

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

2714

Vragen van de leden **Jacobi, Dijksma** en **Smeets** (allen PvdA) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *de onuitvoerbaarheid van de nieuwe Europese meldplicht voor Nederlandse traditionele zeilschepen* (ingezonden 11 mei 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 1 juni 2011).

Vraag 1

Bent u bekend met de nieuwe Europese aanmeldverplichtingen (zgn. New Inspection Regime voor Port State Control) waarbij schippers hun schip 24 uur en in sommige gevallen 3 dagen van te voren moeten aanmelden bij een haven op straffe van hoge boetes?¹

Antwoord 1

Ja ik ben bekend met de nieuwe Europese regelgeving die betrekking heeft op aanmeldingen van schepen. Van nieuwe Europese aanmeldverplichtingen is hier echter geen sprake.

Op grond van de EU-richtlijn betreffende een monitorings- en informatiesysteem voor de scheepvaart (2002/59), geldt sinds augustus 2002 een plicht voor schepen om zich 24 uur voor aankomst in de haven te melden. Deze meldplicht is niet gewijzigd.

De plicht voor schepen die in aanmerking komen voor een uitgebreide inspectie om zich 72 uur voor aankomst te melden, neergelegd in richtlijn 2009/16/EG inzake havenstaatcontrole, geldt sinds januari 2002 op grond van de in 2001 gewijzigde richtlijn 95/21/EG inzake havenstaatcontrole. Deze laatste is vervangen door richtlijn 2009/16/EC.

Wel is met de nieuwe richtlijn havenstaatcontrole het type schepen waarop de 72-uurs meldplicht van toepassing is, uitgebreid met de categorie schepen met een hoog risico profiel. Verschil is ook dat deze meldplicht voorheen pas 12 maanden na de laatste inspectie inging. Op grond van de nieuwe richtlijn moeten schepen die in aanmerking komen voor een uitgebreide inspectie zich, afhankelijk van hun risicoprofiel, vanaf 5, 10 of 24 maanden na de laatste inspectie melden.

¹ Richtlijn 2009–16/EC betreffende Port State Control.

Vraag 2

Deelt u de mening dat deze nieuwe Europese aanmeldverplichtingen onuitvoerbaar zijn voor zeilschepen omdat hun vaarschema onvoorspelbaar is en hun koers volledig afhankelijk is van de wind?

Antwoord 2

Ik deel deze mening niet. Ten aanzien van de 72-uurs meldplicht moet, evenals voorheen op grond van richtlijn 95/21/EG, de exploitant, agent of kapitein van een schip dat in aanmerking komt voor een uitgebreide inspectie, zich melden bij de haven waarheen hij op weg is of gaat. De melding moet worden gedaan:

- ten minste 3 dagen vóór het *vermoedelijke* tijdstip van aankomst in de haven, of
- vóór het vertrek in de vorige haven indien de reis *naar verwachting* minder dan 3 dagen in beslag zal nemen.

Het gaat hier om het «vermoedelijke» tijdstip van aankomst. Als een schip door bijv. veranderde weersomstandigheden eerder arriveert (en dus niet 72 uur vóór aankomst is gemeld), dan nog kan betoogd worden dat aan de meldplicht is voldaan.

Voor wat betreft de 24 uren meldplicht geldt dat, de meeste van deze zeilschepen zijn vrijgesteld van deze meldplicht omdat zij kleiner zijn dan 300 GT. Bovendien zijn er ten aanzien van de 24-uurs melding eveneens enkele clausules van toepassing die flexibiliteit bieden.

Vraag 3

Deelt u de mening dat de verplichting om de verwachte aankomsttijd en plaats elektronisch (via het internet) aan te melden voor de traditionele zeilschepen onuitvoerbaar is?

Antwoord 3

Van de branchevereniging BBZ hoor ik dat het voor de meeste traditionele zeezeilschepen onmogelijk is zich via internet te melden omdat zij op zee geen of beperkte internetmogelijkheden hebben. De kosten van aanschaf en gebruik van de hiervoor benodigde apparatuur zouden voor de meeste van deze schepen bedrijfseconomisch gezien niet te dragen zijn. Dit laatste is voor mij moeilijk te beoordelen.

Uit artikel 9.3 van richtlijn 2009/16/EG inzake havenstaatscontrole blijkt dat de 72-uurs meldingen «indien mogelijk» elektronisch» dienen te geschieden. Overweging 10 uit richtlijn 2002/59, heeft met betrekking tot de 24-uurs meldingen een gelijksoortige strekking. Verder geldt dat de meeste van deze zeilschepen zijn vrijgesteld van deze meldplicht omdat zij kleiner zijn dan 300 GT.

In het kader van verhoging van efficiency in het inspectieproces (vooral bij planning en communicatie), en vermindering van administratieve lasten voor bedrijven en overheden, is het Europese streven wel dat alle schepen in de gehele Europese Unie hun verplichte meldingen elektronisch doen.

Ik ben van mening dat wanneer, in uitzonderingsgevallen, bepaalde schepen niet de mogelijkheid hebben om elektronisch te melden, nader moet worden bekeken op welke wijze deze schepen voorlopig wel aan de meldplichten kunnen voldoen. Daarom heb ik dit mogelijke knelpunt gemeld bij de Europese Commissie. Zie verder vraag 5.

Vraag 4

Wat is uw oordeel over het feit dat Nederlandse zeilschepen op dit moment niet aan de meldplicht kunnen voldoen?

Antwoord 4

Zie mijn antwoorden op vraag 2 en 3.

Vraag 5

Wat gaat u doen om te voorkomen dat Nederlandse zeilschepen in het buitenland alsnog in de problemen komen door het niet kunnen nakomen van de meldplicht?

Antwoord 5

Ik heb de door de BBZ aangegeven problematiek betreffende melden via internet, onder de aandacht van de Europese Commissie (EC) gebracht via het EU Committee on Safe Seas (COSS). De EC inventariseert momenteel knelpunten die zich voordoen rond de invoering van het 3^e Maritieme Pakket. Daarnaast inventariseer ik zelf de knelpunten die zich in Nederland rondom de invoering van het 3^e maritieme pakket voordoen. Ik zal deze knelpunten per brief aan de EC melden met het verzoek om duidelijkheid te verschaffen. In deze brief zal ik nogmaals aandacht vragen voor het melden via internet. Overigens is het op dit moment moeilijk in te schatten in hoeverre er in de praktijk echt grote problemen zullen optreden, aangezien de richtlijn per 1 januari 2011 in werking is getreden, en voor veel zeilschepen het vaarseizoen pas net begonnen is.

Ook is de dagelijkse uitvoering door havenstaatsinspecteurs in andere lidstaten hierin bepalend. Mochten er zich in de praktijk ernstige problemen voordoen dan zal mijn inspectie, als vertegenwoordiger van de vlaggenstaat, via de gebruikelijke kanalen contact opnemen met betreffende havenstaatautoriteiten.

Vraag 6

Hoe verlopen tot dusver de gesprekken in het Committee on Safe Seas (COSS) over de erkenning van Nederlandse certificaten in het buitenland en bieden die gesprekken mogelijkheden voor een goede oplossing voor de internationale zeilvaart?

Antwoord 6

In Brussel is via het EU Committee on Safe Seas (COSS), vorig jaar een werkgroep aan de slag gegaan met als opdracht onder andere het opstellen van nieuwe regelgeving voor zeilschepen. Daarbij is de Nederlandse inzet er op gericht om het voor onze bruine vloot mogelijk te maken dat zonder belemmeringen internationaal kan worden gevaren. De Europese Commissie (EC) komt binnenkort met een tekstvoorstel voor aanpassing van de bestaande richtlijn passagiersschepen, of mogelijk een aparte richtlijn voor zeilschepen. Planning van de EC is om medio 2012 deze regelgeving rond te hebben.

Vraag 7

Denkt u dat een oordeel van de Europese Commissie over de klacht van de BBZ (vereniging voor Beroepschartervaart), die zij twee jaar geleden indienden tegen het optreden van Denemarken², van invloed kan zijn op de gesprekken in het COSS?

Antwoord 7

Ja. Een voor Nederland positief oordeel zal onze onderhandelingspositie in het COSS traject versterken. Een voor Nederland negatief oordeel zal onze onderhandelingspositie in het COSS traject juist verzwakken.

Vraag 8

Deelt u de mening dat het niet mag gebeuren dat dadelijk uitsluitend de Nederlandse schepen moeten voldoen aan de nieuwe eisen en de andere lidstaten hun schepen ervan uitsluiten?

Antwoord 8

Mijn inzet tijdens de onderhandelingen in het COSS is er op gericht om eensluidende definities te hanteren om interpretatieverschillen tussen lidstaten in de toekomst te voorkomen.

² Kamerstuk 31 409, nr. 14.