

Vergaderjaar 2020–2021

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 304

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 november 2020

In deze brief geef ik een stand van zaken met betrekking tot bemanningswisselingen zeevarenden. Hiermee geef ik invulling aan het verzoek van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat om een stand van zaken inzake bemanningswisselingen zeevarenden te ontvangen in vervolg op de reeds afgehandelde motie van het lid Schonis c.s. (Kamerstuk 31 409, nr. 286)¹. Tevens verwijs ik naar de brief met antwoorden op de schriftelijke vragen gesteld door de leden Schonis (D66) en Van der Graaf (Christenunie) over het bericht «Onmenselijke situatie voor bemanningen op zeeschepen, levering van vitale goederen loopt gevaar»².

Ik ga in deze brief achtereenvolgens in op de situatie in Nederland, het proces van visumafgifte en de stand van zaken met betrekking tot schepen varend onder Nederlandse vlag, waarna ik nog kort de situatie in andere landen binnen en buiten Europa schets, alsmede mijn inzet internationaal om bemanningswisselingen mogelijk te blijven maken.

Allereerst deel ik met uw Kamer de zorg over de gevolgen die het wereldwijd onvoldoende mogelijk kunnen maken van bemanningswisselingen in de zeevaart heeft op het welbevinden van zeevarenden en het zeker stellen van het transport van goederen. Hoewel de afgelopen periode er zeker sprake is van een aanzienlijke verbetering in de situatie, blijft het kabinet zich maximaal inzetten om deze bemanningswisselingen doorgang te kunnen laten blijven vinden. De mate waarin dit mogelijk is, hangt echter in aanzienlijke mate af van o.a. de omstandigheden in belangrijke herkomstlanden van zeevarenden, hetgeen het belang van internationale samenwerking nog eens onderstreept.

¹ Het verzoek werd verzonden op 9 september 2020

² Aangangsel Handelingen II 2020/21, nr. 723

De situatie in Nederland voor bemanningswisselingen is stabiel. Vergelijken met andere landen heeft in Nederland de afgelopen maanden een zeer groot aantal bemanningswisselingen plaatsgevonden, ongeacht nationaliteit van zeevarenden.

Tussen sector en rijksoverheid vindt op regelmatige basis overleg plaats om een en ander te monitoren en waar nodig bij te sturen. Op dit moment worden de cruiseschepen die voor de Nederlandse kust liggen niet meer geconfronteerd met vastzittende zeevarenden. Allen zijn afgelost door nieuwe bemanning.

Deze cruiseschepen komen regelmatig de havens van Rotterdam en IJmuiden binnen voor bevoorrading, bunkeren en het wisselen van bemanning. Daarnaast staat Nederland ook bemanningswisselingen op de ankerplaats toe met behulp van tenderboten. Dit in tegenstelling tot veel landen, die wisselingen uitsluitend toestaan in havens.

Zeevarenden kunnen inmiddels weer bij vrijwel alle Nederlandse ambassades of consulaten, of de daarvoor aangewezen kantoren van de externe dienstverlener, een visum aanvragen. Deze worden bovendien weer binnen de gebruikelijke termijnen verstrekt en met voorrang afgehandeld. Op dit moment kan goed aan de huidige vraag naar visa worden voldaan; waar nodig wordt maatwerk verricht en bemiddeld bij een (snellere) afspraak. In de Filipijnen, één van de belangrijkste herkomstlanden van visumplichtige zeevarenden, is de capaciteit voor de inname van visumaanvragen bovendien maximaal opgeschaald tot ver boven het oude, pre-Corona niveau.

Zeevarenden die op grond van individuele en gegronde redenen niet voor vertrek een visum kunnen aanvragen in hun land van herkomst, vanwege sluiting van de Nederlandse ambassades, kunnen bovendien nog steeds een beroep doen op de Visa on Arrival (VOA) procedure bij aankomst in een zeehaven, of op Schiphol. Deze tijdelijke voorziening is tevens opengesteld voor schepen onder buitenlandse vlag. Uit informatie van de Koninklijke Marechaussee blijkt dat het per dag om een zeer gering aantal zeevarenden gaat dat een visum bij aankomst nodig heeft; op Schiphol ligt dit aantal ruimschoots onder de maximaal beschikbare capaciteit van 65 aanvragen per dag.

Het Ministerie van Buitenlandse zaken heeft slechts enkele individuele hulpverzoeken voor consulaire bijstand ontvangen van (familieleden van) Nederlandse zeevarenden die niet-tijdig konden afmonteren in het buitenland. Deze Nederlandse zeevarenden waren, met uitzondering van één, allen werkzaam op buitenlands gevlagde schepen en zijn inmiddels allen van boord.

Voor de schepen die varen onder Nederlandse vlag geldt dat circa 75% van de achterstallige bemanningswisselingen inmiddels heeft plaatsgevonden. Het resterende deel zal de komende periode plaatsvinden. Ook het aantal bemanningswisselingen dat per maand mogelijk is, begint zich te herstellen. Hierbij is het van belang op te merken dat voor Nederlands gevlagde schepen aflossingen wereldwijd plaatsvinden. Daarmee is de mondiale situatie van belang, en niet alleen die in Nederland. Bovendien zijn op Nederlands gevlagde schepen veel zeevarenden met een niet-Nederlandse nationaliteit werkzaam (o.a. Filipijnen, Indonesiërs, Russen en Oekraïners), die wereldwijd af- en aanmonteren, afhankelijk van de locatie van het schip. Op dit moment loopt met name de afwisseling van Filipijnse zeevarenden stroef. Dit heeft te maken met de nationale maatregelen die door de Filipijnse autoriteiten zijn genomen ter voorkoming van verspreiding van COVID-19, waardoor het in- en uitreizen

moelijk gaat. Een bemanningswisseling kan pas tot stand komen als het proces in beide richtingen klopt. Het aanmonsterende bemanningslid moet zonder problemen naar het schip kunnen reizen en het afmonsterende bemanningslid zonder problemen naar huis. Gaat het aan één van beide kanten fout, dan loopt het gehele proces vast.

Situatie en inzet Europees en mondiaal

Ook in andere EU landen is het in de meeste havens weer mogelijk om bemanningswisselingen te laten plaatsvinden. Alle lidstaten hebben zeevarenden als vitale werknemers aangemerkt waardoor zij werkgerelateerd kunnen reizen binnen de gehele EU, mits de benodigde gezondheidsmaatregelen in acht worden genomen. Een aantal EU lidstaten wordt nog geconfronteerd met beperkte visa capaciteit in de herkomstlanden van zeevarenden. Deze lidstaten hebben inmiddels ook een tijdelijke visumfaciliteit bij aankomst voor zeevarenden ingericht, maar dit blijkt nog niet afdoende om alle bemanningswisselingen in de EU te faciliteren.

Wereldwijd zijn bemanningswisselingen nog steeds een groot probleem. Dit komt door de per land vereiste medische testen en quarantainevoorschriften, reis- en nationaliteitsbeperkingen alsmede beperkte internationale vluchten. Aflossing van bemanning in de EU en Noord-Amerika is redelijk goed mogelijk, al is de situatie nog niet genormaliseerd. Aflossen in Azië/Australië en Zuid-Amerika is problematisch. In Azië vormen de daar gehanteerde eisen m.b.t. quarantaine en testen de grootste struikelblokken. Zo staat China bemanningswisselingen alleen toe als het om Chinese onderdanen/zeevarenden gaat die af- en aanmonteren.

Dat alles betekent dan ook dat – ondanks vele initiatieven op nationaal, EU en IMO niveau – bemanningswisselingen wereldwijd nog steeds tegen beperkingen aanlopen. Het internationaal weer oplopende aantal besmettingen, en de reactie daarop vanuit diverse landen, dreigt deze situatie verder onder druk te zetten. De verwachting is dan ook dat nog enige tijd er wereldwijd problemen met bemanningswisselingen zullen zijn. Op politiek en ambtelijk niveau blijft Nederland in internationale gremia aandacht vragen voor deze kwestie, en oproepen om tot eensluitende samenwerking te komen tussen vlaggenstaten en havenstaten. Zo heb ik zeer recent mijn actieve steun gegeven aan een Frans initiatief om tot een aanscherping van de Maritime Labour Convention van de ILO te komen, teneinde meer waarborgen te bieden aan zeevarenden dat hun maximale verblijfsduur aan boord slechts onder strikte uitzonderingsvoorwaarden overschreden mag worden.

Het mondiale karakter van de zeevaart maakt dat alleen intensieve internationale samenwerking bemanningswisselingen mogelijk kan blijven maken.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga