

Vergaderjaar 2008–2009

**31 409**

**Zeevaartbeleid**

**Nr. 13**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 mei 2009

U heeft mij verzocht om uw Kamer een reactie te geven over het advies van de Parlementair advocaat van 12 mei 2009 over de certificering van zeegaande traditionele zeilschepen en daarbij met name in te gaan op de (juridische) handelingsopties die de regering thans in dit dossier heeft. Mede namens de staatssecretaris voor Europese Zaken treft u onderstaand mijn reactie aan.

Het advies onderschrijft mijn standpunt dat zowel het SOLAS Verdrag als Richtlijn 98/18/EG – naar alle waarschijnlijkheid in de woorden van de Parlementair advocaat – niet van toepassing zijn op zeezeilschepen op de grond dat deze niet-mechanisch worden voortbewogen.

Tevens onderschrijft het advies mijn analyse dat in het geval SOLAS en Richtlijn 98/18/EG niet van toepassing zijn, het stellen van veiligheidsvoorschriften aan zeezeilschepen tot de bevoegdheid blijft behoren van de diverse lidstaten van de EU. Bij de uitoefening van die bevoegdheid moeten de lidstaten, in casu Denemarken en Duitsland, echter wel blijven binnen de grenzen die met name de basisregels van het EG-verdrag inzake het vrij verkeer van diensten daaraan stellen. In mijn brief van 15 april 2009 heb ik aangegeven dat het de vraag is of de Deense en Duitse overheden wel binnen die grenzen zijn gebleven. Ik heb daarbij aangegeven dat het eindoordeel over die vraag niet door Nederland kan geschieden, maar moet plaatsvinden op Europees niveau. Ook dit standpunt wordt bevestigd in het advies van de Parlementair advocaat waar deze vaststelt dat het aan de nationale, dat is Deense of Duitse rechter is om, na het (eventueel) stellen van prejudiciële vragen aan het Hof van Justitie van de EG over de reikwijdte van de Verdragsbeginselen, vast te stellen of er sprake is van strijd met het vrij verkeer van diensten.

Dit brengt mij bij de mogelijke handelingsopties die er nog zouden zijn. In het advies van de Parlementair advocaat worden vier handelingsmogelijkheden onderscheiden. In de eerste plaats wordt aangegeven dat de Neder-

landse regering de reeds door de BBZ bij de Europese Commissie tegen Denemarken ingediende klacht zou kunnen ondersteunen door er op aan te dringen deze klacht serieus te nemen. Voor zover er al twijfel over zou bestaan of de Europese Commissie de bij haar ingediende klacht wel serieus zou nemen, spreekt het voor zich dat ik de Europese Commissie op daartoe passende wijze en gelegenheden het belang dat de Nederlandse regering hecht aan deze zaak onder de aandacht zal brengen. Aan de als 4de genoemde handelingsmogelijkheid wordt inmiddels gewerkt in verband met de aanhouding van de *Catherina*. De Nederlandse advocaten proberen in die zaak de bevoegde Deense rechter over te laten gaan tot het stellen van prejudiciële vragen aan het Europese Hof. Wanneer de Deense rechter daartoe overgaat, zal de Nederlandse regering in de gelegenheid worden gesteld opmerkingen in te dienen over deze zaak bij het Hof. Ik zeg u hierbij toe dat de regering dan van deze gelegenheid gebruik zal maken.

De overige twee genoemde handelingsmogelijkheden zijn in theorie inderdaad beschikbaar, maar worden in de praktijk niet tot zelden toegepast. Inderdaad bestaat de mogelijkheid voor Nederland om een klacht in te dienen bij de Europese Commissie tegen Denemarken en/of Duitsland. Een dergelijke actie is bepaald niet bevorderlijk voor de onderlinge verhoudingen met deze beide landen. Dat kan de relatie met deze landen onder druk zetten, en zeker niet alleen voor wat betreft dit dossier. Deze bedenkingen gelden in overtreffende trap voor de onder 3 genoemde handelingsmogelijkheid om (te dreigen) zelf een procedure voor het Hof van Justitie van de EG tegen Duitsland en Denemarken te initiëren. Dat ligt dan ook ten grondslag aan het gegeven dat, zoals ook terecht door de Parlementair advocaat wordt opgemerkt, dit soort actie sedert de inwerkingtreding van het EG verdrag maar sporadisch is ingesteld. Tegen deze achtergrond meld ik u dan ook dat de regering niet voornemens is van deze twee genoemde handelingsmogelijkheden gebruik te maken.

Tenslotte maakt het advies ook melding van de optie om op Europees niveau geharmoniseerde regels voor deze schepen op te stellen, maar dat gezien de antwoorden van de Europese Commissie op de vragen van het Europees Parlement ter zake, de uitvoering van deze optie vooralsnog niet waarschijnlijk is. Echter, ik wil geen kans onbenut laten. Naar mijn mening kan «Europa» in een kwestie als deze juist een rol spelen. Op ambtelijk niveau is mijn departement dan ook bezig voorstellen voor te bereiden, uiteraard in goed overleg met de BBZ, om bij de Europese Commissie in te dienen.

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