

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

## 569

Vragen van het lid **Albert de Vries** (PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het gebrek aan steun onder de Nederlandse beroepschartervaart voor het Deense voorstel voor regulering van de vaart op Denemarken* (ingezonden 17 september 2014).

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

### Vraag 1

Bent u bekend met de opvatting van de BBZ (Vereniging voor Beroepschartervaart) inzake het Deense voorstel voor regulering van de vaart op Denemarken?<sup>1</sup>

### Antwoord 1

Ja.

### Vraag 2

Is het waar dat Denemarken eist dat alle Nederlandse schepen, nieuw en oud, voldoen aan de eisen zoals geformuleerd onder het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS)? Zo ja, deelt u de mening dat dit disproportioneel is, omdat SOLAS niet het enige effectieve alternatief is om de veiligheid op zee te bevorderen?

### Antwoord 2

Het is waar dat Denemarken primair eist dat alle schepen die meer dan 12 passagiers vervoeren op internationale reizen, voldoen aan de eisen van het SOLAS verdrag. Dit is in beginsel conform het toepassingsbereik van het Verdrag, echter er zijn enkele uitzonderingsgronden in het Verdrag opgenomen, waardoor schepen niet hoeven te voldoen aan die eisen. Eén daarvan is dat het SOLAS 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 de zeezeilschepen niet mechanisch voortbewogen zijn, omdat zij zijn uitgerust met een motor die zij ook regelmatig gebruiken. Het draait dus om een verschil van interpretatie van het begrip «niet mechanisch voortbewogen».

<sup>1</sup> «Chartervaart stapt naar Europees Hof», Leeuwarder Courant d.d. 15 september 2014

Hier is geen bruikbare internationale jurisprudentie over en internationaal zijn de meningen over het begrip verdeeld. Zo zijn Ierland en Duitsland dezelfde mening als Denemarken toegedaan. Als genoemde uitzonderingsgrond niet van toepassing zou blijken, dan vallen de Nederlandse zeilcharterschepen binnen het toepassingsbereik van het SOLAS Verdrag, en dienen zij te voldoen aan de eisen hieruit. Zie ook het antwoord op vraag 5.

#### Vraag 3

Is het waar dat Denemarken dezelfde eisen niet aan Deense zeilschepen stelt? Zo ja, deelt u de mening dat deze eisen dus discriminatoir zijn?

#### Antwoord 3

Vanuit de sector bereikten mij de afgelopen jaren geluiden dat Deense zeezeilschepen op dezelfde markt zouden opereren als de Nederlandse, zonder dat hen strenge eisen worden opgelegd. Deze signalen heb ik voorgelegd aan Denemarken, met naam en toenaam van bepaalde Deense schepen. Volgens Denemarken is er echter geen sprake van discriminatoire eisen. Denemarken stelt dat de Deense zeezeilschepen aan zware eisen moeten voldoen, een beperkter vaargebied hebben, of slechts met maximaal 12 passagiers mogen varen op bepaalde trajecten. Ik heb geen redenen om aan te nemen dat deze informatie van Denemarken onjuist is. In de infractieprocedure tegen Denemarken door de Europese Commissie is dit aspect ook aan de orde gekomen. Een definitieve uitspraak hierover is nog niet gedaan.

#### Vraag 4

Klopt het volgens u dat de noodzaak van de extra eisen door Denemarken niet wordt beargumenteerd?

#### Antwoord 4

Nee. Denemarken gaat er van uit dat het SOLAS Verdrag van toepassing is omdat volgens de Deense autoriteiten de Nederlandse zeezeilschepen niet onder de uitzonderingsgrond «niet mechanisch voortbewogen» vallen. Daarnaast geven de Deense autoriteiten aan dat zij zich vooral zorgen maken over de veiligheid, met name over de zogeheten «lekstabiliteit» (stabiliteit in beschadigde toestand, bijvoorbeeld na een aanvaring). Vooral de oudere zeilschepen hebben geen of weinig waterdichte compartimenten, waardoor zij bij lek slaan relatief snel kunnen zinken. Het zinken van het Nederlandse zeilschip Astrid in 2013 bij Ierland heeft ook in Denemarken veel impact gehad. Een dergelijk ongeval in de Deense wateren willen de autoriteiten absoluut voorkomen. Denemarken geeft aan dat, zelfs als bij een ongeval alle opvarenden bijtijds van boord kunnen komen, vanwege de watertemperaturen in de Oost- en Noordzee, het risico van onderkoeling zeer groot is. Dit is de voornaamste reden om te eisen dat met name de oudere schepen met beperkte lekstabiliteit in de buurt van de Deense kust (en daarmee redding) blijven. Hierbij dient bedacht te worden dat het hier weliswaar gaat om Nederlandse schepen, maar dat het veelal gaat om Deense passagiers. Omdat het ook gaat over Deense wateren betekent het dat Denemarken verantwoordelijk is voor eventuele reddingsoperaties.

#### Vraag 5

Deelt u de mening dat SOLAS geen werkbare oplossing is voor alle Nederlandse schepen, omdat dit reguleringskader passend is voor grote moderne cruiseschepen met enkele duizenden mensen aan boord, maar niet voor zeilschepen van 40 meter met maximaal 36 passagiers?

#### Antwoord 5

SOLAS is van toepassing op alle passagiersschepen met meer dan 12 passagiers op internationale reizen. In de praktijk levert het voor veel zeilcharterschepen 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 daarnaast 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 passagiersschip. Daarnaast is een aantal Nederlandse zeiltrainingsschepen gecertificeerd onder de z.g. Special Purpose Ship 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 6

Deelt u de mening dat het Deense voorstel tweeslachtig is omdat Denemarken bereid is om te praten over een (aan een moderne standaard) gelijkwaardig veiligheidsniveau binnen de 20-mijlszone, maar stelt dat het instrument SOLAS van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) daarbuiten verplicht is? Concludeert u uit deze opstelling van Denemarken ook dat Denemarken buiten de 20-mijlsgrens dus niet geïnteresseerd is in het veiligheidsniveau van de schepen, maar alleen in het toegekende certificaat?

#### Antwoord 6

Uitgangspunt van de gesprekken met Denemarken is geweest te komen tot een gezamenlijk onderschreven veiligheidsniveau. Juist omdat het SOLAS Verdrag binnen de 20-mijlszone mogelijkheden biedt om uitzonderingen en ontheffingen op basis van equivalente regelgeving toe te staan, biedt dit de mogelijkheid voor een pragmatische oplossing gebaseerd op een gewenst veiligheidsniveau. Het feit dat Denemarken buiten de 20 mijlszone zwaardere eisen stelt (dat wil zeggen alle eisen uit het SOLAS Verdrag) geeft mijns inziens aan dat de Denen juist zijn geïnteresseerd in het veiligheidsniveau van de schepen.

#### Vraag 7

Is het waar dat er in het buitenland kritische vragen worden gesteld over de Nederlandse certificering van schepen? Zo ja, kunt u hier nader op ingaan? Bent u van plan naar aanleiding daarvan stappen te zetten met betrekking tot het Nederlandse wettelijke kader? Zo ja, welke?

#### Antwoord 7

In Ierland zijn naar aanleiding van het zinken van het Nederlandse zeilschip Astrid in juli 2013, inderdaad kritische vragen gesteld over de veiligheid en certificering van de Nederlandse zeilschepen. Daarnaast stelt ook het Verenigd Koninkrijk zich steeds kritischer op ten aanzien van de Nederlandse certificering, mede naar aanleiding van de gronding van een Nederlands zeilschip bij Schotland eind augustus j.l.

Van belang is hierbij dat deze zeilschepen veelal in de Deense, Duitse, Britse en Ierse wateren opereren, met passagiers uit deze landen. De genoemde landen hebben daarom aanzienlijke veiligheidsbelangen, en ze hebben een goed beeld van de varende praktijk van de Nederlandse zeezeilschepen. De zorgen van deze landen dienen dan ook serieus te worden genomen.

Verder heeft ook de Europese Commissie een klacht ontvangen van een burger, die mee heeft gevaren op een Nederlands zeilschip. De klacht bevat een aantijging dat de praktische situatie niet voldoet aan de criteria en voorschriften voor zeiltrainingsschepen onder de «Special Purpose Ships (SPS) Code», waaronder veel Nederlandse zeilschepen zijn gecertificeerd. Naar aanleiding hiervan heeft de Europese Commissie Nederland om opheldering gevraagd over de praktijken aan boord van Nederlandse zeiltrainingsschepen. Daarnaast heeft de Europese Commissie erop gewezen dat het verschil in status van de opvarenden (geen passagiers, maar trainees) consequenties heeft voor onder meer aansprakelijkheid en veiligheidseisen aan de schepen.

Sinds afgelopen voorjaar is er contact met de sector over een moderniseringslag van de Nederlandse regelgeving, die lang is uitgesteld wegens de

problematiek met Denemarken. Met name de genoemde geluiden uit het buitenland, de burgerklacht bij de Commissie, en voortschrijdend inzicht in veiligheidsdenken, rechtvaardigen mijns inziens een heroriëntatie op de huidige wijze van certificering. Het resultaat van een dergelijke heroriëntatie kan in deze moderniseringslag ingebed worden.

Vraag 8

Is het Deense voorstel voor regulering van de vaart op Denemarken een finaal voorstel, of ziet u nog ruimte voor onderhandeling?

Antwoord 8

Denemarken heeft aangegeven dat dit een finaal voorstel betreft. Mogelijke onderhandelingsruimte ligt vooral op politiek niveau.

Vraag 9

Welke acties bent u bereid te ondernemen om Denemarken alsnog te overreden om voor de Nederlandse beroepschartervaart acceptabele regelgeving te hanteren?

Antwoord 9

Ik zal in contact treden met mijn Deense collega om de twee voornaamste pijnpunten opgelost te krijgen. Dit betreft de beperkingen in vaargebied, en de vermeende ongelijke behandeling van Deense schepen.