

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

245

Vragen van het lid **Van Hijum** (CDA) aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over *het bericht dat de Duitse autoriteiten in Flensburg vier Nederlandse zeezeilschepen aan de ketting hebben gelegd*. (Ingezonden 4 september 2009)

1

Bent u ervan op de hoogte dat de Duitse autoriteiten in Flensburg vier Nederlandse zeezeilschepen aan de ketting hebben gelegd, die niet zouden voldoen aan de internationale veiligheidsvoorschriften?¹

2

Kunt u aangeven welke boodschap u de ambassadeurs van Duitsland en Denemarken hebt meegegeven, die in juli door u op het ministerie over deze kwestie zijn ontboden? En welke reactie hebben de Duitse en Deense autoriteiten gegeven op uw signaal?

3

Is er zicht op een tijdelijk bestand met Duitsland en Denemarken, waarbij de Nederlandse certificaten worden geaccepteerd in afwachting van de uitspraak van de Europese Commissie, over de klacht die door BBZ is ingediend?

4

Welke actie heeft u ondernomen om te bevorderen dat de Europese Commissie op een zo kort mogelijke termijn duidelijkheid biedt in deze slepende kwestie? Is het waar dat u

het juridisch onderzoek van de Parlementair Advocaat, dat in opdracht van de Tweede Kamer is uitgevoerd², nog niet bij de Commissie heeft aangeleverd? Bent u bereid dit op korte termijn alsnog te doen?

5

Wat gaat u ondernemen om te voorkomen dat de komende periode opnieuw zeilschepen in Duitse of Deense havens aan de ketting worden gelegd?

¹ de Stentor, 2 september 2009: «Duitsers leggen Kamper zeezeilschip aan ketting».

² Kamerstuk 31 409, nr. 12.

Antwoord

Antwoord van staatssecretaris **Huizinga-Heringa** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 6 oktober 2009)

1

Op 2 september jl. heeft de Duitse overheid 4 schepen – de Oban, Pedro Doncker, Willem en Wytke Eelke – beboet vanwege het ontbreken van een certificaat in verband met securityeisen (ISPS). De schepen zijn niet aan de ketting gelegd. Nederland heeft tegenover Duitsland zijn ongenoegen over deze beboeting geuit. Volgens Nederland zijn deze schepen niet SOLAS- en daarom ook niet ISPS-plichtig. Op 25 september jl. hebben 2 schepen – de Pegasus en de Swaensborgh – in Kiel een bezoek gehad van de Wasserschutzpolizei en dreigde eenzelfde beboeting. Ik heb

de Verkeersraad in Berlijn gevraagd protest aan te tekenen en opheldering te verkrijgen bij het Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, over waarom opnieuw een dergelijke actie wordt ondernomen.

2

Ik heb op 2 en 9 juli j.l. een indringend gesprek gehad met respectievelijk de Deense en Duitse ambassadeur. Tijdens deze gesprekken heb ik de uitermate moeilijke situatie, waarin de Nederlandse zeezeilschepen nu verkeren, toegelicht en tevens heb ik het Nederlandse standpunt – dat het SOLAS-verdrag en de Europese richtlijn 2009/45/EG¹ niet van toepassing zijn en dat de Nederlandse nationale certificaten voor deze schepen moeten worden geaccepteerd – nogmaals uitdrukkelijk kenbaar gemaakt. Ook heb ik een lijst met Deense respectievelijk Duitse schepen overhandigd die naar de mening van de BBZ wat betreft karakter en inrichting gelijkwaardig zijn aan de Nederlandse schepen, maar die niet aan dezelfde strenge eisen hoeven te voldoen. Ik heb de Deense en Duitse ambassadeurs verzocht om een toelichting over de certificering van deze Deense en Duitse schepen. Van beide landen heb ik inmiddels een reactie ontvangen, waarin de bekende standpunten worden herhaald. Daarnaast wordt verwezen naar het Europese traject via het Committee on Safe Seas (COSS) dat

door een aantal Europese lidstaten, waaronder Nederland, is geïnitieerd en dat door de Europese Commissie is opgepakt (zie vraag 4). Van Denemarken heb ik onlangs een reactie ontvangen op de lijst met schepen. Deze wordt op dit moment beoordeeld. Voor wat betreft de Duitse lijst zal mijn ministerie blijven aandringen op beantwoording.

3

Nee, op dit moment is er geen zicht op een tijdelijk bestand. Zoals hierboven aangeven blijven Duitsland en Denemarken bij hun standpunt. De enige opening die ik zie om ervoor te zorgen dat Nederlandse certificaten worden geaccepteerd – tenminste zolang er nog geen uitspraak van de Europese Commissie is over de klacht die door de BBZ is ingediend – is die via het hierboven genoemde Europese traject. Mijn ministerie heeft richting de Europese Commissie al gewezen op de urgentie om te komen tot een acceptabele oplossing en zal dat blijven doen.

4

Ik heb per brief op 15 juni jl. de zorgen van de Nederlandse regering en het Nederlands Parlement over deze kwestie aan de orde gesteld bij de vice-voorzitter van de Europese Commissie, de heer Tajani, en bij hem aangedrongen op een Europese oplossing. Met betrekking tot dat laatste verwijst ook de heer Tajani naar het traject via het Comité on Safe Seas (COSS). COSS is een Comité dat onder meer toeziet op de uitvoering van de Europese richtlijn 2009/45/EG. Op 23 juli jl. heeft dit Comité onder meer vergaderd over een wijziging van genoemde richtlijn. Deze wijziging wordt door de Europese Commissie voorbereid om de richtlijn – naar aanleiding van opmerkingen van diverse lidstaten – beter te laten aansluiten bij de praktijk. Mijn ministerie heeft hierbij de discussie rond de traditionele zeezeilschepen aan de orde gesteld. De wijziging van de richtlijn zal in eerste instantie verder worden uitgewerkt in een werkgroep onder het COSS, met vertegenwoordigers van de lidstaten. Daarna zal de Commissie met deze wijziging de gebruikelijke procedure – via Raad en Europees Parlement – volgen. Het spreekt voor zich dat Nederland hierin actief participeert.

Het traject via de Raad en het Europees Parlement zal naar schatting 1–2 jaar in beslag nemen. Daarom pleit mijn ministerie in deze discussie – vooruitlopend op dit traject – voor een spoedig standpunt van de Europese Commissie over de toepasselijkheid van de internationale verdragen en Europese richtlijnen op traditionele zeilschepen. In dat kader heeft mijn ministerie het juridisch onderzoek van de Parlementair Advocaat inmiddels aan de Europese Commissie aangeboden. De Europese Commissie heeft naar aanleiding van vragen van het Europees Parlement reeds aangegeven dat de internationale verdragen en ook de betreffende Europese richtlijn niet van toepassing zijn op historische schepen. Daarbij is de Europese Commissie uitgegaan van een interpretatie van het begrip historisch. De Nederlandse traditionele zeilschepen zijn over het algemeen in de jaren tachtig en negentig omgebouwde vracht- en vissersschepen. Duitsland en Denemarken, en naar is gebleken ook andere Europese lidstaten, zijn daarom van mening dat deze schepen niet als historisch zijn aan te merken.

De uitzondering van deze schepen van de internationale verdragen en Europese richtlijnen baseert Nederland derhalve met name op het begrip «niet mechanisch voortbewogen». Sommige landen beschouwen een schip echter als mechanisch voortbewogen zodra er een motor in het schip is geplaatst. Nederland vereist dat deze schepen – uit veiligheidsoverwegingen – een motor hebben, maar beschouwt de zeilen als hoofdvoortstuwung. Daarom worden deze schepen door Nederland beschouwd als «niet mechanisch voortbewogen».

5

Mijn inzet is erop gericht om zo snel als mogelijk meer duidelijkheid te krijgen. Het traject via het COSS, gericht op wijziging van de Europese richtlijn, is daarbij het meest kansrijk. Daarnaast blijft mijn ministerie de BBZ ondersteunen bij haar procedures (de klacht tegen Denemarken en de rechtszaak naar aanleiding van de aanhouding van de «Catherina»). Ook blijf ik op bilateraal niveau bij Duitsland en Denemarken

aandringen op een bevredigende oplossing. Mochten Duitsland of Denemarken wederom een Nederlands schip aanhouden, dan zal ik niet schromen daartegen opnieuw protest aan te tekenen.

¹ Dit betreft een geconsolideerde versie van richtlijn 98/18/EG.