

Vergaderjaar 2012–2013

**31 409**

**Zeevaartbeleid**

**Nr. 43**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 januari 2013

In de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van 19 december 2012 heeft de commissie mij een reactie gevraagd op het bericht in de Volkskrant van 6 december 2012, dat er op de Noordzee gemiddeld één aanvaring per maand plaatsvindt, alsmede de stand van zaken m.b.t. de ratificatie van het IMO-STCW-F Verdrag door Nederland. Met deze brief informeer ik u over beide.

### **Aanvaringen op de Noordzee**

In het artikel in Volkskrant van 6 december geeft het Belgische Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum, het centrale meldpunt voor opgelukken op het Belgische deel van de Noordzee aan dat er gemiddeld 1 aanvaring per maand is. Bij navraag blijkt dat dit cijfer betrekking heeft op de Belgische Exclusieve Economische Zone (EEZ) en de Schelde tot aan Antwerpen. Bovendien betreft het niet alleen aanvaringen, maar ook aandrijvingen (schepen raken elkaar, maar er is geen schade) en het aan de grond lopen van schepen.

Het Nederlandse deel van de Noordzee is een drukbevaren zee. Het aantal scheepsbewegingen bedraagt ongeveer 260.000 per jaar en is stabiel. Op de Noordzee is continu aandacht voor de veiligheid. Veilig geconstrueerde en uitgeruste schepen en goed opgeleide bemanningen zijn een eerste vereiste voor veilige zeevaart.

Ondanks alle aandacht voor veiligheid vinden incidenteel aanvaringen tussen 2 schepen plaats op het Nederlandse deel van de Noordzee waarbij in enkele gevallen het aangevaren schip tot zinken komt. Onderstaande tabel geeft het aantal door de Kustwacht gemelde aanvaringen tussen 2 schepen op het Nederlandse deel van de Noordzee weer. Het betreft hier aanvaringen waarbij beroepsvaart betrokken is, inclusief kleine beroepsvaart zoals vissersschepen.

Een vergelijkbaar ernstig scheepvaartongeval zoals op 5 december 2012 met het motor vessel «Baltic Ace» waarbij zoveel slachtoffers vielen, heeft in Nederland de afgelopen decennia niet plaatsgevonden.

Jaar	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Aanvaringen	3	7	4	4	4	4	5	8	7	2
Zinken	1	1	1	0	0	1	0	0	0	1

Aantal aanvaringen periode 2003–2012, zoals bekend bij de Kustwacht. De getallen voor 2012 zijn voorlopige getallen.

### *Preventieve maatregelen*

De scheepvaartveiligheid is op de Noordzee geregeld via het internationale IMO-verdrag ter voorkoming van aanvaringen. Op basis hiervan zijn nationaal en internationaal preventieve maatregelen genomen.

Voorbeelden hiervan zijn:

- Het invoeren van een verkeersscheidingsstelsel, waardoor verkeersstromen gescheiden worden, zoals tankerroutes en diepgaande scheepvaart;
- Het gebruik van het Automatic Identification System (AIS);
- Actieve verkeersbegeleiding in de aanloopgebieden van de havens;
- Het vaststellen van minimale vaarafstanden tot olie- en gasinstallaties en windmolenparken.

### **Stand van zaken ratificatie van het IMO STCW-F Verdrag**

Ik onderschrijf de doelstellingen van het IMO verdrag inzake opleiding, certificering en wachtlopen in de visserij, het zogenaamde STCW-F. Tot voor kort zag ik echter geen meerwaarde in ratificatie van dit verdrag, omdat de nationale Nederlandse bepalingen voor de visserij op die terreinen waarop het verdrag ziet, minstens op hetzelfde niveau liggen. Bovendien had ratificatie weinig meerwaarde, omdat inwerkingtreding van het verdrag uitbleef.

Het verdrag is per 29 september 2012 eerder dan aanvankelijk werd verwacht in werking getreden, omdat het daarvoor benodigde minimum aantal ratificerende landen werd bereikt. Het betreft hier o.a. Denemarken, IJsland, Noorwegen, Spanje, Mauretanië en Marokko – allemaal landen in wiens EEZ de Nederlandse vissersvloot actief is, of wiens havens worden aangedaan. Omdat STCW-F een een zogenoemde «no more favourable treatment» clausule kent, moeten zeevisvarende actief in de wateren van landen die partij zijn bij het verdrag, beschikken over certificaten of dispensaties die in overeenstemming met het verdrag zijn afgegeven. Zulke certificaten kunnen slechts worden afgegeven indien Nederland het verdrag heeft geratificeerd. Het simpele feit van niet-ratificatie kan daarom voor bepaalde landen reden zijn om Nederlandse schepen aan te houden.

Na een zorgvuldige afweging, mede in overleg met de sector, en om het gelijke speelveld voor de Nederlandse visserijsector te waarborgen, ben ik voornemens te bevorderen dat het Verdrag spoedig in het kader van de procedure voor stilzwijgende goedkeuring wordt voorgelegd aan de Staten-Generaal. Indien die goedkeuring wordt verkregen en de nationale wet- en regelgeving waar nodig zal zijn aangepast aan het verdrag, kan Nederland het verdrag ratificeren.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus