



Datum van
inontvangstneming

:

05/04/2019

C-192/19 - ①

Uitspraak

GERECHTSHOF AMSTERDAM

kenmerk 17/00403

12 februari 2019

tussenuitspraak van de meervoudige douanekamer

op het hoger beroep – na terugwijzing door de Hoge Raad der Nederlanden – van

Shipbuilding B.V. te Zwijndrecht, belanghebbende,
gemachtigde: mr. ing. B.J.B. Boersma (Customs Knowledge B.V.)

tegen de uitspraak in de zaak met kenmerk AWB 12/4776 van de rechtbank Noord-Holland (hierna: de rechtbank) in het geding tussen

belanghebbende

en

de inspecteur van de Belastingdienst/Douane, de inspecteur.

1. Ontstaan en loop van het geding

1.1. De inspecteur heeft aan belanghebbende met dagtekening 27 april 2012 een uitnodiging tot betaling (hierna: UTB) van € 617.498,87 aan douanerechten uitgereikt.

1.2. De inspecteur heeft bij uitspraak van 10 oktober 2012 het bezwaar tegen de UTB afgewezen.

CURIA GREFFE
Luxembourg
Entree 27. 02. 2019

Ingeschreven in het register van het
Hof van Justitie order nr. 1107569
Luxemburg 28. 02. 2019 De Griffier,
voor deze
Fax/E-mail: Maria Manuela Ferreira
Neergelegd op: 27/02/2019 Hoofdadministrateur

1.3. De rechtbank Noord-Holland heeft bij uitspraak van 2 juli 2013, nr. AWB 12/4776 (ECLI:NL:RBNHO:2013:5665) het beroep van belanghebbende ongegrond verklaard.

1.4. Het Gerechtshof Amsterdam heeft bij uitspraak van 11 juni 2015, nr. 13/00397 (ECLI:NL:GHAMS:2015:3993) de uitspraak van de rechtbank bevestigd.

1.5. De Hoge Raad heeft in zijn arrest van 30 juni 2017, nr. 15/02923 (ECLI:NL:HR:2017:1171, hierna: “het verwijzingsarrest”) de uitspraak van het Hof vernietigd en het geding (terug)verwezen naar het Gerechtshof Amsterdam, ter verdere behandeling en beslissing van de zaak met inachtneming van zijn arrest.

1.6. Op grond van de onder 6 vermelde overwegingen besluit het Hof het onderzoek te heropenen als bedoeld in artikel 8:68, lid 1, van de Algemene wet bestuursrecht.

2. Loop van het geding na verwijzing

2.1. Partijen zijn door de griffier in de gelegenheid gesteld te reageren op het verwijzingsarrest. Belanghebbende en de inspecteur hebben bij brieven van 19 oktober 2017 respectievelijk 18 september 2017 van deze gelegenheid gebruik gemaakt. De schriftelijke reacties zijn over en weer aan de wederpartij gezonden.

2.2. Belanghebbende heeft bij brief van 25 oktober 2018 nadere stukken ingediend. Deze nadere stukken zijn in afschrift aan de inspecteur verzonden.

2.3. Het onderzoek ter zitting heeft plaatsgevonden op 6 november 2018. Verschenen zijn namens belanghebbende de gemachtigde voornoemd, vergezeld door zijn kantoorgenoot mr. C.F.L. Kaijser en namens de inspecteur mrs. E.H. Mennes en U. Gürsültür. Het onderzoek in deze zaak heeft gelijktijdig plaatsgevonden met het onderzoek in de zaken met kenmerken 17/00404 en 17/00405, betreffende hetzelfde

indelingsgeschil, maar een andere belanghebbende. Van het verhandelde ter zitting is een proces-verbaal opgemaakt dat met deze uitspraak wordt meegezonden.

3. Feiten

3.1. De Hoge Raad is in het verwijzingsarrest, voor zover voor het geding na cassatie nog van belang, van de volgende feiten uitgegaan:

“2.1.1. In mei en september 2009 heeft douane-expediteur Cross Ocean C.V. (hierna: Cross Ocean) als direct vertegenwoordiger in de zin van artikel 5, lid 2, van het Communautair Douanewetboek (hierna: het CDW) op naam en voor rekening van belanghebbende, scheepsbouwer, aangiften gedaan voor het in het vrije verkeer brengen van 27 scheepscasco's (hierna: de scheepscasco's). De scheepscasco's zijn afkomstig uit de Volksrepubliek China.

2.1.2. Op elk aangifteformulier is door Cross Ocean postonderverdeling 8901 90 10 van de Gecombineerde Nomenclatuur (hierna: de GN) opgegeven. Als goederenomschrijving vermelden de aangiften “scheepscasco”. Post 8901 van de GN ziet op schepen voor het vervoer van personen en/of van goederen. Onderverdeling 8901 90 10 heeft in het bijzonder betrekking op zeeschepen voor het vervoer van goederen (niet zijnde tankschepen). Het bij die postonderverdeling behorende tarief van douanerechten bedraagt nul percent. De scheepscasco's zijn met toepassing van dit tarief voor het vrije verkeer vrijgegeven.

(...)

2.1.5. Naar aanleiding van een door de douane bij belanghebbende in maart 2012 ingestelde controle met betrekking tot de hiervoor in 2.1.1 bedoelde aangiften heeft de Inspecteur zich op het standpunt gesteld dat de scheepscasco's moeten worden aangemerkt als casco's, bestemd voor het bouwen van schepen voor de binnenvaart. In de bedrijfsadministratie van belanghebbende zijn met betrekking

tot de scheepscasco's (handels)bescheiden aangetroffen. Het gaat bij achttien scheepscasco's om een voor elk scheepscasco door het Bureau Veritas dan wel door Lloyd's Register afgegeven 'Certificate of Conformity' onderscheidenlijk 'Certificate of Hull Construction' (hierna: de certificaten). In de certificaten wordt verklaard dat de scheepscasco's zijn gebouwd volgens scheepsbouwnormen voor de binnenscheepvaart. Voorts is voor 25 van de 27 scheepscasco's een 'aanvraag certificering binnenvaartschepen' ingediend bij de Inspectie voor Verkeer en Waterstaat en is in belanghebbendes administratie voor elk casco een bijbehorend contract van belanghebbende met een afnemer aangetroffen waarin opdracht wordt gegeven tot het bouwen en afleveren van een schip dat is bestemd voor gebruik op Europese binnenwaterwegen.

De Inspecteur heeft zich op het standpunt gesteld dat acht scheepscasco's moeten worden aangemerkt als casco's, bestemd voor het bouwen van een tankschip voor de binnenvaart. Dergelijke scheepscasco's moeten volgens de Inspecteur worden ingedeeld in postonderverdeling 8901 20 90 van de GN. Van de overige negentien scheepscasco's, bestemd voor het bouwen van een ander type vrachtschip voor de binnenvaart dan een tankschip, moeten er volgens de Inspecteur dertien worden ingedeeld in postonderverdeling 8901 90 99 van de GN als 'andere schepen voor het vervoer van goederen, met mechanische voortbeweging', en zes in postonderverdeling 8901 90 91 van de GN als 'andere schepen voor het vervoer van goederen, zonder mechanische voortbeweging'.

2.1.6. Het bij elk van de hiervoor in 2.1.5 vermelde postonderverdelingen behorende tarief van douanerechten bedraagt 1,7 percent. De Inspecteur heeft van belanghebbende bij de onderwerpelijke uitnodigingen tot betaling dienovereenkomstig douanerechten geheven."

3.2. Het Hof zal van dezelfde feiten uitgaan.

4. Geding na cassatie

De Hoge Raad heeft in het verwijzingsarrest – voor zover voor het geding na cassatie van belang – het volgende overwogen:

“2.2.1. Ervan uitgaande dat de scheepscasco's met toepassing van algemene indelingsregel 2a van de GN als schepen moeten worden ingedeeld in Hoofdstuk 89 van de GN, heeft het Hof geoordeeld dat uit de in de administratie van belanghebbende aangetroffen handelsbescheiden en certificeringen volgt dat de onderwerpelijke (casco's voor) binnenvaartschepen zijn ontworpen en gebouwd voor de vaart op binnenwateren. Daaraan doen naar het oordeel van het Hof de door belanghebbende overgelegde deskundigenverklaringen niet af, aangezien uit die verklaringen niet volgt dat de onderwerpelijke schepen (na afbouw) geschikt zijn voor gebruik op zee, laat staan dat zij voor dergelijk gebruik zijn ontworpen en gebouwd. Naar het oordeel van het Hof is geen sprake van zeeschepen en moeten de scheepscasco's naar gelang hun aard (tankschip, duwbak of motorvrachtschip) worden ingedeeld in postonderverdeling 8901 20 90 van de GN, 8901 90 91 van de GN, respectievelijk 8901 90 99 van de GN.

(...)

2.3.1. Het eerste middel richt zich tegen de hiervoor in 2.2.1 weergegeven oordelen van het Hof. Het middel betoogt dat het Hof aanvullende aantekening 1 van de GN op Hoofdstuk 89 van de GN onjuist heeft uitgelegd aangezien deze aantekening, in onderlinge samenhang gezien met de (laatste volzin van de) toelichting van de Europese Commissie op deze aanvullende aantekening, zo moet worden uitgelegd dat voor het aanmerken als zeeschip doorslaggevend is of het scheepscasco zeewaardig is, dat wil zeggen geschikt is om de zee te bevaren en niet of het compleet afgebouwde schip zeegaand is. In dit verband betoogt het middel voorts dat het Hof bij zijn beoordeling enkel acht had mogen slaan op de objectieve kenmerken en eigenschappen van de scheepscasco's in de staat waarin zij ten tijde van de invoer verkeerden en niet mede op de objectieve eigenschappen en kenmerken van het schip dat op basis van het scheepscasco

uiteindelijk door belanghebbende is opgeleverd.

2.3.2. Hoofdstuk 89 van de GN heeft als opschrift "scheepvaart". De tekst van post 8901 en de daartoe behorende onderverdelingen luiden:

"8901 Passagiersschepen, rondvaartboten, veerboten, vrachtschepen, aken en dergelijke schepen voor vervoer van personen of van goederen:

(...)

8901 20 - tankschepen:

8901 20 10 -- zeeschepen

8901 20 90 -- andere

(...)

8901 90 - andere schepen voor het vervoer van goederen en andere schepen die zowel bestemd zijn voor het vervoer van personen als van goederen:

8901 90 10 -- zeeschepen

-- andere:

8901 90 91 --- zonder mechanische voortbeweging

8901 90 99 --- met mechanische voortbeweging".

2.3.3. In de toelichting van de Werelddouaneorganisatie (hierna: de WDO) op Hoofdstuk 89 van het Geharmoniseerd Systeem voor de indeling van goederen (hierna: het GS) is – voor zover van belang – het volgende vermeld:

"This Chapter covers ships, boats and other vessels of all kinds (whether or not self-propelled), (...)

The Chapter also includes:

(A) Unfinished or incomplete vessels (e.g., those not equipped with their propelling machinery, navigational instruments, lifting or handling machinery or interior furnishings).

(B) Hulls of any material.

Complete vessels presented unassembled or disassembled, and hulls, unfinished or incomplete vessels (whether assembled or not), are classified as vessels of a particular kind, if they have the essential character of that kind of vessel. In other cases, such goods are classified in heading 89.06.

Contrary to the provisions relating to the transport equipment falling in other Chapters of Section XVII, this Chapter excludes all separately presented parts (other than hulls) and accessories of vessels or floating structures, even if they are clearly identifiable as such. Such parts and accessories are classified in the appropriate headings elsewhere in the Nomenclature, for example (...).”

2.3.4. Aantekening 1 van de GN op Hoofdstuk 89 van de GN luidt als volgt:

“Schepen die niet compleet of niet afgewerkt zijn en scheepsrompen, ook indien in gedemonteerde of niet- gemonteerde staat, alsmede complete schepen in gedemonteerde of niet-gemonteerde staat, worden bij twijfel omtrent de soort van schepen waartoe zij behoren, onder post 8906 ingedeeld.”

2.3.5. Aanvullende aantekening 1 van de GN op Hoofdstuk 89 van de GN luidt – voor zover van belang – als volgt:

“De onderverdelingen 8901 10 10, 8901 20 10, 8901 30 10, 8901 90 10 (...) hebben alleen betrekking op schepen, ontworpen en gebouwd voor de vaart in volle zee en waarvan de grootste buitenwerks gemeten lengte van de romp (uitstekende delen niet medegerekend) 12m of meer is. (...).”

De toelichting van de Europese Commissie op aanvullende aantekening 1 op Hoofdstuk 89 van de GN luidt - voor zover van belang – als volgt:

“Als “schepen ontworpen en gebouwd voor de vaart in volle zee” worden beschouwd de schepen die zodanig zijn gebouwd en uitgerust dat zij bij moeilijke weersomstandigheden (ongeveer windkracht 7 volgens de schaal van Beaufort) op zee kunnen verblijven.

(...)

Als 'zeeschepen' worden eveneens aangemerkt de vaartuigen (...) die aan bovenstaande voorwaarden voldoen, ook indien zij voornamelijk worden gebruikt in kustwateren, riviermondingen, op meren, enz.

(...).”

2.3.6. Vooropgesteld wordt dat blijkens de toelichting van de WDO op Hoofdstuk 89 van het GS dit hoofdstuk niet alleen betrekking heeft op schepen - waaronder begrepen schepen waaraan delen ontbreken en schepen die niet zijn afgewerkt - maar ook op scheepsrompen, ongeacht het materiaal waarvan zij zijn vervaardigd. Voor scheepsrompen is algemene indelingsregel 2a van de GN niet nodig voor de indeling daarvan onder Hoofdstuk 89 van de GN. In cassatie staat vast dat de scheepscasco's scheepsrompen betreffen van een tankschip onderscheidenlijk van een ander type (vracht)schip voor het vervoer van goederen. Zij moeten mitsdien - anders dan waarvan het Hof bij zijn beoordeling is uitgegaan - met toepassing van algemene indelingsregels 1 en 6 van de GN worden ingedeeld onder een postonderverdeling van 8901 20 respectievelijk van 8901 90 van de GN.

2.3.7. De Uniewetgever heeft voor de toepassing van het tarief van douanerechten bij zowel postonderverdeling 8901 20 als postonderverdeling 8901 90 van de GN een onderscheid gemaakt tussen zeeschepen en andere schepen. In dit verband heeft de Uniewetgever in aanvullende aantekening 1 op Hoofdstuk 89 van de GN bepaald dat (onder meer) postonderverdelingen 8901 20 10 en 8901 90 10 alleen betrekking hebben op schepen die zijn ontworpen en gebouwd voor de vaart in volle zee. Mede gelet op de hiervoor in 2.3.5 weergegeven toelichting van de Europese Commissie moet de zinsnede "voor de vaart in volle zee" - naar niet voor redelijke twijfel vatbaar is - worden uitgelegd in de zin dat het desbetreffende schip geschikt moet zijn om ook bij - in die toelichting nader aangeduide - zware weersomstandigheden op volle zee te verblijven. Dit betekent voor tankschepen, vrachtschepen en dergelijke schepen voor het vervoer van goederen in het bijzonder dat zij - naar evenmin voor redelijke twijfel vatbaar is -

alleen dan als zeeschip kunnen worden ingedeeld wanneer uit hun objectieve kenmerken en eigenschappen volgt dat deze zijn ontworpen en gebouwd om ook bij zware weersomstandigheden lading over volle zee te vervoeren. Hetgeen hiervoor in 2.3.6 is overwogen brengt mee dat ook scheepsrompen, om als zeeschip te worden ingedeeld, ten tijde van de invoer de objectieve kenmerken en eigenschappen moeten hebben waaruit blijkt dat zij zijn ontworpen en gebouwd om te dienen als romp van een schip dat bij zware weersomstandigheden lading over volle zee moet kunnen vervoeren.

2.3.8. Aangezien het Hof bij de hiervoor in 2.2.1 weergegeven oordelen ervan is uitgegaan dat algemene indelingsregel 2a van de GN van toepassing is, geeft dat oordeel blijk van een onjuiste rechtsopvatting.

Om te kunnen oordelen dat de scheepscasco's niet zijn ontworpen en gebouwd voor de vaart op volle zee, moet vaststaan dat de scheepscasco's ten tijde van de invoer niet beschikten over de objectieve kenmerken en eigenschappen om als romp te dienen van een schip dat bij zware weersomstandigheden lading over volle zee kan vervoeren. Opmerking verdient dat uit de certificaten op zichzelf niet volgt dat de scheepscasco's niet als zeeschepen kunnen worden ingedeeld in postonderverdeling 8901 20 10 onderscheidenlijk postonderverdeling 8901 90 10. De certificaten bevestigen weliswaar dat de casco's geschikt zijn voor de binnenvaart, maar zonder nadere motivering, die ontbreekt, is niet begrijpelijk waarom dat de conclusie rechtvaardigt dat de scheepscasco's niet zijn ontworpen of gebouwd om te dienen als romp van een zeeschip.

Op grond van dit een en ander slaagt het eerste middel. (...)”.

5. Geschil in hoger beroep na verwijzing

Na verwijzing is enkel nog in geschil of de scheepscasco's dienen te worden ingedeeld als zeeschepen (8901 20 10 en 8901 90 10 van de GN, vrij) of niet-zeeschepen (8901 20 90, 8901 90 91 en 8901 90 99 van de GN, 1,7%).

6. Beoordeling van het geschil

6.1. Hoewel de term 'scheepscasco' (of scheepsromp) niet voorkomt in de bewoordingen van de desbetreffende posten van Hoofdstuk 89 van de GN, volgt naar het oordeel van de Hoge Raad uit de GS-toelichting op Hoofdstuk 89 (zie de hierboven onder punt 4 aangehaalde r.o. 2.3.3 van het verwijzingsarrest), dat een scheepscasco met toepassing van algemene indelingsregel 1 en 6 moet worden ingedeeld onder een onderverdeling van 8901 20 of 8901 90 van de GN (zie r.o. 2.3.6 van het verwijzingsarrest). Aan de toepassing van algemene indelingsregel 2a (*'De vermelding van een goed in een post heeft eveneens betrekking op dat goed in niet-complete of in niet-afgewerkte staat, voor zover dit de essentiële kenmerken van het complete of het afgewerkte goed vertoont'*) wordt daarom niet toegekomen, aldus de Hoge Raad.

6.2. Uit voormeld oordeel van de Hoge Raad volgt dat een scheepscasco voor de toepassing van de GN als 'schip' moet worden aangemerkt en niet als 'schip in niet-complete of in niet-afgewerkte staat' in de zin van algemene indelingsregel 2a. Dientengevolge is voor de bepaling van de nadere (GN-)onderverdeling in 8901 20 respectievelijk 8901 90, te weten "zeeschepen" of "andere", niet van belang dat, blijkens de door de Hoge Raad onder 2.1.5 genoemde handelsbescheiden en certificaten, op het moment van invoer het voornemen bestond om de casco's af te bouwen als binnenvaartschepen en zij ook daadwerkelijk zijn afgebouwd en aangewend als binnenvaartschepen (met uitzondering van het casco dat is aangegeven in de aangifte eindigend op 584, dat is afgebouwd tot accomodatieschip).

6.3. In overweging 2.3.7 van het verwijzingsarrest concludeert de Hoge Raad dat schepen alleen als ‘zeeschip’ kunnen worden ingedeeld wanneer uit hun objectieve kenmerken en eigenschappen volgt dat deze zijn ontworpen en gebouwd om ook bij zware weersomstandigheden lading over volle zee te vervoeren. De onder 6.3 bedoelde certificaten (van de Bureau Veritas en Lloyd’s Register) bevestigen weliswaar dat de casco’s geschikt zijn om te dienen als romp van een schip voor de binnenvaart, maar rechtvaardigen niet de conclusie dat zij niet zijn ontworpen of gebouwd om te dienen als romp voor een zeeschip, aldus nog steeds de Hoge Raad. Om te kunnen oordelen dat de onderwerpelijke scheepscasco’s niet (mede) zijn ontworpen en gebouwd voor de vaart op volle zee, moet vaststaan dat de scheepscasco’s ten tijde van de invoer niet beschikten over de objectieve kenmerken en eigenschappen om als romp te dienen van een schip dat bij de in de GN-toelichting nader aangeduide zware weersomstandigheden (Hof: ‘ongeveer windkracht 7 volgens de schaal van Beaufort’) lading over volle zee kan vervoeren. Het Hof dient dit na verwijzing alsnog te beoordelen.


6.4. Vast staat dat de casco’s vatbaar zijn voor indeling in de categorie “andere” (GN-onderverdelingen 8901 20 90, 8901 90 91 of 8901 90 99), omdat zij geschikt zijn om te dienen als romp voor een binnenvaartschip (niet-zeeschip). In de verwijzingsopdracht ligt derhalve het oordeel besloten dat, indien na verwijzing komt vast te staan dat de casco’s tevens geschikt zijn om te dienen als romp voor een zeeschip (GN-onderverdelingen 8901 20 10 of 8901 90 10), indeling dient plaats te vinden als ‘zeeschip’. Indien dit anders zou zijn was (terug)verwijzing naar het Hof immers niet noodzakelijk geweest.

6.5. Tussen partijen is niet in geschil dat de onderwerpelijke casco’s ongeschikt zijn om als romp te dienen van een schip waarmee de wereldzeeën kunnen worden overgestoken, in beladen toestand bij meergenoemde weersomstandigheden. Partijen houdt verdeeld hoe ver uit de kust met een schip op zee gevaren moet kunnen worden, opdat gesproken kan worden van “vaart op volle zee”.

6.6. Belanghebbende heeft primair gesteld dat sprake is van casco's die geschikt zijn om als romp te dienen van zeeschepen, omdat de casco's na afbouw als schip weldegelijk op zee kunnen varen. Zij heeft ter onderbouwing van haar stelling een viertal verklaringen van deskundigen overgelegd. In twee verklaringen wordt gesteld dat schepen met dimensies als de onderwerpelijke tot ongeveer 21 mijl uit de kust zouden moeten kunnen varen bij genoemde weersomstandigheden.

6.7. Na verwijzing heeft belanghebbende een verklaring van de [...] hoogleraar A ingebracht. A maakt in deze verklaring melding van het gebruik van binnenvaartschepen voor zeereizen tussen de (niet aan de kust gelegen) haven van Antwerpen enerzijds en de Belgische kusthavens Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort anderzijds via de Westerschelde en de Noordzee. Hierbij gelden beperkingen qua diepgang en golfklimaat. Voor de sterkte van de scheepsromp dient een aparte klassenotatie te worden verkregen van de betrokken classificatiemaatschappij. In artikel 3 van het door A genoemde "Koninklijk Besluit betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt" van 8 maart 2007 (Publicatie: 16-03-2007, nummer: 2007014083, blz: 14699), is bepaald dat een 'binnenschip' mag varen in voormeld beperkt vaargebied tussen de Westerschelde en de havens van de Belgische kust, op voorwaarde dat het niet verder dan 5 zeemijl uit de kust vaart. De heer B, blijkens de gedingstukken de middellijk bestuurder van belanghebbende, heeft aan A de algemene tekening en de grootspanttekening van tien van de betrokken schepen ter beschikking gesteld. Op basis van deze tekeningen heeft A vastgesteld dat acht van deze tien schepen qua sterkte geschikt zijn om te worden ingezet in wateren met significante golfhoogtes van minstens 0,6 meter. A gaat er in zijn verklaring van uit dat het traject langs de Nederlandse en Belgische kust tussen de monding van de Westerschelde (ten westen van de lijn Breskens-Vlissingen) en de genoemde Belgische kusthavens kwalificeert als "volle zee".

6.8. De inspecteur heeft zich na kennisneming van het verwijzingsarrest tot de betrokken classificatiemaatschappijen (Bureau Veritas en Lloyd's Register) gewend,

met de vraag of de door hen voor gebruik op de binnenwateren geclassificeerde casco's over zodanige objectieve kenmerken en eigenschappen beschikken dat zij kunnen dienen als romp van een schip dat bij zware weersomstandigheden (windkracht 7) lading over volle zee kan vervoeren. Bureau Veritas heeft de inspecteur bericht deze vraag niet te kunnen beantwoorden, omdat zij niet beschikt over de bouwtekeningen van de casco's. Lloyd's Register heeft de door de inspecteur voorgelegde vraag wel beantwoord. Bij e-mailbericht van 13 september 2017 heeft  (Inland Waterway Product Manager) namens Lloyd's Register het volgende aan de inspecteur bericht:

“Wat betreft uw vraag, is het overduidelijk dat het hier een casco van een binnenvaartschip betreft. Dit blijkt niet alleen uit het ‘Certificate of Hull Construction’ maar ook uit de daarin genoemde klassenotatie.

Bij punt 1 van de ‘scope of survey’ staat vermeld dat het casco voldoet aan de ‘LR Rules for the Classification of Inland Waterway Ships’.

De hierbij genoemde klassenotatie ‘+A1 IWW Chemical Tanker Type C in association with a list of defined cargoes, sg 1.0, pv +50kPa, LS”T’ geeft ook aan dat het een casco voor een binnenvaartschip betreft.

Het deel ‘+A1’ geeft aan dat het schip gebouwd is volgens onze eisen voor binnenvaartschepen. De rest van de notatie is ook specifiek gerelateerd aan de eisen die voor binnenvaartschepen gesteld worden.

Onze eisen voor binnenvaartschepen zijn beduidend anders (lichter) dan onze eisen voor zeegaande schepen.

De beoordeling van de constructie is dus gedaan op basis van onze eisen voor binnenvaartschepen. Met een schip dat volgens deze eisen ontworpen en gebouwd is, is het niet toegestaan en ook niet mogelijk om op zee te varen.

Het casco van het schip is simpelweg niet sterk genoeg om de belastingen van golven op zee te weerstaan.

Voor binnenvaartschepen wordt gerekend met een significante golfhoogte van 1.20 meter. Golven op zee bij windkracht 7 zijn veel hoger, en ook de golflengte op zee is veel ongunstiger. Sowieso is de verhouding tussen lengte, breedte, en

holte van een binnenvaartschip zodanig dat varen op zee in golven niet mogelijk is.

De conclusie van de Hoge Raad is theoretisch uiteraard juist.

Praktisch is het echter hoogst onwaarschijnlijk dat een schip gebouwd volgens de eisen voor de binnenvaart, sterk genoeg is om op zee bij windkracht 7 en bijbehorende golven te overleven.

(...)"

6.9. Bij brief van 23 oktober 2018, gericht aan de gemachtigde van belanghebbende, heeft [REDACTED] voormeld bericht van 13 september 2017 als volgt aangevuld:

“(...)

Zoals u bekend is, heeft de [inspecteur] mij in september 2017 benaderd met vragen over de zeewaardigheid van binnenvaartschepen. Hierop heb ik hem in algemene zin geantwoord. Dit antwoord is ook u bekend. Naar nu blijkt ligt één en ander wat genuanceerder, aangezien de definitie die uit de wettelijke bepalingen blijkt voor zeegaande schepen nogal verschilt van hetgeen ik vanuit mijn vakgebied onder zeegaande schepen versta. Hoewel ik uiteraard nog steeds volledig achter mijn antwoord aan de [inspecteur] sta, wens ik mijn antwoord en stellingname nog wel als volgt aan te vullen. Onder een zeeschip versta ik uitsluitend een schip dat de oceanen zonder problemen over kan steken. Ik begrijp echter dat uit de douanebepalingen volgt dat de definitie van een zeeschip ook omvat een schip dat op kustwateren, riviermondingen en meren kan varen. Dit is uiteraard wel een heel wezenlijk verschil, dat mij pas later bekend werd en waardoor het mij nuttig lijkt mijn antwoord van destijds wat nader te nuanceren.

De afmetingen van de casco's die de [inspecteur] mij heeft voorgelegd zijn de afmetingen van schepen die in het dagelijks spraakgebruik worden aangeduid als binnenvaartschepen. Maar deze schepen zijn zeker geschikt om op riviermondingen, grote meren en kustwateren te varen. De casco's zullen – nadat ze zijn afgebouwd – in de meeste gevallen ook sterk genoeg zijn voor de estuaire vaart voor bijvoorbeeld de Belgische kust. België heeft nationale eisen voor deze

estuaire vaart en er zijn tientallen binnenvaartschepen die hiervoor gecertificeerd zijn. Dit zijn schepen met afmetingen en sterkte die ook voor binnenvaartschepen gebruikelijke zijn. Wellicht zal in een aantal gevallen de boeghoogte van schepen voor deze estuaire vaart wat aangepast worden, maar dat is een aanpassing die niets met de sterkte van het schip te maken heeft.

(...)"

6.10. Gelet op het vorenoverwogene rijst de vraag wat dient te worden verstaan onder het begrip '(de vaart in) volle zee'. Uit de bewoordingen van de toelichting van de Europese Commissie op aanvullende aantekening 1 op hoofdstuk 89 van de GN kan worden afgeleid dat – anders dan waar [REDACTED] in zijn onder 6.9 aangehaalde nadere verklaring van uit gaat – 'kustwateren, riviermondingen en meren' niet tot de volle zee behoren. Bij afwezigheid van een definitie van het begrip 'kustwateren' is daarmee evenwel nog niet duidelijk hoe ver een schip zich op zee dient te begeven opdat het zich op 'volle zee' bevindt. Gelet op voornoemde GN-toelichting, welke voor zover hier van belang luidt "*Als "schepen ontworpen en gebouwd voor de vaart in volle zee" worden beschouwd de schepen die zodanig zijn gebouwd en uitgerust dat zij bij moeilijke weersomstandigheden (ongeveer windkracht 7 volgens de schaal van Beaufort) op zee kunnen verblijven.*", zou verdedigd kunnen worden dat niet de afstand tussen het schip en de kust van belang is, maar enkel de mogelijkheid om met het schip in genoemde moeilijke weersomstandigheden op zee te kunnen verblijven. Daarbij dient evenwel te worden bedacht dat, naar algemeen bekend is, genoemde weersomstandigheden zich zwaarder doen voelen naar mate men zich verder uit de kust begeeft, onder meer als gevolg van de daarmee gepaard gaande toename van de golfhoogte. Ook indien wordt geabstraheerd van het begrip 'volle zee', en enkel dient te worden gezien of een schip zodanig is gebouwd en uitgerust dat het bij windkracht 7 op de schaal van Beaufort op zee kan verblijven, blijft daarom van belang op *welk deel* van de zee het schip onder die omstandigheden moet kunnen verblijven.

6.11. De Tariefcommissie (de voormalige hoogste Nederlandse rechter in douanezaken) oordeelde in haar uitspraak van 14 december 1994, nr. 13 061, UTC

1995/14, ten aanzien van een nog niet voltooid schip dat volgens classificatiebureau's - na voltooiing - de klassenotatie "sea and river waters" toekwam en tot 21 zeemijlen uit de kust mocht varen, dat dit schip diende te worden ingedeeld als zeeschip, omdat het na voltooiing over een breedte van 9 mijl, gerekend vanaf de volkenrechtelijke 12 mijlsgrens van de territoriale wateren, op volle zee mocht varen. De Tariefcommissie was derhalve van oordeel dat de volle zee aanvangt op 12 mijl uit de kust. Zij overwoog ter zake als volgt:

"6.1. Het voltooide schip

Aan de tot de stukken behorende verklaringen van Bureau Veritas en van Hellenic Register of Shipping kan voor de indeling in het GDT van een voltooid schip zelfstandige waarde worden toegekend, ook al zijn deze instanties niet in het Schepenbesluit – zoals de inspecteur opwerpt – vermeld.

De Tariefcommissie heeft geen reden aan de inhoud van voornoemde verklaringen te twijfelen. Daaruit leidt zij af dat het onderhavige voltooide schip over een breedte van 9 mijl, gerekend vanaf de volkenrechtelijke 12 mijlsgrens van de territoriale wateren, op volle zee mag varen en dat aan het schip geen vaarverbod bij een bepaalde windkracht is opgelegd.

Aangezien de in sub 3.1 aangehaalde tekst van het GDT niet het vereiste is opgenomen dat "de vaart in volle zee" gelijk moet staan met de vaart in alle delen van de volle zee, komt de Tariefcommissie tot het oordeel dat meergenoemde verklaringen voldoende grondslag bieden om het voltooide schip, als het als zodanig ten invoer zou zijn aangegeven, in te delen onder post 8901 90 10 van het GDT.

6.2. Het ingevoerde onvoltooide schip

De overgelegde stukken en de niet weersproken of door de inspecteur aanvaarde stellingen van belanghebbende laten het algemene beeld zien dat de contracten, de aanvullingen daarop, de bouwtekeningen en de feitelijke werkzaamheden alle erop gericht waren om een schip te bouwen dat voor de indeling onder post 8901 90 10 van het GDT vatbaar zou zijn.

Uit het onder 6.1 hierboven overwogene volgt dat die doelstelling daadwerkelijk bereikt is.

Hieruit volgt dat het ingevoerde goed moet worden aangemerkt als een niet-afgewerkt schip dat de essentiële kenmerken vertoont van het sub 6.1 gekarakteriseerde en onder post 8901 90 10 ingedeelde schip, zodat dat goed met toepassing van indelingsregel 2a ook onder laatstgenoemde post van het GDT moet worden ingedeeld.”

6.12. In Verordening (EG) Nr. 652/2007 van de Commissie van 8 juni 2007 tot indeling van bepaalde goederen in de gecombineerde nomenclatuur gaat de Europese Commissie uit van een andere invulling van het begrip “op volle zee”. De bijlage bij deze verordening luidt, voor zover hier van belang:

Omschrijving	Indeling (GN- code)	Motivering
(1)	(2)	(3)
(...)	(...)	(...)
3. Vaartuig van het type „catamaran”, ontworpen voor het vervoer van personen. Het heeft een lengte van ongeveer 49 m en een maximumsnelheid van 34 knopen (ongeveer 63 km per uur). Het kan maximaal 600 passagiers vervoeren. Het is ontworpen om te varen op rivieren, in riviermondingen of in kustwateren. Het is echter zo ontworpen dat het op open zee mag varen echter zonder passagiers.	8901 10 90	De indeling is vastgesteld op basis van de algemene regels 1 en 6 voor de interpretatie van de gecombineerde nomenclatuur en op basis van de tekst van de GN- codes 8901, 8901 10 en 8901 10 90. De catamaran is een vaartuig ontworpen voor het vervoer van passagiers op rivieren, in riviermondingen of in kustwateren. Omdat het niet is gebouwd om

<p>Het is niet gebouwd om passagiers verder dan 20 zeemijl (ongeveer 37 km) uit de kust te vervoeren.</p>		<p>passagiers verder dan een bepaalde afstand van de kust te vervoeren, is het geen vaartuig voor het „vervoer van personen” over zee. Het kan daarom niet worden aangemerkt als een „schip ontworpen en gebouwd voor de vaart in volle zee” (zie aanvullende aantekening 1 bij hoofdstuk 89).</p>
---	--	--

Hoewel het een catamaran voor personenvervoer en daarmee geen soortgelijk, laat staan identiek, schip betreft als de onderwerpelijke en de verordening daarom niet (ook niet naar analogie) van toepassing is op de onderwerpelijke casco's, kan uit de vermeldingen in de derde kolom van de bijlage bij deze verordening wel worden afgeleid dat de Europese Commissie zich kennelijk op het standpunt stelt dat van “een schip ontworpen en gebouwd voor de vaart in volle zee” slechts sprake is indien *alle delen* van de zee kunnen worden bevaren, zonder beperking van de afstand die uit de kust mag worden gevaren.

6.13. Gelet op al het vorenoverwogene heeft het Hof gerede twijfel waar het betreft het antwoord op de vraag op welk deel van de zee een schip lading moet kunnen vervoeren bij meergenoemde zware weersomstandigheden, om aangemerkt te kunnen worden als ‘zeeschip’ in de zin van Hoofdstuk 89 van de GN. Het betreft hier een vraag van uitleg van Unierecht. Niet kan worden gezegd dat redelijkerwijs geen twijfel kan bestaan omtrent de wijze waarop deze vraag moet worden beantwoord, noch dat deze vraag in de rechtspraak van het HvJEU reeds beantwoording heeft gevonden. Het Hof zal daarom aan het HvJEU de hierna te vermelden prejudiciële vraag voorleggen.

6.14. Indien de volle zee eerst aanvangt op meer dan 21 mijl uit de kust, is tussen partijen niet in geschil dat de onderwerpelijke casco's niet beschikken over de objectieve kenmerken en eigenschappen om als romp te dienen van een schip dat bij windkracht 7 lading over volle zee kan vervoeren. Indien de volle zee aanvangt op minder dan 21 mijl uit de kust is dit tussen partijen wel in geschil en dient de inspecteur bewijs bij te brengen van zijn stelling dat de onderwerpelijke casco's niet beschikken over de objectieve kenmerken en eigenschappen om als romp te dienen van een schip dat bij windkracht 7 lading over het desbetreffende deel van de zee kan vervoeren. Dat bewijs kan naar 's Hofs oordeel naar zijn aard enkel worden geleverd door middel van een deskundigenverklaring, op basis van de grootspanttekeningen en constructieplannen van de casco's. De inspecteur heeft met juistheid gesteld dat volgens de regels van het nationale procesrecht de gelijkheid van partijen ('equality of arms') er aan in de weg staat dat hij in de beroepsfase nog stukken opvraagt bij belanghebbende (vgl. Hoge Raad 10 februari 1988, nr. 23 925, BNB 1980/166). Zo dit na beantwoording van de hierna te formuleren prejudiciële vraag noodzakelijk mocht zijn, zal het Hof daarom met toepassing van artikel 8:45 van de Algemene wet bestuursrecht aan belanghebbende verzoeken om de grootspanttekeningen en constructieplannen van de casco's over te leggen, gelijk zij deze ook aan [REDACTED]^A heeft overgelegd (zie 6.7).

6.15. Gelet op het voorgaande zal het Hof op de voet van artikel 267 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie een vraag voorleggen aan het Hof van Justitie van de Europese Unie met betrekking tot de uitleg van aanvullende aantekening 1 op hoofdstuk 89 van de GN.

7. Beslissing

7.1. Het Gerechtshof Amsterdam verzoekt het Hof van Justitie van de Europese Unie uitspraak te doen over de volgende vraag:

“Aanvullende aantekening 1 op Hoofdstuk 89 van de Gecombineerde Nomenclatuur bepaalt dat (onder meer) de GN-onderverdelingen 8901 20 10 en 8901 90 10, luidende ‘zeeschepen’, alleen betrekking hebben op schepen, ontworpen en gebouwd voor de vaart in volle zee. Wat dient in dit verband te worden verstaan onder “de vaart in volle zee”?

7.2. Het Hof houdt iedere verdere beslissing aan en schorst het geding totdat het Hof van Justitie uitspraak zal hebben gedaan over deze vraag.

De uitspraak is gedaan door 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. De beslissing is op 12 februari 2019 in het openbaar uitgesproken.

