

Vergaderjaar 2018–2019

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 221

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 4 april 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 11 december 2019 over Registratie en certificering zeeschepen van organisaties met ideële doelstellingen (Kamerstuk 31 409, nr. 203).

De vragen en opmerkingen zijn op 23 januari 2019 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 1 april 2019 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Schuurkamp

I Vragen en opmerkingen van uit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief inzake de registratie en certificering zeeschepen van organisaties met ideële doelstellingen en hebben daarover nog vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de brief inzake de registratie en certificering zeeschepen van organisaties met ideële doelstellingen.

De leden van de D66-fractie hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van het besluit van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat om in september 2019 per omgaande een beleidswijziging door te voeren met betrekking tot de registratie en certificering van zeeschepen van organisaties met ideële doelstellingen. Een dergelijk besluit, waar geen consultatie over heeft plaatsgevonden of democratische controle aan vooraf is gegaan, dient alleen in hoogst uitzonderlijke gevallen plaats te vinden. Bij een dergelijk verstrekkend eenzijdig besluit dient over nut en noodzaak te allen tijde geen twijfel te bestaan. De leden willen daarom de regering nog enkele kritische en verhelderende vragen voorleggen. De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de brieven en van de zorgen van de getroffen niet-gouvernementele organisaties (NGO's) en hebben hier vragen over.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie danken de Minister voor haar snelle respons richting de organisaties met ideële doelstellingen. Voor de leden blijven echter veel vragen nog altijd onbeantwoord.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie vragen waarom er gekozen is voor een overgangstermijn van anderhalf jaar. Zou dit niet korter kunnen? Of zou voor bepaalde schepen de termijn niet korter kunnen dan wel een variatie in de overgangstermijn voor bepaalde schepen kunnen worden opgenomen (bijvoorbeeld afhankelijk van waar de schepen gelegen zijn of bij actieve schepen)?

De leden van de VVD-fractie vragen zich af op welke schepen deze registratie en certificering van toepassing is, in het bijzonder ook op welke schepen van NGO's? Is het mogelijk om de vlag dan wel de registratie of de inschrijving van schepen in te laten trekken? Wat is de relatie van deze schepen en/of organisaties met Nederland?

De leden van de VVD-fractie vragen of de Seawatch3 een Search and Rescue (SAR)-vergunning heeft. Deze leden vernemen graag of de Seawatch3 een Nederlandse vlag heeft. Zo ja, waar blijkt dit uit? Welke status is van toepassing op dit schip?

De leden van de VVD-fractie vragen of de Seawatch3 een Internationaal Certificaat Pleziervaartuigen (ICP) heeft. Zo ja, wanneer is deze afgegeven en staat de naam van het land er ook bij? Zij vernemen graag waarom er onder de Wet pleziervaartuigen 2016 gevaren kan worden als schepen langer zijn dan 24 meter en er geen sprake is van sport- of vrijetijdsbesteding. Is dat niet oneigenlijk gebruik en kan hier tegen opgetreden worden? Waarom is dit niet strafbaar? Waarom zou een schip daarom niet aan de ketting kunnen worden gelegd? Hoe wordt getoetst aan de veiligheidseisen en wat gebeurt er in de overgangperiode? Hoe communiceert de Minister hierover met de bemanning van het schip, vragen deze leden.

De leden van de VVD-fractie vragen welke consequenties de Minister verbindt aan het meegezonden signaal van het Landelijk Informatie en

Expertise Centrum (LIEC-signaal) dat enkele NGO's zich mogelijk schuldig maken aan (hulp bij) mensensmokkel en/of dood door schuld?

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister verslag kan doen van het gesprek met de gezamenlijke organisaties naar aanleiding van de brieven van 11 december jl. die door de Minister aan deze organisaties zijn gestuurd.

De leden van de VVD-fractie constateren dat de beleidswijziging met als gevolg dat schepen van organisaties met ideële doelstellingen niet langer als pleziervaartuig kunnen worden geregistreerd de reputatie van de Nederlandse vlag ten goede komt. Er zijn echter bureaus die de registratie van schepen als pleziervaartuig actief promoten. Deze bureaus hebben een negatieve uitstraling op de Nederlandse vlag. Deze bureaus doen het door dubbelzinnige reclame-uitingen voorkomen alsof een ICP gelijkgesteld is aan een zeebrief, wat evident niet het geval is. Kan de Minister aangeven of en zo ja, hoe zij tegen deze bureaus optreedt? Deze leden vragen ook wat de Koninklijke Nederlandsche Motorboot Club (KNMC) en de Watersportbond kunnen doen om oneigenlijk gebruik van het ICP-document tegen te gaan. Hoe kan de Nederlandse overheid hen hierin bijstaan? Is het ICP in te trekken vanwege misbruik?

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre een registratie bekend is bij het Kadaster? Is er sprake van oneigenlijk gebruik en is er al gesproken met mensen van de Seawatch3?

De leden van de CDA-fractie constateren dat alleen de veiligheids- en bemanningseisen bij de beoogde beleidswijziging ter discussie staan. De leden van de CDA-fractie delen de conclusie van de Minister dat de schepen van de genoemde ideële instellingen niet gelijk gesteld kunnen worden aan pleziervaartuigen. Het verbaast deze leden dat door de registratie als pleziervaartuig de schepen van ideële instellingen niet hoeven te voldoen aan een aantal veiligheids- en bemanningseisen. Het is belangrijk dat daar spoedig een eind aan komt, menen zij.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag welke realistische overgangstermijn voor de schepen die nu in het Nederlandse vlagregister staan ingeschreven, wordt beoogd.

De leden van de CDA-fractie lezen dat alle schepen van de genoemde organisaties reeds op vrijwillige basis voldoen aan veel veiligheidsnormen. Graag vernemen deze leden aan welke voorschriften nu nog niet wordt voldaan.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister uiteen kan zetten welke incidenten en problemen ten grondslag liggen aan het besluit om deze beleidswijziging per omgaande door te voeren. Op welke wijze had de beleidswijziging de incidenten kunnen voorkomen en hoe gaat deze wijziging problemen in de toekomst voorkomen?

De leden van de D66-fractie lezen in de brief van 26 september 2018 (Kamerstuk 31 409, nr. 199) dat de beleidswijziging gericht is op zeeschepen van «organisaties met ideële doelstellingen». Kan de Minister de volgende vragen toelichten? Wat zijn de juridische kaders van organisaties met ideële doelstellingen? Op welke wijze zijn deze kaders tot stand gekomen? Kan de Minister haar uitspraak «het gesprek richt zich in eerste instantie op Greenpeace, Women on Waves, Sea-Watch, Jugend Rettet en Sea Shepherd, omdat zij in die categorie zijn aangeschreven. Met die organisaties beginnen we dus» (algemeen overleg Maritiem, d.d. 6 december 2018) nader toelichten? De beleidswijziging heeft betrekking op de registratie van schepen en niet op individuele NGO's. Op welke als pleziervaart geregistreerde en onder Nederlandse vlag varende schepen en jachten is de beleidswijziging gericht en waarom? Kan de Minister hiervan een overzicht geven? Zo ja, op welke termijn kan de Kamer een dergelijk overzicht ontvangen?

De leden van de D66-fractie lezen in de brief van de Minister van 11 december 2018 (Kamerstuk 31 409, nr. 203) dat de organisaties met ideële doelstellingen zijn geïnformeerd over de beleidswijziging. Is er met alle organisaties en eigenaren die door deze beleidswijziging worden getroffen gesproken? Wanneer en hoe werden de organisaties en eigenaren die deze schepen beheren of bezitten geconsulteerd? Is het de bedoeling dat het beleid betrekking heeft op alle schepen, zowel groot als klein? Indien er onderscheid wordt gemaakt in grootte, wat is dan de grootte (tonnage en lengte) en waarop is dat gebaseerd? Als het beleid alleen gebaseerd is op de activiteiten van de organisatie/schepen en niet op de grootte van de schepen, welke activiteiten van een organisatie vallen daar dan wel onder en welke niet? Waarom is er niet gekozen voor een wetgevingsproces waarbij de vlagregistratie voor alle typen schepen tegen het licht wordt gehouden? Waarom zouden veiligheidsproblemen zich uitsluitend bij schepen van ideële organisaties voordoen?

De leden van de D66-fractie maken zich na het algemeen overleg Maritiem en het lezen van de Kamerstukken zorgen over de financiële consequenties van de beleidswijziging voor de getroffen organisaties met ideële instellingen. Kan de Minister toelichten op welke wijze organisaties worden ondersteund en gecompenseerd voor de beleidswijziging? Wat zijn de consequenties en effecten voor de getroffen organisaties (per organisatie) en de Nederlandse scheepvaart?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen zich af wat het primaire doel, de noodzaak en de motivatie is voor deze beleidswijziging. Welk acuut en reëel probleem wordt er opgelost door de zeewaardigheid van schepen van een klein aantal NGO's nu in twijfel te trekken en extra eisen op te leggen? Geheel in lijn met de regelgeving hebben veel ideële organisaties hun schepen als jacht geregistreerd: van recreatief jeugdwerk zoals de scouting tot het redden van drenkelingen of het doen van onderzoek; iedereen verkeert nu in grote onzekerheid.

De leden van de GroenLinks-fractie is het niet duidelijk waarom de ene NGO wél is aangeschreven en de andere niet. Waarop baseert de Minister haar keuze? De huidige selectie van NGO's is in de ogen van deze leden volstrekt arbitrair, als die niet politiek gemotiveerd is, zoals de Minister beweert. Waar kunnen organisaties van uitgaan als algemene regels worden gewijzigd en vervolgens selectief en willekeurig toegepast? Valt die keuze onder een ministerieel besluit, haar discretionaire bevoegdheid of beleidsvrijheid? Wat betekent dit voor de rechtspositie van niet-commerciële organisaties die een boot of schip hebben?

De leden van de GroenLinks-fractie zien graag dat regels gemaakt worden die problemen oplossen of voorkomen. Zonder een duidelijk gedefinieerd probleem is een wijziging van regels nergens een oplossing voor. Wat deze leden betreft moet er dus eerst een analyse komen met betrekking tot welk probleem moet worden opgelost en wat daarin ieders rol is (de scheepseigenaar, de bemanning, de overheid, et cetera). Als dan blijkt dat de regels tekort schieten, zijn inderdaad nieuwe regels en procedures of een betere handhaving van de bestaande regels noodzakelijk. Maar wel in die volgorde. Deze leden zien graag dat de Kamer een goed onderbouwde analyse van het op te lossen probleem wordt toegezonden.

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat in een normaal beleidsproces ook een consultatie van de betrokken organisaties gebruikelijk is. Alleen zo kan worden geïnventariseerd of er een mogelijk probleem is dat moet worden opgelost, wat mogelijke oplossingen zijn en of daar nieuwe regels voor nodig zijn. Dat is voor zover deze leden hebben kunnen waarnemen allemaal niet gebeurd. Aangezien er kennelijk geen acuut probleem is, maar alleen een wens om een vermeend te ruime administratieve omschrijving van het begrip «jacht», zien deze leden geen enkele reden om haast te maken. Als de Nederlandse overheid de behoefte heeft om haar bureaucratie uit te breiden met nieuwe catego-

rieën om schepen te registreren, dan moet wat deze leden betreft ook daar eerst een normaal proces voor worden doorlopen. Een heldere doelstelling en een transparant stappenplan zijn dan een begin. Zij zien dat graag tegemoet alvorens de Minister verdere stappen gaat ondernemen.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn ook verbaasd dat organisaties zijn geselecteerd in plaats van schepen. Kennelijk is bij de selectie het type schip, het soort activiteit of de uitrusting van het schip niet van belang, maar het ideële en politieke karakter van de organisatie. Hoe verhoudt zich dat met de bewering dat er geen politieke doelstellingen of buitenlandse druk ten grondslag liggen aan dit voornemen? Hoe zit het met schepen die meerdere taken kunnen uitvoeren of voor verschillende doelen worden ingezet? Aan welke eisen moet een schip voldoen dat in week één gebruikt wordt voor een protestactie, in week twee voor wetenschappelijk onderzoek, in week drie om journalisten in staat te stellen verslag te doen bij een gebeurtenis op zee en in week vier als tentoonstellingsruimte voor scholierenexcursies? Ook vragen deze leden zich af wat het verschil is tussen het redden van drenkelingen voor de Nederlandse kust of de Libische kust?

De leden van de GroenLinks-fractie willen erop wijzen dat Nederland zich altijd sterk heeft gemaakt voor het recht op vreedzaam protest op zee, voor de vrijheid van meningsuiting, vrije pers, mensenrechten en het handhaven van internationaal zeerecht. In tal van procedures en rechtszaken is Nederland met succes opgekomen voor dit recht en voor de organisaties waarvan de schepen onder Nederlandse vlag varen en die (soms letterlijk) onder vuur lagen van minder democratische landen. Deze leden zijn er trots op dat Nederland deze rechten actief beschermt. Het is een teken van beschaving en moreel leiderschap om niet te zwichten voor de druk en het opportunisme om de confrontatie te vermijden. Door nu actief drempels op te werpen zonder dat er een reële technische of juridische noodzaak voor is dreigt Nederland dat morele leiderschap te verliezen.

De leden de Partij voor de Dieren-fractie onderschrijven net als de organisaties met ideële doelstellingen het belang van voldoende veiligheidsmaatregelen aan boord van zeegaande schepen. Deze leden zijn echter van mening dat goed beleid gebaseerd moet zijn op een grondige probleemanalyse en vragen daarom welke analyse ten grondslag ligt aan dit beleid? Welke tekortkomingen in wet- en regelgeving zijn er geconstateerd? Welke tekortkomingen in veiligheidsmaatregelen? Welke incidenten hebben zich voorgedaan? Welke instanties hebben, naast de Maltese autoriteiten, kanttekeningen geplaatst bij de huidige registratie? Op welke manier zijn de ervaringen van de betrokken organisaties betrokken in het proces? Kan de Minister een samenvatting van de gemaakte analyse aan de Kamer doen toekomen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie willen graag weten op basis van welke wetgeving de Minister een besluit heeft genomen. Waar in de International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) en/of de International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) vindt de Minister de grondslag voor het besluit? Hoe vertalen de SOLAS en STCW-verdragen zich naar de Nederlandse wetgeving? Moet een wijzigingsbesluit in de Staatscourant gepubliceerd worden? Zo ja, is dat reeds gebeurd? Kan de Minister aangeven waarom dit besluit per direct in werking moest treden? Was er sprake van direct gevaar? Zo ja, waaruit blijkt dat?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie willen tevens weten hoe een besluit al in werking kan zijn getreden terwijl het nog niet opgetekend lijkt te zijn? Op welke manier kan een organisatie met een ideële doelstelling momenteel inzicht krijgen in de eisen waaraan voldaan moeten worden als men een zeegaand schip in gebruik wil nemen? Ook willen deze leden

weten op welke organisaties deze beleidsregel van toepassing is. Op basis van welke criteria wordt bepaald of organisaties wel of niet onder de nieuwe regels vallen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie willen tot slot graag weten welk traject de Minister voorziet voor bestaande organisaties. Hoe gaat de Minister voorkomen dat de vernieuwde wetgeving ertoe gaat leiden dat bestaande organisaties zich genoodzaakt zien hun maatschappelijke waardevolle werkzaamheden te staken?

II Reactie van de bewindspersoon

Inleiding

Onderstaande beantwoording geldt voor de beleidswijziging in het algemeen. Inmiddels is duidelijk geworden dat de beleidswijziging voor een specifieke categorie schepen, namelijk de schepen die staan ingeschreven in het Nederlandse vlagregister als pleziervaartuig en die worden ingezet voor het stelselmatig aan boord nemen van drinkelingen, versneld zal worden ingevoerd. Dit is nader uitgewerkt in de brief waarvan deze beantwoording een bijlage is.

De vragen die zijn gesteld zijn samengevoegd naar thematiek. In het onderstaande volgen de antwoorden per thema.

Aanleiding/grondslag van de beleidswijziging

De leden van de D66-fractie vragen:

1. Of de Minister uiteen kan zetten welke incidenten en problemen ten grondslag liggen aan het besluit om deze beleidswijziging per omgaande door te voeren. Op welke wijze had de beleidswijziging de incidenten kunnen voorkomen en hoe gaat deze wijziging problemen in de toekomst voorkomen?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen:

2. Wat het primaire doel, de noodzaak en de motivatie is voor deze beleidswijziging. Welk acuut en reëel probleem wordt er opgelost door de zeewaardigheid van schepen van een klein aantal NGO's nu in twijfel te trekken en extra eisen op te leggen?
3. Welke analyse ten grondslag ligt aan dit beleid? Welke tekortkomingen in wet- en regelgeving zijn er geconstateerd? Welke tekortkomingen in veiligheidsmaatregelen? Welke incidenten hebben zich voorgedaan? Kan de Minister een samenvatting van de gemaakte analyse aan de Kamer doen toekomen?
4. Welke instanties hebben, naast de Maltese autoriteiten, kanttekeningen geplaatst bij de huidige registratie? Op welke manier zijn de ervaringen van de betrokken organisaties betrokken in het proces?

Antwoord vragen 1 t/m 4

Aan het besluit liggen geen incidenten in de zin van ongevallen ten grondslag. Ik vind niet dat eerst incidenten of ongevallen moeten plaatsvinden alvorens maatregelen te treffen. De beleidswijziging is gebaseerd op het feit dat betreffende schepen als pleziervaartuig staan geregistreerd, maar niet als zodanig worden gebruikt, hetgeen gepaard gaat met veiligheidsrisico's voor schip en bemanning. Schepen die als pleziervaartuig staan geregistreerd hoeven niet of nauwelijks aan veiligheids- en bemanningseisen te voldoen, slechts aan bepaalde milieueisen die van toepassing zijn op alle schepen vanaf een bepaalde grootte. Pleziervaartuigen worden gebruikt voor sportieve en recreatieve doelstellingen, terwijl schepen van organisaties met ideële doelstellingen onder meer voor protestacties op zee worden gebruikt. Dat is niet

recreatief. De inzet van deze schepen zonder nadere veiligheidseisen acht ik niet langer veilig en daarmee onwenselijk, ook ten opzichte van de aan boord zijnde bemanning. Het feitelijke gebruik is veel meer vergelijkbaar met dat van koopvaardij schepen, die wel aan veiligheids- en bemanningseisen moeten voldoen. Daarnaast is de registratie als pleziervaartuig zeer moeilijk uit te leggen aan buitenlandse autoriteiten. Dat Nederland geen veiligheids- en bemanningseisen aan deze schepen stelt stuit op veel onbegrip. Dit is ook aan de orde geweest toen het schip de Sea-Watch 3 tijdens de zomer van vorig jaar in Malta werd vastgehouden. Dat Nederland als vlaggenstaat toestaat dat een dergelijk schip internationale reizen onderneemt zonder daarbij te hoeven voldoen aan veiligheids- en bemanningseisen werd niet begrepen. Om deze redenen heb ik besloten tot de beleidswijziging, waarmee een onvolkomenheid wordt rechtgezet.

De leden van de GroenLinks-fractie:

5. Constateren dat in een normaal beleidsproces ook een consultatie van de betrokken organisaties gebruikelijk is. Alleen zo kan worden geïnventariseerd of er een mogelijk probleem is dat moet worden opgelost, wat mogelijke oplossingen zijn en of daar nieuwe regels voor nodig zijn. Dat is voor zover deze leden hebben kunnen waarnemen allemaal niet gebeurd. Aangezien er kennelijk geen acuut probleem is, maar alleen een wens om een vermeend te ruime administratieve omschrijving van het begrip «jacht», zien deze leden geen enkele reden om haast te maken. Als de Nederlandse overheid de behoefte heeft om haar bureaucratie uit te breiden met nieuwe categorieën om schepen te registreren, dan moet wat deze leden betreft ook daar eerst een normaal proces voor worden doorlopen. Een heldere doelstelling en een transparant stappenplan zijn dan een begin. Zij zien dat graag tegemoet alvorens de Minister verdere stappen gaat ondernemen.

Antwoord vraag 5

Zoals aangekondigd in de brief van 26 september jl. (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. Die organisaties hebben aangegeven eerst schriftelijke vragen te willen stellen alvorens daarover een mondeling overleg te hebben. Na de beantwoording daarvan zijn wij met hen in overleg gegaan. De beleidswijziging heeft als doel de veilige inzet van schepen die als pleziervaartuig staan geregistreerd, maar die niet voor recreatieve doeleinden worden gebruikt. U wordt op de hoogte gehouden van het vervolg.

Wetgeving

De leden van de D66-fractie vragen:

6. Waarom is er niet gekozen voor een wetgevingsproces waarbij de vlagregistratie voor alle typen schepen tegen het licht wordt gehouden? Waarom zouden veiligheidsproblemen zich uitsluitend bij schepen van ideële organisaties voordoen?

Antwoord vraag 6

De beleidswijziging is gericht op schepen die geregistreerd staan als pleziervaartuig, maar die niet als zodanig – recreatief – worden gebruikt. Daarvoor gelden thans geen veiligheids- en bemanningseisen. Op andere typen schepen – die zijn geregistreerd als koopvaardij schepen – zijn dergelijke eisen op basis van de Schepenwet en Wet zeevarenden wel van toepassing. Het is daarom niet nodig om de vlagregistratie voor alle typen schepen tegen het licht te houden.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen:

7. Op basis van welke wetgeving de Minister een besluit heeft genomen; en
8. Moet een wijzigingsbesluit in de Staatscourant gepubliceerd worden? Zo ja, is dat reeds gebeurd?

Antwoord vragen 7 en 8

Tijdens het overleg met de organisaties met ideële doelstellingen op 15 januari jl. hebben de organisaties aangegeven dat zij – los van hun opvatting over het besluit tot de beleidswijziging – een voorkeur hebben voor separate regelgeving waarin veiligheids- en bemanningseisen worden opgenomen voor schepen die als pleziervaartuig staan geregistreerd, maar die niet als zodanig worden gebruikt. Ik ben bereid aan deze wens tegemoet te komen, en zal de wijziging borgen via een wijziging van regelgeving (publicatie in Staatscourant of Staatsblad).

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen:

9. Waar in de International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) en/of de International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) vindt de Minister de grondslag voor het besluit?; en
10. Hoe vertalen de SOLAS en STCW-verdragen zich naar de Nederlandse wetgeving?

Antwoord vragen 9 en 10

Beide internationale verdragen zijn in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd in respectievelijk de Schepenwet en de Wet zeevarenden en onderliggende regelgeving. Deze wetgeving vormt de grondslag voor de beleidswijziging.

De leden van de VVD-fractie vragen:

11. Waarom kan er onder de Wet pleziervaartuigen 2016 gevaren worden als schepen langer zijn dan 24 meter en er geen sprake is van sport- of vrijetijdsbesteding. Is dat niet oneigenlijk gebruik en kan hier tegen opgetreden worden? Waarom is dit niet strafbaar? Waarom zou een schip daarom niet aan de ketting kunnen worden gelegd?

Antwoord vraag 11

Er wordt niet gevaren onder de Wet pleziervaartuigen 2016. Deze wet gaat over het in de handel brengen van pleziervaartuigen tot 24 meter.

De leden van de D66-fractie vragen:

12. Wat zijn de juridische kaders van organisaties met ideële doelstellingen? Op welke wijze zijn deze kaders tot stand gekomen?

Antwoord vraag 12

De beleidswijziging is van toepassing op pleziervaartuigen die niet als zodanig – recreatief – worden gebruikt. Organisaties met ideële doelstellingen gebruiken deze schepen niet recreatief. Het gaat niet zozeer om de organisaties als wel om het gebruik van de schepen.

De leden van de GroenLinks-fractie:

13. Willen erop wijzen dat Nederland zich altijd sterk heeft gemaakt voor het recht op vreedzaam protest op zee, voor de vrijheid van meningsuiting, vrije pers, mensenrechten en het handhaven van internationaal zeerecht. In tal van procedures en rechtszaken is Nederland met succes opgekomen voor dit recht en voor de organisaties waarvan de schepen onder Nederlandse vlag varen en die (soms letterlijk) onder vuur lagen van minder democratische landen. Deze leden zijn er trots op dat Nederland deze rechten actief beschermt. Het is een teken van beschaving en moreel leiderschap om niet te zwichten voor de druk en

het opportunisme om de confrontatie te vermijden. Door nu actief drempels op te werpen zonder dat er een reële technische of juridische noodzaak voor is dreigt Nederland dat morele leiderschap te verliezen.

Antwoord vraag 13

Nederland heeft het recht op demonstratie en vrijheid van meningsuiting altijd gesteund en doet dat nog steeds. Er is geen sprake van een gewijzigd standpunt daaromtrent. De doelstellingen van de organisaties komen met deze beleidswijziging niet in gevaar. De beleidswijziging heeft uitsluitend als doel dat schepen veilig ingezet worden.

Toepassing

De leden van de VVD-fractie vragen:

14. Op welke schepen is deze registratie en certificering van toepassing, in het bijzonder ook op welke schepen van NGO's?

De leden van de GroenLinks-fractie:

15. Zijn verbaasd dat organisaties zijn geselecteerd in plaats van schepen. Kennelijk is bij de selectie het type schip, het soort activiteit of de uitrusting van het schip niet van belang, maar het ideële en politieke karakter van de organisatie. Hoe verhoudt zich dat met de bewering dat er geen politieke doelstellingen of buitenlandse druk ten grondslag liggen aan dit voornemen?
16. Vragen waarom de ene NGO wél is aangeschreven en de andere niet. Waarop baseert de Minister haar keuze?
17. Vindt de huidige selectie van NGO's volstrekt arbitrair, als die niet politiek gemotiveerd is, zoals de Minister beweert. Waar kunnen organisaties van uitgaan als algemene regels worden gewijzigd en vervolgens selectief en willekeurig toegepast?
18. Vragen of die keuze valt onder een ministerieel besluit, haar discretionaire bevoegdheid of beleidsvrijheid? Wat betekent dit voor de rechtspositie van niet-commerciële organisaties die een boot of schip hebben?

De leden van de D66-fractie vragen:

19. Is het de bedoeling dat het beleid betrekking heeft op alle schepen, zowel groot als klein? Indien er onderscheid wordt gemaakt in grootte, wat is dan de grootte (tonnage en lengte) en waarop is dat gebaseerd? Als het beleid alleen gebaseerd is op de activiteiten van de organisatie/schepen en niet op de grootte van de schepen, welke activiteiten van een organisatie vallen daar dan wel onder en welke niet?; en
20. Op welke als pleziervaart geregistreerde en onder Nederlandse vlag varende schepen en jachten is de beleidswijziging gericht en waarom? Kan de Minister hiervan een overzicht geven? Zo ja, op welke termijn kan de Kamer een dergelijk overzicht ontvangen?
21. Of de Minister haar uitspraak kan toelichten dat «het gesprek zich in eerste instantie richt op Greenpeace, Women on Waves, Sea-Watch, Jugend Rettet en Sea Shepherd, omdat zij in die categorie zijn aangeschreven. Met die organisaties beginnen we dus»(algemeen overleg Maritiem, d.d. 6 december 2018 (Kamerstuk 31 409, nr. 216)) nader toelichten.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen:

22. Op welke organisaties deze beleidsregel van toepassing is. Op basis van welke criteria wordt bepaald of organisaties wel of niet onder de nieuwe regels vallen?

Antwoord vragen 14 t/m 22

De beleidswijziging is van toepassing op alle schepen die staan geregistreerd als pleziervaartuig in het Nederlandse vlagregister, maar die niet als zodanig – recreatief – worden gebruikt. Dit betreft in hoofdzaak schepen van organisaties met ideële doelstellingen. Vijf organisaties zijn aangeschreven omdat duidelijk is dat deze organisaties schepen niet uitsluitend recreatief inzetten. Met deze organisaties is mijn ministerie nu in gesprek. Voor de schepen die als pleziervaartuig staan ingeschreven in het Nederlandse vlagregister en die stelselmatig worden gebruikt voor het aan boord nemen van drenkelingen zal de beleidswijziging versneld in werking treden. Zie hiervoor de brief waarvan deze beantwoording de bijlage is.

Ook andere organisaties vallen onder de beleidswijziging, als zij schepen hebben die geregistreerd staan als pleziervaartuig, maar niet als zodanig gebruikt worden. De beleidswijziging heeft betrekking op alle schepen ongeacht bijvoorbeeld lengte of tonnage. Er worden geen boven- of ondergrenzen (bv. tonnage of lengte) gehanteerd. Het gaat om alle activiteiten die niet als sport of recreatief gebruik kunnen worden aangemerkt.

De leden van de GroenLinks fractie vragen:

23. Zich af wat het verschil is tussen het redden van drenkelingen voor de Nederlandse kust of de Libische kust?

Antwoord vraag 23

Wanneer drenkelingen voor de Nederlandse kust uit het water moeten worden gehaald of wanneer de bemanning van een schip op de Noordzee geëvacueerd moet worden, kunnen deze mensen op zeer korte termijn in een dichtbij gelegen haven aan land worden gebracht door schepen (of helikopters) die daartoe uitgerust zijn. De afgelopen periode is gebleken dat de situatie voor de Libische kust anders is. Daar gaat het om mensen die de overtocht van Afrika naar Europa willen maken in gammele en te kleine bootjes en die worden opgepikt door diverse ideële organisaties. Inmiddels blijkt dat het zeer moeilijk is geworden deze mensen in een dichtbij gelegen haven aan land te brengen, waardoor zij wekenlang aan boord van het schip moeten verblijven. Daarvoor zijn deze schepen soms onvoldoende toegerust en het veiligheidsrisico stijgt daardoor. Om mensen langdurig aan boord te houden zijn voorzieningen nodig, zoals een adequate accommodatie. De eisen die gesteld moeten worden om deze situatie voor alle opvarenden, ook de bemanning, veilig te houden, worden in het kader van de beleidswijziging van toepassing.

Overgangstermijn

De leden van de VVD-fractie vragen:

24. Waarom is er gekozen voor een overgangstermijn van anderhalf jaar. Zou dit niet korter kunnen? Of zou voor bepaalde schepen de termijn niet korter kunnen dan wel een variatie in de overgangstermijn voor bepaalde schepen kunnen worden opgenomen (bijvoorbeeld afhankelijk van waar de schepen gelegen zijn of bij actieve schepen)?

De leden van de CDA-fractie vragen:

25. Welke realistische overgangstermijn voor de schepen die nu in het Nederlandse vlagregister staan ingeschreven, wordt beoogd.

Antwoord vragen 24 en 25

Een geschikte overgangstermijn zal na overleg met de organisaties met ideële doelstellingen worden vastgesteld en afhangen van de veiligheidsrisico's. Daarbij is nog geen concrete periode afgesproken. Voor de schepen die als pleziervaartuig staan ingeschreven in het Nederlandse

vlagregister en die stelselmatig worden gebruikt voor het aan boord nemen van drenkelingen zal de beleidswijziging versneld in werking treden. Zie hiervoor de brief waarvan deze beantwoording de bijlage is.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen:

26. Kan de Minister aangeven waarom dit besluit per direct in werking moest treden? Was er sprake van direct gevaar? Zo ja, waaruit blijkt dat?

Antwoord vraag 26

De beleidswijziging is per direct van toepassing voor nieuw in het Nederlandse register in te schrijven schepen, om te voorkomen dat schepen die nog niet in het Nederlandse vlagregister staan ingeschreven, nog snel zouden worden ingeschreven om daarmee te kunnen profiteren van het feit dat er aan pleziervaartuigen geen veiligheids- en bemanningseisen worden gesteld. Dat vind ik een ongewenste situatie. Voor de schepen die al in het Nederlandse vlagregister staan ingeschreven, zal na overleg een overgangstermijn worden vastgesteld, afhankelijk van de veiligheidsrisico's.

Uitzondering hierop zijn schepen die als pleziervaartuig staan ingeschreven in het Nederlandse vlagregister en die stelselmatig drenkelingen uit zee oppikken. Voor deze categorie schepen zal de beleidswijziging versneld in werking treden. Zie hiervoor de brief waarvan deze beantwoording de bijlage is.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen:

27. Hoe een besluit al in werking kan zijn getreden terwijl het nog niet opgetekend lijkt te zijn?

Antwoord vraag 27

De beleidswijziging is inderdaad direct van toepassing voor nieuw in het vlagregister in te schrijven schepen. Deze beleidswijziging zal worden neergelegd in regelgeving.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen:

28. Welk traject de Minister voorziet voor bestaande organisaties. Hoe gaat de Minister voorkomen dat de vernieuwde wetgeving ertoe gaat leiden dat bestaande organisaties zich genoodzaakt zien hun maatschappelijke waardevolle werkzaamheden te staken?

Antwoord vraag 28

De beleidswijziging is uitsluitend gericht op de veilige inzet van schepen die als pleziervaartuig staan geregistreerd, maar niet als zodanig worden gebruikt. Bij het toepassen van bepaalde normen zal worden gekeken naar het feitelijke gebruik van het schip. Het blijft mogelijk voor de organisaties om hun maatschappelijke werkzaamheden te kunnen uitvoeren. Dit moet echter wel op een veilige manier plaatsvinden.

Normen

De leden van de VVD-fractie vragen:

29. Hoe wordt getoetst aan de veiligheidseisen en wat gebeurt er in de overgangperiode? Hoe communiceert de Minister hierover met de bemanning van het schip, vragen deze leden.

Antwoord vraag 29

Zoals aangegeven in mijn brief van 26 september jl. over de beleidswijziging voor schepen van organisaties met ideële doelstellingen (Kamerstuk 31 409, nr. 199) zullen de schepen moeten gaan voldoen aan veiligheids- en bemanningseisen, die gebaseerd zullen zijn op internati-

onaal geldende normen voor zeegaande schepen. Gebruikelijk is dat zeeschepen – nadat deze zijn onderzocht door een klassenbureau – worden gecertificeerd, waaruit blijkt dat het schip aan de eisen voldoet. Ik communiceer daarover ook met de relevante organisaties. In de overgangperiode geldt nog de huidige inschrijving met de huidige eisen. Voor de schepen die als pleziervaartuig staan ingeschreven in het Nederlandse vlagregister en die stelselmatig worden gebruikt voor het aan boord nemen van drenkelingen zal de beleidswijziging versneld in werking treden. Zie hiervoor de brief waarvan deze beantwoording de bijlage is.

De leden van de CDA-fractie vragen:

30. Aan welke voorschriften nu niet wordt voldaan in de wetenschap dat alle schepen van de genoemde organisaties reeds op vrijwillige basis voldoen aan veel veiligheidsnormen.

Antwoord vraag 30

De normen waaraan de schepen voldoen, verschillen per schip. Een deel van de schepen voldoet inderdaad al aan verschillende veiligheidsnormen, waardoor het voor deze schepen eenvoudiger zal zijn om aan (een deel van) de nieuwe eisen te voldoen. Onderdelen waar nog niet altijd aan wordt voldaan, zijn bijvoorbeeld het internationaal veiligheids-certificaat (SOLAS) en het veiligheidsmanagementsysteem (ISM). Ook de bemanningsleden zijn over het algemeen niet geheel gekwalificeerd in overeenstemming met de internationale voorschriften daaromtrent (STCW).

De leden van de GroenLinks-fractie vragen:

31. Hoe zit het met schepen die meerdere taken kunnen uitvoeren of voor verschillende doelen worden ingezet? Aan welke eisen moet een schip voldoen dat in week één gebruikt wordt voor een protestactie, in week twee voor wetenschappelijk onderzoek, in week drie om journalisten in staat te stellen verslag te doen bij een gebeurtenis op zee en in week vier als tentoonstellingsruimte voor scholierenexcursies?

Antwoord op vraag 31

Het feitelijke gebruik van het schip is leidend voor de eisen die gesteld gaan worden. Het kan dus zijn dat die eisen per schip verschillend zijn. Als een schip voor een ander doel wordt ingezet, kunnen de eisen wijzigen. Echter, de basis van de veiligheidseisen, zoals stabiliteit, brandbescherming, navigatiemiddelen e.d. zijn vergelijkbaar voor verschillende typen schepen. Er zijn wel strengere eisen voor schepen die worden gebruikt voor het transport en accommoderen van grote groepen personen. Onderzoeksschepen zijn gecertificeerd volgens internationale normen en wel volgens de zogenaamde «*Special Purpose Ships*» Code van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), waarin rekening wordt gehouden met het aantal onderzoekers aan boord. Naarmate er meer personen aan boord zijn, worden de eisen strenger. Het internationaal geldende normenkader is van toepassing op dit type schip.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen:

32. Op welke manier kan een organisatie met een ideële doelstelling momenteel inzicht krijgen in de eisen waaraan voldaan moeten worden als men een zeegaand schip in gebruik wil nemen?

Antwoord op vraag 32

Als men een zeegaand schip in gebruik wil nemen, ga ik er van uit dat het schip nog niet staat geregistreerd in het Nederlandse vlagregister. In dat geval zal na de aanvraag worden overlegd met de organisatie/eigenaar, waarbij het gebruik van het schip aan de orde komt.

Gesprek ngo's

De leden van de VVD vragen:

33. Kan de Minister verslag doen van het gesprek met de gezamenlijke organisaties naar aanleiding van de brieven van 11 december jl. die door de Minister aan deze organisaties zijn gestuurd.

De leden van de D66-fractie vragen:

34. Is er met alle organisaties en eigenaren die door deze beleidswijziging worden getroffen gesproken? Wanneer en hoe werden de organisaties en eigenaren die deze schepen beheren of bezitten geconsulteerd?

Antwoord vragen 33 en 34

Mijn ministerie is op dit moment in gesprek met de vijf organisaties die zijn aangeschreven. Onderwerpen die al aan bod zijn geweest, zijn de achtergrond van de beleidswijziging, de wijze waarop de beleidswijziging wordt uitgevoerd (apart te ontwikkelen normenkader of via bestaande normenkaders) en de overgangstermijn. Afgesproken is het overleg voort te zetten.

Er zijn nog geen gesprekken gevoerd met andere organisaties, dat volgt nadat de beleidswijziging voor deze eerste categorieën verder uitgewerkt is.

Registratie

De leden van de VVD-fractie vragen:

35. In hoeverre een registratie bekend is bij het Kadaster? Is er sprake van oneigenlijk gebruik en is er al gesproken met mensen van de Sea-Watch 3?

Antwoord vraag 35

Een schip kan te boek gesteld worden bij het Kadaster. Daarmee wordt het schip in de openbare registers van het Kadaster geregistreerd, waarmee het eigendom vastligt. De Sea-Watch 3 staat als zodanig geregistreerd. Sea Watch is een van de vijf organisaties waarmee mijn ministerie overleg voert over de beleidswijziging.

Consequenties

De leden van de D66-fractie vragen:

36. Kan de Minister toelichten op welke wijze organisaties worden ondersteund en gecompenseerd voor de beleidswijziging? Deze leden maken zich zorgen over de financiële consequenties van de beleidswijziging voor de getroffen organisaties met ideële instellingen; en
37. Wat zijn de consequenties en effecten voor de getroffen organisaties (per organisatie) en de Nederlandse scheepvaart?

Antwoord vragen 36 en 37

De schepen moeten gaan voldoen aan veiligheids- en bemanningseisen. Het kan zijn dat dit aanpassingen aan het schip vergt of dat er extra voorzieningen getroffen moeten worden. Dit kan financiële consequenties hebben, evenals het onderzoek dat uitgevoerd moeten worden om vast te stellen of het schip voldoet en de certificering van het schip. De kosten zullen zoals gebruikelijk ten laste komen van de eigenaar of de organisaties.

ICP

De leden van de VVD vragen:

38. Heeft de Seawatch3 een Internationaal Certificaat Pleziervaartuigen (ICP) heeft. Zo ja, wanneer is deze afgegeven en staat de naam van het land er ook bij?

Antwoord op vraag 38

Dat is mij niet bekend. Een ICP wordt niet door een overheidsinstantie afgegeven, maar door het Watersportverbond of de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club. Een ICP is een informeel eigendomsbewijs.

De leden van de VVD-fractie vragen:

39. Kan de Minister aangeven of en zo ja, hoe zij tegen deze bureaus optreedt? Achtergrond: De beleidswijziging met als gevolg dat schepen van organisaties met ideële doelstellingen niet langer als pleziervaartuig kunnen worden geregistreerd komt de reputatie van de Nederlandse vlag ten goede. Er zijn echter bureaus die de registratie van schepen als pleziervaartuig actief promoten. Deze bureaus hebben een negatieve uitstraling op de Nederlandse vlag. Deze bureaus doen het door dubbelzinnige reclame-uitingen voorkomen alsof een ICP gelijkgesteld is aan een zeebrief, wat evident niet het geval is.

Antwoord op vraag 39

Een aantal van de door u bedoelde bureaus is door het ministerie aangeschreven met het verzoek om te stoppen met het promoten van het ICP als gelijkgesteld aan een zeebrief. Dat heeft wel effect gehad, maar de promotie is nog niet geheel gestopt. Wat hiertegen verder kan worden ondernomen wordt nu door mijn ministerie juridisch onderzocht. Met de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club en het Watersportverbond is overleg gevoerd over de status van het ICP. Deze status is daarop verduidelijkt en het model van het ICP is aangepast, zodat uit het ICP nu ondubbelzinnig blijkt dat dit document geen recht geeft de Nederlandse vlag te voeren. Genoemde organisaties zijn daarover ook duidelijk in hun communicatie naar de klant. Zo staat nu op de website van het Watersportverbond:

«**Let op:** Een ICP is uitdrukkelijk **geen** bewijs van nationaliteit en registratie, zoals de zeebrief en geeft niet het recht de Nederlandse vlag te voeren.»

Daarnaast is aan verschillende buitenlandse autoriteiten (zoals Malta, Duitsland en Italië) het verschil tussen een ICP en een zeebrief uitgelegd.

De leden van de VVD-fractie vragen:

40. Wat de Koninklijke Nederlandsche Motorboot Club (KNMC) en de Watersportbond kunnen doen om oneigenlijk gebruik van het ICP-document tegen te gaan. Hoe kan de Nederlandse overheid hen hierin bijstaan? Is het ICP in te trekken vanwege misbruik?

Antwoord op vraag 40

Mijn ministerie is daarover in overleg met de KNMC en het Watersportverbond. De KNMC en het Watersportverbond kunnen in elk geval blijven benadrukken dat het ICP een eigendomsbewijs is en dat dit geen recht geeft op het voeren van de Nederlandse vlag. Daarnaast zal Nederland uitleg blijven geven daar waar nodig. Het intrekken van het ICP is alleen mogelijk als niet meer wordt voldaan aan de voorwaarden voor afgifte of als bij de aanvraag duidelijk onjuiste informatie is verstrekt. Overigens hebben de bonden een aantal maal een geldig bestaand ICP omgeruild

voor een nieuw ICP waarop duidelijk staat aangegeven dat het ICP geen recht geeft de Nederlandse vlag te voeren.

Divers

De leden van de VVD-fractie vragen:

41. Heeft de Seawatch3 een Search and Rescue (SAR)-vergunning?

Antwoord op vraag 41

Nederland heeft geen wetgeving op basis waarvan vergunningen worden afgegeven voor SAR activiteiten.

De leden van de VVD-fractie vragen:

42. Heeft de Sea-Watch 3 een Nederlandse vlag. Zo ja, waar blijkt dit uit? Welke status is van toepassing op dit schip?

Antwoord op vraag 42

Ja, het schip staat ingeschreven in het Nederlandse vlagregister, heeft derhalve de Nederlandse nationaliteit en een geldige zeebrief. De Sea-Watch 3 is daarmee gerechtigd de Nederlandse vlag te voeren.

De leden van de VVD-fractie vragen:

43. Welke consequenties verbindt de Minister aan het meegezonden signaal van het Landelijk Informatie en Expertise Centrum (LIEC-sigitaal) dat enkele NGO's zich mogelijk schuldig maken aan (hulp bij) mensensmokkel en/of dood door schuld?

Antwoord op vraag 43

Ik verwijs graag naar mijn reactie op het LIEC signaal, die per brief aan u is gezonden op 17 januari jl. (Kamerstuk 31 409, nr. 217). Ik zie het signaal als ondersteunend aan mijn beleid.