

Vergaderjaar 2018–2019

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 220**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 april 2019

Met mijn brief van 26 september jl. (Kamerstuk 31 409, nr. 199) heb ik u geïnformeerd over de beleidswijziging ten aanzien van de registratie en certificering van zeeschepen van organisaties met ideële doelstellingen. Dergelijke organisaties konden hun zeeschepen inschrijven in het Nederlands vlagregister in dezelfde categorie als pleziervaartuigen. Dit had als gevolg dat deze schepen niet hoefden te voldoen aan een aantal eisen op veiligheids- en bemanningsgebied. Omdat hiermee onvoldoende recht werd gedaan aan het risicoprofiel van dergelijke schepen, heb ik in september jl. de beleidswijziging doorgevoerd, waardoor aan deze schepen een aantal internationale eisen op veiligheids- en bemanningsgebied worden opgelegd.

### **Uitwerking beleidswijziging**

Zoals aangekondigd in de brief van 26 september (Kamerstuk 31 409, nr. 199), zijn wij in overleg met een aantal organisaties die schepen hebben die als pleziervaartuig in het Nederlandse vlagregister zijn ingeschreven, maar die niet als zodanig worden gebruikt. Tijdens het overleg zijn de beleidswijziging en de achtergronden daarvan nader toegelicht. De aanwezige organisaties hebben genoemd dat Nederland de vrijheid van meningsuiting en het recht op demonstratie historisch hoog in het vaandel heeft staan. Zij benadrukten dat de doelstellingen van de organisaties niet in gevaar mogen komen door de beleidswijziging. De organisaties hebben ook aangegeven dat zij – los van hun opvatting over de noodzaak voor de beleidswijziging – een registratie als koopvaardij-schip niet voorstaan, en dat zij een formeel normenkader prefereren, waaruit blijkt aan welke eisen de schepen moeten voldoen. Tot slot hebben de aanwezige organisaties zorgen geuit over de kosten die de beleidswijziging met zich mee kan brengen voor hun organisaties.

Nederland heeft het recht op vreedzaam protest en vrijheid van meningsuiting altijd gesteund en doet dat nog steeds. De standpunten van het

kabinet zijn op dit punt niet gewijzigd. De beleidswijziging heeft uitsluitend als doel dat schepen veilig ingezet worden. Naar aanleiding van de wens een formeel normenkader te krijgen waarin de eisen zijn vastgelegd, is besloten de eisen op te nemen in regelgeving.

Het certificeren van schepen en -indien nodig- het aanpassen van schepen zal inderdaad kosten met zich meebrengen. Deze kosten zullen zoals gebruikelijk ten laste komen van de eigenaar van het schip.

### **Nieuwe ontwikkelingen**

Sinds mijn brief van 26 september jl. (Kamerstuk 31 409, nr. 199) aan uw Kamer hebben zich nieuwe ontwikkelingen voorgedaan t.a.v. een specifieke categorie schepen waarop de beleidswijziging onder meer van toepassing is, namelijk schepen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen. Dit soort schepen is onder andere actief in het Middellandse Zeegebied.

In het recente verleden konden schepen die in het Middellandse Zeegebied drenkelingen aan boord namen, deze mensen binnen afzienbare tijd in één van de nabijgelegen havens van boord laten gaan. Hierdoor waren aan boord van het schip geen voorzieningen noodzakelijk voor een langdurig verblijf van grote groepen mensen. De situatie is echter veranderd. Schepen die drenkelingen aan boord hebben kunnen nu minder makkelijk een haven vinden waar zij de mensen van boord kunnen laten gaan. Bij iedere groep drenkelingen die aan boord wordt genomen, vinden er lange onderhandelingen plaats om te bepalen welke landen bereid zijn om mensen op te nemen, voordat het schip de haven mag invaren. Hierdoor liggen schepen noodgedwongen langer op zee met grote groepen mensen aan boord.

Deze veranderde situatie kan grote veiligheidsrisico's met zich meebrengen. Schepen moeten technisch en qua bemanning veilig zijn voor een langdurig verblijf op zee met een grote groep mensen aan boord in allerlei (weers-)omstandigheden. Omdat Nederland – in tegenstelling tot andere landen – vrijwel geen veiligheidseisen stelt, is dit niet geborgd via de huidige registratie en certificering.

### **Onderzoek ILT aan boord van Sea-Watch 3**

Een specifiek voorbeeld van een schip onder Nederlandse vlag dat stelselmatig drenkelingen aan boord neemt in het Middellandse Zeegebied, is de Sea-Watch 3. Dit schip is in januari jl. in de haven van Catania, Italië, geïnspecteerd door de Italiaanse Kustwacht. Italië constateerde een aanzienlijk aantal tekortkomingen (punten waarop het schip niet aan de technische eisen voldeed), en vroeg om ten aanzien van een aantal tekortkomingen te kunnen overleggen met de vlaggenstaat. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft vervolgens ook onderzoek gedaan aan boord van het schip. Ik heb de ILT gevraagd om naast een beoordeling van de technische eisen ook te onderzoeken of het gebruik van het schip onder de huidige omstandigheden veiligheidsrisico's zou kunnen opleveren.

De ILT heeft op 11, 12 en 13 februari jl. onderzoek gedaan aan boord van Sea-Watch-3. Het rapport van dit onderzoek treft u aan als bijlage 1 bij deze brief<sup>1</sup>.

De ILT heeft tijdens het onderzoek een aantal technische tekortkomingen vastgesteld. Het herstel van een aantal tekortkomingen kon alleen

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

plaatsvinden op een scheepswerf en daarom is toestemming verleend om het schip te laten vertrekken naar een scheepswerf in Marseille, waar ook al een werfbeurt was gepland i.v.m. regulier onderhoud.

Daarnaast heeft de ILT in het onderzoek vastgesteld dat er als gevolg van het gebruik van het schip inderdaad veiligheidsrisico's kunnen optreden voor de bemanning en andere personen aan boord. Die risico's betreffen onder meer:

1. het aan boord nemen en transporteren van drenkelingen op volle zee met een snelle motorboot, inclusief het trainen van de bemanning voor deze handelingen, de keuring van de motorboot en de stabiliteit van de motorboot met grote groepen personen aan boord;
2. het gebrek aan opleiding van bemanning met betrekking tot onder meer Crowd management;
3. het ontbreken van voldoende reddingsmiddelen voor alle bemanningsleden én voor alle drenkelingen aan boord, zoals reddingsvlotten, reddingsvesten en overlevingspakken en
4. het ontbreken van een beveiligingsplan voor schip en bemanning.

### **Versnelde toepassing beleidswijziging voor schepen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen**

Onder de huidige registratie als pleziervaartuig heeft Nederland geen juridische mogelijkheden om eisen aan schip of bemanning te stellen om veiligheidsrisico's te voorkomen. Dit is ook bevestigd in het specifieke geval van de Sea-Watch 3, waar een groot deel van de tekortkomingen feitelijk betrekking had op veiligheidseisen die niet verplicht zijn voor pleziervaartuigen, maar wel bepalend zijn voor de veiligheid aan boord van het schip. Bij schepen waarop langdurig grote aantallen personen verblijven, is dit uiteraard van groot belang.

Nederland is ervoor verantwoordelijk dat schepen die zijn geregistreerd in het Nederlandse vlagregister voldoen aan regels die zijn vastgelegd in internationale verdragen, en dat ze veilig zijn voor de bemanning en de andere mensen aan boord. Om veiligheidsrisicos te voorkomen heb ik daarom besloten om de eerder aangekondigde beleidswijziging voor schepen van organisaties met een ideële doelstelling versneld te laten ingaan voor de categorie schepen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen. Hiermee ontstaat een juridische basis om het veilig gebruik van dit soort schepen op zeer korte termijn beter te waarborgen.

### **Veiligheidseisen en bemanningseisen**

Naar aanleiding van de wens om een formeel normenkader te krijgen, zal voor schepen van organisaties met een ideële doelstelling worden aangesloten bij internationale regelgeving van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Voor de veiligheidseisen is de basis het SOLAS verdrag, het internationale verdrag voor de veiligheid van mensenlevens op zee. Dit verdrag beschrijft aan welke eisen zeegaande schepen moeten voldoen op het gebied van constructie, uitrusting en bemanning.

Specifiek voor schepen die in het Nederlandse vlagregister zijn geregistreerd en stelselmatig drenkelingen aan boord nemen zal Nederland de eisen uit de *Special Purpose Ships Code* (SPS Code) 2008 gaan toepassen. Deze code is door IMO speciaal ontworpen voor schepen met een bijzondere taak. De code stelt veiligheidseisen aan schepen, en houdt hierbij rekening met de diversiteit van de schepen: hoe meer mensen een schip aan boord wil kunnen nemen, hoe strenger de eisen worden. Bij zeer grote groepen mensen aan boord zijn de eisen gelijk aan die van een passagiersschip.

Daarnaast zullen de eisen volgens de Internationale Veiligheidsmanagement Code (ISM) van de IMO worden gehanteerd. Hierin wordt het veiligheidsbeleid beschreven en tevens worden procedures vastgelegd m.b.t. het veilig gebruik van het schip, ook in geval van calamiteiten. Zo kunnen voor de schepen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen procedures worden vastgelegd voor het veilig aan boord nemen en transporteren op volle zee van drenkelingen m.b.v. snelle motorboten, waarbij ook kan worden vastgelegd welke extra voorzieningen daarvoor nodig zijn.

Voor de bemanningseisen ligt de basis in het STCW verdrag, het internationale verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst. In dit IMO verdrag zijn de minimale eisen vastgelegd waaraan zeevarenden op zeeschepen moeten voldoen onder meer qua training en opleidingen. Daarnaast wordt het Maritiem Arbeidsverdrag (MAV) gehanteerd van de Internationale Arbeidsorganisatie (ILO). Dit verdrag gaat over de arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden van zeevarenden.

Ik heb besloten gebruik te maken van een specifieke uitzonderingsbepaling van het MAV voor niet commercieel gebruikte schepen. Dat betekent dat schepen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen niet hoeven te beschikken over een MAV certificaat. Echter, aan de inhoudelijke eisen van het verdrag dient wel voldaan te worden omdat deze betrekking hebben op de basale arbeidsomstandigheden van zeevarenden en ook de veiligheid van het schip. De vastgestelde hoogte voor loonbetaling conform het MAV is niet van toepassing voor aan boord zijnde vrijwilligers, zodat organisaties met vrijwilligers kunnen blijven werken. De veiligheidseisen worden juridisch vastgelegd via een wijziging van de Regeling veiligheid zeeschepen. De bemanningseisen worden vastgelegd via een wijziging van de Regeling zeevarenden. Ik heb de wijzigingsregeling getekend en deze zal deze week in werking treden. Vanaf de dag van inwerkingtreding moeten alle schepen die zijn geregistreerd in het Nederlandse vlagregister en die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen voldoen aan deze veiligheids- en bemanningseisen.

### **Vervolgproces beleidswijziging**

De versnelde doorvoering van bovengenoemde eisen betreft alleen de schepen die zijn geregistreerd in het Nederlandse vlagregister van organisaties met ideële doelstellingen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen. Voor schepen van organisaties met een ideële doelstelling die anders worden gebruikt, zal de beleidswijziging nader worden ingevuld zoals in mijn eerdergenoemde brief aangegeven, in overleg met de betrokken partijen en met een overgangstermijn.

Naar aanleiding van die brief zijn schriftelijke vragen gesteld door de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over de registratie en certificering zeeschepen van organisaties met ideële doelstellingen (Kamerstuk 31 409, nr. 203). Deze vragen werden ingezonden op 23 januari 2019. De antwoorden op deze vragen vindt u als bijlage 2 bij deze brief (Kamerstuk 31 409, nr. 221).

Daarnaast zijn vragen gesteld door GroenLinks. Mede namens de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid bied ik u de antwoorden op die vragen aan in bijlage 3 (Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 2151).

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