



Gemeente Amsterdam

Gemeenteraad

Gemeenteblad

Schriftelijke vragen

R

Jaar 2018

Afdeling 1

Nummer 326

Datum indiening 17 januari 2018

Datum akkoord 13 maart 2018

Publicatiedatum 16 maart 2018

Onderwerp

Beantwoording schriftelijke vragen van het lid N.T. Bakker inzake slavernijachtige toestanden op een schip in de Amsterdamse haven.

Aan de gemeenteraad

Toelichting door vragensteller:

Op 17 januari 2018 meldde Het Parool¹ dat 18 bemanningsleden uit de Filipijnen en Pakistan vastzitten in een schip dat sinds 6 december voor anker ligt in de Amerikahaven in het Amsterdamse havengebied. Het schip zou aan de ketting zijn gelegd door een schuldeiser. De bemanningsleden kunnen niet van boord, en zitten in erbarmelijke omstandigheden hun lot af te wachten. Zo is er maar een uurtje per dag warm water en is er te weinig brandstof om de vertrekken warm te houden.

Het Parool vermeldt: *“De Havendienst is van de situatie op de hoogte, maar ziet geen rol voor zichzelf weggelegd, omdat het gaat om een conflict tussen de rederij en de bemanning”.*

Gezien het vorenstaande heeft het lid N.T. Bakker, namens de fractie van de SP, op grond van artikel 45 van het Reglement van orde voor de raad van Amsterdam, de volgende schriftelijke vragen aan het college van burgemeester en wethouders gesteld:

1. Wat vindt het college ervan dat er op Amsterdams grondgebied toestanden plaatsvinden die doen denken aan moderne slavernij?

Antwoord:

Het is een vervelende situatie voor de bemanning, maar er is zeker geen sprake van een onmenselijke situatie. Er zijn verwarmde gemeenschappelijke ruimtes, er is twee maal per dag gelegenheid tot warm douchen. Er zijn geen zieken, er is ruim voldoende voedsel, drinken, medicijnen, en er wordt gezorgd dat dat zo blijft. Inmiddels begrijpen wij dat de bemanning weer salaris heeft ontvangen.

2. Volgens de visie 2030 van het Havenbedrijf is Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen belangrijk, en “aandacht voor Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen komt door de gehele visie terug”. Hoe verhoudt de bovengenoemde situatie zich tot deze filosofie?

¹ <https://www.parool.nl/amsterdam/bemanning-olietanker-al-5-weken-vast-in-amsterdamse-haven-a4557608/>

Antwoord:

Havenbedrijf Amsterdam (HbA) is geen partij in dezen en wil dat ook niet worden. Het is een geschil tussen twee private partijen. De verantwoordelijkheid voor de bemanning ligt aan daar.

HbA is wel betrokken op verschillende manieren en houdt een vinger aan de pols. Zo hebben mensen van HbA regelmatig contact met kapitein en bemanning; is via het zeemanshuis geestelijke verzorging geregeld en is er overleg met het zeemanshuis hoe die eventueel nog meer kunnen ondersteunen.

3. Wat vindt het college ervan dat het Havenbedrijf alle verantwoordelijkheid van zich afschuift, en zelfs niet eens wil bemoeien met het welzijn van het personeel op de vastgelegde boot?

Antwoord:

Zie eerdere antwoorden.

4. Is het college het met de fractie van de SP eens dat het hier niet gaat om zo maar een conflict tussen gelijkwaardige partijen waar het Havenbedrijf maar achterover bij kan gaan leunen, maar dat het gaat om een bizarre situatie waar de bemanning geen aandeel in heeft en waar het Havenbedrijf de kant van de bemanning in moet kiezen?

Antwoord:

Zie eerdere antwoorden.

5. Welke instantie is bevoegd en in staat om per direct in te grijpen in deze situatie? Waarom heeft het Havenbedrijf niet per direct contact gezocht met deze instantie om een einde te maken aan de slavernijachtige toestanden? Bent u bereid er op aan te dringen dat zo snel als mogelijk een bevoegde instantie ervoor gaat zorgen dat het personeel fatsoenlijk onderdak en sanitair krijgt, net als hulp om hun achterstallige salaris op te eisen en perspectief op een terugkeer naar huis?

Antwoord:

Zie eerdere antwoorden.

6. Los van dit actuele conflict, op welke manier wordt er toezicht gehouden op het welzijn en de arbeidsomstandigheden van personeel op schepen in de haven? Wat is hierbij de rol van het Havenbedrijf als gemeentelijke deelneming?

Antwoord:

In de haven van Amsterdam worden door verschillende diensten zeeschepen gecontroleerd. De Divisie Havenmeester (DHM), de publieke tak van het havenbedrijf controleert tussen de 1000 en de 1200 zeeschepen per jaar op milieu en veiligheid. Tijdens deze controle wordt er ook altijd gekeken naar het welzijn van de bemanning. Mochten zij slechte leefomstandigheden aan boord constateren of er wordt aan hen kenbaar gemaakt dat er achterstallig salaris moet worden overgemaakt dan lichten zij Port State Control (onderdeel van IL&T) in. Port State Control zal dan het schip aanhouden en ervoor zorgen dat de geconstateerde feiten worden rechtgezet.

DHM bezoekt de SeaPi0neer op regelmatige basis. Praat met de bemanning, controleert of er voldoende brandstof, water en proviand aan boord is, hoe de sfeer is aan boord of er zieken of gewonden zijn. Zij hebben geen erbarmelijke omstandigheden aangetroffen. Ook kijken zij of er sprake is van een veiligheidsminimum en of er voldoende gekwalificeerd personeel aan boord is.

Indien dit niet het geval is, neemt de DHM maatregelen. De havenmeester zal, als de veiligheid van het scheepvaartverkeer in gevaar komt, de bevoegdheden uit de Havenverordening en het Binnenvaartpolitiereglement mogelijk inzetten. Tegelijkertijd zal zij de burgemeester informeren alsmede de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (voorheen Arbeidsinspectie).

7. Is het college het met de fractie van de SP eens dat werkgevers of schuldeisers die zich zo gedragen dat een achttienkoppige bemanning uit Azië hier in erbarmelijke omstandigheden zit opgesloten, niet welkom zouden moeten zijn in onze haven? Welke stappen gaat u daarvoor ondernemen?

Antwoord:

Op het moment dat een schip naar Amsterdam komt, weet de havenmeester niet in welke financiële situatie de rederij verkeert. In het geval van de Sea Pioneer werd het schip door Port State Control aangehouden vanwege achterstallig salaris. Toen volgden er meerdere schuldeisers.

Op het moment beslag is gelegd op een schip, maken andere schuldeisers gebruik van dit regime om hun schulden te innen. Het zijn de beslagleggers die in eerste instantie verantwoordelijk zijn voor de ontstane situatie op een schip dat aan de ketting ligt en de rederij in de persoon van de kapitein die verantwoordelijk is voor het wel en wee van de bemanning.

Als gevolg van het beslag mag het schip niet meer weg. De rechterlijke uitspraak die nodig is voor het leggen van beslag, staat daaraan in de weg. De havenmeester staat buiten conflicten tussen schuldeisers en schuldenaars en mag daarin geen partij zijn of worden.

Burgemeester en wethouders van Amsterdam

A.H.P. van Gils, secretaris

J.J. van Aartsen, waarnemend burgemeester