

Vergaderjaar 2008–2009

31 409

Zeevaartbeleid

Nr. 10

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 april 2009

Met deze brief wil ik u op de hoogte brengen van de stand van zaken omtrent de certificering van zeegaande traditionele zeilschepen (bruine vloot) en reageer ik tevens op uw verzoek met kenmerk 2009Z05149/2009D15997 en op uw verzoek met kenmerk 2009Z06759/2009D17550.

Inleiding

Tot vorig jaar voeren de meeste Nederlandse zeegaande traditionele zeilschepen met een nationaal certificaat. De acceptatie daarvan was tussen een aantal landen (waaronder naast Nederland tevens Duitsland en Denemarken) onderling geregeld in een «Memorandum of Understanding».

Na jarenlange discussie hebben zowel Denemarken als Duitsland definitief de deur dicht gedaan voor deze vorm van certificering. Dit betekent voor de meeste Nederlandse traditionele zeilschepen dat deze schepen niet aan de door Denemarken en Duitsland gestelde eisen kunnen voldoen. Om op deze landen te kunnen blijven varen zullen zij aanzienlijke investeringen moeten gaan plegen. Onderstaand schets ik de achtergrond, de door mij ondernomen acties alsmede recente ontwikkelingen. Daarnaast ga ik op verzoek van uw Kamer kort in op de aanhouding van de «Mare Frisium».

De problematiek en gepleegde inzet

Denemarken en Duitsland zijn reeds jaren van mening dat zeegaande traditionele zeilschepen moeten worden beschouwd als passagiersschepen als daarmee (op commerciële basis) met meer dan 12 passagiers wordt gevaren, hetgeen veelal het geval is. Dat betekent volgens deze landen dat:

- de schepen die internationale reizen ondernemen, moeten voldoen aan de internationale veiligheidseisen voor passagiersschepen die zijn neergelegd in het SOLAS verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO);

- de schepen die nationale reizen ondernemen, moeten voldoen aan de Europese eisen, die zijn neergelegd in een Europese richtlijn (98/18/EG).

Ik heb een andere zienswijze en ben van mening dat de traditionele zeilschepen van SOLAS en van de genoemde Europese richtlijn zijn uitgezonderd op grond van het feit dat deze schepen «niet mechanisch worden voortbewogen». Het «niet mechanisch worden voortbewogen» is namelijk één van de redenen genoemd in SOLAS en de Europese richtlijn op grond waarvan een land een schip mag uitzonderen.

Er is door Verkeer en Waterstaat de afgelopen jaren, op vele niveaus, intensief overleg gevoerd met Denemarken en Duitsland om hen ervan te overtuigen de Nederlandse certificaten te blijven accepteren. Toen voor deze landen acceptatie van de Nederlandse certificaten niet acceptabel bleek is er, in samenwerking met de Vereniging voor Beroeps Chartervaart (BBZ), uitvoerig naar alternatieve oplossingen gezocht¹. Uiteindelijk bleek zowel Denemarken als Duitsland niet bereid enige andere vorm van certificering voor de traditionele zeilschepen te accepteren dan SOLAS of de Europese richtlijn 98/18/EG.

Ik heb er vervolgens, gezien het komende vaarseizoen, voor gekozen de vloot de mogelijkheid te geven om te certificeren onder SOLAS en/of de Europese richtlijn 98/18/EG, zodat het varen op Denemarken en Duitsland mogelijk blijft voor diegenen die hier gebruik van willen maken. Ik heb dit uiteengezet in een brief die ik begin december 2008 aan alle schippers/eigenaren heb gestuurd, en die onder meer de diverse opties beschrijft om de schepen te certificeren. Een aantal eigenaren maakt inmiddels gebruik van de genoemde opties. Ter informatie is de genoemde brief bijgevoegd (bijlage 1).²

Over de certificering van de schepen, inclusief de inhoudelijke eisen, het overleg met Denemarken en Duitsland en het overleg met de Europese Commissie, is steeds uitgebreid overleg gevoerd met de BBZ. De BBZ was het eens met de gekozen lijn waarbij het departement de sector diverse certificerings-opties biedt, zodat tegemoet kon worden gekomen aan dat deel van haar leden dat voor deze lijn opteerde.

Daarnaast is door mijn departement een juridische check uitgevoerd op de rechtmatigheid van de Deense en Duitse eisen. Hierover is diverse keren contact geweest met de Europese Commissie (EC). De EC deelt de mening van Nederland dat SOLAS en de Europese richtlijn niet van toepassing zijn op de Nederlandse traditionele zeilschepen. Dat wordt bevestigd in antwoorden op vragen die hierover zijn gesteld door het Europees Parlement aan de EC (zie bijlage 2).² Dat laat onverlet dat Denemarken en Duitsland daar anders tegenaan kunnen kijken. SOLAS en genoemde Europese richtlijn bevatten namelijk geen omschrijving van traditionele zeilschepen en daarom blijft het een kwestie van interpretatie. Wij kunnen Denemarken en Duitsland niet dwingen dit anders te bezien.

¹ Als alternatieven zijn in de loop der tijd de volgende opties met Denemarken en Duitsland besproken:

- het opzetten van een aparte regeling voor deze schepen;
- certificering onder de Special Purpose Ships Code;
- certificering onder de Large Yacht Code;
- certificering onder SOLAS met een reeks aan vrijstellingen en een vaargebied tot 20 mijl uit de kust.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Recente ontwikkelingen

Op 12 januari 2009 heeft de BBZ haar bezwaren tegen certificering onder SOLAS, opnieuw op schrift onder mijn aandacht gebracht; onderbouwd door middel van een juridische analyse. De brief van de BBZ aan het ministerie van 12 januari 2009 is door mij beantwoord met een brief op 19 maart 2009. Beide brieven zijn ter informatie bijgevoegd (bijlage 3 en bijlage 4).²

Mijn juridische analyse geeft aan dat het de vraag is of de Deense en Duitse overheden met het stellen van hun eisen wel binnen de grenzen van het Europees recht op het terrein van vrij verkeer van diensten blijven. Dit is echter een beoordeling waarin Nederland niet eenvoudig kan treden; het eindoordeel daarover moet plaatsvinden op Europees niveau. Toetsing hiervan zou kunnen plaatsvinden in een procedure tegen een Nederlands zeilschip, waarbij de bevoegde Deense of Duitse rechter de verenigbaarheid van hun wet- en regelgeving met het Europees recht moet beoordelen. De BBZ heeft recent een klacht bij de Europese Commissie ingediend tegen de Deense overheid.

Ten aanzien van de gelijke behandeling in het kader van het Europees recht (discriminatieverbod) heb ik de BBZ aangegeven dat ik bereid ben de Deense en Duitse overheden aan te spreken indien zij zich ten opzichte van eigen schepen soepeler opstellen dan ten opzichte van Nederlandse schepen. Ik heb daarom de BBZ gevraagd concrete aanwijzingen hiervan te overleggen. Tot dusver is er slechts één geval aan het ministerie gemeld, waarvoor de Deense autoriteiten echter een goede verklaring konden geven.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) heeft, in vervolg op mijn brief van begin december aan alle schippers-eigenaren, de certificering uitgewerkt. Hierover is door de IVW op 17 februari 2009 een brief aan de BBZ gestuurd. Hierin wordt een overzicht gegeven van de eisen waaraan moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor een SOLAS certificaat en/of een certificaat volgens genoemde Europese richtlijn. De brief van de IVW is ter informatie bijgevoegd (bijlage 5).¹

Het feit dat deze informatie pas in februari kon worden gegeven heeft te maken met de lange discussies met Denemarken en Duitsland over de verdere invulling van hun specifieke eisen, alsmede door het veelvuldige overleg met de BBZ. Dit alles maakt dat de tijd om de schepen te inspecteren en te certificeren zeer kort is. Ik heb ervoor gekozen dat de IVW daarom in sommige gevallen tijdelijke certificaten zal afgeven en in de loop van het seizoen de schepen dan definitief certificeert. Echter, soms kan een tijdelijk certificaat slechts worden verstrekt onder zeer specifieke voorwaarden. Ik heb daarom mijn Deense en Duitse ambtsgenoten recent van deze situatie per brief op de hoogte gesteld en hen verzocht flexibiliteit te betrachten. Verder zal de IVW de extra kosten die deze werkwijze met zich meebrengt (extra certificaten en wellicht inspecties in Denemarken en Duitsland), niet bij de sector in rekening te brengen.

De aanhouding van de «Mare Frisium»

De aanhouding van de «Mare Frisium» is een gevolg geweest van het feit dat het certificaat, uitgegeven conform richtlijn 98/18/EG, van het schip per 1 januari 2009 reeds was verlopen. Het schip was dus reeds voorzien van een certificaat zoals Denemarken en Duitsland vereisen. Echter, een certificaat dat verlopen is, zal nergens worden geaccepteerd en vormt een terechte grond voor een aanhouding.

Doordat reeds een inspectie voor 8 april 2009 was gepland kon door adequaat handelen van de IVW dit schip op 9 april 2009 worden voorzien van een nieuw certificaat en heeft het schip haar reis kunnen vervolgen.

Tenslotte

De huidige situatie is bijzonder vervelend voor de Nederlandse traditionele zeilvaart. Ik heb me in de afgelopen jaren zeer ingespannen om er met de Deense en Duitse overheden uit te komen. Ook heb ik dat deel van de sector dat wil certificeren conform de Deense en Duitse wensen met

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

veel inzet gefaciliteerd. De correspondentie hierover is bijgesloten. Feit blijft dat ik de Deense en Duitse overheden niet kan dwingen een ander standpunt in te nemen.

Wat betreft het komende vaarseizoen heb ik recent een brief gestuurd naar mijn Deense en Duitse ambtsgenoten waarin ik deze zaak wederom onder hun aandacht breng en hen verzoek flexibiliteit te betrachten ten aanzien van het komende vaarseizoen. Voor de langere termijn zouden wellicht nieuwe Europese regels uitkomst kunnen bieden. Inmiddels zijn, na overleg met de BBZ, contacten gelegd met de Europese Commissie om dit nader op haalbaarheid te bezien.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa