

# Proces-verbaal

---

## GERECHTSHOF AMSTERDAM

kenmerken 17/00403, 17/00404 en 17/00405

meervoudige douanekamer

### proces-verbaal

van het verhandelde ter zitting gehouden op 6 november 2018 inzake de hoger beroepen – na verwijzing door de Hoge Raad der Nederlanden – van

**Rensen Shipbuilding B.V.** (17/00403) te Zwijndrecht

en

**[REDACTED] B.V.** (17/00404 en 17/00405) te Werkendam, belanghebbenden, gemachtigde van belanghebbenden: mr. ing. B.J.B. Boersma (Customs Knowledge)

tegen de uitspraak van 2 juli 2013 in de zaak met kenmerk AWB 12/4776 alsmede tegen de uitspraak van 2 juli 2013 in de zaken met kenmerken AWB 12/5911 en AWB 12/5912, van de rechtbank Noord-Holland (hierna: de rechtbank) in het geding tussen

belanghebbenden

en

**de inspecteur van de Belastingdienst/Douane**, de inspecteur.

Zitting hebben mrs. C.J. Hummel, voorzitter van de douanekamer, H.E. Kostense en B.A. van Brummelen, leden van de douanekamer, in tegenwoordigheid van mr. C. Lambeck, als griffier.

Verschenen zijn namens belanghebbende de gemachtigde voornoemd, vergezeld door zijn kantoorgenoot mr. C.F.L. Kaijser. Namens de inspecteur zijn verschenen mrs. E.H. Mennes en U. Gürsültür. De zitting is met toestemming van partijen bijgewoond door een aantal studenten.

De voorzitter opent het onderzoek ter zitting. Met instemming van partijen worden de zaken gelijktijdig ter zitting behandeld.

De voorzitter verifieert met partijen de stukken van het geding. In dit verband verklaart de inspecteur de door belanghebbenden bij brief van 25 oktober 2018 ingediende nadere stukken in goede orde te hebben ontvangen. Daarnaast gevraagd stemmen partijen er voorts mee in dat al hetgeen in één van deze zaken is overgelegd of verklaard, eveneens wordt geacht te zijn overgelegd of verklaard in de andere gelijktijdig behandelde zaken.

De voorzitter vat het geding kort samen. Na verwijzing is enkel nog in geschil of de scheepscasco's dienen te worden ingedeeld als, kort gezegd, zeeschepen (vrij) of niet-zeeschepen (1,7%).

De gemachtigde van belanghebbenden legt exemplaren van pleitnota's over aan het Hof en de wederpartij en leest deze voor. Omdat de pleitnota in de zaken van [REDACTED] B.V. nagenoeg gelijklopend is aan die van Rensen Shipbuilding B.V. worden van die pleitnota alleen de andersluidende passages voorgelezen. De gemachtigde van belanghebbende heeft in dit verband een zogenoemde geconsolideerde versie (met de andersluidende passages in zwarte tekst) en een integrale versie overgelegd. Aan de integrale versie van de pleitnota in de zaak van Veka Shipbuilding B.V. zijn twee bijlagen gehecht: een brief van 25 oktober 2018 van [REDACTED] en een brief van 23 oktober 2018 van [REDACTED], welke twee brieven ook (eerder) in de zaak Rensen Shipbuilding B.V. zijn ingebracht.

De inspecteur legt exemplaren van een pleitnota over (met betrekking tot zowel Rensen Shipbuilding B.V. als [REDACTED] B.V.) aan het Hof en de wederpartij en leest deze voor. De pleitnota heeft twee bijlagen: informatie van de website van het KNMI over golven en een kopie van de indelingsverordening 652/2007.

De gemachtigde van belanghebbenden verklaart – zakelijk weergegeven – in eerste en tweede termijn en mede op vragen van het Hof als volgt.

De door de inspecteur aan zijn pleitnota gehechte indelingsverordening met betrekking tot een catamaran is van weinig waarde. Daargelaten dat deze indelingsverordening al 11 jaar oud is en indelingsverordeningen juridisch vaak geen stand houden, is deze ook helemaal niet op deze zaken van toepassing. Het gaat in de verordening namelijk om een catamaran.

Het Hof refereert aan de brief van [REDACTED] van 23 oktober 2018. Op welke maatregelen c.q. aanpassingen doelt [REDACTED] om de casco's geschikt voor de estuaire vaart te maken? Dat betreft constructieve aanpassingen zoals de verhoging van de boeg of het open- of dichtmaken van kluisgaten. Op het moment van invoer waren deze aanpassingen niet getroffen. Maar als dat wel het geval was geweest, dan zijn de casco's geschikt voor de vaart in volle zee. Het gaat erom dat de casco's geschikt zijn om te worden afgebouwd als zeeschip. En dat zijn ze. Veel casco's zijn overigens anders ingezet dan het type zou rechtvaardigen. Dat komt door de economische crisis. Daardoor moest een andere markt voor de casco's die vóór de crisis waren aangeschaft, worden gevonden. Een deel van de casco's is toen als accommodatieschip op de Kaspische Zee dan wel als schip op de estuaire vaart in gebruik genomen.

Het Hof refereert aan de conclusie van Advocaat-Generaal mr. C.M. Ettema van 17 oktober 2016 [ECLI:NL:PHR:2016:1040], meer in het bijzonder het mede in punt 5.19 genoemde B.A.S. Trucks arrest van het Hof van Justitie van Europa. Op de vraag van het Hof of de scheepscasco's primair zijn ontworpen (en gebouwd) voor de vaart in volle zee, antwoord ik dat deze vraag gelet op het verwijzingsarrest van de Hoge Raad niet relevant is. De Hoge Raad heeft de Advocaat-Generaal namelijk niet op dit punt gevolgd. Ik ga daarom niet in op de vraag.

Op de vraag van het Hof of de casco's onder alle type weersomstandigheden van Rotterdam naar Amerika de oceaan kunnen oversteken, antwoord ik dat dit niet mogelijk is. Onder

bepaalde omstandigheden zal dit evenwel prima lukken. De replica van het zeilschip de Prins Willem II – en ik verwijs hiervoor verder naar de stukken van het geding – is toen het van Japan naar Nederland is overgebracht overigens ook als zeeschip aangemerkt.

Het Hof refereert aan de brief van [REDACTED] van 25 oktober 2018. Van de St. Antonius en de Mondeo (beide aangeduid met een \*) was op basis van de bouwtekeningen van de romp niet vast te stellen of ze als zeeschepen waren te gebruiken. De verklaring is afgegeven op basis van de specificaties die hoorden bij de romp. Er is een directe koppeling tussen het 07KH-nummer en de documentatie. [REDACTED] geeft niet aan wat onder ‘volle zee’ moet worden verstaan. De territoriale wateren eindigen in elk geval bij de twaalfmijlszone; ik zou zeggen dat daar dus de volle zee begint. Het Hof houdt mij voor dat volgens de inspecteur de estuaire vaart eindigt bij 5,5 mijl. Ik weet niet waar de grens te trekken is. Bij gebrek aan juridische grondslag is 21 mijl naar mijn mening ook een niet te hanteren grens. De casco's althans de afgebouwde schepen kunnen in ieder geval met gemak varen op de estuaire wateren bij windkracht 7. Ik verwijs hiervoor naar de brief van [REDACTED]. De verklaring van [REDACTED] is minder van belang omdat die betrekking heeft op niet-beladen schepen.

Ik vermag niet in te zien waarom de inspecteur thans in deze fase van het geding de grootspanttekeningen van de casco's niet aan belanghebbenden kan opvragen. Volgens mij is dat op de voet van artikel 15 van het DWU toegestaan. Ik begrijp dat wellicht algemene beginselen het opvragen verhinderen maar een juridische grondslag zie ik wel. Ik verbaas mij evenwel erover dat de inspecteur nu na verwijzing nog stukken zou willen opvragen. Nooit eerder heeft hij erom verzocht. Ik wijs er verder nog op dat de administratieplicht 7 jaar is. 2007 plus 7 is 2014. Ik acht het niet onvoorstelbaar dat belanghebbenden de tekeningen niet meer hebben. In feite zijn belanghebbenden makelaars in schepen. Een makelaar in huizen bewaart toch ook geen bouwtekeningen van een huis dat hij heeft helpen (ver)kopen. Ik vind dat de gevolgen van de handelwijze van de inspecteur, die de bewijslast draagt, voor zijn rekening moeten blijven. De inspecteur verklaart dat het criterium zou zijn veranderd en dat hij daarom meent nu pas om de tekeningen te vragen. Dat is onjuist. Het criterium is niet veranderd.

[REDACTED] is door de inspecteur onvolledig over de casus geïnformeerd. Om die reden blijft hij erbij dat hij een juiste opmerking heeft gemaakt. Maar dus op basis van onjuiste gegevens.

De inspecteur merkt op dat hij niet over stukken beschikt waarmee hij het door de Hoge Raad in zijn verwijzingsarrest gegeven criterium helder kan inkleuren. Ik vraag mij af of de in dit verband door de inspecteur genoemde grootspanttekeningen zo belangrijk zijn. Volgens mij moeten wij volgens de Hoge Raad alleen nog kijken naar zeewaardigheid.

Ik bestrijd dat in dit geval de inspecteur door middel van bewijsvermoeden aan zijn bewijslast heeft voldaan. Het vermoeden is naar mijn mening voldoende ontzenuwd.

De inspecteur verwijst naar een webpagina van het KNMI. De gegevens zullen wel kloppen, maar voor de vraag ‘Wat dient te worden verstaan onder volle zee?’ is het niet relevant.

Het Hof houdt partijen voor de mogelijkheid van het stellen de prejudiciële vraag ‘Wat dient te worden verstaan onder volle zee?’. Als het Hof van oordeel is dat de toelichting EG op dit punt relevant is, dan lijkt mij het stellen van deze vraag zinvol.

De inspecteur verklaart – zakelijk weergegeven – in eerste en tweede termijn en mede op vragen van het Hof als volgt.

In aanvulling op de pleitnota merk ik het volgende op. De in de pleitnota vermelde golfhoogte van vier meter is niet de maximale golfhoogte maar een gemiddelde golfhoogte.

Ik stel mij op het standpunt dat ‘volle zee’ zonder enige beperking moet worden uitgelegd: het schip moet dan overal op zee kunnen varen. Ik verwijs in dit verband naar de bij de pleitnota overgelegde indelingsverordening betreffende de catamaran. Uit die indelingsverordening is af te leiden wat onder ‘volle zee’ dient te worden verstaan. Volgens het Verdrag van Genua begint de volle zee daar waar de territoriale wateren eindigen. De onderhavige casco's zijn (als afgebouwd schip) niet in staat over de Atlantische oceaan te varen naar New York. Zij zijn dus niet geschikt voor de vaart op volle zee.

Ik baseer mijn standpunt dat casco's niet geschikt zijn voor de vaart op volle zee op de maatvoering van de casco's. Verder zijn ook de grootspanttekeningen en constructietekeningen van belang. Ik heb geprobeerd deze bij het ministerie en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT) op te vragen, maar daar waren ze niet aanwezig. Ze zaten niet in het archief. Ik heb vorenbedoelde tekeningen niet eerder opgevraagd bij belanghebbenden, omdat ze eerder, dat wil zeggen vóór het verwijzingsarrest van de Hoge Raad, niet althans minder relevant waren. De Hoge Raad heeft met zijn verwijzingsarrest het te hanteren toetsingscriterium veranderd, zodat de tekeningen van belang zijn geworden. Op basis van de bouwtekeningen kan ILenT berekeningen maken onder welke weersomstandigheden de casco's, althans de afbouwde schepen, nog op zee kunnen blijven.

Ik bestrijd de vergelijking die de gemachtigde maakt tussen een huizenmakelaar en een scheepsmakelaar. Belanghebbenden hebben de certificaten aangevraagd bij de classificatiebureau's. Ze beschikken dus wel degelijk over de bouwtekeningen.

De stelling van belanghebbenden dat de casco's decennialang zijn aangegeven als (daar komt het op neer) zeeschip is feitelijk onjuist. Pas toen de preferentie wegviel voor casco's uit China is overgestapt op de tariefcode voor zeeschepen; daarvoor werden deze casco's aangegeven als binnenvaartschepen.

De voorzitter heeft de zitting eenmaal geschorst voor beraadslaging. Na de tweede termijn van partijen sluit de voorzitter het onderzoek en deelt partijen mee dat het Hof op een termijn van twaalf weken uitspraak doet. Voor het geval het Hof aanleiding ziet het onderzoek te heropenen zullen partijen hiervan bericht ontvangen.

De griffier heeft dit proces-verbaal opgemaakt. Het is door de voorzitter en de griffier ondertekend.

(griffier)

(voorzitter)