

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

568

Vragen van het lid **De Boer** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de Nederlandse chartervaart in Denemarken* (ingezonden 16 september 2014).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen – Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 17 november 2014).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel «Chartervaart stap naar Europees Hof»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat het onbillijk en onuitvoerbaar is om de bruine vlootshippers te laten voldoen aan de eisen zoals geformuleerd onder het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS)? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

SOLAS is van toepassing op alle passagiersschepen met meer dan 12 passagiers op internationale reizen. In de praktijk levert het voor veel bruine vlootshippers problemen op aan SOLAS te voldoen. Bij het vaststellen van de eisen die voor zeilcharterschepen moeten gelden, dient echter het veiligheidsbelang voorop te staan. Passagiers en bemanningsleden, overige verkeersdeelnemers en het mariene milieu dienen verzekerd te zijn van adequate bescherming. Dit is een uitgangspunt bij zowel nationale als internationale regelgeving. Voor nationale regelgeving is daarbij van belang dat deze internationaal geaccepteerd wordt.

Toepassing van het SOLAS Verdrag kan, met inachtneming van equivalentie gebaseerd op nationale of Europese veiligheidseisen, voor een deel van de Nederlandse zeilvloot een werkbare oplossing bieden. Eén zeilcharterschip is gecertificeerd als SOLAS passagierschip. Daarnaast is een aantal Nederlandse zeiltrainingsschepen gecertificeerd onder de z.g. Special Purpose Ship

¹ Leeuwarder Courant d.d. 15 september 2014

Code, die door IMO erkend is als equivalent aan SOLAS. Certificering onder SOLAS geschiedt tot nu toe steeds op vrijwillige basis.

Aangezien de bruine vloot bestaat uit uiteenlopende typen schepen, van onder meer verschillende omvang, (ver-)bouwjaar, en bemanningssamenstelling, zal volledig voldoen aan het SOLAS Verdrag voor een ander deel van de vloot inderdaad onuitvoerbaar zijn. Operationele beperkingen aangaande het vaargebied, het vaarseizoen en de weersomstandigheden, kunnen dan mogelijk nog een oplossing bieden.

Vraag 3

Hoe is de situatie ontstaan dat de bruine vloot volgens Denemarken aan deze regelgeving moet voldoen?

Antwoord 3

In 1991 hebben de Deense autoriteiten er formeel op gewezen dat de Nederlandse zeilende passagiersschepen naar hun mening gecertificeerd zouden moeten zijn in overeenstemming met het SOLAS Verdrag. Een uitzonderingsgrond van het SOLAS Verdrag is dat het Verdrag niet van toepassing is op schepen die «niet mechanisch voortbewogen» zijn. Op grond hiervan heeft Nederland de zeezeilschepen niet onder het SOLAS Verdrag gebracht, maar nationale regelgeving voor deze schepen opgesteld en toegepast.

Denemarken bestrijdt echter dat deze schepen «niet mechanisch voortbewogen» zijn, omdat zij zijn uitgerust met een motor, die zij ook regelmatig gebruiken om hun reizen te kunnen maken. Hier is geen internationale jurisprudentie over, en internationaal zijn de meningen over dit begrip verdeeld. Zo zijn Nederland en Duitsland dezelfde mening als Denemarken toegedaan.

Tot 2008 heeft regelmatig overleg met Denemarken er toe geleid dat deze schepen met nationale certificaten in Deense wateren konden opereren. Op 1 januari 2008 heeft Denemarken echter definitief gesteld dat zeezeilschepen varende met meer dan 12 passagiers, voorzien dienen te zijn van een SOLAS certificaat of een certificaat conform de Europese richtlijn 2009/45/EC (toen nog 98/18/EC). Deze richtlijn bevat eisen voor passagiersschepen in nationale vaart. De Deense opstelling is mede bepaald door een dodelijk ongeval met een Deens zeilschip, waarna Denemarken strengere eisen aan Deense schepen heeft opgelegd. Sindsdien is op vele manieren gepoogd tot een oplossing te komen in bilateraal en multilateraal verband.

Vraag 4

Hoe is het gesteld met het overleg tussen Nederland en Denemarken om een oplossing te vinden voor de problemen die de zeilende charterschepen ondervinden in Denemarken? Bent u bereid om zo snel mogelijk met uw collega in Denemarken contact op te nemen om te bevorderen dat deze charterschippers in Denemarken onder minder vergaande veiligheidsregelgeving komen te vallen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Uit dit overleg met Denemarken, dat ik in zeer nauwe samenwerking met Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ) heb gevoerd, technisch inhoudelijk ondersteund door het klassenbureau Register Holland (voor een uitleg van de door hen opgestelde veiligheidseisen en hun toezicht hierop), is een oplossingsvoorstel gekomen. Dit resultaat wordt door Denemarken gezien als hun uiterste bod om tot een onderlinge oplossing te komen. Begin juli jl. heb ik dit voorstel aan de Vereniging voor Beroepschartervaart gestuurd, met het verzoek om hun leden te consulteren. Gezien de nauwe samenwerking met de Vereniging in het onderhandelingsproces, ben ik onaangenaam verrast door de resolute afwijzing van dit voorstel door de schippers.

De voornaamste bezwaren van een deel van de schippers zijn fundamenteel van aard. Ik ben bereid contact op te nemen met mijn Deense collega, om tot een voor de meerderheid van de schippers acceptabel akkoord te komen.

Vraag 5

Bent u bereid om deze zaak bij de Europese Commissie aanhangig te maken en te onderzoeken of deze kwestie in het kader van deregulering danwel gelijke regels voor de bruine vloot kan worden opgelost? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

De schippers geven aan grote behoefte te hebben aan juridische zekerheid. Zij zien graag een uitspraak van het Europese Hof van Justitie, waarbij zij er vanuit gaan dat deze hen in het gelijk zal stellen. Zoals bij u bekend, heeft de Europese Commissie op grond van een klacht van de Vereniging voor Beroepschartervaart uit 2009 een infractieprocedure tegen Denemarken gevoerd. Omdat ik begrip heb voor de behoefte aan juridische zekerheid, heb ik de Vereniging daarbij inhoudelijk gesteund. Ook hebben mijn voorgangers en ik meermaals de Commissie tot spoed gemaand in deze. De genoemde infractieprocedure is vrijwel afgerond, waarbij Denemarken, voor zover mij bekend, aangeeft dat zij geen Europese rechtsregels schendt. De Commissie rest nu nog de mogelijkheid om Denemarken voor het Europese Hof van Justitie te dagen. De vraag is of zij dit wil doen: er zijn aanwijzingen dat de zaak niet kansrijk is, omdat er in internationaal zeevervoer geen sprake is van een interne EU markt. Bovendien zal een eventuele zaak voor het Hof lang duren. Daarom streef ik nog steeds naar een bilaterale oplossing die op korte termijn soelaas biedt.

Tot slot pleit ik er samen met onder andere Denemarken bij de Commissie voor om, in het kader van een lopende herziening van regelgeving voor passagiersschepen, alsnog op EU niveau uniforme regels voor traditionele zeilschepen op te stellen. Dat zou deze kwestie voor eens en altijd beslechten.