

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

723

Vragen van de leden **Schonis** (D66) en **Van der Graaf** (ChristenUnie) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Onmenselijke situatie voor bemanningen op zeeschepen, levering van vitale goederen loopt gevaar»* (ingezonden 22 september 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 9 november 2020) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 394.

Vraag 1

Bent u op de hoogte van het bericht «Onmenselijke situatie voor bemanningen op zeeschepen, levering van vitale goederen loopt gevaar»?¹

Antwoord 1

Ja, ik ben bekend met dit bericht.

Vraag 2

Klopt het dat wereldwijd nog 300.000 zeevarenden moeten worden afgelost? Kunt u aangeven hoeveel van de door de coronamaatregelen getroffen zeevarenden de Nederlandse nationaliteit hebben, dan wel behoren tot een door de maatregelen getroffen schip dat vaart onder de Nederlandse vlag?

Antwoord 2

Dat klopt. Op basis van informatie van de internationale werknemers- en werkgeverorganisaties in de zeevaartsector, alsmede de VN organisaties IMO en ILO gaat het inmiddels om (meer dan) 300.000 zeevarenden die wereldwijd moeten worden afgelost. Voor de schepen die varen onder Nederlandse vlag geldt dat circa 75% van de achterstallige bemanningswisselingen inmiddels heeft plaatsgevonden. Het Ministerie van Buitenlandse zaken heeft bovendien slechts enkele individuele hulpverzoeken voor consulaire bijstand ontvangen van (familieleden van) Nederlandse zeevarenden die niet-tijdig konden afmonsteren in het buitenland. Deze Nederlandse zeevarenden waren, met uitzondering van één, allen werkzaam op buitenlands gevlagde schepen en zijn inmiddels allen van boord.

¹ Transport-Online, 16 september 2020, Onmenselijke situatie voor bemanningen op zeeschepen, levering van vitale goederen loopt gevaar (<https://www.transport-online.nl/site/118840/onmenselijke-situatie-voor-bemanningen-op-zeeschepen-levering-van-vitale-goederen-loopt-gevaar/>)

Vraag 3

Bent u het ermee eens dat hier sprake is van een groot humanitair probleem?

Antwoord 3

Het niet – tijdig – kunnen aflossen heeft potentieel een grote impact op het welbevinden en de fysieke gezondheid van zeevarenden. De situatie met betrekking tot bemanningswisselingen is weliswaar verbeterd, maar is in sommige delen van de wereld nog steeds problematisch.

Vraag 4

Kunt u aangeven hoe het kan dat, drie maanden nadat de motie Schonis c.s. over het vergemakkelijken van bemanningswisselingen² is aangenomen en u in uw brief van 3 juli jl. heeft toegezegd dat u zich maximaal in ging zetten voor het verbeteren van de situatie, nog steeds zoveel zeevarenden vastzitten? Kunt u aangeven waardoor het tot op heden niet lukt om bemanningen van boord te halen?

Antwoord 4

Allereerst wil ik erop wijzen dat in Nederlandse havens bemanningswisselingen kunnen plaatsvinden en dat gebeurt ook. Sinds de uitbraak van COVID-19 zijn de zeevaart en de transportsector conform de aanbevelingen van de Europese Commissie aangemerkt als vitale sectoren en zijn zeevarenden uitgezonderd van het inreisverbod voor Nederland. Het kabinet heeft hierbij gehandeld indachtig de belangen van de gehele zeevaartsector, zeevarenden inclusief, conform de aanbevelingen op EU en IMO/ILO niveau.

De praktijk laat zien dat de knelpunten die zeevarenden ervaren grotendeels voortkomen uit nationale maatregelen van andere landen ter voorkoming van verspreiding van het COVID-19 virus die een zeer nadelig effect hebben op bemanningswisselingen. Dit varieert van regionale/nationale lockdowns, het sluiten van havenfaciliteiten, verplichte quarantaine voor zeevarenden, verplichte medische testen voor zeevarenden, inreisverboden voor zeevarenden tot het voorbehoud van af- en aanmonsteren van uitsluitend nationale zeevarenden in havens. Dit belemmert in belangrijke mate de logistieke operaties waarmee scheepsbeheerders worden geconfronteerd om een bemanningswisseling rond te krijgen. Deze beperkende maatregelen staan overigens los van de nog steeds geringe internationale vliegverbindingen om zeevarenden wereldwijd te vervoeren van en naar de plaats van bestemming. Nederland heeft bemanningswisselingen aan de orde gesteld en doet dit nog steeds bij IMO/ILO en de EU. Nederland onderhoudt ook wereldwijd intensieve contacten op bilateraal niveau om bemanningswisselingen mogelijk te maken. Dit laat onverlet dat vaak wordt gestuit op voornoemde getroffen maatregelen in de betreffende landen waardoor aldaar bemanningswisselingen tegen beperkingen aanlopen.

Vraag 5

Kunt u delen welke stappen u sinds uw laatste brief van 3 juli jl. heeft ondernomen om de situatie ook daadwerkelijk te verbeteren?

Antwoord 5

Het visumafgifteproces voor zeevarenden in de landen van herkomst is sinds juli verder opgeschaald.

Het is momenteel bij vrijwel alle Nederlandse ambassades of consulaten, of de daarvoor aangewezen kantoren van de externe dienstverlener, weer mogelijk een visum aan te vragen voor de uitzonderingscategorieën van het inreisverbod en dus ook zeevarenden. Het Ministerie van Buitenlandse Zaken voert sinds 2009 een Blue Carpet beleid voor zeevarenden; hetgeen betekent dat deze aanvragen (ook nu) versneld, via een fast track procedure, worden afgehandeld. Aan zeevarenden wordt bovendien standaard een meervoudig Schengenvisum verstrekt, geldig voor het gehele Schengengebied en minimaal geldig voor de contractduur van de detachering, opdat de zeevarende op hetzelfde visum kan aan- en afmonteren in Schengen. Op dit moment kan aan de huidige vraag naar visa worden voldaan; waar nodig wordt maatwerk verricht en bemiddeld bij een (snellere) afspraak. In Manilla

² Kamerstuk 31 409, nr. 286.

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 in hun land van herkomst vanwege sluiting van de Nederlandse ambassade een visum kunnen aanvragen in het land van herkomst, kunnen bovendien nog steeds een beroep doen op de Visa on Arrival (VOA) procedure in de zeehavens en op Schiphol. Ook de hier beschikbare capaciteit is voldoende voor het aantal aanvragen.

Met betrekking tot de logistieke operatie betreffende de bemanningswisselingen is in een aantal individuele gevallen bilateraal contact geweest om zeevarenden naar hun land van herkomst te kunnen repatriëren. Voorts blijft Nederland in EU en IMO/ILO verband aandringen op een gecoördineerde internationale aanpak. Zo heb ik recent mijn actieve steun gegeven aan een Frans initiatief tot een aanscherping van de Maritime Labour Convention, om meer waarborgen te bieden aan zeevarenden dat hun maximale verblijfsduur aan boord slechts onder strikte uitzonderingsvoorwaarden overschreden mag worden.

Vraag 6

In hoeveel landen is het op dit moment nog niet mogelijk voor de zeevarenden om een visum te krijgen voor Nederland?

Antwoord 6

Zie ook het antwoord op vraag 5. Het is inmiddels bij vrijwel alle Nederlandse ambassades of consulaten, of de daarvoor aangewezen visumkantoren van de externe dienstverlener, weer mogelijk een visum aan te vragen voor de uitzonderingscategorieën van het inreisverbod en dus ook zeevarenden, m.u.v. Mumbai. Zeevarenden uit Mumbai kunnen echter wel terecht bij de visumaanvraagkantoren in andere steden. De visumvertegenwoordigingsafspraken binnen Schengen zijn evenwel nog opgeschort. In de landen waar Nederland normaliter vertegenwoordigd wordt door andere Schengenlanden worden echter slechts incidenteel visa voor zeevarenden aangevraagd. In voorkomende gevallen kan het Ministerie van Buitenlandse Zaken de betreffende Schengenambassade verzoeken bij uitzondering een visumaanvraag voor een zeevarende in behandeling te nemen (omgekeerd is Nederland daar ook toe bereid), of kan worden teruggevallen op de eerder genoemde Visa on Arrival Procedure.

Vraag 7

Hoe staat het op dit moment met de tijdelijke voorziening voor visumverlening bij aankomst? Is de capaciteit hiervoor sinds uw laatste brief van 3 juli jl. uitgebreid? Zo nee, waarom is ervoor gekozen om deze capaciteit niet uit te breiden, terwijl u in uw brief aangaf dat uw inzet en die van de andere partijen was om «waar mogelijk op te schalen en zoveel mogelijk aan de vraag tegemoet te komen»?³ Zo ja, is met de uitbreiding ruimte gekomen voor alle vraag naar visa bij aankomst? Zo nee, hoeveel extra capaciteit is hier nog voor nodig en welke knelpunten spelen er nog op in het realiseren van extra capaciteit hiervoor?

Antwoord 7

Ondanks het feit dat zeevarenden thans bij bijna alle Nederlandse ambassades of consulaten weer een visum kunnen aanvragen, blijft de tijdelijke voorziening voor visumverlening bij aankomst op Schiphol (en in de zeehavens), nog steeds van kracht voor aanvragen die vanwege sluiting van de Nederlandse ambassades niet in het land van herkomst ingediend kunnen worden. Nu het reguliere visumproces in de landen van herkomst goed loopt, wordt hier echter in de praktijk slechts zeer beperkt gebruik van gemaakt. Het aantal aanvragen voor een Visa on Arrival blijft, volgens gegevens van de Koninklijke Marechaussee, momenteel ruimschoots onder de beschikbare capaciteit van maximaal 65 aanvragen per dag.

³ Kamerstuk 31 409, nr. 293.