

## **Douane**

De zeegrenzen van de EU-staten zijn de buitengrenzen van de Europese Unie. Dat betekent dat als je over zee van het ene EU-land naar het andere vaart, je je officieel hoort te melden bij de douane. In de praktijk doet niemand dat en kun je gewoon van de ene haven naar de andere varen. De verschillende landen houden steekproefsgewijs controle. Dat kan in de haven, dat kan ook op zee. Vergewis je er goed van welke papieren je nodig hebt en wat wel en wat niet mag.

Wanneer men een bestemming heeft buiten de EU moet men uitklaren aan het 'laatste kantoor'. Terugkerend moet men inklaren aan het 'eerste kantoor'. Bij een bestemming binnen de EU hoeft men noch in noch uit te klaren.

## **BTW verklaring en BTW-vrij verklaring**

U loopt altijd de kans om bij aankomst in een haven door de douane gevraagd te worden naar een bewijsstuk waaruit blijkt dat bij de aankoop, of bij invoer van het jacht in Nederland, of een EU-land, BTW is betaald.

Vaak zal de schipper niet de bewijsstukken aan boord hebben waarmee kan worden aangetoond dat de BTW is betaald (bijvoorbeeld: de originele aankoopnota en/of het invoerdocument). Het ICP, de meetbrief of zeebrief kunnen hiervoor niet dienen. Door de douane kan een BTW verklaring worden afgegeven als de schipper heeft aangetoond dat de BTW is betaald.

Beschikt u niet over de originele papieren dan kan de douane een BTW-vrij verklaring afgeven. Van vaartuigen die voor 1 januari 1985 in landen behorende tot de EU in gebruik zijn genomen, wordt aangenomen dat de BTW is voldaan. Er zijn uitzonderingen: voor schepen uit Zweden, Finland en Oostenrijk is dit 1 januari 1987; voor schepen uit de nieuwe EU landen is dit 1 mei 1996. Er is voor deze verklaring een aanvraagformulier te downloaden. Voor wie buiten Nederland woont zijn de BTW regelingen anders dan voor wie in Nederland woont. Een BTW verklaring is in vrijwel alle Europese landen verplicht.

## **Rode diesel**

Accijnsvrij rode dieselolie is in Nederland te koop, maar mag alleen door de beroepsvaart getankt worden en niet door de recreatievaart. Dat geldt ook voor rode diesel die elders getankt is. In het UK is het tanken van rode diesel wel toegestaan. Voor schepen uit de EU is het niet toegestaan om rode diesel in te voeren. Mocht u desondanks toch getankt hebben in het UK, dan moet u de rekening zorgvuldig bewaren. U mag de tank in Nederland leeg varen, maar als u controle krijgt en u kunt niet aantonen dat u de dieselolie buiten Nederland hebt getankt, kan een forse boete volgen.

Na een aantal keren tanken van gewone diesel kunnen bij controle nog sporen van rode diesel in uw tank worden aangetroffen en dan kunt u alsnog beboet worden. Het verdient aanbeveling om behalve de rekening van de pomp ook uw betalingsbewijs van het havengeld te bewaren; vermeld dit tevens in uw logboek. Een jaar na het tanken van rode diesel in het UK mag er nog maar 0,25% rode diesel in uw tank zitten. Als het meer is dan kunt u aan de hand van het betalingsbewijs van de pomp en van het havengeld en het aantal motoruren volgens uw logboek, aantonen dat er nog rode diesel in uw tank zit omdat u te weinig motoruren hebt gehad. De regels gelden ook voor buitenlandse schepen die in Nederlandse wateren varen. Ook in België worden schepen scherp gecontroleerd.

## **De doorvaart van windenergieparken op de Noordzee**

Met ingang van 1 mei 2018 is het voor schepen tot maximaal 24 meter toegestaan om onder hierna genoemde voorwaarden door de windparken Amalia, Egmond aan Zee en Luchterduinen te varen. De Gemini windparken Buitengaats en ZeeEnergie, ten noorden van de Wadden, blijven gesloten gebied. Doorvaart is slechts toegestaan voor schepen uitgerust met een in werking hebbende AIS-transponder (A of B) en een marifoon. Doorvaart bij nacht is verboden, bij slecht zicht en slecht weer wordt het afgeraden. Rondom afzonderlijke turbines is een cirkel met een straal van 50 meter verboden gebied. In ieder park staat een duidelijk herkenbaar transformatorstation; daarvan moet minimaal 500 meter afstand worden gehouden. Tijdens de bouw en groot onderhoud zijn parken of delen daarvan gesloten.

## **Documenten aan boord**

Onderstaand een overzicht van de documenten die u aan boord dient te hebben.

### *Legitimatie*

In Nederland en elk buitenland, zowel in EU-landen als in niet EU-landen, moet u zich kunnen legitimeren als dat wordt gevraagd. Zorg er voor dat u altijd een geldig paspoort of officieel identiteitsbewijs bij u hebt. Een rijbewijs als identiteitsbewijs is niet voldoende, daarmee kunt u uw Nederlanderschap niet aantonen. Tussen de meeste landen van de EU is er vrij verkeer van personen. Het betreft die EU-landen, die het akkoord van Schengen hebben ondertekend. Noorwegen is geen EU-land maar wel een Schengenland. Het UK en Ierland zijn (nog) wel EU-landen maar geen Schengenlanden. Cyprus, Roemenië en Bulgarije zullen later tot het Schengengebied toetreden. Aan de grenzen van deze landen blijft personencontrole voorlopig gehandhaafd en uiteraard aan de buitengrenzen van de EU-landen.

### *Bemanningslijsten*

In de voorschriften wordt voor de landen die aan zee grenzen de 12-mijls zone genoemd als buitengrens van het Schengengebied. Bij het passeren van deze buitengrens bestaat de verplichting tot het afgeven van een bemanningslijst bij eventuele controle. U kunt bijvoorbeeld worden aangehouden op de Waddenzee en daar om een bemanningslijst worden gevraagd.

De controlerend ambtenaar kan namelijk niet zien of u al dan niet de 12 mijl zone bent binnen gevaren.

Bemanningslijsten zijn verplicht in alle landen aan de Noordzee. Rond de Oostzee zijn bemanningslijsten verplicht in Polen, de Baltische staten, Rusland en Finland. Ook in landen aan de Middellandse Zee kan het van belang zijn om bemanningslijsten aan boord te hebben.

Indien u personen aan boord heeft van buiten de EU, of bij vertrek naar een land of bij binnenkomst vanuit een land buiten de EU moet de bemanning zich aan de grensdoorlaatpost melden voor paspoortcontrole. Daarbij moet worden overhandigd een bemanningslijst in tweevoud met daarop de naam van het schip en de namen van alle opvarenden met hun geboorteplaats en datum en paspoortnummers. Het voornemen tot vertrek moet minstens 3 uur voor de afvaart worden gemeld. De persoonscontrole wordt verricht door de Koninklijke Marechaussee en/of de zeehavenpolitie (de Douane controleert goederen en geen personen).

Mensensmokkel is lucratief en het is zeker niet denkbeeldig dat illegalen per jacht een land zouden binnenkomen. Zaak is in ieder geval bemanningslijsten aan boord te hebben; zorg daarbij voor meerdere exemplaren.

Bemanningslijsten zijn van een voorgeschreven formaat en moeten bepaalde gegevens bevatten en moeten door de schipper zijn ondertekend.

### *Internationaal Certificaat voor Pleziervaartuigen (ICP)*

Door buitenlandse autoriteiten kan een eigendomsbewijs worden verlangd voor pleziervaartuigen die buitenlandse havens aandoen. Hiervoor kan het Internationaal Certificaat voor Pleziervaartuigen (ICP) dienen. Het ICP is verplicht in vrijwel alle Europese landen. In Noorwegen en Nederland is een ICP vooralsnog niet verplicht maar wordt wel aanbevolen. Aanvraagformulier te verkrijgen, respectievelijk te downloaden bij ANWB via de site [www.anwb.nl/water/varen/buitenland](http://www.anwb.nl/water/varen/buitenland).

U kunt het ICP ook aanvragen bij het Watersportverbond [zeilen.watersporters.nl/voorwater/buitenland](http://zeilen.watersporters.nl/voorwater/buitenland).

### *Zeebrief*

Men kan een schip ook laten registreren (teboekstellen) bij het Kadaster. Het kadastrale nummer wordt ingeslagen of ingebrand in uw schip. Hierbij dient de eigenaar of een gemachtigde (bijv. de havenmeester) aanwezig te zijn. Deze registratie is het meest betrouwbaar voor wat betreft de eigendom van een jacht, maar er hangt wel een prijskaartje aan. Een zeebrief kan alleen gewijzigd worden door een notaris of een beëdigd scheepsmakelaar. Een Zeebrief wordt overal ter wereld als document zonder problemen aanvaard.

NB Noch het ICP, noch de Zeebrief kan dienen als BTW verklaring.

### *Internationaal Certificaat van Competentie (ICC)*

Het ICC is ingesteld als gevolg van een resolutie in de Verenigde Naties. Deze resolutie is door praktisch alle Europese landen onderschreven. Als gevolg hiervan moeten bezoekende watersporters in de meeste Europese landen een internationaal vaarbewijs (ICC) hebben. Ook al bent u in Nederland niet vaarbewijs plichtig dan kan er in het buitenland om een vaarbewijs gevraagd worden. Een ICC is een bewijs dat u hebt voldaan aan eisen van bekwaamheid in eigen land. In verschillende Europese landen gelden verschillende eisen van bekwaamheid voor het verkrijgen van een vaarbewijs.

#### *Landen waarin een ICC verplicht is:*

UK, voor schepen langer dan 24 meter

Frankrijk

Portugal

Spanje, voor schepen met meer vermogen dan 9,5 pk

Italië

Griekenland, voor alle schepen. Er dienen 2 personen met een ICC aan boord te zijn.

Denemarken, voor schepen met een waterverplaatsing van 20 ton of meer, of het schip sneller dan 20 km/uur kan varen.

Zweden, voor schepen langer dan 12 meter of indien een snelheid boven 20 km/uur mogelijk is.

Finland, voor alle schepen.

Duitsland, een ICC is verplicht op binnenwateren

Polen, voor alle schepen.

*Landen waarin een ICC niet verplicht is:*

Ierland, ICC niet verplicht, wel aanbevolen.

België, het ICC is niet verplicht, daar gelden dezelfde eisen als in Nederland.

Noorwegen

Nederland, ICC is niet verplicht. Een vaarbewijs is verplicht als het schip langer is dan 15 m of sneller kan varen dan 20 km/uur.

U kunt een ICC verkrijgen op grond van een Klein Vaarbewijs en het Groot Pleziervaarbewijs als een geïntegreerd document. Personen die in het bezit zijn van het diploma Theoretische Kustnavigatie en geen vaarbewijsexamens voor de binnenvaart hebben behaald kan het 'ICC Coastal Waters' worden verstrekt. Daarmee kunt u op de kustwateren in het buitenland varen.

Een aanvraagformulier voor een ICC kunt u verkrijgen bij Vamex, een samenwerkingsverband van de ANWB en het Watersportverbond. [www.vamex.nl](http://www.vamex.nl) Bij de aanvraag moet overlegd worden een kopie van blz. 1 en 2 van uw paspoort, een pasfoto en een kopie van het groot of klein vaarbewijs of van het certificaat Theoretische Kustnavigatie (TKN).

### **Overige informatie**

#### *Marifoon en EPIRB*

De DSC-marifoon en de EPIRB moeten zijn geregistreerd bij het Agentschap Telecom, Deze geeft een zgn. Ship Station Licence (of Ship Radio Licence) af. Hierop is aangegeven:

- De apparatuur aan boord welke is geregistreerd;
- Zenderinformatie (Call Sign, ATIS-code en het MMSI nummer);
- De naam van de boot;
- De naam van de licentiehouders.

#### *Signaalpistool*

Voor het wapen en voor de munitie is een vuurwapenvergunning nodig. Aan te vragen bij de politie in uw regio, afdeling bijzondere wetten. Pistool en munitie moeten gescheiden van elkaar in een kluis worden bewaard. Zowel thuis als aan boord. De vergunning dient jaarlijks te worden verlengd.

#### *Verzekeringpapieren*

Een "groene kaart" zoals bij auto's is er niet voor jachten, maar dat neemt niet weg dat het verstandig is om een Engelstalige kopie van uw verzekeringspapieren mee te nemen. In sommige landen, met name rond de Middellandse Zee is het verplicht.

#### *Lozingsverbod*

Ingevolge Europese regelgeving is het verboden om "Zwart Water" te lozen op de Europese binnenwateren, o.a. het IJsselmeer en de Waddenzee. De Oostzee wordt tot het Europese binnenwater gerekend, daar is lozing verboden binnen de 12 mijls zone. Het is in de Oostzee verplicht om schepen uit te rusten met een fecaliëntank met een afzuigdop van voorgeschreven afmeting en voorzien van een ISO-keur. Deze verplichting geldt voor alle schepen gebouwd vanaf 2003. Voor schepen van oudere bouwjaren gelden uitzonderingen, maar die variëren van land tot land. Stel u hiervan op de hoogte.