

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

3404

Vragen van de leden **Koopmans** en **Remco Dijkstra** (beiden VVD) aan de Ministers van Buitenlandse Zaken en van Infrastructuur en Waterstaat over *de berichten «Duizenden Nederlandse zeelieden nog langer vast op zee door visa-chaos» en «Gestrande zeelieden vormen een dreiging voor de wereldeconomie»* (ingezonden 11 juni 2020).

Antwoord van Minister **Blok** (Buitenlandse Zaken), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid (ontvangen 2 juli 2020).

Vraag 1

Bent u bekend met de berichten «Duizenden Nederlandse zeelieden nog langer vast op zee door visa-chaos»¹ en «Gestrande zeelieden vormen een dreiging voor de wereldeconomie»?²

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Herkent u het beeld dat veel zeevarenden in een lastige persoonlijke situatie verkeren omdat ze lange tijd niet naar huis kunnen? Herkent u dat dit tot gevaarlijke toestanden aan boord van schepen kan leiden?

Antwoord 2

Het is bekend dat het welzijn van zeevarenden door de COVID-19 crisis en de daaraan gerelateerde maatregelen wereldwijd onder druk is komen te staan. Zeevarenden worden geconfronteerd met langere perioden van verblijf aan boord dan wenselijk is. Dit probleem speelt wereldwijd. Vanuit zowel sociaal alsook economisch oogpunt is het van groot belang dat bemanningswisselingen mogelijk worden gemaakt. Dit onderwerp heeft dan ook de volle aandacht van het kabinet en is tevens door Nederland geadresseerd bij IMO, ILO en de EU. De Ministeries van Buitenlandse Zaken, Justitie en Veiligheid en Infrastructuur en Waterstaat doen er alles aan om de bemanningswisselingen in Nederland zo veel mogelijk te faciliteren en onderhouden hierover

¹ <https://www.rtlnieuws.nl/economie/bedrijven/artikel/5146756/scheepvaart-corona-crisis-visa-visum-vast-aan-boord-op-zee>

² <https://www.nrc.nl/nieuws/2020/06/08/gestrande-zeelieden-vormen-een-dreiging-voor-de-wereldeconomie-a4002115>

intensief contact met de sector, o.a. met de Koninklijke Vereniging van Nederlandse reders (KVNDR)

Vraag 3, 4, 10, 11 en 13

Herkent u dat er een probleem bestaat met het aflossen van personeel op schepen, doordat het aflossende personeel problemen heeft met het verkrijgen van visa?

Wat is het visumbeleid ten aanzien van zeevarenden en wat is de achtergrond van de huidige beperkingen?

Is het mogelijk om tot een Europees initiatief te komen om het scheepvaartverkeer gaande te houden, in navolging van het beleid om via «green lanes» het internationale vrachtverkeer via de weg open te houden?

Welke mogelijkheden zijn er om meer visa on arrival te verstrekken aan zeevarenden op Schiphol?

Klopt het dat de visumverlening in landen waar veel zeevarenden vandaan komen, zoals de Filipijnen, langzaam weer op gang komt? Zo ja, kunt u een tijdspad schetsen dat aangeeft per wanneer zeevarenden hier weer binnen de voorheen gebruikelijke termijnen en procedures gebruik van kunnen maken?

Antwoord 3, 4, 10, 11 en 13

Het visumbeleid vloeit voort uit de (EU)Visumcode. De Nederlandse vloot kent een grote groep zeevarenden die afkomstig is uit landen die een visum nodig hebben, waaronder de Filipijnen, Indonesië en Rusland. Zowel de afmonsterende, als aanmonsterende zeevarenden worden geconfronteerd met het gebrek aan reismogelijkheden naar of vanuit deze herkomstlanden door het ontbreken van adequate internationale transportverbindingen en doordat Nederlandse consulaten door lokale «lock down» maatregelen in eerste instantie slechts in beperkte mate visa konden verstrekken aan visumplichtige zeevarenden die willen aanmonsteren in Nederland. Daar komt inmiddels aanzienlijk verbetering in. Vanaf 1 juni jl. kunnen in Manilla weer substantiële aantallen visumaanvragen worden verwerkt (inmiddels 200 per dag waarmee nagenoeg dezelfde aantallen visumaanvragen kunnen worden verwerkt als voorheen), per 23 juni in Moskou (100 per dag) en per 29 juni ook in Jakarta (50 per dag, dezelfde aantallen als voorheen). Ook op andere posten (zoals CG Sint-Petersburg) zijn er afspraakmogelijkheden, soms op basis van maatwerkafspraken met de sector. Op dit moment wordt niet alle beschikbare capaciteit ingevuld. De verwachting is dat naarmate de lokale maatregelen verder worden versoepeld en vliegverbindingen toenemen, ook de vraag naar alsook de capaciteit voor de verwerking van visa zal toenemen. Daar waar de lokale situatie dat toelaat wordt ingezet op een maximale opschaling van het visumproces van zeevarenden om aan deze vraag tegemoet te komen.

De Visumcode biedt als terugvaloptie de mogelijkheid om een visum aan de grensdoorlaatpost (visum on arrival) te verstrekken. Vanwege de beperkingen om visa aan te vragen in derde landen is de voorziening getroffen om tijdelijk visa bij aankomst op Schiphol of in de haven af te geven, wat normaal gesproken alleen in uitzonderlijke gevallen gebeurt. De Koninklijke Marechaussee, respectievelijk de Zeehavenpolitie, hebben hun capaciteit tijdelijk uitgebreid.

Voor zowel visumafgifte bij aankomst als visumafgifte in de landen van herkomst geldt dat de inrichting van processen in lijn met de COVID-19 maatregelen moet zijn. Dit heeft eveneens invloed op de aantallen visa die kunnen worden behandeld. De inzet is er echter op gericht waar mogelijk maximaal op te schalen om zoveel mogelijk aan de vraag tegemoet te komen. Nederland zal de ontwikkelingen nauw blijven monitoren en waar nodig bezien of er verdere maatregelen nodig en mogelijk zijn – waarbij geldt dat bij de EU-lidstaten en de Europese Commissie is aangedrongen op een gecoördineerde Europese aanpak.

Vraag 5

Herkent u de zorgen over de effecten op de wereldhandel als er geen goede oplossing komt voor de aflossing van bemanningsleden op schepen?

Antwoord 5

Bemanningswisselingen zijn op mondiaal niveau vanwege de Corona gerelateerde maatregelen een probleem. De Covid-19 pandemie en de maatregelen tegen de verspreiding van het virus hebben een sterk nadelig effect op de mondiale economische bedrijvigheid en dus ook op de wereldhandel, die voor circa 80% is aangewezen op de scheepvaartsector.

Vraag 6

Welke stappen onderneemt het kabinet om de risico's te mitigeren? Welke mogelijkheden tot verdere stappen biedt de ontwikkeling van de pandemie, natuurlijk met inachtneming van de essentiële veiligheidsmaatregelen?

Antwoord 6

In Nederland zijn de zeehavens operationeel gebleven en is het vrachtvervoer niet aan restricties gebonden. Conform de aanbevelingen van de Europese Commissie zijn zeevarenden uitgezonderd van het inreisverbod voor Nederland. Anders dan in veel andere landen geldt er geen quarantainemaatregel voor afmonsterende en aanmonsterende zeevarenden vanwege hun cruciale functie in het transport en de vitale infrastructuur. Daar waar de lokale situatie dat toelaat, is de visumafgifte aan zeevarenden in de landen van herkomst hervat. Zie verder het antwoord op de vragen 3, 4, 10, 11 en 13.

Vraag 7

Zijn er contacten met landen waar veel zeevarenden vandaan komen over het waar mogelijk versoepelen van beperkingen aan reisbewegingen om bemanningen af te lossen? Zo ja, hoe verlopen die gesprekken?

Antwoord 7

Op diplomatiek niveau worden contacten onderhouden over de problematiek van bemanningswisselingen. De nationaal genomen maatregelen ter voorkoming van de verdere verspreiding van het Covid-19 virus bepalen de ruimte voor eventuele versoepelingen.

Vraag 8

Klopt het dat Duitsland soepeler omgaat met de verlening van visa aan zeevarenden dan Nederland? Zo ja, wat zijn de verschillen en waarom zijn die er?

Antwoord 8

In algemene zin geldt dat lidstaten, binnen de regels van de (EU)Visumcode, in de praktijk op verschillende wijze omgaan met visumafgifte aan zeevarenden. Nederland geeft in vergelijking met andere lidstaten met Rotterdam, als belangrijkste en grootste haven in Europa, de meeste visa af aan zeevarenden. Sinds 2009 voert Nederland een effectief «blue carpet visumbeleid», een *fast track* voor zeevarenden, dat zeevarenden normaliter in staat stelt tijdig en voor vertrek een visum aan te vragen om zo de grensposten te kunnen ontlasten. Derhalve is de infrastructurele capaciteit voor visa on arrival op Schiphol destijds afgeschaald.

Gelet op de huidige beperkte capaciteit en de omvang van de Nederlandse vloot wordt voor visa on arrival op Schiphol derhalve voorrang gegeven aan visumplichtige zeevarenden werkzaam aan boord van Nederlandse schepen. Duitsland kent een dergelijke voorrangmaatregel niet, ook omdat het aantal visumplichtige zeevarenden op Duitse schepen veel lager ligt dan in Nederland.

Vraag 9

Hoe kijkt u aan tegen het pleidooi van de Internationale Maritieme Organisatie om zeevarenden tot «vitale werknemer» te verklaren?

Antwoord 9

In Nederland is de scheepvaartafwikkeling, waaronder de zeevarenden ressorteren, reeds als vitaal proces aangemerkt.

Vraag 12

Wat is de reden om geen visa on arrival te verstrekken aan zeevarenden voor een schip dat niet onder Nederlandse vlag vaart maar wel de haven van Rotterdam aan doet?

Antwoord 12

Vanwege de beperkte infrastructurele capaciteit op Schiphol voor de afgifte van een visum op Schiphol door de KMar, wordt een aantal uitgangspunten gehanteerd. Hierbij geldt dat een schip in een Nederlandse haven moet liggen en het schip onder Nederlandse vlag vaart of het schip van een Nederlandse reder is. Nederland is van mening dat het momenteel voor de Nederlands gevlagde schepen een voorrangmaatregel moet hanteren vanwege de vlaggenstaat verantwoordelijkheid. Gelet op de beperkte capaciteit zou het verstrekken van visa aan zeevarenden voor buitenlands gevlagde schepen ten koste kunnen gaan van de aanmonsterende zeevarenden op Nederlands gevlagde schepen. Dit betekent overigens niet dat aanvragen van niet-Nederlands gevlagde schepen niet in behandeling worden genomen.

Vraag 14

Welke gevaren zijn er voor de positie van de haven van Rotterdam als internationaal knooppunt als Nederland achterloopt bij het faciliteren van het aan en van boord gaan van zeevarenden?

Antwoord 14

Dat Nederland zou achterlopen bij het faciliteren van het aan en van boord gaan van zeevarenden laat zich moeilijk rijmen met het feit dat de haven van Rotterdam, in tegenstelling tot havens in enkele EU-lidstaten die quarantaine maatregelen treffen voor binnenlopende zeeschepen, volledig operationeel is gebleven. Rotterdam heeft zowel koopvaardij schepen als cruiseschepen, die aanvankelijk een andere eindbestemming hadden, de helpende hand toegestoken voor het lossen van goederen en het afmonteren van bemanning, ook wanneer dit niet Nederlands gevlagde schepen betrof. In die zin wordt het belang van de haven Rotterdam als internationaal knooppunt ook in de huidige situatie bevestigd.

Vraag 15

Zijn er ook Nederlandse zeevarenden die elders vastzitten? Zo ja, worden zij ondersteund via consulaire bijstand of op andere wijze?

Antwoord 15

Er zijn enkele gevallen bekend van Nederlandse zeevarenden die elders vastzitten. Indien zij zich melden bij ambassades of consulaten worden zij, voor zover de omstandigheden dat toelaten, bijgestaan.