik maken van de diensten van een registerloods tot kostenreductie kan leiden, is het noodzakelijk de maatstaven voor de loodsgeldtarieven daarmee in overeenstemming te brengen. Daarenboven is het wenselijk voor de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens om dit kostenvoordeel aan de scheepvaart ten goede te laten komen.

De hierboven weergegeven kostenvoordelen zijn voor de loodsenorganisatie aanleiding geweest om sinds 1 januari 1996 op voorschotbasis – in afwachting van de formalisering van de frequentiekorting – reeds bepaalde reducties op het loodsgeld te verlenen. De onderhavige wijziging van het Loodsgeldbesluit 1995 heeft dan ook terugwerkende kracht tot en met die datum. De hiermee samenhangende wijziging van de Regeling loodsgeldtarieven zal op overeenkomstige wijze terugwerkende

kracht moeten krijgen. De voorgenomen wijziging van de Regeling loodgeldtarieven zal worden gebaseerd op het voorstel waarover tussen de loodsorganisatie en de vertegenwoordigers van het scheepvaart- en havenbedrijfsleven in het hierboven genoemde overleg overeenstemming is bereikt.

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