

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

### 2002

Vragen van de leden **De Rouwe** en **Van Hijum** (beiden CDA) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *inspectie van Nederlandse zeilschepen in Duitsland* (ingezonden 6 maart 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 28 maart 2012).

#### Vraag 1

Weet u dat Nederlandse zeezeilschepen veelvuldig in Duitsland worden gecontroleerd door de Wasserschutzpolizei en dat sommige schepen tot 6 maal toe in evenzoveel maanden zijn geïnspecteerd?

#### Antwoord 1

Dat is mij bekend.

#### Vraag 2

Deelt u de opvatting dat de inspectie van buitenlandse zeeschepen een taak is die overeenkomstig de Havenstaatrichtlijn (2009/16/ec) uitgevoerd dient te worden en dat de controles van de Wasserschutzpolizei op het gebied van frequentie, verslaglegging en kennis van de inspecteurs op gespannen voet staan met deze richtlijn?

#### Antwoord 2

Ik deel de opvatting dat de inspectie van buitenlandse zeeschepen een taak is die primair overeenkomstig de Havenstaatrichtlijn (2009/16/ec) uitgevoerd dient te worden. Daarnaast kunnen controles op de naleving van de ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code) worden verricht door de lokale bevoegde autoriteit voor maritieme beveiliging, in plaats van door havenstaatcontrole inspecteurs. In Duitsland is de Wasserschutzpolizei de bevoegde autoriteit voor deze controles. Het is niet aan mij om te beoordelen of de praktische uitvoering van deze controles door de Wasserschutzpolizei op gespannen voet staat met Europese regelgeving, dat is aan de Europese Commissie.

#### Vraag 3

Deelt u de opvatting dat de controle op de naleving door schepen van de internationale normen op het gebied van veiligheid en voorkoming van verontreiniging in de eerste plaats de taak van de vlaggenstaat is en dat

geschillen tussen landen over de interpretatie van deze normen ook de vlaggestaat aangaan?

Antwoord 3

Een vlaggenstaat is primair verantwoordelijk voor de controle op de naleving van internationale normen op het gebied van veiligheid, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord<sup>1</sup> van schepen onder haar vlag. Daarnaast bestaat het systeem van Havenstaatcontrole, als tweede verdedigingslinie tegen schepen die niet aan de normen voldoen. Het besluit om een schip al dan niet te inspecteren en aan te houden wordt genomen door de havenstaat. In de richtlijn Havenstaatcontrole is bepaald<sup>2</sup> dat de vlaggenstaat in geval van aanhouding door de havenstaat in kennis dient te worden gesteld. Geschillen tussen landen over de interpretatie van internationale regelgeving kunnen in diverse gremia en bilateraal besproken worden. Zo heb ik tijdens de transportraad van 22 maart 2012 mijn Duitse ambtgenoot Ramsauer gesproken over deze kwestie (zie ook antwoord 6).

Vraag 4

Deelt u de opvatting dat de Nederlandse autoriteiten, in gesprek moeten gaan met haar Duitse counter part over de controles door de Wasserschutzpolizei?

Antwoord 4

Ja. In Nederland heeft eerst overleg plaatsgevonden met de branchevereniging BBZ. Deze heeft hierna als eerste contact opgenomen met de Duitse inspectiedienst die deze inspecties geïnitieerd heeft, de BSH (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie). Daarnaast is er vanuit de Inspectie en vanuit mijn maritieme beleidsdirectie meerdere keren contact geweest met de Duitse autoriteiten, tot nu toe zonder resultaat. Daarom heb ik besloten tot het sturen van een brief over deze kwestie aan mijn Duitse ambtgenoot. Zie ook mijn antwoord op vraag 6.

Vraag 5

Deelt u de opvatting dat, in het licht van de inspanningen van de Europese Commissie om tot nieuwe wetgeving voor zeilschepen te komen en in het licht van de lopende infractieprocedure van de Europese Commissie tegen de Deense Staat over de interpretatie van internationale normen voor zeilschepen, de Nederlandse vlaggestaat bij de Duitse autoriteiten ten minste zou moeten aandringen op terughoudendheid?

Antwoord 5

Ja, en dat is ook gebeurd. Zie mijn antwoord op vraag 6.

Vraag 6

Deelt u de opvatting dat het de inzet zou moeten zijn om vóór begin april, wanneer de schepen richting de Oostzee vertrekken, tot een verstandhouding te komen om te voorkomen dat de zeilschepen onnodig gehinderd worden?

Antwoord 6

Ja. Hiertoe heb ik een brief aan mijn Duitse collega Ramsauer gestuurd, waarin ik aandrang op terughoudendheid en zijn medewerking vraag om te voorkomen dat bij de start van het nieuwe vaarseizoen eind maart, onnodige problemen ontstaan in Duitse havens. Deze lijn heb ik nogmaals onder zijn aandacht gebracht in een bilateraal gesprek tijdens de transportraad 22 maart jongstleden.

<sup>1</sup> Zie ook overweging 6 bij Richtlijn 2009/16/EC.

<sup>2</sup> Zie ook art. 19, lid 6, Richtlijn 2009/16/EC.