

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

## 506

Vragen van het lid **Albert de Vries** (PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de bare boat-out regeling* (ingezonden 10 september 2013).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 14 november 2013). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, nr. 151.

### Vraag 1

Bent u bekend met de faciliteiten die worden geboden voor het uitvlaggen van in Nederland te boek gestelde zeeschepen via een zogeheten bare boat-out regeling? Bent u er bekend mee dat het aanvraagformulier voor de bare boat-out regeling en de bijbehorende toelichting te verkrijgen zijn via de Inspectie Leefomgeving en Transport?

### Antwoord 1

Ja.

### Vraag 2

Worden in Nederland te boek gestelde schepen daadwerkelijk «uitgevlagd» via een dergelijke bare boat-out constructie? Zo ja, om hoeveel schepen gaat het per jaar over de jaren 2009 t/m 2012, en in de eerste helft van het jaar 2013?

### Antwoord 2

Er is hier sprake van het tijdelijk schorsen van de zeebrief op verzoek van de eigenaar. Dit betekent dat de inschrijving van een zeeschip in het privaatrechtelijk register – de teboekstelling – gehandhaafd blijft, maar dat voor bepaalde duur de zeebrief wordt opgeschort waarna de eigenaar het zeeschip in kwestie tijdelijk onder andere vlag laat varen. Het gaat hierbij om 55 schepen over de gevraagde periode.

### Vraag 3

Hoe verhoudt dit gebruik van de bare boat-out regeling zich met de stelling in de memorie van toelichting en de nota naar aanleiding van het verslag bij het voorstel voor Rijkswet nationaliteit zeeschepen (Kamerstuk nr. 33 134), dat de bare boat-out regeling thans niet mogelijk is in Nederland en dat verkoop van het zeeschip aan een onderneming in een ander land de enige mogelijkheid is om het schip onder de vlag van dat andere land te exploiteren?

### Antwoord 3

De betreffende stelling was erop gericht om aan te geven dat in de huidige Nederlandse wetgeving bareboat-out nog niet geregeld is. Zoals de vraag doet vermoeden is daarmee tegelijkertijd de indruk ontstaan dat op dit moment ook geen uitvoering wordt gegeven aan de behoefte vanuit de sector om tijdelijk onder andere vlag te varen zonder dat daarvoor ook de teboekstelling buiten Nederland moet worden geregeld. Zoals in de nota naar aanleiding van het verslag door de Koninkrijksregering is opgemerkt wordt ten behoeve van bareboat-out soms de methode toegepast van het schorsen van de vlag. Ook in het Zeebrievenbesluit van Curaçao en Sint Maarten wordt op dergelijke wijze voorzien in bareboat-out. Naar gebleken is daarbij echter onvoldoende duidelijk gemaakt dat – om tegemoet te komen aan de wens van de sector – in Nederland gebruik gemaakt wordt van de methode van het schorsen van de zeebrief. Hoewel dit niet expliciet is geregeld. Reeds in de jaren negentig is vanwege de behoefte vanuit de sector gekeken naar mogelijkheden om tijdelijk onder een andere vlag te varen. Dit heeft geleid tot de door de Inspectie Leefomgeving en Transport gehanteerde constructie waarbij op verzoek van de reder de zeebrief tijdelijk wordt geschorst vanuit de toenmalige opvatting dat de bestaande regelgeving zich niet hiertegen verzet. Vanuit de noodzaak om de mogelijkheid om onder een andere vlag te varen met behoud van teboekstelling in Nederland op wettelijk niveau te borgen, is in 2002 bij Uw Kamer een wetsvoorstel voor een Wet publiekrechtelijke registratie zeeschepen (hierna: WPRZ) aanhangig gemaakt. In het voorstel voor de WPRZ was de mogelijkheid van bareboat-out dan ook opgenomen. Net zoals in de WPRZ het geval was, wordt in de Rijkswet nationaliteit zeeschepen (hierna: RNZ) niet de methode van het schorsen van de zeebrief gehanteerd, maar wordt bareboat-out mogelijk gemaakt door een scheiding tussen de privaatrechtelijke teboekstelling en de inschrijving in het publiekrechtelijke vlagregister. Hierdoor volgt na de teboekstelling van een schip in Nederland niet per se ook de verlening van de Nederlandse nationaliteit. Zoals in de nota naar aanleiding van het verslag reeds is opgemerkt is de door het Statuut opgelegde verhouding tussen Koninkrijk- en landsaangelegenheid hiervoor mede bepalend geweest. Daarnaast – om buiten twijfel te stellen dat een schip niet parallel kan worden geregistreerd en dat geen recht bestaat tot dubbele vlagvoering – geeft de Koninkrijksregering de voorkeur aan bovengenoemde constructie die onmiskenbaar duidelijk maakt onder wiens rechtsmacht het schip valt. Ten overvloede merk ik op dat de eerdergenoemde mogelijkheid tot schorsen in het Zeebrievenbesluit van Curaçao en Sint Maarten komt te vervallen bij inwerkingtreding van de RNZ.

### Vraag 4

Is er een wettelijke grondslag op basis waarvan de bare boat-out constructie mogelijk is? Zo ja, welke is dat? Zo nee, welke motivering ligt aan uw besluit ten grondslag om zonder wettelijke grondslag in te stemmen met het verlies van de Nederlands nationaliteit van een Nederlands zeeschip, onder gelijktijdige handhaving van de teboekstelling in Nederland?

### Antwoord 4

Zie bij 3.

### Vraag 5

Bent u bereid de facilitering van uitvlagging van in Nederland te boek gestelde zeeschepen via een bare boat-out constructie met onmiddellijke ingang te staken? En bent u bereid passende maatregelen te treffen voor voorheen Nederlandse zeeschepen die nog steeds in Nederland zijn te boek gesteld, welke ten onrechte zijn uitgevlagd via een bare boat-out constructie? Zo nee, waarom niet?

### Antwoord 5

Het is mijn doel om zo snel mogelijk een wettelijke grondslag te creëren voor bareboat-out. Daartoe dient dan ook het bij Uw Kamer ingediende voorstel voor de RNZ. Tot de inwerkingtreding van de RNZ ben ik voornemens de huidige praktijk van het schorsen van de zeebrief voort te zetten. Redenen hiervoor zijn dat de sector inmiddels vertrouwen heeft op de toepassing daarvan, het schorsen een tijdelijke duur heeft, het een relatief klein aantal schepen betreft en – voor zover mij bekend -de bestaande praktijk nooit tot

problemen heeft geleid. Het aanbieden van de mogelijkheid tot het tijdelijk schorsen van de zeebrief heeft overigens niet alleen positieve gevolgen voor het bedrijfsleven maar ook voor de Nederlandse economie. Voor reders in de koopvaardij en de natte waterbouw geldt dat zij hierdoor de teboekstelling van het schip in Nederland kunnen houden en door tijdelijk onder ander vlag te gaan varen meer bedrijfsactiviteiten kunnen ontplooiën. Zoals ook in de nota naar aanleiding van het verslag is opgemerkt is het niet zo zeer de vlag die de grootste toegevoegde waarde voor de economie creëert, maar de vestiging van de rederij en de daarmee gepaard gaande walactiviteiten. Het in stand houden van de teboekstelling in Nederland bij bareboat-out heeft ook een economische betekenis aangezien dit het terugvlaggen naar Nederland vergemakkelijkt en ook de kans vergroot dat het beheer van deze schepen in Nederland blijft. Daarnaast is, wegens het behouden van de connectie met Nederland, de kans op terugvlaggen bij bareboat-out groter dan bij volledig uitvlaggen waarbij ook de economische eigendom wordt overgedragen naar een buitenlandse vennootschap.

Recent heeft Nautilus NL, de vakbond voor zeevarenden, zorgen geuit over mogelijke arbeidsrechtelijke consequenties van bareboat-out in verband met het recent in werking getreden Maritiem Arbeidsverdrag. Ik kan u mededelen dat hierover inmiddels een eerste gesprek heeft plaatsgevonden met Nautilus NL en een nader gesprek zal volgen. Ook de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders heeft de bereidheid getoond om nader van gedachten te wisselen met Nautilus NL om de geuite zorgen over de arbeidsrechtelijke situatie van zeevarenden weg te nemen.