



Aan: de leden van de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat inzake het
rondetafelgesprek 20 februari 2020 om 10:00 uur
Leiden, 14 februari 2020
Betreft: Schengen problematiek in de Rotterdamse haven voor offshore zeeschepen

HEEREMA MARINE CONTRACTORS EN PORT OF ROTTERDAM

Heerema, gevestigd in Leiden, is wereldleider op het gebied van het transport, de installatie en verwijdering van installaties voor de olie, gas en wind energie. De vloot bestaat onder meer uit state of the art kraanschepen met al decennia lang de Rotterdamse haven als thuishaven. Wij hebben in nauwe samenwerking met Havenbedrijf Rotterdam daarvoor een locatie ingericht in het Calandkanaal. Heerema investeert daarin ook, bijvoorbeeld door de aanleg van de milieuvriendelijke optie van walstroom voor onze schepen.¹ Rotterdam is ook thuishaven van Heerema vanwege de beschikbaarheid van expertise en toeleveranciers aan de offshore industrie.

Recente ontwikkelingen met betrekking tot het in- en uitstempelen van de visa van zeevarenden binnen Schengen zullen Heerema echter mogelijk dwingen om te heroverwegen of Rotterdam de thuishaven van haar schepen zal kunnen blijven.

WERK IN DE HAVEN

Bij offshore-schepen is het gebruikelijk in de haven voorbereidingen te treffen voor het uitvoeren van projecten op zee. Dan kan het noodzakelijk zijn dat een schip voor langere tijd (enkele weken tot enkele maanden) in de haven ligt. Gedurende deze periode, is het schip operationeel en dient dit bemand te worden door zeevarenden in overeenstemming met de (inter)nationale eisen. Onze zeeschepen zijn dus altijd in bedrijf. Bij de voorbereidingen van dergelijke projecten zijn ook talloze toeleveranciers uit het groot havengebied en daarbuiten betrokken.

Ter illustratie, het kraanschip de 'Balder' lag in 2016 drie maanden in het Calandkanaal voor onderhoudswerkzaamheden en voorbereiding voor een groot project in Angola. Voor het gehele onderhouds- en voorbereidingsproject zijn tientallen miljoenen besteed aan Nederlandse maritieme dienstverleners: ruim 50 Nederlandse bedrijven met opdrachten boven de EUR 100.000.--. De impact van de aanwezigheid van dit soort schepen voor het Rotterdamse bedrijfsleven (en daarbuiten) is dus substantieel. Uitwijken naar andere havens onttrekt veel werk aan het Rotterdamse havengebied.

SCHENGEN EN ZEEVARENDEN

Zoals gebruikelijk in de zeescheepvaart, bestaat onze crew uit zeevarenden afkomstig uit Nederland, EU-landen en uit landen van buiten de EU. Al onze zeevarenden zijn doorgaans jarenlang bij ons in dienst, sommige zelfs al decennialang.

¹ De aanleg van een exceptionele 'laadpaal' voor walstroom komt voort uit een samenwerking tussen Heerema, Havenbedrijf Rotterdam, Gemeente Rotterdam en Eneco, zie: walstroom.nu.



De jarenlange training en ervaring bij Heerema en toewijding van onze crew is van cruciaal belang voor het slagen van onze projecten en het opereren van de zeer complexe schepen. Onze crew hoort bij onze schepen!

Decennialang worden zeevarenden die aan boord van zeeschepen gaan steeds en zonder uitzondering 'uitgestempeld' door de grensautoriteiten met een stempel in het paspoort op het moment van aanmonstering. Zeevarenden bevinden zich dan niet langer in het Schengengebied. Ook als het zeeschip een aantal dagen of weken later vertrekt – bijv. wegens voorbereidingswerkzaamheden. Dit is in alle Schengen havens hetzelfde. Dit is belangrijk omdat zeevarenden die afkomstig zijn van buiten de EU niet langer dan 90 dagen in elke 180 dagen in Schengen mogen verblijven. Zeevarenden willen niet per se in Schengen zijn. Zij moeten alleen periodiek van en naar het zeeschip reizen waarop zij dienst doen en dit zeeschip bevindt zich soms nu eenmaal in Schengen.

Eind januari 2016 heeft de Zeehavenpolitie te Rotterdam eenzijdig en zonder voor aankondiging uitreisstempels geweigerd. De Zeehavenpolitie vond dat eerst op een later moment kon worden uitgestempeld. In alle andere havens in Nederland en in Schengen was geen sprake van een koerswijziging. Voor Heerema kan dit betekenen dat onze crew niet aan boord van onze schepen zou kunnen werken als het schip in de haven van Rotterdam ligt, zodat mogelijk zal worden uitgeweken naar een andere haven. Voor de goede orde, het werk dat toeleveranciers doen is ander werk dan zeevarenden doen voor het operationeel houden van het schip. Het is voor een reder als Heerema enorm disruptief voor haar bedrijfsvoering en daarom onaanvaardbaar als zij geen gebruik kan maken van haar eigen bemanning.

Circa 300 zeevarenden en tien bedrijven hebben daarom tegen de koerswijziging bezwaar gemaakt. Dit zou immers grote gevolgen hebben voor de mogelijke duur van de tewerkstelling van de zeevarenden en ook voor de exploitatie van de zeeschepen.

De Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid gaf de zeevarenden en bedrijven ongelijk in bezwaar en zij stelden vervolgens beroep in. De meervoudige kamer van de Rechtbank Rotterdam heeft de zeevarenden en bedrijven in 2017 gelijk gegeven. De Staatssecretaris ging echter in hoger beroep en de Afdeling bestuursrechtspraak voor de Raad van State heeft prejudiciële vragen gesteld aan het Hof van Justitie van de EU. De Advocaat-Generaal oordeelde eveneens dat volgens de Schengengrenscodes moet worden uitgestempeld bij aanmonstering. Op 5 februari 2020 heeft het Hof van Justitie de prejudiciële vragen echter andersluidend beantwoord. De zeevarende moet worden uitgestempeld voor de daadwerkelijke afvaart van het zeeschip. Het Hof van Justitie geeft geen invulling aan de termijn waarop het uitreisstempel exact moet worden geplaatst.²

² De conclusie van de A-G en het arrest van het Hof van Justitie zijn beschikbaar via: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=en&jur=C,T,F&num=c-341/18>.



Heerema is nog doende om te analyseren wat het arrest van het Hof van Justitie exact betekent. Bovendien moet nog gewacht worden op een definitieve uitspraak van de Afdeling. Wel is duidelijk dat ingeval Nederland de huidige stempelpraktijk wijzigt dit significante en potentieel desastreuze gevolgen zal hebben voor de zeescheepvaart en de Nederlandse maritieme sector. Overigens zal het voor de grensautoriteiten ook ondoenlijk zijn om strikte uitvoering te geven aan het arrest van het Hof van Justitie in een haven als Rotterdam. Daarvoor schiet de capaciteit van de grensautoriteiten eenvoudigweg te kort. Dit zal leiden tot vertragingen van de afvaart van zeeschepen. Overigens zou er hierdoor aanboord ook een onwenselijke tweedeling ontstaan tussen bemanning die met het schip de Schengenhaven komt binnenvaren en bemanning die via Schiphol in de Schengenhaven aanmonstert. De eerste groep verbruikt geen dagen van de vrije termijn (en visumdagen) tijdens het verblijf aanboord, en de tweede groep verbruikt wel dagen van de vrije termijn (en visumdagen) totdat het schip de Schengen weer verlaat.

Heerema maakt zich bovendien zorgen over het gelijke speelveld. Het Hof van Justitie geeft immers geen invulling aan het exacte moment van uitstempeling. Bovendien is het moeilijk denkbaar dat alle landen secuur de hand leggen aan uitvoering van dit arrest, onder meer gelet op de gepaard gaande invoeringsproblemen, de economische belangen en de vereiste capaciteit van de grensautoriteiten.

VOOR DE GEHELE SCHEEPVAART EEN PROBLEEM

Van belang is dat de Nederlandse politiek en overheidsinstanties ervan bewust worden dat deze problematiek de gehele zeescheepvaart en de maritieme sector treffen. Over het algemeen liggen ten minste 160 offshore zeeschepen per jaar voor een langere periode in de Rotterdamse haven. Ook andere type zeeschepen liggen met regelmaat een langere periode in de haven. Andere havens ontvangen evenzeer zeeschepen die daar langer verblijven. Dit is immers inherent aan de scheepvaart. Overigens zullen ook zeeschepen die slechts één dag in een Nederlandse haven maar binnen Schengen varen, gedupeerd worden. Voor een duidelijke toelichting op de problematiek verwijs ik u graag naar www.kvnr.nl/schengen. De *white paper* en de op de site geplaatste video maakt een en ander (in een paar minuten) inzichtelijk.

Heerema zou uiteraard bij voorkeur de Port of Rotterdam als vaste haven van haar zeeschepen blijven aandoen. Ingeval dit zou betekenen dat wij niet langer met onze eigen crew kunnen werken, zal dit betekenen dat wij genoodzaakt zijn om andere opties te verkennen. Tot slot zou ik willen meegeven dat het de voorkeur zou hebben als de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid in gesprek zou gaan met de maritieme sector over een pragmatische en voor de sector werkbare oplossing. Dit zou in het belang zijn de maritieme sector en de Nederlandse economie.

Met vriendelijke groet,

Koos-Jan van Brouwershaven, CEO Heerema Marine Contractors