

Tabel Zeehavengeld 2007, behorende bij de Zeehaven- en kadegeldverordening Amsterdam 2007

Groep Code	Omschrijving	(Bedragen in euro's)		
		A	B	
		per BT	per BT	per ton lading
I.	Zeeschepen, niet-varende in lijndienst.			
1.	Voor het gebruik van de haven en het genot van diensten voor ten hoogste één maand geldt het in kolom A vermelde tarief, tenzij, ingeval er lading is, toepassing van het gecombineerde tarief in kolom B tot een lager bedrag leidt, in welk geval dat lagere bedrag is verschuldigd:			
1.1.	algemeen tarief	0,886	0,280	0,450
1.2.	als de geloste dan wel ingenomen lading van het schip voor ten minste de helft van het gewicht bestaat uit:			
1.2.1.	steenkolen of cokes (niet-zijnde petroleumcokes)	0,684	0,225	0,346
1.2.2.	ertsen	0,663	0,218	0,335
1.3.	bevoorradingsschip	0,589	0,195	0,297
1.4.	containerschip	0,265	0,169	0,287
1.5.	roll-on/roll-offschip; palletscarrier	0,371	0,153	0,110
1.6.	olietanker	0,968	0,315	0,489
1.7.	waddenkrabber	0,443	0,146	0,226
1.8.	lashschip	0,664	0,211	0,338
1.9.	cruiseschip	0,199		
1.10.	bijzondere bepaling:			
1.10.1.	indien bij binnenkomst als gevolg van de diepgangslimiet van de toeleidende vaarweg een deel van de nuttige scheepsruimte niet kan worden benut, wordt slechts havengeld geheven over een maximaal tonnage van 50.000 BT, met uitzondering van roll-on/-roll-offschepen en cruiseschepen;			
1.10.2.	op de BT-maat van het schip wordt een reductie van 17% toegepast bij olietankers die: <ul style="list-style-type: none"> – in speciaal daartoe bestemde tanks gescheiden ballast kunnen vervoeren, en – ontworpen, gebouwd, aangepast, uitgerust en geëxploiteerd worden als olietankers met gescheiden ballasttanks, met inbegrip van dubbelwandige olietankers en olietankers met een alternatief ontwerp, en beantwoorden aan de voorschriften van het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen van 1969, en – waarvoor een internationale meetbrief (1969) is afgegeven, en – olieproducten lossen en/of laden. 			
1.10.3.	Op het op grond van vorenstaande bepalingen van deze groep berekende belastingbedrag wordt een reductie van 6% toegepast bij schepen die in het bezit zijn van een Green Award, als genoemd in artikel 1 onder as van de verordening.			
2.	Op het algemeen tarief voor zeeschepen die de gemeente aandoen met agribulklading, worden frequentiereducties toegepast als volgt:			
2.1.	vanaf 26 maal per jaar of vaker: 20%			
2.2.	van 12 tot 26 maal per jaar: 15%			
2.3.	van 6 tot 12 maal per jaar: 10%			
2.4.	bijzondere bepalingen:			
2.4.1.	reducties worden niet onderling cumulatief toegepast;			
2.4.2.	voor het schriftelijk van tevoren ingediende verzoek tot het verkrijgen van reductie moet aan de volgende twee voorwaarden worden voldaan: <ul style="list-style-type: none"> – de zeeschepen doen de gemeente aan onder verantwoordelijkheid van dezelfde aangever voor de belasting; – de zeeschepen varen in frequentie onder dezelfde reder, eigenaar of degene aan wie de schepen in gebruik zijn gegeven, dan wel een combinatie van deze partijen; 			

Groep Code	Omschrijving	(Bedragen in euro's)		
		A	B	
		per BT	per BT	per ton lading
3.	Op het steenkolen en cokes tarief voor zeeschepen met uitgaande lading met steenkolen of cokes in de short sea vaart, worden frequentie-reducties toegepast als volgt:			
3.1.	vanaf 208 maal per jaar of vaker: 50%			
3.2.	van 104 tot 208 maal per jaar: 40%			
3.3.	van 52 tot 104 maal per jaar: 30%			
3.4.	van 26 tot 52 maal per jaar: 20%			
3.5.	bijzondere bepalingen:			
3.5.1.	reducties worden niet onderling cumulatief toegepast;			
3.5.2.	voor het schriftelijk van tevoren ingediende verzoek tot het verkrijgen van reductie moet aan de volgende vier voorwaarden worden voldaan:			
	– de zeeschepen doen de gemeente aan onder verantwoordelijkheid van dezelfde aangever voor de belasting;			
	– de zeeschepen varen in frequentie onder dezelfde reder, eigenaar of degene aan wie de schepen in gebruik zijn gegeven, dan wel een combinatie van deze partijen;			
	– de zeeschepen laden en/of lossen telkens dezelfde ladingsoort;			
	– de zeeschepen hebben hetzelfde land of dezelfde landen van bestemming binnen Europa.			
II. Zeeschepen, varende in lijndienst.				
4.	Voor het gebruik van de haven en het genot van diensten voor ten hoogste één maand geldt het in kolom A vermelde tarief, tenzij, ingeval er lading is, toepassing van het gecombineerde tarief in kolom B tot een lager bedrag leidt, in welk geval dat lagere bedrag is verschuldigd:			
4.1.	shortsea algemeen tarief	0,368	0,179	0,314
4.2.	shortsea container tarief	0,217	0,112	0,314
4.3.	shortsea roll-on/roll-off tarief	0,227	0,112	0,229
4.4.	deepsea algemeen tarief	0,542	0,280	0,435
4.5.	deepsea container tarief	0,259	0,164	0,287
4.6.	deepsea roll-on/roll-off	0,272	0,133	0,278
4.7.	bijzondere bepalingen:			
4.7.1.	er is sprake van een schip in lijndienst, indien het schip langer dan drie maanden direct voorafgaand aan het bezoek in lijndienst heeft gevaren op Amsterdam;			
4.7.2.	het bepaalde in code 1.10.1 is van overeenkomstige toepassing.			
4.8.	op schepen met een second call in de haven van Amsterdam, die voldoen aan de in artikel 1 ax van de Zeehaven- en kadegeldverordening genoemde voorwaarden, zijn de volgende tarieven van toepassing:			
4.8.1.	deepsea algemeen	0,406	0,144	0,435
4.8.2.	deepsea container	0,194	0,099	0,287
4.8.3.	deepsea roll-on/roll-off	0,207	0,067	0,278
5.	Frequentiereducties.			
5.1.	Op de tarieven, opgenomen in de codes 4.1 tot en met 4.6, en 4.8.1 tot en met 4.8.3, worden reducties voor een zeeschip dat de gemeente aandoet, als volgt toegepast:			
5.1.2.	vier of meer keer per week: 35%;			
5.1.3.	twee- of driemaal per week: 30%;			
5.1.4.	eenmaal per week: 25%;			
5.1.5.	eenmaal per twee weken: 20%;			
5.1.6.	eenmaal per vier weken: 15%;			
5.1.7.	eenmaal per acht weken: 10%;			

Groep Code	Omschrijving	(Bedragen in euro's)		
		A	B	
		per BT	per BT	per ton lading
5.2.	Bijzondere bepalingen:			
5.2.1.	bij de codes onder 5 worden bij de berekening van het aantal bezoeken mede in aanmerking genomen de bezoeken door een van tevoren aan de gemeenteambtenaren, belast met de heffing of de invordering van gemeentelijke belastingen, ingevolge art. 231, tweede lid, onderdelen b en c, van de Gemeentewet aangemeld vervangend schip;			
1.0.0.	reducties worden onderling niet cumulatief toegepast.			
2.0.0.	voor alle zeeschepen varende in dezelfde lijndienst geldt dezelfde frequentiereductie			
III.	Overige tarieven.			
6.	Voor het gebruik van de haven en het genot van diensten voor ten hoogste een maand gelden de volgende tarieven:			
6.1.	indien geen lading wordt gelost of ingenomen	0,288		
6.2.	voor een werkschip	0,288		
6.3.	voor een sleepboot	0,288		
6.4.	bijzondere bepaling: de voorwaarden, vermeld in art. 6, aanhef en sub f, onder 1, zijn van overeenkomstige toepassing.			
7.	Voor een zeeschip, met uitzondering van cruiseschepen en pleziervaart, dat de haven wederom bezoekt, zonder intussen buitengaats te zijn geweest, voor ten hoogste 14 dagen	0,146		
7.1.	bijzondere bepaling: indien een zeeschip definitief bestemd of gebruikt wordt voor de vaart op de binnenwateren, kan bij de gemeenteambtenaren, belast met de heffing of de invordering van gemeentelijke belastingen, ingevolge art. 231, tweede lid, onderdelen b en c, van de Gemeentewet het verzoek worden ingediend om voortaan aangifte voor het binnenhavengeld te doen.			
8.	Voor het gebruik van de haven en het genot van diensten, met uitzondering van cruiseschepen en pleziervaart, voor niet langer dan tweemaal 24 uur, mits geen lading wordt gelost of ingenomen en geen sleepdienst wordt verricht, geldt het volgende tarief	0,109		
IV.				
9.	Voor het gebruik van de haven en het genot van diensten gelden de volgende tarieven:			
9.1	pleziervaartuig particulier gebruik , per meter (LOA) per dag (inclusief 19% BTW)	€ 1,226		
9.2	pleziervaartuig commercieel gebruik, per meter (LOA) per dag	€ 1,031		

Tabel Kadegeld 2007, behorende bij raadsbesluit nr. 267/734 van 2006, de Zeehaven- en kadegeldverordening Amsterdam 2007.

De in deze tabel opgenomen tarieven zijn van toepassing op de hiernavolgende kaden en boeien. De tarieven zijn tevens van toepassing op kaden en boeien die hier niet worden vermeld, maar die gedurende het kalenderjaar, of gedurende een deel van het kalender jaar, wel als openbare kade en/ of boei kunnen worden gebruikt.

Kaden:

Coenhaven:

Pier Afrika;

Pier Azië.

Mercuriushaven:

Houtveem;

Kade aan de kop van de Vlothavenpier (vóór loods 13a).

Minervahaven:

Wachtsteiger.

Sonthaven:

Loswal noordzijde; ten oosten van stuwadoor OBA.

Hornhaven:

Hornhavenkade, afmeerbolders 27,5 tot en met 38.

Amerikahaven:

Westpointkade, inclusief cacaopaal.

Cacaohaven:

Westpointkade, inclusief cacaopaal.

Suezhaven:

Ferry III.

Boeien:

Amerikahaven:

boeien 2, 4 en 6.

Afrikahaven:

boeien 2, 4 en 6

Mercuriushaven:

boeien 1, 5 en 7.

Vlothaven:

boeien 6 en 8.

Oostelijk havengebied:

Engelse boei 6 en Franse boeien 18 en 20.

Hornhaven:

boei 2

Ontsmettingsligplaats:

Westhaven.

Groep	Code Omschrijving	Bedragen in euro's
1.	<i>Voor het gebruik van een kade, per meter:</i>	
1.1.	gedurende een periode van 24 uur of minder:	3,000
1.2.	gedurende elke aansluitende periode van 24 uur:	3,000
1.3.	gedurende elk aansluitend uur tot een maximum van tien uur is per uur verschuldigd:	0,300
1.4.	gedurende meer dan tien aansluitende uren:	3,000
2.	<i>Voor het gebruik van een kade door opleggers die als zodanig de haven zijn binnengekomen, per meter:</i>	
2.1.	gedurende een periode van 24 uur of minder:	1,185
2.2.	gedurende elke aansluitende periode van 24 uur:	1,185
2.3.	gedurende elk aansluitend uur tot een maximum van tien uur is per uur verschuldigd:	0,119
2.4.	gedurende meer dan tien aansluitende uren:	1,185
3.	<i>Voor het gebruik van een kade door een wachtend zeeschip, per meter:</i>	
3.1.	de eerste 72 uur zijn vrij van heffing, mits voldaan wordt aan een van de voorwaarden zoals vermeld in artikel 7 lid 2b.	
3.2.	gedurende elke aansluitende periode van 24 uur:	2,370
3.3.	gedurende elk aansluitend uur tot een maximum van tien uur is per uur verschuldigd:	0,237
3.4.	gedurende meer dan tien aansluitende uren:	2,370
4.	<i>Voor het gebruik van een boei, per boei:</i>	
4.1.	gedurende een periode van 24 uur of minder:	225,000
4.2.	gedurende elke aansluitende periode van 24 uur:	225,000
5.	<i>Voor het gebruik van een boei door een wachtend zeeschip, voor de toegestane wachttijd van maximaal 6 dagen, per boei:</i>	
5.1.	de eerste 72 uur zijn vrij van heffing, mits voldaan wordt aan een van de voorwaarden zoals vermeld in artikel 7 lid 2b.	
5.2.	gedurende een periode van 24 uur of minder:	150,000
5.3.	gedurende elke aansluitende periode van 24 uur:	150,000

Groep	Code Omschrijving	Bedragen in euro's
6.	<i>Voor het gebruik van de ontsmettingsligplaats voor de behandeling van schepen Met goedgekeurde ontsmettingsmiddelen: per schip</i>	<i>€ 25,438 per dag</i>
1.	<i>Voor het gebruik van een openbare kade ten behoeve van het laden en/of lossen wordt per schip een Port Security tarief berekend van:.....</i>	<i>€ 152,625 per keer per openbare kade</i>

Toelichting op de Zeehaven- en kadegeldverordening Amsterdam 2007.

Artikel 1.

Voor de definitie van zeeschip is aansluiting gezocht bij de wettelijke omschrijving van de buitengaats wateren. De bepaling van het begrip buitengaats als omschreven in de Schepenwet en de bijbehorende Algemene Maatregel van Bestuur is duidelijker dan een aanduiding als "buiten de tonnen".

De voorgestelde tekst beoogt vast te leggen, dat een schip zeehavengeldplichtig is:

- a wanneer het schip feitelijk voor de vaart ter zee wordt gebruikt;
- b zodra het de bestemming voor gebruik buitengaats verkrijgt en voor zo lang deze bestemming blijft gehandhaafd. Het schip is in dat geval zeehavengeldplichtig, ook al wordt het feitelijk nog niet of niet meer buitengaats gebruikt. Dit laatste doet zich bijvoorbeeld voor tijdens het opgelegd zijn voor bepaalde tijd of tijdens het gebruik als drijvende opslagplaats in de haven na het beëindigen van een reis. In de tarieventabel in code 6.1 is voor dit soort schepen een apart tarief opgenomen.

De zeehavengeldplicht eindigt echter (en gaat over in een binnenhavengeldplicht) wanneer het definitief aan de bestemming tot gebruik buitengaats wordt onttrokken. In de tarieventabel in code 6.1 is hiervoor een bijzondere bepaling opgenomen.

De waddenkrabber heeft een speciale bouw en voor deze schepen geldt een aantal beperkingen ten opzichte van andere zeeschepen. Het gaat om een:

- a lage kruiplijncoaster: een zeeschip dat een zodanige vorm of constructie heeft dat het mede geschikt is voor de vaart op binnenwateren, of een
- b denemarkenvaarder: een zeeschip dat een certificaat van deugdelijkheid in de zin van de Schepenwet heeft, dat slechts geldig is voor:
 - 1. de vaart van het Vlie, langs de Nederlandse en Duitse waddeneilanden naar de monden van de Wezer, de Elbe en de Eider, door het Noord-Oostzeekanaal naar de Oostzee tot de lijn Stralsund/Trelleborg, alsmede door de Sont en de Belten naar het Kattegat tot de lijn Grenaa-Kullen, of:
 - 2. de vaart van de mond van de Westerschelde naar het zuiden langs de Nederlandse, Belgische en Franse kust tot Duinkerken, of een
- c binnen-/buitenschip: een zeeschip dat blijkens zijn constructie vergelijkbaar is met een binnenschip en mede wordt gebruikt voor de vaart op de binnenwateren.
In de tarieventabel zeehavengeld in code 1.7 is voor dit soort schepen een apart tarief opgenomen.

Green Award: een certificaat voor zeeschepen die door de Stichting Green Award is afgegeven, omdat is vastgesteld dat het schip technisch in goede staat verkeert en over een kwalitatief goede bemanning en ondersteunend walmanagement beschikt. Hiermee wordt een bijdrage aan de veiligheid en het milieu op zee en in de haven geleverd. Een Green Award certificaat wordt uitgegeven aan Olietankers en Bulkcarriers (met uitzondering van combinatieschepen zoals de Ore Bulk Oil carrier en de Container Oil Bulk carrier), met een deadweight groter of gelijk aan 20.000 ton.

Artikel 2.

Het gebruik van de haven waarvoor de rechten worden geheven, kan zich uitstrekken tot alle daaronder vallende gemeentebezittingen, wateren, werken en inrichtingen, zoals kaden, palen, boeien, sluisen en bruggen, voor de openbare dienst bestemd. Daarnaast wordt een aantal op het individuele belang van de belastingplichtige gerichte diensten verleend aan de scheepvaart, zoals verkeersbegeleidende diensten. Het belastbare feit spitst zich dus toe op het reguliere havengebruik met een zeeschip en het genot van normale diensten die dat gebruik met zich brengt.

Voor het gebruik van een aantal kaden en boeien is een aparte vergoeding verschuldigd, overeenkomstig de in deze verordening opgenomen tarieventabel kadegeld.

Maatregelen om een toestand van overtreding op te heffen (bestuursdwang ingevolge de Gemeentewet), het reserveren en vrijhouden van een ligplaats, bijvoorbeeld achter het Centraal Station of het op verzoek verslepen van bijvoorbeeld een ponton, worden apart in rekening gebracht op privaatrechtelijke basis. Een dergelijk gebruik van de haven of een dergelijke dienstverlening is in het eerste geval géén gebruik overeenkomstig de bestemming van de haven; in de andere vermelde gevallen gaat het om extra, zeer individueel gerichte, diensten, die niet onder het normale gebruik van de haven vallen.

Het gebruik van de haven begint zodra men deze binnen vaart en bestrijkt de gehele weg door gemeentelijke wateren naar één of meer ligplaatsen, het laden en lossen of de andere te verrichten werkzaamheden en de gehele weg doorgemeentelijke wateren om de haven weer te verlaten. Wat de dienstverlening betreft, denkt

men onder meer aan de verkeersbegeleiding, die vaak al ver buiten de haven begint en de werkzaamheden van de Havendienst met betrekking tot gevaarlijke stoffen.

Ook het op diepte houden van het water om de toegankelijkheid van de haven te handhaven voor diepstekende schepen, moet tot de dienstverlening worden gerekend.

Schepen die slechts doorvaren, zijn vrijgesteld van havengeld ingevolge internationale verdragen.

Artikel 4.

Zowel de omvang (inhoud) van het schip zelf als de hoeveelheid en de soort lading bepalen de wijze waarop en de mate waarin gebruik wordt gemaakt van de haven, de bijbehorende faciliteiten, alsmede van de geboden diensten. Beide elementen kunnen dan ook als maatstaf voor heffing van zeehavengeld dienen. Voor de heffing van kadegeld is zowel de omvang (inhoud) van het schip als de lengte over alles van het schip zelf bepalend voor de maatstaf van heffing.

Artikel 5.

Het is de gemeentelijke havenbeheerders toegestaan, gedifferentieerde tarieven toe te passen, indien bijvoorbeeld het verschil in het gebruik van de haven dat rechtvaardigt.

Ten behoeve van de onderbouwing van differentiaties dient het volgende. In de tariefstructuur van de zeehavengelden zijn drie hoofdgroepen te onderscheiden: schepen, niet-varende in lijndienst, schepen, varende in lijndienst, en bijzondere categorieën. Het onderscheid tussen de eerste en de tweede hoofdgroep brengt tot uitdrukking dat het gebruik van de haven door een schip niet in lijndienst een ander gebruik is dan het gebruik van de haven door een schip in lijndienst. In feite bewerkstelligt de tariefstructuur door dit onderscheid een algemene frequentiekorting. Daarnaast is voorzien in specifieke frequentiekortingen, afhankelijk van het aantal malen dat binnen een gegeven tijdsbestek gebruik van de haven wordt gemaakt. Beide frequentiekortingen zijn in samenhang te bezien en door toepassing bereikt men het resultaat, dat bij vele andere gebruiksretributies door middel van abonnementsregelingen wordt bereikt.

Binnen de hoofdgroepen is een verdergaande differentiatie mogelijk die zich richt op het gebruik dat de belastingplichtige van de havenfuncties en -infrastructuur maakt respectievelijk de gebruiksmogelijkheden die met de havenfuncties en -infrastructuur aan de belastingplichtige worden geboden.

Overeenkomstig artikel 5, lid 2, van de Verordening (EG) nr. 2978/94, betreffende de tenuitvoerlegging van International Maritime Organisation (IMO) resolutie A.747(18), wordt in het kader van het milieubeleid bij de heffing zeehavengeld voor olietankers een reductie verleend op de BT van het schip.

Artikel 6.

Deze bepaling bevat praktische regels die nodig zijn voor de toepassing van de tarieven en grotendeels voor zich spreken. Als een schip de haven verlaat, houdt de dienstverlening op en is het belastbare feit geëindigd. Bezoekt het schip vrij kort daarop weer de haven, dan vangt een nieuw belastbaar feit aan. In sommige gevallen wordt dit als onbillijk beschouwd en daarom bevat artikel 6, onder *f*, verzachtende bepalingen met enkele uitzonderingen op het hiervoor geschetste principe. Soms komt een schip bijvoorbeeld laden of lossen en ondergaat tegelijkertijd een reparatie.

De termijn van de eerste aangifte zeehavengeld wordt dan verlengd met de tijd van de reparatie, met een beperking van twee maanden.

Artikel 7.

De in artikel 7 opgenomen vrijstellingen betreffen enkele categorieën schepen die van oudsher worden vrijgesteld van allerlei regelingen, zoals oorlogsschepen, rijksschepen en hospitaalschepen. De situatie met betrekking tot schepen in reparatie werd reeds besproken bij artikel 6. Anders dan bij het daar beschreven geval is hier geen sprake van voorafgaand of aansluitend laden en lossen van het schip.

Beide bepalingen zijn dus van toepassing op een verschillende situatie en zijn niet cumulatief. De vrijstelling, vermeld onder *f*, in verband met de doorvaart, beoogt het vrije verkeer over het IJ en het Noordzeekanaal niet in de weg te staan in overeenstemming met internationale verdragen op dit punt.

In sommige gevallen wordt het als onbillijk beschouwd, dat er voor een wachtend schip kadegeld verschuldigd is en daarom bevat artikel 7, tweede lid, onder *b*, een verzachtende bepaling.

Tarieventabel Zeehavengeld – algemeen.

Er zijn drie categorieën tarieven. Ten eerste de tarieven voor het gebruik gedurende een bepaalde periode door zeeschepen die niet in lijndienst varen (tabel I). Ten tweede de tarieven voor het gebruik gedurende een bepaalde periode door zeeschepen die in lijndienst varen (tabel II). Ten derde de tarieven voor het gebruik gedurende een kortere of langere dan in de tabellen I en II vermelde periode (tabel III).

De reden voor het gebruik waarvan de prijs volgens tabel I en II wordt bepaald, is doorgaans het lossen dan wel innemen van lading. De redenen voor het gebruik, waarvan de prijs wordt bepaald volgens tabel III, zijn in veel gevallen andere dan het lossen en innemen van lading.

Daar waar, in groep IV, wordt gesproken over per meter, wordt bedoeld per meter, uitgaande van de lengte over alles van de Lloyds.

Verrekening frequentiereducties

- Zeeschepen met agribulkclading, steenkolen en cokes:

De frequentiereductie wordt per jaar berekend. Per kwartaal wordt de reductie voor 80% als voorschot uitbetaald. Aan het einde van het jaar vindt de definitieve afrekening plaats.

- Zeeschepen varende in lijndienst:

Bij aanvang van de lijndienst ontvangt Haven Amsterdam een lijndienstschemata. Na het eerste kwartaal wordt bekeken of het lijndienstschemata is behaald en daarmee reëel is voor de rest van de periode. De frequentiereductie voor het eerste kwartaal wordt na het eerste kwartaal na aanvang van de lijndienst in één keer achteraf afgerekend (m.a.w. in het eerste kwartaal wordt de frequentiereductie niet op de factuur verrekend).

Vanaf het tweede kwartaal na aanvang van de lijndienst wordt de frequentiereductie direct op de factuur verrekend. Aan het eind van elk kwartaal volgt een analyse of de juiste frequentiereductie is toegepast. Indien uit deze analyse blijkt, dat niet de juiste frequentiereductie is toegepast dan zal dat alsnog worden verrekend.

Bij een lijndienst is het van belang dat een ieder passende lading kan aanbieden, die dan moet worden aanvaard. In de praktijk spreekt men dan van een "common carrier".

Onder dit begrip vallen geen schepen die uitsluitend een of een zeer beperkt aantal verladingsbedrijven bedienen. Bij een schip in lijndienst moet de verhouding stukgoed/massagoed in de feitelijk geloste en geladen lading minstens voldoen aan de volgende formule:

$$\frac{S \text{ (stukgoed)}}{S \text{ (stukgoed)} + M \text{ (massagoed)}} \times 0,1$$

Voorts moet het vaarplan van tevoren algemeen zijn bekendgemaakt.

Pseudolijndiensten met slechts verspreiding van afvaartberichten in een beperkte kring van vaste relaties worden uitgesloten. De definitie van lading omvat een opsomming van de meest voorkomende voorwerpen die als lading zijn aan te merken. In principe zijn alle bedrijfsmatig door een zeeschip vervoerde goederen aan te merken als lading, zo ook de personenauto's met hun eventuele aanhangwagens die door ferryschepen worden vervoerd. Meetbrieven dienen te voldoen aan de eisen, neergelegd in het Internationaal Verdrag, betreffende de meting van schepen, London (Traktatenblad 1979, nrs. 122 en 194). Vanaf 18 juli 1994 moeten alle schepen van de aangesloten landen beschikken over een zogenaamde meetbrief 1969. Ontbreekt deze meetbrief, dan wordt de inhoud ambtshalve vastgesteld.

Tarieventabel Kadegeld – algemeen.

Boord/boordoverslag: rechtstreekse overslag tussen twee schepen onderling aan kaden (tariefgroep 1) c.q. boeien (tariefgroep 4)

In geval van boord/boordoverslag, alsmede het dubbelliggen van schepen, wordt bij kaden (tariefgroep 1) het schip met de grootste lengte in rekening gebracht omdat deze ruimte niet meer door andere schepen kan worden benut.

Daar waar, in de groepen 1 tot en met 3 van de tarieventabel kadegeld 2007, wordt gesproken over per meter, wordt bedoeld per meter, uitgaande van de lengte over alles van de Lloyds.

Er zijn drie categorieën tarieven. Ten eerste de tarieven voor het gebruik gedurende een bepaalde periode van een kade (groep 1 tot en met 3 in de tabel). Ten tweede de tarieven voor het gebruik gedurende een bepaalde periode van een boei (groep 4 tot en met 5 in de tabel), en ten derde de tarieven voor het gebruik van de ontsmettingsplaats ten behoeve van het ontsmetten (groep 6).

Tarieven voor boeien – algemeen

- Al het gebruik is belast, met uitzondering van de vrijstellingen zoals vermeld in artikel 7 lid 2.
- Boeien moeten schriftelijk worden gereserveerd, maximale reserveringsperiode is 72 uur.
- In geval van boord/boord overslag, alsmede het dubbelliggen van schepen, wordt bij boeien (tariefgroep 4) het schip met de grootste lengte in rekening gebracht.