



Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

20 JUN 2007

Bijlage(n)

Ons kenmerk

DGTL/2007/008986

Uw kenmerk

2060716520

Onderwerp

kamervragen Nederlandse zeezeilschepen

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u toekomen de antwoorden op de vragen van de leden Kortenhorst en van Hijum over de problemen met de certificering van zeezeilschepen.

1. Bent u op de hoogte van de problemen met de acceptatie door diverse Europese landen van het nationale certificaat voor zeezeilschepen, het 'Certificaat van Deugdelijkheid' dat door de Nederlandse overheid wordt verstrekt na keuring door het klassenbureau Register Holland?
 1. Ja.
2. Is het u bekend dat een aantal Nederlandse schepen onlangs als gevolg van deze problemen in buitenlandse havens 'aan de ketting' is gelegd?
 2. Ja. Vervolgens is er door de Inspectie Verkeer en Waterstaat, in overleg met de betrokken eigenaar, ondersteuning geleverd.
3. Om welke redenen accepteren landen als Denemarken, Duitsland, Ierland en Spanje het nationale certificaat niet? Acht u deze redenen steekhoudend?
 3. Het nationale certificaat wordt afgegeven op basis van nationale veiligheidsregels die specifiek voor deze schepen zijn opgesteld. Ook andere landen hebben dergelijke nationale regels voor deze specifieke groep schepen opgesteld. Op 8 september 2000 zijn negen Europese landen overeengekomen elkaars nationale

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95



certificaten te erkennen voor vaartuigen die door hun cultuurhistorisch karakter niet (geheel) kunnen voldoen aan de internationale veiligheidseisen. Dit is vastgelegd in een MOU¹. Hierdoor kunnen deze schepen tussen die landen ongehinderd blijven varen. Aan deze schepen wordt als voorwaarde gesteld dat deze zijn gekenmerkt als cultuurhistorisch erfgoed en dat er op een niet-commerciële basis (dat wil zeggen zonder winstoogmerk) wordt gevaren.

Denemarken heeft aangegeven dat zij met ingang van 1 januari 2008 het Nederlandse nationale certificaat niet meer zal accepteren omdat zij vindt dat het gaat om schepen die onterecht onder het MOU varen en derhalve moeten zijn voorzien van een internationaal erkend certificaat. Duitsland heeft aangegeven twijfels te hebben bij de interpretatie van het niet-commercieel varen van de Nederlandse zeezeilschepen onder het MOU.

Ik acht deze redenen in zoverre steekhoudend dat het inderdaad in sommige gevallen moeilijk vol te houden is dat deze schepen op een niet-commerciële basis varen, hetgeen ook door de brancheorganisatie BBZ (Vereniging voor Beroepschartervaart) wordt onderkend.

4. Deelt u de mening dat het veiligheidsniveau van de Nederlandse zeezeilschepen materieel voldoet aan de internationale voorschriften en eisen, zoals vastgelegd in de SOLAS-conventie?
4. Over het algemeen kunnen de Nederlandse zeezeilschepen momenteel niet aan de eisen van de SOLAS-Conventie voldoen. Op basis van het huidige nationale certificaat kunnen deze schepen onder het MOU toch internationaal varen tussen de aangesloten landen. Nu in elk geval 2 MOU-landen hun grenzen dreigen te sluiten, is het belangrijk te bezien of voor deze schepen een veiligheidsniveau kan worden bereikt dat gelijkwaardig is aan de SOLAS-eisen. Momenteel laat ik onderzoeken, in overleg met de BBZ, in hoeverre dat haalbaar is. Als blijkt dat dit mogelijk is zal ik nieuwe nationale eisen stellen en deze aan de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) melden. Als de Nederlandse overheid vervolgens op die basis een certificaat afgeeft is er sprake van een internationaal geaccepteerd certificaat, dat in principe alleen kan worden afgegeven wanneer er sprake is van een internationaal erkend klassenbureau.
5. Bent u bereid op internationaal of Europees niveau de problemen rond de erkenning van het nationale certificaat aan te kaarten, en het initiatief te nemen tot het maken van nadere afspraken over de certificering van zeezeilschepen die met meer dan 12 passagiers varen? Bent u bereid om op korte termijn met de betreffende lidstaten naar een (tussen-)oplossing te zoeken die voorkomt dat Nederlandse zeeschepen in buitenlandse havens aan de ketting worden gelegd?

¹ Het "Memorandum Of Understanding on the mutual recognition of certificates for the safe operation of traditional ships in European waters and of certificates of competency for crews on traditional ships". Dit MOU is ondertekend door Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Nederland, Noorwegen, Spanje, het Verenigd Koninkrijk en Zweden.



5. Ik vind dat ook in de toekomst de traditionele zeezeilschepen internationaal veilig en milieuverantwoord, zoals nu reeds het geval is, moeten kunnen blijven varen. Reeds enige jaren heeft regelmatig overleg plaats tussen de landen aangesloten bij het MOU. Tevens zoek ik, zoals aangegeven in het antwoord op vraag 4, naar een internationale oplossing. Op korte termijn zal met Denemarken en Duitsland worden gesproken over de nu ontstane situatie.
6. Weet u dat het klassenbureau Register Holland (RH) thans niet de status heeft van een internationaal erkend klassenbureau, omdat de vloot van Nederlandse zeezeilschepen te klein is?
6. Het is mij bekend dat Register Holland thans niet de status heeft van internationaal erkend klassenbureau omdat het niet voldoet aan de daarvoor gestelde minimumcriteria in richtlijn 94/57/EG, zoals omvang van de vloot, omvang van de organisatie, en het hebben van een research and development afdeling.
7. Bent u bereid om zich in Europese Unie- verband in te spannen voor het verruimen van de eisen aan klassenbureaus die zich op een specifieke doelgroep richten, zodat RH een internationale erkenning kan verwerven?
7. Op dit moment ligt in het kader van het 3^e Maritieme veiligheidspakket een voorstel voor om de huidige EU richtlijn (94/57/EC), die eisen bevat waaraan klassenbureaus moeten voldoen, te wijzigen. Eén van de wijzigingen behelst de aanwijzingscriteria voor klassenbureaus. Met deze wijziging zou het ook voor kleinere klassenbureaus eenvoudiger moeten worden om Europees erkend te worden. Het blijft echter de vraag of in dit licht een erkenning van Register Holland in de toekomst haalbaar is. Dit zal onder andere afhangen van de uitkomsten van het Europees overleg. Voor de korte termijn acht ik een erkenning echter niet haalbaar. Mocht het geval zich voordoen dat daardoor Register Holland haar taken niet meer kan uitvoeren, dan zal, zoals ik u heb toegezegd tijdens het AO Groenboek Europees Maritiem Beleid gehouden op 13 juni j.l., de IVW de taken van Register Holland overnemen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Mw. J.C. Huizinga-Heringa