



## Loodswezen

De tariefvaststelling voor de beloodsing vindt per januari 2008 plaats volgens een geheel nieuwe systematiek. Uitgangspunt is een tarief conform de kosten die direct en indirect gemaakt worden (inclusief de beloning van de loodsen en de kosten verbonden aan hun pensioensysteem) voor een bepaalde verrichting. De NMA ziet er op toe dat de vastgestelde richtlijnen correct worden uitgevoerd en is bevoegd om de tarieven vast te stellen. Onder bepaalde omstandigheden kunnen schepen vrijgesteld worden maar in alle andere gevallen zijn de schepen verplicht tot beloodsing. De Nederlandse Loodsen Corporatie heeft het monopolie over een zeer lange periode.

Er geldt een overgangperiode waarna de exploitatiekosten die nu nog min of meer evenredig worden verdeeld over de loodsgebieden, alleen nog berekend worden op basis van de kosten per verrichting in één loodsgebied (zoals Noord-Nederland en Eems-Dollard). Dit zal voor de Eemsdelta leiden tot een aanmerkelijke kostenverhoging voor de scheepvaart.

In de nabije toekomst kunnen de opbrengsten uit de toegenomen scheepvaart op de Eemshaven, wellicht benut worden om de tarieven voor Delfzijl te matigen. Ook kunnen deze 'meeropbrengsten' wellicht benut worden voor het afvlakken van de tariefstijging voor de beloodsing van kleinere schepen. Maar de ontsnapping ligt nu primair bij de vrijstelling van de loodsplicht.

Juist met betrekking tot deze vrijstellingen ligt er nu een acuut probleem. Omdat de Nederlandse loodsen het Duitse vrijstellingsregime volgen (met instemming van de Minister en Rijkshavenmeester) vallen veel schepen die varen op onze havens buiten de vrijstelling. GSP en SBE zullen deze problematiek met spoed bespreken met de Rijkshavenmeester en het Ministerie met het doel een aanpassing te krijgen ten gunste van onze scheepvaart.