

Vergaderjaar 2009–2010

**31 409**

**Zeevaartbeleid**

**Nr. 29**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juni 2010

Hierbij reageer ik op uw verzoek nader geïnformeerd te worden over de stand van zaken m.b.t. de erkenning door Duitsland en Denemarken van de Nederlandse certificaten voor de traditionele zeilvaart.

Naar aanleiding van het vermelde in uw brief dat de Kamer na juni 2009 niet meer geïnformeerd zou zijn, wijs ik u volledigheidshalve op de uitvoerige antwoorden (d.d. 5 oktober 2009) van de toenmalige Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat op vragen van het lid Van Hijum (Kamerstuknr 2009Z15740).

Als gevraagd zal ik hieronder specifiek ingaan op de door de Vereniging van Beroepschartervaart (BBZ) bij de Europese Commissie ingediende klacht en de uitkomst van overleg met de Europese Commissie, Duitsland en Denemarken van 29 april j.l.

### **Klacht BBZ bij de Europese Commissie**

Om het belang van deze klacht te onderstrepen en om de afhandeling daarvan te bespoedigen heeft de toenmalige Staatssecretaris – na haar eerdere brief van 16 juni 2009 – op 21 december 2009 nogmaals een brief aan de toenmalige Europese Commissaris Tajani gestuurd. In de brief is de heer Tajani gevraagd zo spoedig mogelijk duidelijkheid te scheppen door zijn standpunt over de toepassing van richtlijn 2009/45/EG en het SOLAS-verdrag te herbevestigen en daarmee Denemarken en Duitsland tot een ander standpunt te bewegen.

De Commissie heeft op deze brief geantwoord dat zij bezig was met de behandeling van de reactie van Denemarken naar aanleiding van de klacht van de BBZ tegen dat land en dat men de betrokken partijen zou informeren over de conclusies zodra deze gereed zouden zijn. Verder zou de Commissie nog vóór de start van het vaarseizoen 2010 een gesprek arrangeren met Duitsland, Denemarken en Nederland. Ambtelijk is er bij de Commissie aangedrongen op spoed met dit gesprek, ikzelf heb de nieuwe Europese Commissaris Kallas er nog op aange-

sproken tijdens een bespreking met hem op 10 maart van dit jaar in Brussel.

### **Gesprek met de Commissie, Duitsland en Denemarken d.d. 29 april 2010**

Het door de Commissie aangekondigde gesprek vond plaats op 29 april. De Nederlandse delegatie stond onder leiding van de directeur Maritieme Zaken van mijn ministerie. De Nederlandse inbreng voor het gesprek was voorbereid in nauw overleg met de BBZ. Tijdens dit gesprek is door de Commissie aangegeven dat een uitspraak over de klacht van de BBZ tegen Denemarken op zijn vroegst in juni kan worden verwacht. De opgelopen vertraging is te wijten aan een aanvullend informatieverzoek van de Commissie aan de Deense maritieme autoriteiten en het feit dat Denemarken gehoord wil worden door de Commissie. Nederland drong aan op spoed bij de Commissie om met een uitspraak te komen over de klacht.

Hoewel ik zeker bereid ben het gespreksverslag aan uw Kamer toe te zenden, is (nog) geen gespreksverslag van de Commissie ontvangen, al is daar dezerzijds wel op aangedrongen. Indien het verslag er is, en de Europese Commissie daarmee instemt, zal ik u dat doen toekomen. Ik wil u echter graag deel maken van de belangrijkste conclusies van het gesprek.

De Europese Commissie gaf aan dat het doel van de vergadering was om te zoeken naar een geschikte interim oplossing, voorafgaand aan een uitspraak door de Europese Commissie over de klacht en de invoering daarvan. Een dergelijke oplossing zou geen afbreuk doen aan de door de landen ingenomen standpunten.

De Nederlandse delegatie heeft tijdens het gesprek nogmaals haar standpunt naar voren gebracht en benadrukt dat het SOLAS-verdrag en richtlijn nr. 2009/45/EG niet van toepassing zijn op de Nederlandse traditionele zeezeilschepen vanwege het feit dat deze schepen niet mechanisch worden voortbewogen. De Nederlandse regels eisen echter wel een motor voor noodgevallen en om te kunnen manoeuvreren in de haven. De Deense en Duitse delegaties hebben aangegeven dat volgens hen de installatie van een motor betekent dat de schepen niet beschouwd kunnen worden als niet mechanisch voortbewogen. Partijen zijn op dit punt niet nader tot elkaar gekomen. De Nederlandse delegatie heeft in dit kader gewezen op Europese regels voor de binnenvaart (richtlijn nr. 2006/87/EG) waar voor zeilende schepen uit veiligheidsoverwegingen een motor wordt voorgeschreven.

De Nederlandse delegatie heeft aangegeven dat erkenning van de Nederlandse nationale veiligheidsregels door beide landen als tussenoplossing kan dienen. De Nederlandse zeilschepen voldoen aan een in nationale regels vastgelegd beschermingsniveau. Nederland heeft veel kennis en ervaring op het gebied van deze schepen en een lange traditie. Basis voor deze Nederlandse regels is het SOLAS-verdrag. Op specifieke punten worden bovendien nog aanvullende eisen gesteld.

De Deense delegatie gaf aan deze tussenoplossing niet te willen accepteren en ook geen andere tussenoplossing voor te willen stellen. Dit met name vanwege de nog lopende rechtszaak rond de aanhouding van het schip de «Catherina».

Ook de Duitse delegatie bewoog niet en zag, met een uitspraak van de Europese Commissie in het vooruitzicht, geen mogelijkheid voor een tussenoplossing te kiezen en op haar standpunt terug te komen. Beide

delegaties lichten inhoudelijk nogmaals hun standpunt toe en gaven aan dat hun regeringen bij dit standpunt blijven.

Door de Europese Commissie is geconcludeerd dat partijen niet nader tot elkaar konden komen. Dit betekent de facto dat voor de vaart van Nederlandse zeezeilschepen op Denemarken en Duitsland deze landen blijven eisen dat deze schepen die gebruikt worden voor het maken van nationale reizen een certificaat behorend bij richtlijn nr. 2009/45/EG voor vaargebied C en D moeten hebben en voor internationale reizen een SOLAS certificaat. Wel zijn vrijstellingen mogelijk voor zover zij geen afbreuk doen aan het minimumniveau van de richtlijn.

Nederland heeft nogmaals aangegeven een en ander zeer teleurstellend te vinden en benadrukte nogmaals het belang van een zeer spoedige uitspraak door de Europese Commissie. Het huidige regime dat Denemarken en Duitsland de schepen nu opleggen leidt bij de Nederlandse vloot tot grote problemen.

Voor de oplossing op langere termijn heeft Nederland gewezen op de optie van specifieke Europese eisen voor zeilschepen, zoals ook het geval is in de Europese richtlijn voor de veiligheid van binnenvaartschepen (richtlijn nr. 2006/87/EG). De Europese Commissie kon zich hiermee verenigen en wees op het lopende traject, waarin met de lidstaten wordt overlegd in het «Committee on Safe Seas (COSS)». De Commissie gaf tevens aan naar verwachting halverwege 2011, na het doen van een «impact assessment», met een voorstel te komen voor wijziging van de richtlijn.

Gezien de uitkomst van het overleg, zal ik zowel bij de Commissie als bij mijn Deense en Duitse counterparts, blijven aandringen op een voor onze traditionele zeilvaart acceptabele oplossing.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings