



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

BBZ
t.a.v. de voorzitter de heer P. Poelmann
Kuipersdijk 13
1601 CL ENKHUIZEN

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901 2500 EX Den Haag
T 070 351 6171
F 070 351 7895
www.verkeerenwaterstaat.nl

Contactpersoon

Ons kenmerk
DGLM 2009/531

Uw kenmerk
Uw brief van 12 januari

Bijlage(n)

Datum **19 MRT 2009**
Onderwerp Certificering bruine vloot

Geachte heer Poelmann,

In antwoord op uw brief van 12 januari 2009 aan mij over de certificering van de bruine vloot bericht ik u als volgt:

Certificering traditionele zeegaande zelschepen algemeen

Het beleid van de Nederlandse overheid is erop gericht om het mogelijk te maken dat traditionele zeegaande zelschepen in de (nabije) toekomst op Denemarken en Duitsland kunnen blijven varen. Omdat, zoals bekend, zowel Denemarken als Duitsland, op dit moment voor deze schepen uitsluitend een internationaal certificaat accepteren (SOLAS en/of 98/18/EG), heeft Nederland zich bereid verklaard internationale certificaten voor deze schepen af te geven. Dit is ook afgesproken met Denemarken en Duitsland en is bedoeld om ervoor te zorgen dat schepen (ook op korte termijn) zonder problemen naar Duitsland en Denemarken kunnen varen. Het aanvragen van een internationaal certificaat geschiedt geheel op vrijwillige basis. Het standpunt van de BBZ over deze certificering is mij bekend. Het is echter niet mogelijk gebleken Denemarken en/of Duitsland op andere gedachten te brengen.

Tegelijkertijd blijven schepen die geen reizen maken naar Deense en/of Duitse havens, varen met het nationale Certificaat van Deugdelijkheid. Het kader waarbinnen de schepen gecertificeerd kunnen worden is daarmee zo ruim mogelijk, om de vloot zoveel mogelijk tegemoet te komen.

Juridische analyse

De juridische analyse, die u aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat op 29 december 2008 heeft gestuurd, is door de Hoofddirectie juridische zaken van het departement bestudeerd. Dit heeft geleid tot de volgende bevindingen:

- De analyse van de BBZ is juridisch goed verdedigbaar en sluit aan bij de beleidsuitgangspunten die het ministerie altijd heeft gehanteerd, namelijk: SOLAS (en richtlijn 98/18/EG) is niet van toepassing op zeilende passagiersschepen.
- Ongeacht het bovenstaande kan ook stelling worden genomen dat de schepen wel onder SOLAS en 98/18/EG vallen. De internationale verdragen kennen de categorie "commercieel varende zeilende



- passagiersschepen" niet en daarom is het uiteindelijk een kwestie van interpretatie hoe met deze categorie om te gaan.
- Over de acceptatieplicht door de Deense overheid van onze nationale certificaten valt op te merken dat Denemarken en Duitsland bevoegd zijn technische eisen te stellen aan de Nederlandse zeilschepen wanneer deze in de kustwateren en havens van deze landen hun bedrijf uitoefenen.
 - De BBZ stelt terecht dat aan Nederlandse schepen in Deense en Duitse wateren geen andere eisen mogen worden gesteld dan aan de eigen (vergelijkbare) schepen. In uw analyse stelt u dat zowel Denemarken als Duitsland de eigen schepen uitzondert van SOLAS en van richtlijn 98/18/EG. Tegelijkertijd wordt door deze landen vereist dat de Nederlandse schepen hier wel aan voldoen. Indien dit inderdaad het geval is, dan is dit juridisch niet correct.

Ons kenmerk
DGLM 2009/531

Ongelijke behandeling

Zoals tijdens het overleg van 16 december 2008 toegezegd, ben ik bereid bijstand te verlenen voor zover dat in mijn vermogen ligt, wanneer duidelijk blijkt dat voor Nederlandse schepen andere eisen worden gehanteerd dan voor Duitse en/of Deense schepen en dat er daardoor sprake is van een ongelijke behandeling. Indien u meent dat er sprake is van een dergelijke ongelijke behandeling, nodig ik u uit met een duidelijke bewijslast te komen.

Aan het eind van 2008 hebben wij van een lid van de BBZ een kopie van de certificaten van SKONNERTEN JYLLAND mogen ontvangen, waarvan werd gemeend dat dit Deense schip een veel groter vaargebied zou hebben dan conform richtlijn 98/18/EG mogelijk zou zijn en dat er derhalve sprake zou zijn van ongelijke behandeling. Inmiddels hebben wij om uitleg gevraagd bij de Deense autoriteiten. De verklaring was dat het schip is gecertificeerd als vrachtschip en dus niet met meer dan 12 passagiers mag varen. Op het certificaat staat slechts vermeld voor hoeveel personen het schip geschikt is, namelijk 20. Ik acht dit een plausibele verklaring.

Large Yacht Code

Tijdens het gesprek waaraan ik hierboven refereerde, gaf u aan dat de Large Yacht Code (LYC) mogelijk een interessante optie kan zijn om de schepen te certificeren. Nederland heeft deze Code inmiddels bij de IMO aangemeld als equivalent onder de SOLAS en Load Lines Conventies voor jachten die met maximaal 12 passagiers varen. De optie om te certificeren als zeilopleidingsschip hanteert Nederland niet. De reden daarvoor is dat tijdens de besprekingen met Denemarken en Duitsland, certificering van traditionele zeilschepen onder de Large Yacht Code als zeilopleidingsschip, volstrekt niet acceptabel bleek te zijn. Het certificeren van traditionele zeilschepen onder de Large Yacht Code als zeilopleidingsschip, is dus geen oplossing. Zoals bekend levert ook de certificering van traditionele zeilschepen onder de SPS Code als zeilopleidingsschip, in Denemarken en Duitsland problemen op.

Europa

Diverse keren is er gesproken over een mogelijk Europees traject om te komen tot een Europese standaard voor deze schepen. Ik heb met u besproken dat men bij een dergelijk traject niet altijd in de hand kan hebben welke kant het op gaat. Inmiddels is met Denemarken en Duitsland een wijze van certificeren besproken, waarvan de kans dat deze landen daarop terug zullen komen nagenoeg nul is en die door de leden van uw vereniging niet wordt gedragen. Ik overweeg de



problematiek in het 'Committee on Safe Seas' (het COSS Comité¹) te agenderen met als doel de Europese discussie te openen en mogelijke opties voor de certificering te verkennen. Graag verneem ik uw reactie hierop.

Ons kenmerk
DGLM 2009/531

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.C. Huizinga-Heringa

¹ In het COSS Comité worden onder meer uitvoeringsproblemen rond diverse richtlijnen, waaronder richtlijn 98/18/EG, besproken. Ook worden er voorstellen besproken om richtlijnen aan te passen aan wijzigingen in bijvoorbeeld SOLAS.