

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

853

Vragen van het lid **Jetten** (D66) aan de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het uitstempelen van zeevarenden in de haven van Rotterdam* (ingezonden 31 oktober 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Harbers** (Justitie en Veiligheid), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 11 januari 2018). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2017–2018, nr. 488.

Vraag 1

Deelt u de mening dat het voor de Nederlandse maritieme reparatiesector van groot belang is dat er sprake is van een gelijk speelveld, aangezien klanten vanwege kleine kostmarges erg gemakkelijk kunnen en zullen uitwijken naar andere aanbieders? Deelt u voorts de mening dat het in dit verband in algemene zin risicovol is wanneer wet- en regelgeving de oorzaak is van eerder niet bestaande meerkosten voor de Nederlandse maritieme reparatiesector? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 1

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat en ik zijn van mening dat een gelijk speelveld in Europa van groot belang is, zeker ook voor de maritieme reparatiesector.

Het stempelen van reisdocumenten van derdelanders die het Schengengebied in – en uitreizen is een Europese verplichting waaraan alle lidstaten zich moeten houden. Het gaat hier nadrukkelijk niet om nationale wet- en regelgeving, maar om de toepassing van de Europese Schengengrenscore die rechtstreekse werking heeft in Nederland. De stempelplicht van derdelanders op grond van de Schengengrenscore is sinds 2006 van toepassing en deze verplichting is niet gewijzigd. In dit verband zou er geen sprake moeten zijn van eerder niet bestaande meerkosten voor de Nederlandse maritieme reparatiesector.

Vraag 2

Kunt u bevestigen dat het in alle Schengenlanden staande praktijk is dat zeevarenden bij aanmonstering aan boord van het schip worden uitgestempeld, ongeacht of het schip meteen vertrekt? En dat deze vertrekdatum veelal afhankelijk is van de duur van de omvangrijke en derhalve lastig te plannen reparatiewerkzaamheden danwel van lastig te plannen economische omstandigheden en het afkomen van dito opdrachten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

In artikel 11 van de Schengengrenscodex is vastgelegd dat derdelanders bij in- en uitreis in het Schengengebied een stempel krijgen in hun reisdocument. Uit navraag bij andere Schengenlidstaten is gebleken dat ook andere lidstaten, onder andere België, Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Noorwegen en Spanje slechts een uitreisstempel aanbrengen indien daadwerkelijk sprake is van vertrek op korte termijn.

Het is vanzelfsprekend dat de vertrekdatum van een schip samenhangt met de duur – in ieder geval de start – van reparatiewerkzaamheden en het afkomen van opdrachten. Wat met economische omstandigheden en de moeilijkheid van plannen wordt bedoeld, is niet geheel duidelijk en daarmee is de vraag naar de relatie met de vertrekdatum moeilijk te beantwoorden. In hoeverre reparatiewerkzaamheden te plannen zijn, zal sterk afhangen van de specifieke omstandigheden van die werkzaamheden. Vanwege de toepassing van de Schengencodex is die moeilijkheid van plannen ook niet relevant voor het plaatsen van in- of uitreisstempels in de documenten van zeevarenden.

Vraag 3

Hoe kijkt u vervolgens naar het gegeven dat begin 2016 enkel in de haven van Rotterdam het uitstampelen is beëindigd, waarmee de gangbare en bestendige praktijk is doorbroken, wat heeft geleid tot onrust in de sector over de mogelijke gevolgen daarvan? Kunt u zich deze zorgen voorstellen?

Antwoord 3

De Nederlandse uitvoeringspraktijk, onder andere in de haven van Rotterdam, wordt conform de Europese regelgeving uitgevoerd. Deze uitvoeringspraktijk houdt in dat als uitreis aanstaande is, aan het loket van de Zeehavenpolitie in Rotterdam een uitreisstempel in het reisdocument van betrokkene wordt geplaatst.

Er is geen sprake geweest van een «vaste» praktijk van stampelen die is gericht op het aanbrengen van uitreisstempels in reisdocumenten van derdelanders, waarvan duidelijk is dat zij niet op (korte) termijn het Schengengebied zullen verlaten met het zeeschip waarop zij in de haven werkzaam zijn.

Op het moment dat het voor de Zeehavenpolitie duidelijk was dat van uitreis op korte termijn, via de haven geen sprake zou zijn, zijn er op dat moment geen uitreisstempels geplaatst in de reisdocumenten van betrokken zeevarenden uit derde landen. Dat heeft geleid tot onrust in de sector omdat men de indruk kreeg dat er sprake was van een wijziging van de uitvoering.

De uitvoeringspraktijk hield niet in dat willens en wetens uitreisstempels werden geplaatst in reisdocumenten van zeevarenden waarvan bekend was dat zij niet met het betrokken schip via de haven zouden uitreizen. Vanwege de zorgen en de belangen van de Rotterdamse haven en de maritieme sector is de overheid met de sector al enige tijd in gesprek met als doel het maken van sluitende en definitieve werkafspraken met de sector.

Vraag 4

Kunt u in detail beargumenteren waarom volgens u deze verandering geen enkel gevolg zou hebben voor het gelijke speelveld, en daarmee geen enkel gevolg zou hebben voor de Nederlandse spelers in die sector, en dat daarmee de onrust die is ontstaan volledig onterecht zou zijn?

Antwoord 4

Zoals uiteengezet in het antwoord op vraag 1 gelden deze regels voor alle lidstaten. Ik zie dan ook niet in hoe dit gevolgen kan hebben voor het gelijke speelveld. Immers, ook de andere lidstaten zullen deze regels moeten toepassen. Voorts acht ik het van belang dat samen met de sector tot een zorgvuldige en efficiënte wijze van uitvoering van de controles wordt gekomen, die werkbaar is voor alle partijen, binnen het bestaande juridische kader. Daartoe is ook overleg gevoerd met de sector.

Vraag 5

Hoe verklaart u voorts de uitspraak van 17 mei 2017 van de meervoudige kamer van de Rechtbank Den Haag met zitting in Rotterdam, namelijk dat het uitstampelen van zeevarenden direct bij het aanmonteren aan boord van het schip in lijn is met het Schengenverdrag, ongeacht de vertrektijd?

Antwoord 5

De rechtbank heeft geoordeeld dat bij de aanmonstering van zeevarenden op een afgemeerd zeeschip reeds sprake is van het overschrijden van een buitengrens en uitreis in de zin van de Schengengrenscodex. Naar mijn mening doet deze uitspraak geen recht aan de bepalingen van de Schengengrenscodex. Ik heb daarom tegen de uitspraak van de rechtbank Den Haag, zittingsplaats Rotterdam, hoger beroep ingediend.

Vraag 6

Kunt u bevestigen dat deze uitspraak betrekking heeft op zeevarenden, dus personen die over een zeemansboekje beschikken en vermeld staan op de bemanningslijst, en niet over andere personen, zoals bijvoorbeeld toezichthouders? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe verhoudt uw argumentatie (vraag 4) en de uitspraak van de rechter zich tot eerdere antwoorden op Kamervragen¹, namelijk dat met het beëindigen van het uitstempelen de uitvoering van de Schengencodex niet strikter is, dat er geen sprake is van een gewijzigd inzicht of nieuwe lezing, dat de Schengengrenscodex alleen verplicht tot uitstempelen als het schip op korte termijn de intentie heeft om Nederland te verlaten?

Antwoord 6

De rechtbank gaat er in haar uitspraak vanuit dat het hier om zeevarenden gaat. Wanneer het echter gaat om het plaatsen van een in- en uitreisstempel in een reisdocument van een derdelander bij het overschrijden van de buitengrens maakt de Schengengrenscodex geen onderscheid tussen zeevarenden en andere burgers. Verder verwijst ik u naar de beantwoording van vraag 3 en 5.

Vraag 7

Kunt u deze vragen afzonderlijk beantwoorden?

Antwoord 7

Ja.

¹ Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 3298