



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Geadresseerde

Contactpersoon
Kees Metselaar

Doorkiesnummer
070 351 1519

Bijlage(n)
2

Ons kenmerk
DGLM-2008/2074

Uw kenmerk
-

Onderwerp
certificering zeegaande traditionele zeilschepen

Geachte heer, mevrouw,

Met deze brief wil ik u informeren over de certificering van zeegaande (traditionele) zeilschepen die met meer dan 12 passagiers op Duitsland en Denemarken varen. Voor de schepen die met maximaal 12 passagiers varen en voor de schepen die op andere landen varen blijft het bestaande nationale certificaat dat voor deze schepen altijd werd afgegeven, vooralsnog gehandhaafd. Het versturen van deze brief is één van de afspraken voortvloeiende uit de nauwe samenwerking tussen de BBZ (Vereniging van beroepscharteraars) en het ministerie van Verkeer en Waterstaat op dit dossier.

Inleiding

Tot vorig jaar voeren de meeste zeegaande (traditionele) zeilschepen (hierna aangeduid met zeilschepen) met een nationaal certificaat (conform de 'blauwe' of de 'witte regels') onder het MOU¹. Na jarenlange discussies hebben zowel Denemarken als Duitsland definitief de deur dicht gedaan voor deze vorm van certificeren. Deze landen hebben heel duidelijk gesteld dat wanneer deze schepen met meer dan 12 passagiers varen (en dat doen de meeste), zij worden beschouwd als passagiersschepen.

¹ '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, signed in London on 28 November 2005.' Dit betreft een afspraak tussen diverse landen om elkaars nationale certificaten voor bepaalde schepen te accepteren

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

Telefoon 070 - 351 6171

Fax 070 - 351 7895

Internet www.verkeerenwaterstaat.nl



De algemene lijn ten aanzien van de certificering is de volgende:

- Dat de schepen die internationale reizen ondernemen, moeten voldoen aan de internationale veiligheidseisen voor passagiersschepen, die zijn neergelegd in het SOLAS² verdrag; hierbij bestaan er enkele ontheffingsmogelijkheden (zie onder); en
- Dat de schepen die nationale reizen ondernemen, moeten voldoen aan de eisen die Europees gelden, die zijn neergelegd in de Europese richtlijn 98/18/EG³.

Zowel in 2007 als in 2008 heeft een groot aantal ontwikkelingen plaatsgevonden omtrent de certificering, waar de sector steeds zeer nauw bij betrokken is geweest. Deze ontwikkelingen zijn meer in detail weergegeven in bijlage 1 bij deze brief en hebben concreet geleid tot een aantal mogelijkheden om de schepen voor het vaarseizoen 2009 te certificeren. Ik besef dat deze mogelijkheden beperkingen hebben. Echter, er is door mijn ministerie alles aan gedaan om de Duitsers en de Denen op andere gedachten te brengen en de beperkingen zo gering mogelijk te laten zijn. Ook vanuit de sector is daar naar mijn overtuiging alles aan gedaan. De mogelijkheden om te certificeren zijn nu de volgende:

1 MOU

Dit is van toepassing op historische schepen, die niet commercieel varen. Duitsland en Denemarken hanteren hierbij een definitie van historisch schip waar de schepen onder Nederlandse vlag over het algemeen niet aan zullen voldoen. Dit zal daarom slechts voor een zeer beperkt aantal schepen van toepassing kunnen zijn.

2 Europese richtlijn 98/18/EG

De schepen moeten voldoen aan de eisen gesteld in genoemde richtlijn. Voor wat betreft de eisen waarvoor in de richtlijn naar nationale eisen wordt verwezen vindt op dit moment nog overleg met Duitsland en Denemarken plaats. De verwachting is wel dat, gezien de eisen waaraan de schepen momenteel voldoen (de blauwe en de witte regels), het vaargebied beperkt zal zijn tot maximaal C en/of D (**Vaargebied C:** op de meeste plaatsen in Duitsland en Denemarken tot maximaal 5 mijl uit de kust. Er is geen vaargebied C voor de Noordzeekust van Denemarken. **Vaargebied D:** idem, tot maximaal 3 mijl uit de kust. Er is geen vaargebied D voor de Noordzeekust van Denemarken) uit de richtlijn. Zelfs voor dit beperkte vaargebied zijn er mogelijk investeringen nodig om de schepen aan te passen, zodat aan alle eisen voor dat vaargebied kan worden voldaan.

3A SOLAS certificering: Met ontheffingen

Het uitgangspunt is dat het veiligheidsniveau minimaal dat van de Europese richtlijn 98/18 moet zijn. De schepen worden voorzien van een SOLAS certificaat,

² SOLAS: the International Convention for the Safety of Life at Sea. Dit verdrag bevat de internationale eisen voor vrachtschepen > 500 GT en voor passagiersschepen in internationale vaart

³ Europese richtlijn 98/18/EG: deze richtlijn bevat de Europese veiligheidsvoorschriften- en normen voor passagiersschepen in nationale vaart



maar krijgen ontheffingen voor de SOLAS eisen die boven de eisen van de richtlijn uit gaan. Ook hier geldt wat onder 2 over de Europese richtlijn 98/18/EG staat vermeld.

3B SOLAS certificering: Special Purpose Ships Code⁴

De mogelijkheid bestaat ook om onder de SPS Code 2008 te gaan varen. Er moet dan volledig aan deze IMO Code worden voldaan. Dat betekent dat er een goedgekeurd trainingsprogramma moet zijn, dat geschikt is voor personen die een toekomstige carrière op zee ambiëren. De Nederlandse overheid beschouwt dit als een zware eis. Duitsland en Denemarken zullen het SPS certificaat, zoals dat vorig jaar voor een aantal zeilschepen is afgegeven, niet accepteren.

Verdere informatie over deze mogelijkheden is te vinden in bijlage 2 bij deze brief. De Large Yacht Code⁵ is in deze opsomming niet meegenomen, omdat deze bedoeld is voor het varen met maximaal 12 passagiers. Het varen met trainees onder de Large Yacht Code zal niet worden toegestaan.

Eisen voor Veiligheidsmanagement en security

Voor de vaart op Denemarken en Duitsland geldt dat altijd aan ISM⁶ moet worden voldaan, ongeacht het vaargebied of dat het internationale dan wel nationale vaart betreft.

Voor de certificering onder SOLAS zal het schip ISPS⁷ gecertificeerd moeten zijn. Wanneer gekozen wordt voor nationale vaart geldt bij kleine passagiersaantallen (waar de schepen over het algemeen mee varen) dat in vaargebied B, C en D uit de Europese richtlijn 98/18/EG alleen in Duitsland enkele lichte eisen gelden. Ook hierover wordt nog overleg gevoerd.

Tenslotte

Bovenstaande opties zijn de enige die de Nederlandse overheid ziet om op korte termijn, tenminste voor het komende vaarseizoen, naar Denemarken en Duitsland te kunnen varen. Ik besef mij terdege dat de resterende tijd om te certificeren voor het volgende vaarseizoen kort is, terwijl op dit moment nog overleg plaatsvindt over de eisen. Echter, de Denen en de Duitsers zullen nu echt vasthouden aan de internationaal geldende eisen voor passagiersschepen. Mijn verwachting is dan ook dat met meer dan 12 passagiers varende zeilschepen, die volgend jaar wederom Deense en/of Duitse havens aandoen

⁴ **Special Purpose Ships Code:** Dit betreft een (vrijwillige) Code onder het SOLAS verdrag, bedoeld voor schepen die met grote groepen 'speciaal personeel' varen, zoals onderzoeksvaartuigen.

⁵ **Large Yacht Code:** Deze Code is bedoeld voor mega-jachten en is ontwikkeld door de Engelse overheid in samenwerking met de jachtbouwindustrie. Nederland zal deze Code binnenkort bij de Internationale Maritieme Organisatie aanmelden als equivalent voor SOLAS voor mega-jachten.

⁶ **ISM:** International Safety Management. Dit zijn eisen voor veiligheidsmanagement aan boord van schepen die zijn neergelegd in het SOLAS verdrag en in de Europese Verordening 336/2006

⁷ **ISPS:** International Ship and Port Facility Security. Dit betreft eisen voor security die zijn neergelegd in het SOLAS verdrag en in de Europese Verordening 725/2004



zonder geldig SOLAS veiligheidscertificaat voor passagiersschepen met bijbehorend certificaat van vrijstelling en/of een geldig EU 98/18 certificaat, vrijwel zeker aangehouden zullen worden door de Port State Control autoriteiten.

Ik wil hier nogmaals benadrukken dat de BBZ en het ministerie van Verkeer en Waterstaat zoveel mogelijk gezamenlijk optrekken en nauw overleg voeren (zie ook bijlage 1). Binnen enkele weken zult u nader worden geïnformeerd over de van toepassing zijnde eisen, waarover op dit moment nog overleg wordt gevoerd. Onder meer zullen deze eisen op de website van de IVW bekend worden gemaakt. De volgende stap is dat u een keuze maakt voor de wijze waarop u uw schip wilt certificeren. Daarna kunt u contact opnemen met de IVW voor de verdere afhandeling van de certificering. Ik hoop hiermee duidelijkheid te hebben verschaft over de stand van zaken en de diverse opties die er zijn om uw schip te certificeren.

Mocht u ondanks het bovenstaande nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met de heer Metselaar, telnr: 070 – 351 1519.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.C. Huizinga-Heringa



Bijlage 1 Ontwikkelingen in 2007 en 2008 en insteek voor 2009

Ontwikkelingen in 2007

In september 2007 heeft de Nederlandse overheid met de Deense en de Duitse overheid over de certificering van zeilschepen gesproken. Wederom werd toen door deze landen gesteld dat zeilschepen die internationale reizen ondernemen met meer dan 12 passagiers, gecertificeerd moesten worden volgens SOLAS. Besproken is toen dat Nederland de zeilschepen zou voorzien van een SOLAS veiligheidscertificaat voor passagiersschepen en omdat de zeilschepen niet aan alle SOLAS eisen kunnen voldoen, zou tevens een bijbehorend certificaat van vrijstelling worden afgegeven.

De insteek van Nederland daarbij was dat voor het vaarseizoen 2008 ontheffingen zouden worden verleend voor de SOLAS eisen die boven de blauwe en de witte regels uit gaan. Wanneer een overheid dergelijke ontheffingen verleent, vereist SOLAS echter wel dat het vaargebied wordt beperkt tot 20 mijl uit de kust. Daarnaast zouden de schepen moeten voldoen aan eisen op gebied van security (ISPS/ Europese Verordening 725/2004) en veiligheidsmanagement (ISM), waarvoor op grond van SOLAS geen ontheffingen kunnen worden verleend en waarvoor bovendien tevens Europese eisen gelden. Daarnaast werd afgesproken dat er vervolggesprekken zouden plaatsvinden over de verleende ontheffingen.

Resumerend: Een zeilschip zou een SOLAS veiligheidscertificaat voor passagiersschepen en bijbehorend certificaat van vrijstelling verkrijgen wanneer:

- Het schip voldoet aan de blauwe of aan de witte regels;
- Er wordt voldaan aan de eisen op gebied van security (ISPS/ Europese Verordening 725/2004); en
- Er wordt voldaan aan de eisen op gebied van veiligheidsmanagement (ISM).

Met bovenstaande Nederlandse insteek is het 'SOLAS' certificeringstraject in het najaar van 2007 ingezet. Hiermee zou de vaart naar Denemarken en Duitsland tenminste voor 2008 zijn veiliggesteld. Een onzekere factor was uiteraard dat er op dat moment geen zekerheid kon worden gegeven over het verlenen van ontheffingen in de toekomst.

Ontwikkelingen 2008

Eind 2007/ begin 2008 bleek het ingezette traject zeer lastig, zowel in technische zin als in de zin van tijdige uitvoerbaarheid. Met betrekking tot dit laatste was een bijkomend probleem dat inspectie en certificering van SOLAS schepen uitsluitend mag worden uitgevoerd door een internationaal erkende organisatie of door een nationale overheid. Register Holland, die tot dat moment altijd deze taken voor haar rekening nam, is echter geen internationaal erkende organisatie en daarom was de Inspectie Verkeer en Waterstaat eerstverantwoordelijke voor de uitvoering van deze taken. Dit betrof dus extra taken in tijden van een krimpende organisatie.

Om deze problemen het hoofd te bieden is toen besloten de zeilschepen te certificeren als Special Purpose Ship (SPS). Dit had als voordeel dat de technische eisen minder zwaar zijn, waardoor het aantal af te geven ontheffingen aanzienlijk werd gereduceerd en bovendien



hoeft er voor schepen < 500 GT (en dat zijn de meeste) niet te worden voldaan aan eisen op het gebied van security en veiligheidsmanagement.

Tegelijkertijd werd in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) gewerkt aan een herziening van de SPS Code. Het gevolg van die herziening zou zijn dat zeilschepen alleen nog onder zeer stringente voorwaarden onder de SPS Code gecertificeerd zouden kunnen worden. Daarom heeft Nederland bij de IMO een voorstel ingediend om die voorwaarden te versoepelen. Hoewel Nederland aanzienlijke steun voor het voorstel heeft weten te verwerven, is dit in de IMO uiteindelijk niet geaccepteerd.

In april 2008 is met Denemarken en Duitsland overleg gevoerd over de ontstane situatie en door beide landen werd duidelijk te kennen gegeven dat certificering als SPS schip niet acceptabel is. Het enige acceptabele zou zijn certificering volgens lijn zoals besproken in september een jaar eerder.

Tenslotte heeft de BBZ aan het ministerie verzocht om zelf bij het overleg met de Denen en de Duitsers aanwezig te mogen zijn en tevens om de optie om te certificeren onder de Large Yacht Code (LYC) te verkennen. Het ministerie heeft op beide verzoeken positief gereageerd. Echter, ook de optie om te certificeren onder de LYC is, net als certificering onder de SPS Code, door zowel Denemarken als Duitsland afgewezen. Door de Denen is tevens te kennen gegeven het overleg alleen te willen voeren met de overheden.

Insteek voor 2009

Voor 2009 is in eerste instantie dezelfde insteek gekozen als omschreven onder ontwikkelingen 2007. Met deze insteek zou tenminste voor het komend vaarseizoen de vaart op Denemarken en Duitsland veilig moeten worden gesteld. Deze insteek is op 15 oktober 2008 met Duitsland en Denemarken verder besproken.

Ter voorbereiding daarvan is door Nederland een document opgesteld met de diverse opties om een zeilschip te certificeren. De lijst met ontheffingen die Nederland voornemens was af te geven voor deze zeilschepen, wanneer zou worden gekozen om onder SOLAS te gaan varen, vormde onderdeel van dat document. Naast de opties om te certificeren onder SOLAS en de Europese richtlijn 98/18/EG, werden in het document het MOU en SPS als optie genoemd. Voor de optie om te varen als Special Purpose Ship zou gelden dat het zal moeten gaan om een schip dat trainingen aan boord geeft op basis van een trainingsprogramma dat is goedgekeurd door de Inspectie Verkeer en Waterstaat of een erkende organisatie. Volgens de herziene SPS Code (SPS Code 2008), moet een dergelijke training geschikt zijn voor een eventuele toekomstige carrière op zee. Het hierboven genoemde document, dat is opgesteld in nauwe samenwerking met de BBZ, was voorafgaand aan de bespreking op 15 oktober toegezonden aan de Deense en Duitse autoriteiten.

De resultaten van de bespreking op 15 oktober j.l.

Na overleg met de BBZ zijn in het overleg op 15 oktober j.l. de antwoorden van de Europese Commissie op vragen van het Europees Parlement inzake de certificering van historische zeilschepen, door Nederland aan de orde gesteld.



De Europese Commissie heeft in haar antwoorden gesteld dat internationale veiligheidseisen (SOLAS en EU richtlijn 98/18/EG) niet van toepassing zijn op deze historische schepen. De vraag is vervolgens wat een historisch schip is. Daarvoor verwijzen zowel Duitsland als Denemarken naar EU richtlijn 98/18/EG, waarin staat dat de richtlijn niet van toepassing is op originele, historische, vóór 1965 ontworpen passagiersschepen en individuele replica's daarvan, die hoofdzakelijk met de originele materialen gebouwd zijn. Naar de mening van Duitsland en Denemarken kan de categorie schepen waar nu over wordt gesproken, dan ook niet worden gezien als historisch schip. Inmiddels is wel bekend dat de Europese Commissie haar standpunt heeft gebaseerd op het feit dat de schepen 'niet mechanisch worden voortbewogen'.

In haar antwoorden heeft de Europese Commissie tevens gesteld dat er in dit stadium geen behoefte is aan wetgeving. De Europese Commissie zal op dit moment dus geen actie ondernemen.

**Bijlage 2****Nadere informatie over enkele van de mogelijkheden om te certificeren****MOU**

Dit is van toepassing op historische schepen, die niet commercieel varen. Dit moet worden gezien in het licht van de omschrijving van historische schepen zoals gegeven in richtlijn 98/18/EG. Het moet derhalve gaan om originele, historische, vóór 1965 ontworpen passagiersschepen en individuele replica's daarvan, die hoofdzakelijk met de originele materialen gebouwd zijn. Bovendien stelt Denemarken dat varen onder het MOU is voorbehouden aan schepen die meedoen aan races, parades en festivals, die met niet meer dan 12 passagiers varen.

98/18/EC

Met het schip kan op het nationale certificaat met maximaal 12 passagiers van Nederland naar Denemarken en Duitsland worden gevaren zonder daarbij de vaargebieden van de richtlijn in acht te nemen.

SOLAS certificering met ontheffingen

Het uitgangspunt is dat het veiligheidsniveau minimaal dat van de Europese richtlijn 98/18 moet zijn. De schepen worden voorzien van een SOLAS certificaat, maar krijgen ontheffingen voor de SOLAS eisen die boven de eisen van de richtlijn uit gaan. De richtlijn kent verschillende vaargebieden met bijbehorende eisen. Wanneer een schip in een bepaald vaargebied wil gaan varen moet het voldoen aan de eisen uit de richtlijn behorende bij dat vaargebied. Gaat het schip alleen nationaal varen, dan krijgt het een EU 98/18 certificaat. Gaat het schip internationaal varen, dan krijgt het een SOLAS certificaat met ontheffingen voor de SOLAS eisen die zwaarder zijn dan de eisen volgens de richtlijn behorende bij dat vaargebied.

SPS Code

Met Denemarken en Duitsland is de afspraak gemaakt dat de schepen die van oudsher al onder de (oude) SPS Code voeren (de Eendracht en de Europa), dit kunnen blijven doen.

Large Yacht Code

Gezien de ervaringen met het varen in Duitsland en Denemarken onder de SPS Code, in samenhang met de status van jachten onder het SOLAS verdrag, behoort het varen onder de Large Yacht Code met trainees, zodanig dat het aantal passagiers en trainees meer dan 12 bedraagt, niet tot de mogelijkheden.