

Vergaderjaar 2008–2009

31 409

Zeevaartbeleid

Nr. 14

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 juni 2009

Tijdens het AO van 2 juni jl. over de certificering van zeegaande traditionele zeilschepen, heb ik toegezegd om uw Kamer nader te informeren over enkele feitelijkheden die tijdens het AO aan de orde zijn geweest. Met deze brief doe ik die toezegging gestand. In de bijlage bij deze brief treft u cijfers aan met betrekking tot de certificering alsmede een nadere toelichting.

In het AO is ook aan de orde geweest dat de Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ) bij de Europese Commissie een klacht ingediend heeft tegen Denemarken. Ik heb in die context aangegeven bereid te zijn de BBZ zaak onder de aandacht van de Commissie te brengen.

Naar analogie van een door Economische Zaken in een scheepsbouw kwestie ondernomen stap die tijdens het AO werd gememoreerd, heb ik inmiddels een brief gestuurd aan Europees Commissaris Tajani ter ondersteuning van de door de BBZ bij de Europese Commissie ingediende klacht tegen Denemarken. Een afschrift daarvan heb ik voor uw informatie bijgevoegd.¹

Over de in het AO besproken handelingsopties die zijn opgenomen in het advies van de Parlementair advocaat, wordt u nader geïnformeerd door de staatssecretaris van Europese Zaken.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

1 Cijfers

De totale omvang van de zeegaande vloot bedraagt circa 76 traditionele zeilschepen (hierna schepen).

Naar schatting varen er daarvan maximaal 50 op de Oostzee (Denemarken en Duitsland); volgens opgave van de Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ) iets minder (40), echter niet iedere eigenaar is lid van de BBZ.

Het aantal schepen dat op dit moment onder de Europese richtlijn 98/18/EG is gecertificeerd bedraagt circa 43.

Deze schepen kunnen met het 98/18 certificaat nationaal varen (zie hieronder) tot 5 mijl uit de kust. Sommige schepen mogen tot 20 mijl uit de kust. Dit is afhankelijk van de eisen waaraan het schip voldoet. Behalve deze beperkingen hebben deze schepen dit vaarseizoen geen probleem om in Denemarken en Duitsland nationaal te kunnen varen. De vaargebieden van 5 en 20 mijl vloeien voort uit genoemde Europese Richtlijn.

Het is mogelijk dat niet alle schepen die naar Duitsland en Denemarken varen een 98/18 certificaat hebben aangevraagd. Uit bovenstaande volgt dat dit aantal echter zeer beperkt is (ongeveer 5). Het kan zijn dat deze eigenaren voor een ander vaargebied hebben gekozen of dat zij met minder passagiers zijn gaan varen, waardoor een 98/18 certificaat niet meer is vereist (zie hieronder). Het kan ook zijn dat de schatting van 50 iets te hoog is. In principe kunnen alle schepen dit vaarseizoen op Denemarken en Duitsland varen, zij het nationaal en in beperkt vaargebied.

De onder de Europese richtlijn gecertificeerde schepen vallen nu onder een overgangstermijn volgens deze richtlijn. Deze termijn loopt tot 1 juli 2010. Daarna verandert de situatie, waardoor een aantal schepen verder aangepast zal moeten worden om ook dan een 98/18 certificaat te kunnen krijgen. De inschatting op dit moment is dat dit voor de schepen die aan de nieuwste Nederlandse eisen voor deze schepen voldoen, geen grote problemen zal opleveren uitgaande van hetzelfde vaargebied. Het gaat hier om circa 10 schepen. Voor de schepen die aan oudere eisen voldoen, kan dit wel ingrijpende consequenties hebben, omdat ingrepen in de constructie noodzakelijk kunnen zijn.

Van de hierboven genoemde 43 schepen zijn er 20 die naast het 98/18 certificaat ook zijn gecertificeerd onder de «Special Purpose Ships Code». Dit is om internationaal te kunnen varen en is een alternatief voor SOLAS (zie hieronder).

Er is één schip dat onder SOLAS als passagiersschip is gecertificeerd (Clipper Stad Amsterdam).

2 Certificering (toelichting)

De onder richtlijn 98/18/EG gecertificeerde schepen mogen alleen *nationaal varen* (dat wil zeggen van een haven in land X naar diezelfde haven of een andere haven in datzelfde land X) en met meer dan 12 passagiers. Wanneer met maximaal 12 passagiers wordt gevaren is certificering onder 98/18/EG of SOLAS niet vereist.

Om *internationaal* te varen op Denemarken en Duitsland is een SOLAS certificaat vereist voor deze schepen gezien de door deze landen gestelde eisen.

Een SOLAS certificaat kan men verkrijgen indien men voldoet aan de eisen van richtlijn 98/18/EG, wanneer men zich beperkt tot de vaargebieden uit die richtlijn. Men kan dan bijvoorbeeld van de strook van 5 mijl langs de kust van land A naar die van land B varen. Daar komt nog wél bij dat in geval van SOLAS certificering als passagiersschip ook aan de internationale *security* eisen moet worden voldaan.

Naast de «Stad Amsterdam» heeft geen enkel schip een SOLAS certificaat, vanwege de security certificering. Wanneer een schip onder SOLAS als passagiersschip wordt gecertificeerd, moet namelijk aan internationale security regelgeving worden voldaan. De eisen zelf zijn voor de schepen niet het probleem. Wel is een probleem dat havens waar security gecertificeerde schepen komen, in principe eveneens aan security eisen dienen te voldoen, hetgeen maar beperkt het geval is in de Duitse en Deense havens waar BBZ schepen komen. Volgens de BBZ heeft dat tot gevolg dat sommige niet voor security gecertificeerde havens, de security gecertificeerde schepen weigeren. Indien havens wel gecertificeerd zijn, bevinden de ligplaatsen zich veelal op een voor BBZ schepen onaantrekkelijke plek. Er zijn echter gesprekken gaande met Duitsland en Denemarken om over dit onderwerp tot een praktische oplossing te komen. Ook in het Maritieme Security Comité van de Europese Commissie en lidstaten heeft Nederland dit onderwerp geagendeerd.

Om *internationaal* te varen is een alternatief voor het SOLAS passagiersschip certificaat, een certificaat onder de «Special Purpose Ships Code» (SPS Code). Binnen de SPS Code worden diverse categorieën schepen beschouwd waaronder zeiltrainingsschepen. De eisen zijn dan minder zwaar en de schepen hoeven niet aan security eisen te voldoen. Deze vorm van certificering is echter het vorige vaarseizoen door Denemarken en Duitsland niet geaccepteerd, omdat het verschil tussen passagier en trainee niet aantoonbaar was. Verschil met vorig vaarseizoen is wel dat de schepen nu voldoen aan de SPS Code 2008, die in mei 2008 in de Internationale Maritieme Organisatie is aangenomen en waardoor de schepen nu zijn voorzien van een (voorlopig) goedgekeurd trainingsmanual.