

Van: 5.1.2.e - [ILT](#)
Aan: 5.1.2.e - [ILT](#)
Onderwerp: RE: Topic Team Rusland Oekraïne en KIWA
Datum: maandag 21 maart 2022 09:20:17
Bijlagen: [sancties en vergunningverlening lv.msg](#)

Ik heb de vraag nog weer anders opgepakt, zie bijlage.

Van: 5.1.2.e - [ILT](#) 5.1.2.e @ilent.nl>
Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 20:46
Aan: 5.1.2.e - [ILT](#) 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e - [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e) - [ILT](#) 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e - [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Topic Team Rusland Oekraïne en KIWA

Dag 5.1.2.e en 5.1.2.e

Ah, dan hadden we de vraag niet zo begrepen.

5.1.2.e kan jij deze vraag beantwoorden? (en hem dan ook in je schema opnemen?)

Dank!

Groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 17:02

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e ILT 5.1.2.e ilent.nl>; 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: RE: Topic Team Rusland Oekraïne en KIWA

Dubbel zie nr. 70

Van: 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 16:51

Aan: 5.1.2.e ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: FW: Topic Team Rusland Oekraïne en KIWA

Dubbel zie nr. 70

Van: [5.1.2.e] - ILT [5.1.2.e] [@ilent.nl](mailto:[5.1.2.e]@ilent.nl)>

Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 16:18

Aan: [5.1.2.e] - ILT [5.1.2.e] [@ilent.nl](mailto:[5.1.2.e]@ilent.nl)>; [5.1.2.e]
- ILT <[\[5.1.2.e\]@IlenT.nl](mailto:[5.1.2.e]@IlenT.nl)>; [5.1.2.e] ILT [5.1.2.e] [@IlenT.nl](mailto:[5.1.2.e]@IlenT.nl)>;
[5.1.2.e] - ILT [5.1.2.e] [@IlenT.nl](mailto:[5.1.2.e]@IlenT.nl)>; [5.1.2.e] ILT
[5.1.2.e] [@IlenT.nl](mailto:[5.1.2.e]@IlenT.nl)>

CC: [5.1.2.e] ILT [5.1.2.e] [@IlenT.nl](mailto:[5.1.2.e]@IlenT.nl)>

Onderwerp: RE: Topic Team Rusland Oekraïne en KIWA

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 15:08

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e
- ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: FW: Topic Team Rusland Oekraïne en KIWA

Dubbel zie nr. 70

Van: [5.1.2.e] - ILT [5.1.2.e] [<@ILenT.nl>](mailto:@ILenT.nl)

Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 15:01

Aan: [5.1.2.e] ILT [5.1.2.e] [<@ilent.nl>](mailto:@ilent.nl); [5.1.2.e] - ILT
[5.1.2.e] [<@ilent.nl>](mailto:@ilent.nl)

CC: [5.1.2.e] - ILT [5.1.2.e] [<@ilent.nl>](mailto:@ilent.nl); [5.1.2.e] ILT
[5.1.2.e] [<@ILenT.nl>](mailto:@ILenT.nl)

Onderwerp: RE: Topic Team Rusland Oekraïne en KIWA

Dubbel zie nr. 70

Van: [5.1.2.e] - ILT [5.1.2.e] [<@ilent.nl>](mailto:@ilent.nl)

Verzonden: donderdag 17 maart 2022 12:57

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Topic Team Rusland Oekraïne en KIWA

Dubbel zie nr. 70

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: woensdag 16 maart 2022 14:46

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: Topic Team Rusland Oekraïne en KIWA

Dubbel zie nr. 25

Dubbel zie nr. 25

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e n@ilent.nl>

Verzonden: woensdag 16 maart 2022 09:45

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: terugkoppeling IG team

Dubbel zie nr. 25

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Verzonden: dinsdag 15 maart 2022 17:55

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: FW: nazending IG-team Oekraïne

Dubbel zie nr. 25

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Datum: dinsdag 15 mrt. 2022 11:18 AM

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Kopie: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: nazending IG-team Oekraïne

Dubbel zie nr. 25

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: dinsdag 15 maart 2022 11:15

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e

5.1.2.e [redacted] ILT <[redacted] 5.1.2.e [redacted]@ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Stukken IG team conflict Rusland Oekraïne

Dubbel zie nr. 25

Van: [redacted] 5.1.2.e [redacted] - ILT [redacted] 5.1.2.e [redacted]@ILenT.nl>

Verzonden: maandag 14 maart 2022 20:46

Aan: [redacted] 5.1.2.e [redacted] - ILT [redacted] 5.1.2.e [redacted]@ILenT.nl>

CC: [redacted] 5.1.2.e [redacted] - ILT [redacted] 5.1.2.e [redacted]@ilent.nl>; [redacted] 5.1.2.e [redacted]

[redacted] 5.1.2.e [redacted] ILT [redacted] 5.1.2.e [redacted]@ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Stukken IG team conflict Rusland Oekraïne

Dubbel zie nr. 25

Dubbel zie nr. 25

Van: [5.1.2.e] - ILT [5.1.2.e] [@ILenT.nl](mailto:[5.1.2.e]@ILenT.nl)>

Verzonden: maandag 14 maart 2022 16:43

Aan: [5.1.2.e] - ILT [5.1.2.e] [@ILenT.nl](mailto:[5.1.2.e]@ILenT.nl)>

CC: [5.1.2.e]) - ILT <[5.1.2.e] [@ilent.nl](mailto:[5.1.2.e]@ilent.nl)>; [5.1.2.e]
[5.1.2.e] - ILT [5.1.2.e] [@ILenT.nl](mailto:[5.1.2.e]@ILenT.nl)>

Onderwerp: RE: Stukken IG team conflict Rusland Oekraïne

Dubbel zie nr. 25

Van: [5.1.2.e] - ILT [5.1.2.e] [@ILenT.nl](mailto:[5.1.2.e]@ILenT.nl)>

Datum: maandag 14 mrt. 2022 4:08 PM

Aan: [5.1.2.e] - ILT [5.1.2.e] [@ILenT.nl](mailto:[5.1.2.e]@ILenT.nl)>

Kopie: [5.1.2.e] - ILT [5.1.2.e] [@ilent.nl](mailto:[5.1.2.e]@ilent.nl)>, [5.1.2.e]
[5.1.2.e] ILT [5.1.2.e] [@ILenT.nl](mailto:[5.1.2.e]@ILenT.nl)>

Onderwerp: Stukken IG team conflict Rusland Oekraïne

Dubbel zie nr. 25

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e - HBJZ; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - ILT
Cc: 5.1.2.e - DGLM
Onderwerp: RE: CRAs Oekraïense bemanning
Datum: maandag 21 maart 2022 09:38:00

Beste allen,

De eenmalige uitvraag van gegevens is verankerd in een wet : Wet digitale overheid.
 Naast de basisregistratie, bestaat ook de sectorregistratie.
 Hierin is ook het KIWA register opgenomen voor de gegevens over zeevaart/koopvaardij op
 persoonsniveau.
 Zie hieronder.

Hgrt 5.1.2.e

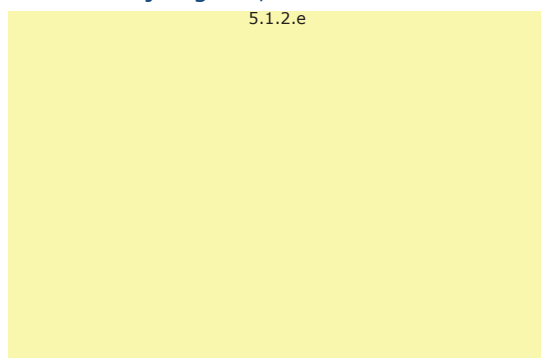
Kiwa register (Binnenvaart - koopvaardij - visserij)	Gegevens over zeevaart en koopvaardij	Domein Verkeer en vervoer	Erkenning personen	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW)
--	---	---------------------------------	-----------------------	--

Van: 5.1.2.e) - HBJZ < 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 21 maart 2022 09:30
Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e -
 DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: CRAs Oekraïense bemanning

Hoi 5.1.2.e

Helemaal mee eens. Ik sprak, ik meen 5.1.2.e vorige week ook daarover. En toen gaf ik dat er eigenlijk een beleidslijn is dat je niet twee keer dezelfde informatie aan een overheidsinstelling zou moeten zenden. Dus als iemand al een vvb heeft gekregen zou opnieuw indienen niet nodig zijn. Maar dat geldt natuurlijk niet voor nieuwe mensen.

Vriendelijke groet,



Van: 5.1.2.e - DGLM < 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 21 maart 2022 09:16
Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
 5.1.2.e @minienw.nl>
CC: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e -
 DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: CRAs Oekraïense bemanning

Goedemorgen 5.1.2.e

Ik had al zoiets begrepen van 5.1.2.e Het betreft uiteraard een exceptionele situatie. Onderstaande lijn lijkt me dan ook de meeste pragmatische insteek.

Het voorstel vanuit de ILT is dat KIWA de CRA's mag blijven afgegeven en om de verificatieverplichting op te schorten voor drie maanden.

Vanuit internationale gremia geredeneerd wordt ook enige ruimte geboden als het gaat om STCW certificering. Als het gaat om de handhaving vanuit de havenstaat geredeneerd is er sprake van enige ruimte (zie bijgaand doc). Ook vanuit IMO geredeneerd een recente circulaire is er een pleidooi als het gaat om geldigheid van vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen (CoC's, CoP's), om souplesse te betrachten. (alhoewel dat een circulaire was dat door de Oekraïne zelf is ingebracht.

@ 5.1.2.e mee eens ?

We moeten maar even kijken, als dit langer gaat duren. Ik neem aan dat de groep Oekraïense officieren waar we het hier over hebben voor een groot deel al langere tijd verbonden zijn met de NL vloot, m.a.w. deze mensen zijn al bekend bij KIWA, dus mogelijk kan ook worden teruggevallen op eerdere registratie van CoC's, CoP's. Voor de groep nieuwe zeevarenden uit Oekraïne (maar de kans dat dat veel zullen zijn lijkt mij klein) zal er na 3 maanden, na het verlopen van de CRA mogelijk wel een probleem ontstaan. Maar dat is vooralsnog koffiedik kijken

Grt

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 10:10

Aan: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e -

HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: CRAs Oekraïense bemanning

Urgentie: Hoog

Beste 5.1.2.e en 5.1.2.e

Vanuit de afdeling vergunningverlening is de vraag van KIWA binnengekomen hoe om te gaan met de verificatie van de vaarbevoegdheidsbewijzen van Oekraïense bemanning nu door de oorlog de websites plat liggen en contact vrijwel niet mogelijk is. Het probleem is als volgt:

Kiwa erkent Oekraïense buitenlandse vaarbevoegdheidsbewijs (VBB) (Certificate of Competency / COC), hiervoor is onder andere een verificatie nodig. De website van de Oekraïne werkt op dit moment niet en het verifiëren via de e-mail zal waarschijnlijk geen reactie opleveren. Vraag van KIWA is of zij door mag gaan met het afgeven van CRA's (bewijs van volledige aanvraag VBB) of wellicht tijdelijk zonder verificatie mag erkennen.

Het voorstel vanuit de ILT is dat KIWA de CRA's mag blijven afgegeven en om de verificatieverplichting op te schorten voor drie maanden. Het risico van deze maatregel is klein, er zijn weinig gevallen van fraude bekend met de VBB's.

De vraag is of jullie akkoord gaan met deze tijdelijke maatregel zodat we dit kunnen communiceren met KIWA en opnemen in ons "contingency plan situatie Oekraïne".

Ik hoor graag uiterlijk maandag van jullie.

Bij voorbaat dank.

Groeten,

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e)-ILT
Aan: 5.1.2.e -ILT; 5.1.2.e -ILT; 5.1.2.e ILT; 5.1.2.e -ILT
Onderwerp: aanspreekpunt douane
Datum: maandag 21 maart 2022 09:55:00
Bijlagen: [image003.png](#)

Goedemorgen allen,

In de annotatie aan d BSR staat dat de volgende passage:

De regelingen worden dus vooral via het strafrecht gehandhaafd. (OM en Douane).

Uit onderstaande mail van de CDIU douane aan een inspecteur Port State Control blijkt dat de afhandeling van de sancties (lees ILT schakelt Douane in) via het opdrachtgevend ministerie moet worden afgestemd.

Dat zal dus op ministerieel niveau moet worden afgestemd.

5.1.2.e

iets om mee te nemen in het Topic team vanmorgen.?

Groet 5.1.2.e

Geachte heer 5.1.2.e beste 5.1.2.e

Omdat ik telefonisch geen gehoor krijg stuur ik even een mailtje.

De vraag of en hoe IL&T de sancties dient te handhaven heb ik voorgelegd aan het Douane Landelijk Kantoor.

Zij geven aan dit dat via het opdrachtgevend Ministerie dient te worden afgestemd (om verschillende redenen).

Als ik het goed heb, is het opdrachtgevend ministerie van IL&T het Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Wellicht dat hun deze vraag wel kunnen beantwoorden al dan niet in overleg met het Ministerie van Buitenlandse Zaken (onze opdrachtgever).

Bel gerust om nog even verder te praten indien gewenst.

Groet

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

Van: [NSI-STCW](#)
Aan: 5.1.2.e [ILT](#); 5.1.2.e [-ILT](#)
Cc: [NSI-STCW](#); [NSI-MLC](#); 5.1.2.e [-ILT](#); 5.1.2.e [-ILT](#); 5.1.2.e [-ILT](#)
Onderwerp: FW: URGENT: Extending SEA-contract Ukrainian seafarers
Datum: maandag 21 maart 2022 10:16:41
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[FW centrale aanpak m.b.t. scheepvaart onderwerpen oorlog Oekraïne.msg](#)
Prioriteit: Hoog

Goedemorgen 5.1.2.e ,

Zie onderstaand verzoek van de HAL waarbij de oplossing wellicht ligt in een soortgelijke maatregel als we in het verleden hebben gecreëerd in ons corona contingency plan

Wellicht dat dit kan worden meegenomen bij het mogelijke ILT crisisteam? (is daar nog een update over? Gaat dit nog door?)

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e (HA Group) 5.1.2.e @HollandAmericaGroup.com>
Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 11:49
Aan: NSI-STCW 5.1.5 @ilent.nl>; NSI-MLC 5.1.5 @ILenT.nl>
Onderwerp: URGENT: Extending SEA-contract Ukrainian seafarers
Urgentie: Hoog

Dear Sir/Madam,

The Ukraine-Russia situation has brought us in 'other waters', especially in relation to our team members from the Ukraine. In conversations with our UKR TMs the following was brought forward:

It seemed most of the UKR TM want to work and earn money for their families. Many said they had already extended their contracts but are very stressed about the MLC limits (see MLC 2006 – Regulation 2.5 – Standards A.2.5.1, para 2.b.) on total days on a ship. If there was any way for Holland America Line (HAL) to receive a kind of a waiver for these team members, it would give them comfort in supporting their family, job security and having a "home".

We have seen in the latest ILenT *Corona virus (COVID-19) Contingency Plan and Guidelines Revision 8* in Section 16) *Maritime Labour Convention (MLC 2006)* text – see below - that maybe used in this respect.

A SEA shall remain valid until the seafarer has been repatriated. If the SEA has expired, the validity of the SEA must be extended or a new SEA shall be issued and the reasons for this decision shall be documented. **The shipowner shall make sure that the seafarers are repatriated at the first available opportunity.** A SEA can only be extended beyond 11 months if there is a mutual and documented consent of both the seafarer and the employer. The master may sign the extension of the SEA on behalf of the employer. The seafarer shall receive a copy of the extension of the SEA. The already accrued entitlement to paid annual leave continues to exist and continues to accrue during the extension of the SEA.

In advance thanks for your cooperation, as always very much appreciated.

Best regards,

5.1.2.e

Van: [NSI-STCW](#)
Aan: 5.1.2.e - [ILT](#)
Onderwerp: FW: centrale aanpak m.b.t. scheepvaart onderwerpen oorlog Oekraïne
Datum: dinsdag 8 maart 2022 13:26:00
Bijlagen: [image002.jpg](#)

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: dinsdag 8 maart 2022 11:39
Aan: NSI-STCW 5.1.5 @ilent.nl>; 5.1.2.e - [ILT](#) 5.1.2.e @ilent.nl>
CC: 5.1.2.e [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>; NSI-TEZ-KV 5.1.5 @ILenT.nl>; 5.1.2.e - [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: centrale aanpak m.b.t. scheepvaart onderwerpen oorlog Oekraïne

Goedemorgen 5.1.2.e

We zijn momenteel aan het bezien of er een [ILT](#) crisisteam gaat worden ingesteld betreffende alle sancties en consequenties voor met name Maritiem, Luchtvaart en wegvervoer. Maar dat is vers van de pers. Deze zouden ook voor het bundelen van alle informatie en communicatie naar de lijn moeten gaan verzorgen.

Wordt vervolgd.

Groeten,
5.1.2.e

Van: NSI-STCW 5.1.5 @ilent.nl>
Verzonden: maandag 7 maart 2022 16:48
Aan: 5.1.2.e - [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - [ILT](#) 5.1.2.e @ilent.nl>
CC: 5.1.2.e - [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>; NSI-TEZ-KV 5.1.5 @ILenT.nl>; NSI-STCW 5.1.5 @ilent.nl>; 5.1.2.e - [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: centrale aanpak m.b.t. scheepvaart onderwerpen oorlog Oekraïne

Goedemiddag 5.1.2.e

Wij vroegen ons als afdeling af hoe wij om dienen te gaan met de huidige oorlog in Oekraïne en de impact die dit heeft op de zeevaart en in het bijzonder de bemanning. Het lijkt ons verstandig om voor schepen onder Nederlandse vlag, net als bij Corona met één plan te komen met een centraal aanspreekpunt. Wij zien struikelblokken bij een aantal zaken, zoals:

- Repatriëring van Oekraïense zeevarenden op NL schepen. Overigens zijn er ook Russen die zo snel mogelijk terug willen gelet op sancties en andere obstakels
- scheepsdispensaties doordat Oekraïense zeevarenden op NL schepen onmiddellijk teruggaan naar eigen land

Vanuit bemanningszaken is bovenstaande heel erg belangrijk, mede gelet op het grote aantal [Russische en Oekraïense zeevarenden](#).

Hier en daar zijn door de Oekraïne via de IMO reeds zaken gecommuniceerd, in het bijzonder bijvoorbeeld:

4519 (bijlage 1) : Verlenging van Oekraïense COC's en SID's tot 31-12-2022. en een urgent verzoek om:

1. provide maximum assistance to Ukrainian seafarers who wish to be repatriated ahead of schedule for the purpose of reunification with their families in Ukraine and not apply any penalties for early termination of their contracts; 2. ensure the repatriation of Ukrainian seafarers to the EU states neighboring Ukraine, as well as to the Republic of Moldova; 3. renew seafarers' employment contracts for Ukrainians who are currently working on ships and who wish to continue working on ships until the end of Russia's aggression against Ukraine; 4. for remittance of seafarers' salaries suggesting shipping companies to upload funds on personal cash passport cards and provide minimum cash advance in amount not less than 500 USD for travel allowance; 5. provide Ukrainian seafarers with additional opportunities for operational communication with their relatives, including additional free access to the Internet

4521 (bijlage 2)

Thus, attendance of statutory surveys has become increasingly difficult. In view of these exceptional circumstances, in cases where surveyors, auditors, and/or inspectors are not able to undertake scheduled surveys, audits and inspections due to logistics, the State Service for Maritime and River Transport of Ukraine will consider requests for extension/postponement under force majeure or unforeseen exceptional circumstances, on a case by case basis

4523:



Naast zaken die Oekraïne heeft gecommuniceerd wordt er hier en daar in de EU ook gesproken over het boycotten van Russische schepen en andere zaken die niet bij ons horen maar wel scheepvaart gerelateerd zijn en horen bij dit conflict. Er zijn tevens zorgen over de mogelijke verhoudingen aan boord tussen Russen en Oekraïners.

Gelet op bovenstaande lijkt ons een centrale aanpak gewenst. Wellicht dat dit ook iets is voor handhaving, wat ik heb begrepen is dat vanuit PMoU wel het verzoek gekomen om met een bepaalde flexibiliteit te werken maar is het verder aan de vlaggenstaat zelf om e.e.a. te regelen.

Hebben jullie enig idee of er vanuit ons acties gewenst zijn? En zo ja wat de werkwijze zou moeten zijn?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Van: [Newsroom IenW](#)
Onderwerp: RTM: Oekraïne en IenW, nr. 023 - maandag 21 maart
Datum: maandag 21 maart 2022 10:19:25
Bijlagen: [image001.png](#)
[image004.png](#)
[image016.png](#)
[image027.png](#)
[image031.png](#)
[image036.png](#)

Analyseperiode: vrijdag 18 maart 10:50 uur - maandag 21 maart 10:01 uur

Rusland is Oekraïne op donderdagochtend 24 februari binnengevallen. De Oekraïense grens wordt van meerdere kanten aangevallen: vanuit Rusland, Belarus en vanaf de Krim. Deze aanval heeft ook gevolgen voor IenW(-gerelateerde) beleidsterreinen.

Volg aanvullingen via het [Newsroom-dashboard](#).

N.B.: Handelsmissie naar Abu Dhabi en Dubai: Volg aanvullingen via het [Newsroom-dashboard](#).

Mediabeeld

- Het mediabeeld is divers. Maar nieuws over Oekraïne blijft in de berichtgeving domineren en is ook vandaag de opening van diverse ochtendkranten.
- Voor wat betreft TenW-gerelateerd nieuws is de media-aandacht beperkt. KLM verhoogt ticketprijzen op verre vluchten om hoge olieprijs. **ILT: geen uitzondering voor vervoer gevaarlijke stoffen met hulptransporten. Tijdens een bezoek aan de Golfregio praten ministers (Buitenlandse Handel) en 5.1.2.e ook over mogelijke leveranties van vloeibaar gemaakt gas als alternatief voor Russisch gas.**

Woordenwolk:

Meest genoemde woorden in nieuwsberichten en tweets: vrijdag 18 maart 10:50 uur - maandag 21 maart 10:01 uur

bedrijven helpen doel energie euro extra gas gestegen grote hoge jaar
 kerncentrales klm kosten langer nederland nederlandse
 oekraïne oorlog open proppen reactoren rusland
 russische sancties tsjernobyl twee verhoogt vluchten vrijdag

In deze RTM

- Evofenedex: Europese Commissie werkt aan een tijdelijk crisis raamwerk over staatssteun om bedrijven extra te kunnen ondersteunen bij onder andere de hoge energieprijzen
- Problemen met exportdocumenten voor Rusland
- Bouwend Nederland: Oorlog in Oekraïne trekt zware wissel op bouw- en infrasector
- EU denkt over miljardenfonds voor Oekraïne
- Polen wil dat EU alle handel met Rusland stopt
- Voorzitter MKB-Nederland: impact oorlog veel groter dan corona
- President 5.1.2.e gaat Tweede Kamer toespreken
- Dura: 'Infrastructuur wordt hard geraakt door oorlog'
- NCA via Noord-Amerika terug op Schiphol
- Oekraïne wil dat DJI een 'no-flyzone' voor drones maakt
- KLM verhoogt ticketprijzen op verre vluchten om hoge olieprijs
- Air Bridge Cargo houdt hele vloot aan de grond door sancties en overweegt massaontslag
- Haven Rotterdam: vooral containervervoer geraakt door sancties
- evofenedex: mogelijk verdrievoudiging van tarieven voor zeevracht
- Rusland waarschuwt voor op drift geraakte zeemijnen
- Opnieuw Greenpeace-actie in Oostzee tegen olietankers
- Sancties tegen Rusland leiden tot steeds grotere zorgen bij ondernemers
- Gasunie sluit met Exmar 5-jarig contract voor huur hervergassingsschip FSRU S188
- Extinction Rebellion voert actie bij pand Russische Handelsdelegatie
- Ministers 5.1.2. en 5.1.2.e praten in Golfregio over gaslevering
- Gasunie 'als een dulle' bezig met opkrikken capaciteit vloeibaar aardgas
- Verlaging brandstofaccijns gaat ook gelden voor LPG en LNG
- IEA adviseert snelle besparingen tegen ongekende olieschok
- 'Gemeenten willen wel, maar gaan niet van Gazprom af'
- Europese Unie zou verbod op import van olie uit Rusland overwegen
- IAEA: veiligheidssystemen van kerncentrale Zaporizja volledig functioneel
- België houdt twee van zeven kernreactoren open, mede om oorlog Oekraïne
- Tsjernobyl-personeel voor het eerst sinds invasie Rusland vervangen
- Vrachtvervoer per spoor tussen Europa en Vietnam is voorlopig gestaakt
- Ritje met Uber ook in Nederland duurder wegens brandstofprijzen
- Volkswagen: 'EV-productie in april weer opstarten'
- Bosch heeft zijn activiteiten in Rusland fors teruggedroefd
- ILT: geen uitzondering voor vervoer gevaarlijke stoffen met hulptransporten
- Vrachtauto's naar Belarus opgehouden bij de Poolse grens

Algemeen

- **Evofenedex: Europese Commissie werkt aan een tijdelijk crisis raamwerk over staatssteun om bedrijven extra te kunnen ondersteunen bij onder andere de hoge energieprijzen**
- **Problemen met exportdocumenten voor Rusland**
- **Bouwend Nederland: Oorlog in Oekraïne trekt zware wissel op bouw- en infrasector**
- **EU denkt over miljardenfonds voor Oekraïne**
- **Polen wil dat EU alle handel met Rusland stopt**
- **Voorzitter MKB-Nederland: impact oorlog veel groter dan corona**
- **President 5.1.2.e gaat Tweede Kamer toespreken**
- **Dura: 'Infrastructuur wordt hard geraakt door oorlog'**

Nederland

- evofenedex meldt steeds meer berichten te krijgen van verladers bij wie hun logistiek dienstverlener aangeeft geen exportdocumentatie meer te willen opmaken voor zendingen naar Rusland van goederen die nog buiten de sancties vallen. Hoewel redenen daarvoor begrijpelijk zijn, stelt het exporteurs voor problemen, bijvoorbeeld als er contractueel geleverd moet worden. Want de beslissing om niet te handelen met Rusland of handel niet te faciliteren op basis van een moreel standpunt is vanuit juridisch oogpunt inderdaad geen reden om contractuele verplichtingen op te schorten of te verbreken. De partij die deze keuze maakt komt de overeenkomst niet na en dit zorgt juist voor een wanprestatie tegenover de wederpartij. Bedrijven kunnen besluiten om zelf aangifte voor export te doen of op zoek gaan naar een andere logistiek dienstverlener.
- Bouwend Nederland zet stevig in op het beperken van de gevolgen door de extreem gestegen prijzen van bouwmaterialen, brandstof en gas als gevolg van de oorlog in Oekraïne. "We zijn daarvoor ook doorlopend in overleg met opdrachtgevers. Dit moet wat ons betreft op korte termijn leiden tot een 'handelingskader Oekraïne' waarin staat hoe opdrachtgevers en opdrachtnemers samen omgaan met deze knelpunten." Verder heeft Bouwend Nederland een enquête gehouden

onder de leden. De drie belangrijkste bevindingen daaruit zijn:

- Op korte termijn worden als belangrijkste consequenties gezien: hogere bouwkosten, vertragingen en uitstel/afstel van nieuwe bouwprojecten of het niet kunnen opleveren van (delen van) het project.
- Bij metaal/staal, hout en benzine/diesel worden haperende leveringen of een tekort in het komende half jaar verwacht.
- Veelgenoemde maatregelen om problemen te verminderen zijn: kortere geldigheidsduur offertes, clausules in nieuwe offertes en in gesprek gaan met opdrachtgevers over oplossingen.
- De impact van de oorlog in Oekraïne is economisch "vele malen groter" dan de impact van de coronacrisis. Dat zei de voorzitter van ondernemersorganisatie MKB-Nederland. Vonhof in het televisieprogramma WNL op Zondag.
 - Vonhof legde onder meer uit dat de impact van de prijsstijgingen bij ondernemers veel groter is dan voor consumenten. "De inflatie voor burgers zal dit jaar rond de 6 procent zijn. Voor ondernemers is dit 15 tot 20 procent." De MKB-Nederland-voorman legt uit dat ondernemers kampen met een optelsom van allerlei kosten.
- De Oekraïense president **5.1.2.e** zal op korte termijn de Tweede Kamer toespreken. Dat gebeurt via een videoverbinding met Kiev, zo bevestigen bronnen aan De Telegraaf. Mogelijk zal **5.1.2.e** oproepen om meer werk te maken van het bevriezen van banktegoeden van Russische oligarchen.
 - D66-TK Paternotte tweet: 'Goed als president **5.1.2.e** deze week kans krijgt de Tweede Kamer toe te spreken. De Oekraïeners vechten nu voor vrijheid en het recht zelf hun leiders te kiezen. Sinds een jaar kunnen staatshoofden ons parlement toespreken. Laat **5.1.2.e** de eerste zijn. #StandWithUkraine'.
- Door de oorlog in Oekraïne is achterstallig onderhoud in de infrastructuur vertraagd. Door de stijgende grondstofprijzen lopen de noodzakelijke renovaties van wegen en bruggen in Nederland voor verdere vertraging op. Daarvoor waarschuwt Dura, voorzitter Raad van Bestuur bij Dura Vermeer in *De Telegraaf*. Zo zegt hij dat de hele bouwsector last van prijsstijgingen heeft en met name de infrastructuur wordt keihard geraakt. Er kwam al achterstallig onderhoud in Nederland, dat kwam door de kredietcrisis, waardoor er jarenlang te weinig geïnvesteerd is in vrachtverkeer. Daarnaast heeft de sector ook te maken met de stikstofcrisis, daardoor werden bepaalde plannen eerder stilgelegd.

Internationaal

- De Europese Commissie werkt aan een tijdelijk crisis raamwerk over staatssteun om bedrijven extra te kunnen ondersteunen bij onder andere de hoge energieprijzen, meldt *evofenedex*. Dit wordt momenteel afgestemd met de lidstaten. Uit een eerste gelekte versie blijkt het volgende:
 - Tijdelijke liquiditeitssteun voor alle bedrijven die getroffen zijn door de huidige crisis. Deze steun kan de vorm aannemen van garanties en gesubsidieerde leningen.
 - Steun voor meerkosten door uitzonderlijk hoge gas- en elektriciteitsprijzen. Deze steun kan in elke vorm worden verleend, met inbegrip van beperkte subsidies, om bedrijven, met name intensieve energieverbruikers, gedeeltelijk te compenseren voor stijgingen van de energieprijzen.
 - Het zou hierbij gaan om bedragen van 2 miljoen euro en 25 miljoen euro voor energie-intensieve bedrijven.
- De Europese Unie denkt erover een miljardenfonds op te zetten om Oekraïne door de oorlog en daaropvolgende wederopbouw heen te helpen. Oekraïne zit immers in hoge geldnood nu het land zelf zeer moeilijk kan lenen en investeerder na investeerder een veilig heenkomen zoekt, zegt voorzitter Michel.
- De Poolse premier Morawiecki heeft bij de Europese Unie voorgesteld om alle handel met Rusland te stoppen, vanwege de inval in Oekraïne. Morawiecki wil dat Rusland nog strenger wordt gestraft door de EU.
 - 'Polen stelt voor om zo snel mogelijk een handelsblokkade toe te voegen aan het pakket van sancties. Het gaat dan om handel via land en zee. Een volledige handelsban zal Rusland nog meer aanzetten tot nadenken over het beëindigen van deze gruwelijke oorlog', aldus Morawiecki.

Luchtvaart

- **NCA via Noord-Amerika terug op Schiphol**
- **Oekraïne wil dat DJI een 'no-flyzone' voor drones maakt**
- **KLM verhoogt ticketprijzen op verre vluchten om hoge olieprijs**
- **Air Bridge Cargo houdt hele vloot aan de grond door sancties en overweegt massaontslag**

Nederland

- KLM verhoogt vanaf vrijdag zijn ticketprijzen door de sterk stijgende olieprijs. De prijsverhoging geldt voor langeafstandsvluchten. In economy komt er voor een retourvlucht gemiddeld 40 euro bij, reizigers in businessclass betalen 100 euro meer. Dat meldt de KLM vrijdag aan NU.nl. De prijsverhoging geldt uitsluitend voor nieuwe boekingen. Op reeds gekochte tickets hoeft niet bijbetaald te worden.

Internationaal

- De Chinese dronemaker DJI kan met zijn technologie bepalen waar drones mogen vliegen. De Oekraïense overheid wil nu dat het bedrijf de drones die Rusland gebruikt aan de grond houdt. De vicepremier van Oekraïne, Fedorov, heeft drone-marktleider DJI gevraagd om de levering van diensten aan Rusland stop te zetten. Hij zegt dat het Russische leger drones van het merk gebruikt om raketten te helpen met navigeren.
- Het Japanse Nippon Cargo Airlines (NCA) heeft zijn Europese vrachtvluchten op Schiphol en Milaan Malpensa Airport hervat nadat de diensten begin van deze maand werden opgeschort door de oorlog in de Oekraïne. Daardoor kon de vrachtvervoerder geen gebruik meer maken van de korte route via het Russische luchtruim. De Japanse vrachtmataatschappij maakt nu een omweg en komt niet via de gebruikelijke zuidelijke route over India naar Europa, maar via Noord-Amerika.
- AirBridgeCargo Airlines en zustermaatschappij Atran zien zich door de westerse sancties tegen Rusland genoodzaakt om alle vluchten te staken, ook binnen Rusland. Dat heeft moederbedrijf Volga Dnepr Group vrijdag bekendgemaakt.

Maritiem

- **Haven Rotterdam: vooral containervervoer geraakt door sancties**
- **evofenedex: mogelijk verdrievoudiging van tarieven voor zeevracht**
- **Rusland waarschuwt voor op drift geraakte zeemijnen**
- **Opnieuw Greenpeace-actie in Oostzee tegen olietankers**
- **Sancties tegen Rusland leiden tot steeds grotere zorgen bij ondernemers**

Nederland

- In de haven van Rotterdam merken ze vooral bij het containervervoer de impact van de sancties die tegen Rusland zijn ingesteld vanwege de oorlog in Oekraïne. Volgens het Havenbedrijf zorgt de onzekerheid over de sancties er mede voor dat terminals en rederijen helemaal geen containers met bestemming Rusland meer accepteren of behandelen.
 - Circa 8 procent van de containertransport via Rotterdam is gelinkt aan Rusland. Voor een groot aantal goederen geldt een exportverbod, waaronder goederen die zowel voor burger- als militaire doeleinden gebruikt kunnen worden, de zogeheten 'dual-use-goederen'. Omdat niet altijd even duidelijk is wat nu wel en wat nu niet onder de sancties valt, kiezen veel bedrijven er op voorhand voor deze lading niet te verwerken. Daar speelt ook in mee dat niet zeker is of en wanneer de douane, die belast is met de controle, de betreffende containers vrijgeeft.
 - De import van energie zoals ruwe aardolie, olieproducten, vloeibaar gemaakt aardgas (Ing) en steenkool wordt op dit moment nog niet geraakt door sancties. Van de bijna 470 miljoen ton overslag in Rotterdam is volgens het havenbedrijf 62 miljoen ton Rusland-georiënteerd. Op dit moment komt circa 30 procent van de ruwe olie uit Rusland en een kwart van het Ing. Verder is Rusland goed voor 20 procent van de olieproducten en de kolen die worden aangevoerd. Rusland exporteert verder onder andere ook staal, koper, aluminium en nikkel via Rotterdam. Ook dit valt vooralsnog niet onder de handelsbeperkingen die door de Europese Unie zijn afgekondigd.
- De verwachtingen voor tarieven voor zeevracht zijn slecht. Vakmedia spreken over een mogelijke verdrievoudiging van kosten t.o.v. huidige al zeer hoge prijzen, aldus *evofenedex*.
- De Nederlandse maritieme sector, de Rotterdamse haven en de winkelstraten hebben veel last van de oorlog in Oekraïne en de sancties tegen Rusland. Dat leidt tot steeds grotere zorgen bij ondernemers.
 - "Rusland is een belangrijke afzetmarkt voor onze maritieme industrie, die extra hard geraakt wordt door de oorlog en de sanctiemaatregelen", laat branchevereniging Netherlands Maritime Technology aan NU.nl weten.
 - "Verder zijn er bedrijven die aanwezig zijn in Oekraïne en Rusland of handel drijven met Oekraïne en Rusland, bijvoorbeeld Russen met orders bij Nederlandse scheepswerven, of toeleveranciers die spullen naar Rusland sturen. Dat zal de komende tijd lastig gaan", aldus de branchevereniging.
 - In de haven van Rotterdam merken ze vooral bij het containervervoer de impact van de sancties die tegen Rusland zijn ingesteld vanwege de oorlog in Oekraïne. Volgens het Havenbedrijf leidt de onzekerheid over de sancties er mede toe dat terminals en rederijen helemaal geen containers met Rusland als bestemming meer accepteren of behandelen.

Internationaal

- Rusland heeft zaterdag gewaarschuwd voor op drift geraakte zeemijnen. De Oekraïense marine zou die in de Zwarte Zee hebben gelegd na de Russische invasie. De Russische inlichtingendienst FSB sluit niet uit dat die wegdrijvende waterexplosieven de Bosporus bereiken en misschien zelfs in de Middellandse Zee terechtkomen.
- Voor de tweede dag op rij hebben activisten van Greenpeace in de Oostzee geprotesteerd tegen olietankers uit Rusland. In kajaks en kleine bootjes voeren ze langs enkele tankers en hebben ze spandoeken omhoog. Volgens de organisatie kwamen de actievoerders uit Scandinavië, Duitsland en Nederland.

"Terwijl de mensen in Oekraïne lijden en de mensen in Rusland de straat op gaan voor de vrede, bereikt **5.1.2.** olie en gas nog altijd Europese havens en spekt dat zijn oorlogskas", zei **5.1.2.e**, de Greenpeace-directeur voor de noordelijke landen.

- o Greenpeace telde naar eigen zeggen sinds het begin van de oorlog in Oekraïne ruim drie weken geleden 189 supertankers die vol olie en gas Rusland verlieten. Daarvan hadden er 88 een Europese bestemming.

Milieu

- **Gasunie sluit met Exmar 5-jarig contract voor huur hervergassingsschip FSRU S188**
- **Extinction Rebellion voert actie bij pand Russische Handelsdelegatie**
- **Ministers **5.1.2.e** en **5.1.2.e** praten in Golfregio over gaslevering**
- **Gasunie 'als een dolle' bezig met opkrikken capaciteit vloeibaar aardgas**
- **Verlaging brandstofaccijns gaat ook gelden voor LPG en LNG**
- **IEA adviseert snelle besparingen tegen ongekende olieschok**
- **'Gemeenten willen wel, maar gaan niet van Gazprom af**
- **Europese Unie zou verbod op import van olie uit Rusland overwegen**

Nederland

- Het Belgische Exmar heeft vrijdag aangekondigd dat zij met Gasunie LNG Holdings BV (Gasunie) een overeenkomst heeft bereikt voor de verhuur voor 5 jaar van haar 600 MMSCFD hervergassingsschip FSRU S188 (Floating Storage and Re-Gasification Unit).
 - o Gasunie zal de FSRU S188 inzetten als drijvende LNG-importterminal in Eemshaven in Groningen, met het oog op de geopolitieke ontwikkelingen die momenteel gaande zijn in Europa en de toegenomen druk van regeringen op de zekerheid van de energievoorziening.
- Extinction Rebellion heeft vrijdagmiddag een actie gehouden bij het pand van de Russische Handelsdelegatie aan het Museumplein. De groep demonstreert 'tegen de nog steeds intensieve handelsbetrekkingen tussen de Nederlandse overheid en de Russische fossiele industrie'.
- Tijdens een bezoek aan de Golfregio praten ministers **5.1.2.e** (Buitenlandse Handel) en **5.1.2.** ook over mogelijke leveranties van vloeibaar gemaakt gas (lng) als alternatief voor Russisch gas. Het onderwerp stond niet op de agenda van het bezoek maar is er vanwege de actualiteit aan toegevoegd, aldus een woordvoerder van **5.1.2.e**
 - o De bewindslieden gaan mee met een al lang geplande handelsmissie naar Abu Dhabi en Dubai in de Verenigde Arabische Emiraten. De missie staat in het teken van duurzame energie, water en de circulaire economie.
 - o Vervolgens reizen **5.1.2.e** en **5.1.2.** ook nog naar Oman. Ook daar zal het onderwerp lng aan de orde komen. Het kabinet wil voor de komende winter meer gas importeren uit andere landen dan Rusland en zorgen dat de gasopslagen goed gevuld zijn.
- Gasunie kondigde na de Russische inval in Oekraïne aan extra stappen te zetten om te kunnen blijven garanderen dat er genoeg gas naar Nederland en Europa komt. Daarvoor moeten er meer mogelijkheden komen om LNG te importeren.
 - o Volgens woordvoerder **5.1.2.e** van Gasunie is het een belangrijke stap die het bedrijf heeft gezet. 'We zijn als een dolle achter de schermen bezig om de capaciteit voor LNG-import te verhogen. Het bouwen van een vaste LNG-terminal duurt lang, dus we waren er snel bij om de S188 te contracteren.' Komend najaar al moet het drijvende platform al operationeel zijn.
 - o Behalve met een drijvende faciliteit, gaat Gasunie ook vaart zetten achter de uitbreiding van de LNG capaciteit op land. Ook daar is de Eemshaven in beeld voor de bouw van een LNG-terminal die jaarlijks 4 miljard kuub gas kan verwerken, net zoveel als de huidige productie in het Groningenveld.
 - o Gasunie mikt op een verdubbeling van de capaciteit om LNG in te voeren. Nu is die 12 miljard kuub per jaar in de terminals in Rotterdam. Dat wordt daar op termijn uitgebreid naar 20 miljard. Samen met de Eemshaven kan die verdubbeling worden bereikt. De vraag is dan nog wel waar het LNG vandaan moet worden gehaald. Daarover zijn op verschillende niveaus, waaronder de EU, gesprekken gaande met leveranciers in de Verenigde Staten en het Midden-Oosten.
- De vorige week aangekondigde verlaging van de accijns op benzine en diesel per 1 april gaat ook gelden voor LPG en LNG. Dit heeft staatssecretaris van Rij toegezegd in een debat met de Tweede Kamer.
- Van de meer dan honderd Nederlandse gemeenten die Russisch gas afnemen via Gazprom, heeft tot nu toe geen enkele het contract opgezegd. Dat meldt de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) in antwoord op vragen van de NOS.
 - o Omroep West [benaderde acht Zuid-Hollandse gemeenten](#) met de vraag of zij hun contract met Gazprom hadden verbroken. "Het college ondersteunt de gedachte om alles te doen wat mogelijk is om geen bijdrage te leveren aan de Russische oorlogskas", laat de gemeente Den Haag weten. "Maar het opzeggen van het contract met Gazprom levert aan die wens helaas geen bijdrage." Uit andere gemeenten komen een soortgelijke verklaringen.

Internationaal

- Door de oorlog in Oekraïne stevent de westerse wereld af op een energiecrisis. Overheden moeten daarom snel maatregelen nemen om de pijn van dreigende olietekorten te verzachten, waarschuwt het energieagentschap IEA.
 - o Met lagere snelheden kan snel flink bespaard worden: als trucks en auto's 10 kilometer per uur langzamer rijden, scheelt dat 430 duizend vaten per dag.
 - o Het thuiswerkdadvies levert een potentiële besparing op van 500 duizend vaten per dag.
 - o Verder wordt aangeraden het ov tijdelijk goedkoper te maken en zakelijk vliegen zoveel mogelijk te ontmoedigen.
 - o Korte vluchten moeten zoveel mogelijk vervangen worden door treinreizen.
- De Europese Unie zou een verbod op de import van olie uit Rusland overwegen, melden anonieme bronnen aan persbureau *Reuters*. De EU zal deze week samenkomen met onder meer de Amerikaanse president **5.1.** in een serie bijeenkomsten bedoeld om een vijfde ronde sancties tegen Rusland voor te bereiden.

Nucleair

- **IAEA: veiligheidssystemen van kerncentrale Zaporizja volledig functioneel**
- **België houdt twee van zeven kernreactoren open, mede om oorlog Oekraïne**
- **Tsjernobyl-personeel voor het eerst sinds invasie Rusland vervangen**

Internationaal

- Oekraïne heeft de IAEA geïnformeerd dat alle veiligheidssystemen van kerncentrale Zaporizja volledig functioneel zijn, een dag nadat de centrale verbinding verloor met een derde externe stroomlijnen. De twee overgebleven lijnen en één op stand-by zijn voldoende voor de veiligheid. Twee van de zes reactoren zijn in bedrijf.
- Twee kernreactoren van de Belgische centrales Doel en Tihange blijven tien jaar langer open. Dat heeft de Belgische regering bekendgemaakt op een persconferentie. Volgens minister Van der Straeten van Energie beleven België en Europa momenteel de grootste energiecrisis ooit. "Die legt pijnlijk bloot hoe afhankelijk we zijn van energie uit het buitenland."
 - o België wil overstappen op duurzame energie en dat aanvullen met elektriciteit opgewekt door gascentrales. Maar doordat de gasprijzen de pan uitrijzen door de oorlog in Oekraïne ziet de regering geen andere uitweg.
 - o De roep om na 2025 door te gaan met kernenergie werd de afgelopen weken steeds luider in België. In februari noemde de werkgeversorganisaties het onverantwoord om de voorgenomen 'kernuitstap' door te zetten.
 - o Onder het motto 'Keep the lights on' werd door ondernemers vorige maand een website geopend waar burgers een petitie voor het openhouden van de kerncentrales konden ondertekenen.
 - o WISE Nederland tweet: 'Geen goede zaak om Belgische [#kerncentrales](#) open te houden. Dit toont eens te meer aan, dat kerncentrales ervoor zorgen dat er onvoldoende in besparing en alternatieven is/wordt geïnvesteerd. België betaalt nu de rekening'.
- Ongeveer de helft van de medewerkers van de voormalige kerncentrale in Tsjernobyl is afgevoerd door ander Oekraïens personeel. Voor het eerst sinds de invasie van Rusland is er een wisseling van de wacht, zegt het Internationaal Agentschap voor Atoomenergie (IAEA).
 - o "Ze zaten daar veel te lang. Ik hoop oprecht dat de overgebleven medewerkers van deze shift ook snel kunnen vertrekken", aldus IAEA-chef **5.1.2.**

OV/Spoor

- **Vrachtvervoer per spoor tussen Europa en Vietnam is voorlopig gestaakt**
- **Ritje met Uber ook in Nederland duurder wegens brandstofprijzen**

Nederland

- Uber heeft ook in Nederland de prijzen voor een rit verhoogd vanwege de hoge brandstofprijzen. Die zijn fors gestegen sinds de Russische invasie van Oekraïne en de westerse sancties tegen Rusland.

Internationaal

- Vrachtvervoer per spoor tussen Europa en Vietnam is voorlopig gestaakt als gevolg van de Russische inval in Oekraïne. Deze maand stond een trein gepland tussen Vietnam en Luik, maar het vertrek is uitgesteld voor onbepaalde tijd, zo meldt de Vietnam Railway Company (VRC). Er stonden juist meer treinen gepland tussen het Vietnamese Dan Nang en het Belgische Luik, met doorverbindingen naar Hamburg en Melzo (Italië). Deze verbinding was een aanvulling op de eerder geopende verbinding tussen Hanoi en Luik. Beide trajecten lopen via het Chinese Zhengzhou voor de douanefaciliteiten. Treinverkeer tussen Vietnam,

China en Rusland zou nog wel mogelijk zijn, aldus evofenedex.

Weg

- **Volkswagen: 'EV-productie in april weer opstarten'**
- **Bosch heeft zijn activiteiten in Rusland fors teruggeschroefd**
- **ILT: geen uitzondering voor vervoer gevaarlijke stoffen met hulptransporten**
- **Vrachtauto's naar Belarus opgehouden bij de Poolse grens**

Nederland

- Vanuit Nederland vertrekken wekelijks hulptransporten met goederen voor Oekraïne. Naast kleding en voedsel zitten daar soms ook zaken tussen als accu's, aanstekers of brandstoftankjes. Dit zijn goederen die onder de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vallen: het ADR. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gelden strikte regels, waar ook voor humanitair transport niet van afgeweken mag worden. Zo is in principe een ADR-gecertificeerde chauffeur nodig. De uitzondering voor noodsituaties die het ADR kent (1.1.3.1.e) is niet van toepassing, zegt de Inspectie Leefomgeving en Transport. Wel kan er in bepaalde gevallen voor een deel van de regels een andere vrijstelling gelden (voor LQ-vervoer of onder de 1000-punten regeling).

Internationaal

- De productie van elektrische auto's van de Volkswagen Group in Zwickau en Dresden ligt op dit moment stil als gevolg van de oorlog in Oekraïne. Volkswagen verwacht begin april echter weer aan de slag te kunnen, mede dankzij de volhardende Oekraïense toeleveranciers.
- Bosch heeft zijn activiteiten in Rusland fors teruggeschroefd. Dat maakte het Duitse concern zelf bekend. Bosch verminderde zowel de leveringen aan Rusland als de eigen activiteiten in het land. Het concern is onder meer een belangrijke toeleverancier voor de automobielsector.
 - Bosch stuurt geen reserveonderdelen voor onder meer vrachtwagens meer naar Russische klanten. De Duitsers hebben vermoedens dat de onderdelen ook voor 'niet-civiele toepassingen' worden gebruikt, hoewel dat volgens de voorwaarden niet mag.
- Vrachtauto's naar Belarus worden opgehouden bij de Poolse grens door protesterende Polen en Oekraïners. De demonstranten eisen dat de handelsboycot met Rusland en bondgenoot Belarus wordt uitgebreid. Op zondagochtend stond er een file van 40 kilometer voor de grens en was de wachttijd voor de naar schatting 950 trucks opgelopen tot meer dan een etmaal.

Selectie dagbladen:

Landelijke media

- [Energieagentschap roept op tot autoloze zondagen](#) (Het Financieel Dagblad, 18 maart 2022 16:25)
- [België houdt kerncentrales langer open](#) (Het Financieel Dagblad, 18 maart 2022 23:04)
- [Air Serbia 'profiteert' van westers sanctiebeleid](#) (Het Financieel Dagblad, 19 maart 2022 01:00)
- [KLM verhoogt ticketprijzen](#) (Het Financieel Dagblad, 19 maart 2022 01:00)
- [Rotterdam: minder containers Rusland](#) (De Volkskrant, 19 maart 2022 02:07)
- [Hoge energieprijzen doen ook bedrijven pijn -maar moet je die wel verlichten?](#) (De Volkskrant, 19 maart 2022 02:08)
- [KLM verhoogt de ticketprijzen](#) (De Telegraaf, 19 maart 2022 02:22)
- [Nederland van het Russische gas af?](#) (AD/Algemeen Dagblad, 19 maart 2022 02:46)
- [Bescherming kerncentrales in één klap te vernietigen; Kernenergie De reactoren in Oekraïne zijn veilig, maar gevaar dreigt](#) (NRC, 19 maart 2022 03:59)
- ['Kabelcrisis' in Lviv legt autoproduktie EU stil](#) (NRC Handelsblad, 19 maart 2022 05:25)
- [Wie trekt de beurs voor het vervoer?](#) (NRC Handelsblad, 19 maart 2022 05:25)
- [Bescherming kerncentrales in één klap te vernietigen; Kernenergie De reactoren in Oekraïne zijn veilig, maar gevaar dreigt](#) (NRC Handelsblad, 19 maart 2022 05:26)

Selectie nieuwssites:

Landelijke media

- [Nieuw wapen Turkse dronemakers: 'Onbemande systemen nu het sterkst op slagveld'](#) (telegraaf.nl, 18 maart 2022 11:33)
- [Nieuw wapen Turkse dronemakers: 'Onbemande toestellen nu het sterkst op slagveld'](#) (telegraaf.nl, 18 maart 2022 11:38)
- [Terug naar autoloze zondag? IEA adviseert snelle besparingen tegen ongekende olieschok](#) (volkskrant.nl, 18 maart 2022 12:01)
- [Gasunie huurt Belgisch schip om energievoorraad veilig te stellen](#) (fd.nl, 18 maart 2022 12:18)
- [Haven Rotterdam: vooral containervervoer geraakt door sancties](#) (nieuws.nl, 18 maart 2022 12:31)
- [Gasreus van Shell mag na brand weer schaars lng leveren](#) (telegraaf.nl, 18 maart 2022 14:58)
- [Lange vluchten kosten bij KLM vanaf vandaag 40 euro meer vanwege dure olie](#) (nu.nl, 18 maart 2022 15:29)
- [Nederlandse ministers praten in Golfregio over gaslevering](#) (rd.nl, 18 maart 2022 15:51)
- [Energieagentschap roept op tot autoloze zondagen](#) (fd.nl, 18 maart 2022 15:58)
- [Lange vluchten kosten bij KLM vanaf vandaag 40 euro meer door dure olie](#) (nu.nl, 18 maart 2022 15:59)
- [KLM verhoogt ticketprijzen in verband de olieprijs](#) (telegraaf.nl, 18 maart 2022 16:34)
- [KLM verhoogt ticketprijzen in verband met de olieprijs](#) (telegraaf.nl, 18 maart 2022 16:38)
- [Oekraïne wil een no-flyzone voor drones](#) (rtlnieuws.nl, 18 maart 2022 18:04)
- [Europese ministers zoeken naarstig naar alternatieven voor Russisch gas](#) (bnr.nl, 18 maart 2022 18:58)
- [Oekraïners opgevangen op Amsterdam Centraal: 'Hoop op een veilige haven'](#) (rtlnieuws.nl, 18 maart 2022 19:04)
- [KLM verhoogt ticketprijzen op verre vluchten om hoge olieprijs](#) (wnl.tv, 18 maart 2022 21:55)
- [België houdt kerncentrales toch langer open](#) (rtlnieuws.nl, 18 maart 2022 22:04)
- [Kerncentrale in Doel tien jaar langer open door stijgende energieprijzen](#) (ad.nl, 18 maart 2022 22:30)
- [EU denkt over miljardenfonds voor Oekraïne](#) (nieuws.nl, 18 maart 2022 22:31)
- [EU denkt over miljardenfonds voor Oekraïne](#) (nd.nl, 18 maart 2022 22:37)
- [EU denkt over miljardenfonds voor Oekraïne](#) (rd.nl, 18 maart 2022 22:51)
- [KLM verhoogt ticketprijzen op verre vluchten om hoge olieprijs](#) (rd.nl, 18 maart 2022 22:51)
- [Lange vluchten kosten bij KLM vanaf vandaag 30 euro meer door dure olie](#) (nu.nl, 19 maart 2022 09:58)
- [Vliegtickets KLM duurder door gestegen olieprijs: retourticket New York kost 30 euro meer](#) (ad.nl, 19 maart 2022 10:42)
- [Lange vluchten kosten bij KLM vanaf vrijdag 30 euro meer door dure olie](#) (nu.nl, 19 maart 2022 12:58)
- [Kerncentrale in Doel tien jaar langer open door stijgende energieprijzen](#) (nu.nl, 19 maart 2022 21:14)
- [De hoge brandstofprijzen zijn een probleem voor taxichauffeurs, rijscholen en bezorgers. Wie betaalt de rekening?](#) (nrc.nl, 19 maart 2022 21:28)
- [Brits leger: Russen hebben nog geen controle over Oekraïens luchtruim: 'Rusland gebruikt hypersonische raketten'](#) (trouw.nl, 20 maart 2022 05:52)
- [De schuilkelders van Amsterdam: geen garantie op overleven](#) (parool.nl, 20 maart 2022 14:26)
- [Sancties tegen Rusland leiden tot steeds grotere zorgen bij ondernemers](#) (nu.nl, 21 maart 2022 06:14)

Regionale en lokale media

- [Extinction Rebellion voert actie bij pand Russische Handelsdelegatie](#) (nhnieuws.nl, 18 maart 2022 13:59)
- [Gasunie 'als een dollé' bezig met opkrikken capaciteit vloeibaar aardgas](#) (rtvnoord.nl, 18 maart 2022 16:32)
- [EU denkt over miljardenfonds voor Oekraïne](#) (lc.nl, 18 maart 2022 21:52)
- [Kerncentrale in Doel tien jaar langer open door stijgende energieprijzen](#) (bndestem.nl, 18 maart 2022 21:56)
- [Kerncentrale in Doel tien jaar langer open door stijgende energieprijzen](#) (pzc.nl, 18 maart 2022 21:59)
- [België houdt kerncentrale Tihange tien jaar langer open, mede om oorlog Oekraïne](#) (limburger.nl, 18 maart 2022 22:24)
- [Belgische kerncentrale Tihange blijft langer open](#) (limburger.nl, 19 maart 2022 01:03)
- [Extreme prijsstijgingen in de bouw: 'Deze derde klap gaat aannemers de kop kosten'](#) (destentor.nl, 19 maart 2022 07:07)
- ['De Belgische kerncentrales moeten met pensioen'](#) (limburg.nl, 19 maart 2022 16:03)
- [Touringcar barstensvol hulpgoederen vanuit de IJmond op weg naar de grens tussen Polen en Oekraïne](#) (haarlemsdagblad.nl, 21 maart 2022 07:17)
- [Extinction Rebellion voert actie bij pand Russische Handelsdelegatie](#) (at5.nl, 18 maart 2022 14:13)

Vakmedia

- [Volkswagen: 'EV-productie in april weer opstarten'](#) (autoweek.nl, 18 maart 2022 11:27)
- ['Dure brandstof zorgt niet voor run op EV-subsidie'](#) (autoweek.nl, 18 maart 2022 11:27)
- [NCA via Noord-Amerika terug op Schiphol](#) (nieuwsbladtransport.nl, 18 maart 2022 11:38)
- [Haven Rotterdam: vooraf containervervoer geraakt door sancties](#) (transport-online.nl, 18 maart 2022 11:54)
- [Gasunie huurt hervergassingsschip Exmar voor tijdelijke LNG-terminal](#) (Energiea, 18 maart 2022 16:15)
- [KLM verhoogt ticketprijzen voor verre vluchten door dure olie](#) (luchtvaartnieuws.nl, 18 maart 2022 16:33)
- [Oliecrisis ligt op de loer: 'Snelheid omlaag, autoloze zondag terug'](#) (Autovisie, 18 maart 2022 18:14)
- [Oorlog in Oekraïne trekt zware wissel op bouw- en infrasector](#) (Bouwend Nederland, 18 maart 2022 20:21)

Overige sites

- [Ledenbrief gevolgen oorlog in Oekraïne](#) (vng.nl, 18 maart 2022 20:14)

Selectie radio en tv:

- [5.1.2.e 'Infrastructuur wordt hard geraakt door oorlog'](#) (BNR Nieuwsradio, 21 maart 2022 06:45)

Selectie tweets:

Toptweets

5.1.2.e


5.1.2.e - (Secretary-General of the @UN), 1,6mln volgers (19-03 04:45)

The war in Ukraine is already disrupting supply chains and causing the prices of fuel, food and transport to skyrocket. We must do everything possible to avert a hurricane of hunger and a meltdown of the global food system. (2071 retweets, 7353 favorites)

5.1.2.e

5.1.2.e - (Chief Energy Correspondent at Bloomberg News), 180K volgers (20-03 11:40)

CHART OF THE DAY: Steel prices in Europe have surged to a fresh all-time high, with benchmark hot rolled coil trading above €1,400 per tonne. Alongside the surge in fertiliser prices, this is another corner of the commodity market few are paying enough attention, but will bite <https://pbs.twimg.com/media/FOST9fOXwAUHTxJ.png>

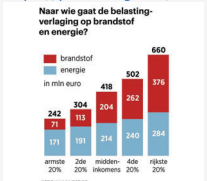
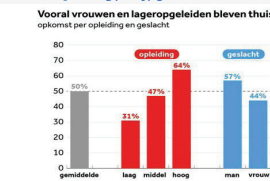


(1117 retweets, 2952 favorites)

5.1.2.e

5.1.2.e (TK Groep Omtzigt (vm CDA)), 260K volgers (20-03 11:52)

Opkomstverschillen tussen hoog en laag opgeleiden bij verkiezingen zijn dramatisch groot De verschillen in de energiecompensatie ook. Deze zaken hebben met elkaar te maken; ook grote oververtegenwoordiging hoogopgeleiden en bovenmodale inkomens in regeringspartijen <https://pbs.twimg.com/media/FOSaC4QXoAAgyfU.jpg>

(432 retweets, 1330 favorites)

IenW



@MinIenW (Ministerie IenW)

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
47269 Volgers

- [5.1.2.e](#) [@UKRinNLD Ho 5.1.2](#), het luchtruim is gesloten voor Russische vliegtuigen (18-03 11:11 / 0 retweets / 1 favorites)

- [5.1.2.e](#) [@UKRinNLD Ho 5.1.2](#), Nederland, waaronder ook IenW, heeft doorlopend contact met Oekraïne over de gevolgen van de oorlog in het land. (18-03 14:11 / 0 retweets / 0 favorites)

Landelijke politiek

5.1.2.e

5.1.2.e

EK 50PLUS
5035 Volgers

- Heb tijd geleden al gepleit voor autoloze zondag. Fietsen op snelweg. <https://t.co/IHES4pGqjq> (18-03 11:27 / 3 retweets / 11 favorites)

5.1.2.e

5.1.2.e

Tweede Kamerlid GroenLinks
15842 Volgers

- We moeten de vraag naar olie (en kolen en gas) verminderen. Zo simpel is dat. Dat dempt de prijzen en maakt ons minde afhankelijk van Rusland. Concrete voorstellen van het IEA. En guess what: het verlagen van de accijns staat er niet bij. <https://t.co/hQT8cqK1H> (18-03 18:16 / 44 retweets / 124 favorites)

5.1.2.e

5.1.2.e

TK Groep [5.1.2.](#) (vm CDA)
261551 Volgers

- Opkomstverschillen tussen hoog en laag opgeleiden bij verkiezingen zijn dramatisch groot De verschillen in de energiecompensatie ook. Deze zaken hebben met elkaar te maken; ook grote oververtegenwoordiging hoogopgeleiden en bovenmodale inkomens in regeringspartijen <https://t.co/q0bjvkqhq7> (20-03 11:52 / 432 retweets / 1330 favorites)

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e	
	TK PvdD 46486 Volgers

- In de reflex om huidige generatie kiezers tevreden te stellen met accijnsverlaging (die vooral vervuulende leefstijl van rijke mensen subsidieert & arme mensen in kou laat staan) vergaten de bestuurders de jongeren, het klimaat en de basis van ons bestaan <https://t.co/ceYYLhtqj9> (20-03 12:27 / 163 retweets / 491 favorites)

5.1.2.e	5.1.2.e
	TK GroenLinks 14923 Volgers

- 'De rijkste 20% van Nederland ontvangt €660 miljoen vd €2,1 miljard die 't kabinet uittrekt om de belasting op brandstof en energie te verlagen. Huishoudens met 't laagste inkomen (tot €22.600 per jaar) ontvangen gezamenlijk €240 miljoen (11%) Via JUNELUND@tayfun_balcik.com <https://t.co/3VYa0Qm0Fx> (20-03 13:46 / 27 retweets / 72 favorites)
- Handige info@IEA.org-tips om ons gebruik van fossiele brandstof te besparen: meer fietsen 🚲 meer openbaar vervoer meer elektrische deelauto's meer fietskoeriers meer hoge snelheidstreinen lagere snelheidslimieten meer joggen is ook leuk 🏃 <https://t.co/ZtH1h8LvHS> (20-03 14:35 / 16 retweets / 44 favorites)
- Met dank aan @copenhenken <https://t.co/BiL8h2THvg> (20-03 14:36 / 0 retweets / 5 favorites)

5.1.2.e	5.1.2.e
	Fractievoorzitter TK D66; cie I&W (vm Fractievoorzitter D66 gemeenteraad Amsterdam) 43592 Volgers

- Goed als president [5.1.2.e](#) deze week kans krijgt de Tweede Kamer toe te spreken. De Oekraïeners vechten nu voor vrijheid en het recht zelf hun leiders te kiezen. Sinds een jaar kunnen staatshoofden ons parlement toespreken. Laat [5.1.2.e](#) de eerste zijn. #StandWithUkraine (20-03 21:53 / 33 retweets / 271 favorites)

Voormalige Kabinets- en Kamerleden

5.1.2.e	5.1.2.e
	Vm stas ministerie IenW / Vicepres Dir. Europe WorldResources Inst. 29240 Volgers


- Looking forward to our discussion. Crucial and timely as never before. #Gss2022 Join us! <https://t.co/z55YY5dEPL> (19-03 08:41 / 1 retweets / 3 favorites)

Europese politiek (EU Brussel)

5.1.2.e	5.1.2.e
	GroenLinks Europees Parlement 857 Volgers

- Autoloze zondag. Let's go for it! <https://t.co/kssyhmtilt> (20-03 11:27 / 18 retweets / 56 favorites)

Rijksoverheid

	@IEA (International Energy Agency)
	International Energy Agency (IEA) 226636 Volgers

- Car-free Sundays can help cut oil use in face of today's high prices at the pump 🛢️. They can also reduce air pollution. No need to wait for your city to enforce it - if you can, leave your car at home today! Learn more in our 10 Point Plan 📄 <https://t.co/ltqapQol9d> <https://t.co/cNvGY0jLVa> (20-03 12:45 / 19 retweets / 49 favorites)

Internationale organisaties & NGO's

5.1.2.e	5.1.2.e
	Secretary-General of the @UN 1649304 Volgers

- The war in Ukraine is already disrupting supply chains and causing the prices of fuel, food and transport to skyrocket. We must do everything possible to avert a hurricane of hunger and a meltdown of the global food system. (19-03 04:45 / 2071 retweets / 7353 favorites)

	@iaeaorg (IAEA - International Atomic Energy Agency)
	International Atomic Energy Agency 207913 Volgers

- #Ukraine informed IAEA today that Ukrainian engineers had repaired and reconnected one of three previously disconnected power lines at #Zaporizhzhya Nuclear Power Plant. <https://t.co/JmY0T7iB3y> <https://t.co/H7D7rUB30S> (19-03 21:14 / 144 retweets / 320 favorites)


Pers (journalisten etc.)

5.1.2.e	5.1.2.e
	Journalist De Telegraaf | luchtvaart, transport en logistiek 5448 Volgers

- @MinIenW [5.1.2.e](#) @UKRinNLD Wat is dan precies het doel van dit bezoek? (18-03 12:04 / 0 retweets / 1 favorites)
- UPDATE @KLM meldt net dat de prijzen voor tickets naar verre vluchten in de toeristenklasse met €30 ipv €40 omhoog gaan @schiphol @airfrance <https://t.co/WIVsu0qsNm> via @telegraaf (19-03 09:42 / 6 retweets / 8 favorites)

5.1.2.e	5.1.2.e	Chief Energy Correspondent at Bloomberg News 182202 Volgers
<p>- CHART OF THE DAY: Steel prices in Europe have surged to a fresh all-time high, with bechmark hot rolled coil trading above €1,400 per tonne. Alongside the surge in fertiliser prices, this is another corner of the commodity market few are paying enough attention, but will bite https://t.co/D5ActEYJUe (20-03 11:40 / 1117 retweets / 2952 favorites)</p> <p>- Russia is the world's top-5 steel producer and Ukraine is top-12. EU has targeted Russian steel with sanctions. Ukraine's steel industry is suffering damage, with the destruction of the Azovstal plant in Mariupol (a Stalin's mega-project from the 1930s) https://t.co/FWoH64QwcF (20-03 11:44 / 147 retweets / 482 favorites)</p> <p>- On top, European steel production is going to suffer, as the continent relies significantly on electric arc furnaces (mini mills) for production (about ~45% of the total). Sky-high electricity prices is denting production, particularly of construction steel like rebar (20-03 11:49 / 77 retweets / 434 favorites)</p>		
5.1.2.e	5.1.2.e	Dagblad de Telegraaf - parlementaire redactie 13941 Volgers
- 5.1.2.e gaat Tweede Kamer toespreken https://t.co/REUdAGqByy (20-03 20:46 / 8 retweets / 11 favorites)		
5.1.2.e	5.1.2.e	verslaggever Telegraaf 4187 Volgers
<p>- Nieuws: De Oekraïense president 5.1.2.e zal op korte termijn de Tweede Kamer toespreken. Mogelijk zal hij oproepen om meer werk te maken van het bevriezen van banktegoeden van Russische oligarchen. https://t.co/7lwfwygGQw (20-03 20:54 / 5 retweets / 20 favorites)</p>		
Vakbonden 5.1.2.e	5.1.2.e	FNV Spoor 2510 Volgers
<p>- Als dit bericht echt waar is zijn dit echte helden! Wit-Russische spoorwegaarbeiders blokkeerde de spoorverbinding met Oekraïne, zodat de treinen met Russisch materieel niet naar Oekraïne konden worden overgebracht. Dit werd bevestigd door het hoofd van de Oekraïense spoorwegen https://t.co/swsehBkPBP (20-03 17:47 / 3 retweets / 6 favorites)</p>		
Reizigersorganisaties 5.1.2.e	5.1.2.e	Bestuur reizigersvereniging Rover 650 Volgers
<p>- De eerste maatregel die IEA voorstelt is snelheidsverlaging. Als NL de max. snelheid (tijdelijk) naar 80 brengt besparen we al meer dan €1 miljard. Weet jij, Walther, waarom we die pijnloze maatregel niet nemen en wel de accijns verlagen? https://t.co/jHg2qqWTTt (19-03 08:37 / 5 retweets / 12 favorites)</p> <p>- #MinderbenzineVoorOekraïne https://t.co/Alr1QQrbIs (19-03 14:06 / 0 retweets / 1 favorites)</p>		
Public Affairs 5.1.2.e	5.1.2.e	Greenpeace (voorheen p.a. Waternet, Groene11) 2382 Volgers
- Opnieuw Greenpeace-actie in Oostzee tegen olietankers https://t.co/ECojILXTQJ via @NOS (20-03 07:31 / 0 retweets / 3 favorites)		
Belangenorganisaties	@evofenedex (evofenedex)	Ondernemersvereniging en belangbehartiger voor logistiek en internationaal ondernemen 5890 Volgers
<p>- Update Liveblog gevolgen inval Rusland in Oekraïne voor handel en logistiek met oa economische effecten, voorspellingen OESO, gevolgen landbouw en voedselvoorziening, uitbreiding tijdelijk crisistoetssteunkader, exportdocumenten en gevaarlijke stoffen. https://t.co/8QISPz8zI1 (18-03 16:26 / 3 retweets / 1 favorites)</p>		
	@BouwendNL (Koninklijke Bouwend Nederland)	- 28303 Volgers
<p>- De Oekraïne-oorlog trekt een zware wissel op de #bouw en #infra vanwege de extreem gestegen #bouwkosten. We werken hard aan een #handelingskader waarin staat hoe #opdrachtgevers en #opdrachtnemers samen omgaan met deze knelpunten. https://t.co/4RXIP3Mvd3 (18-03 17:54 / 3 retweets / 1 favorites)</p>		
5.1.2.e	5.1.2.e	Algemeen Directeur Bouwend Nederland 3316 Volgers


- Oorlog in Oekraïne trekt zware wissel op bouw- en infrasector - [@BouwendNL](#) <https://t.co/66h2x0uZnV> (18-03 17:55 / 7 retweets / 4 favorites)

	@BOVAG (BOVAG)
BOVAG 28509 Volgers	

- Ook de accijns op LPG (waaronder vloeibaar propaan en butaan) en LNG wordt met 4,1 cent per liter verlaagd. <https://t.co/M8licvBsE2> (18-03 18:16 / 0 retweets / 3 favorites)

5.1.2.e	5.1.2.e
Voorzitter Rover en senator GL (tot 1-10-20 Directeur Fietzersbond) 4178 Volgers	

- Als het IEA het over steden heeft, bedoelen ze gebieden zo groot als heel NL. Dus voor ons geldt dit prachtige pakket voor het hele land. <https://t.co/6i6RQxMBE6> (19-03 08:16 / 1 retweets / 5 favorites)
- 5.1.2.e Reiskostenvergoeding wordt in de praktijk vrijwel niet uitbetaald aan lage en middenlage inkomens. Dus andere opties zijn daarom effectiever. (Die verhoging in het coalitieakkoord moet daar overigens ook nog eens goed op bekeken worden.) (20-03 13:40 / 0 retweets / 2 favorites)
- Mooi draadje met alternatieve voor de accijns verlagingen: <https://t.co/milQh5YNSH> (20-03 13:41 / 2 retweets / 5 favorites)


	@IATA (IATA)
International Air Transport Association (IATA) 281091 Volgers	

- This #WeeklyChart shows a recent rebound in passenger ticket sales from North America to Europe after a drop following the Russian invasion of Ukraine. Learn more about historic similarities and expected recovery times for global air travel <https://t.co/Z2CxsGBv2X> <https://t.co/q0l8YdVtP1> (19-03 17:05 / 15 retweets / 25 favorites)

Actiegroepen

	@RedGelderland (Red Gelderland)
Tegen laagvliegroutes Lelystad Airport 2616 Volgers	

- Vliegtickets van #KLM zijn 40-100 euro duurder geworden vanwege hogere brandstofprijzen. Heeft @KLM medegedeeld. Zonder janken dat mensen dan minder gaan vliegen. Deed KLM wel bij invoering vliegtaksje van nog geen 8 euro... <https://t.co/3WPJqPxztr> (18-03 22:31 / 18 retweets / 54 favorites)

	@jagraag (WISE Nederland)
Kernenergie? Nee bedankt! - Groene stroom? Ja graag! 2088 Volgers	

- Geen goede zaak om Belgische #kerncentrales open te houden. Dit toont eens te meer aan, dat kerncentrales ervoor zorgen dat er onvoldoende in besparing en alternatieven is/wordt geïnvesteerd. België betaalt nu de rekening. <https://t.co/xt1PJN9FR1> (18-03 23:16 / 8 retweets / 14 favorites)

	@OccupySchagen (Occupy Schagen)
Occupy Schagen 9871 Volgers	

- !! Lufthansa en KLM staan geen Russen toe op vluchten vanuit Istanbul met transit in Europa Passagiers melden massale instapweigering. Duitsland biedt geen transit met Russische paspoorten. Alle passagiers met Russische paspoorten mochten niet van Istanbul naar Frankfurt. <https://t.co/8lxjJDlmFQ> (20-03 08:33 / 2 retweets / 3 favorites)

5.1.2.e	5.1.2.e
Energy & Nuclear Campaigner @ Greenpeace Belgium 674 Volgers	

- Why do EU countries continue to trade even one more day with Rosatom, the company which is also responsible for the nuclear weapons in Russia? EU imports 20% of its uranium from Russia, 20% from Kazakhstan. The Euratom Supply Agency should stop this, as asked by the EP @TinneVdS <https://t.co/7C4Su5kfxX> (20-03 15:15 / 3 retweets / 8 favorites)

Bedrijven en professionals

5.1.2.e	@Vision23 5.1.2.e
7829 Volgers	

- De twee jongste kerncentrales in België blijven 10 jaar langer open <https://t.co/v0pOOjCAd1> (18-03 22:54 / 0 retweets / 5 favorites)

5.1.2.e	5.1.2.e
Sr. campaigner energie Milieudéfensie; Vm Dir WISE 3127 Volgers	

- Lieve Belgische vrienden, 5.1.2.e waar vind ik meer duiding/analyse van wat er besloten is gister. Want Nldse. media komt niet verder dan "2 kc's blijven open". Maar er is meer gebeurd (en die 2 kc's is nog maar de vraag). Zo begrijp ik niet goed (19-03 10:07 / 0 retweets / 2 favorites)
- waarom er nu naast de 2 kc's toch nog 2 gascentrales nodig zouden zijn...? Wat er met @EngieBelgium (die gezegd heeft dat de kc's niet meer open kunnen blijven

eigenlijk gezien het benodigde traject) onderhandelt moet worden om openhouden mogelijk te maken? En klopt het dat de (19-03 10:09 / 0 retweets / 2 favorites)


- kc's even dicht zullen zijn (25/26) om dan weer voor tien jaar open te gaan? En waarom kan dat in dat jaar dan wel (dicht dus) maar zijn ze in de jaren daarna kennelijk weer essentieel? (19-03 10:10 / 0 retweets / 3 favorites)
- Hier wordt pijnlijk duidelijk hoe 20 jaar regeringen zonder visie op energie-en klimaatbeleid de boel nu klemzetten. Is er eindelijk een energiminister met een plan wordt ze door hard gillende pro-nukies die de oorlog misbruiken gedwongen te zwabberen. <https://t.co/m6sblx6JaP> (19-03 10:19 / 1 retweets / 6 favorites)
- Lees deze draad waarin onze collega's uit de Ukraine ons dringend oproepen ook de nucleaire belangen van Rusland te boycotten. Het gaat niet alleen om olie, gas en kolen! <https://t.co/hWfjUSE59Q> (19-03 14:48 / 7 retweets / 15 favorites)
- 'De Belgische kerncentrales moeten met pensioen' <https://t.co/PF7EHI03Od> #1limburg (20-03 12:37 / 0 retweets / 2 favorites)

Burgers

	Burger
-	2019 Volgers

- Energieagentschap bepleit autovrije zondag in steden om oliecrisis te voorkomen | NOS <https://t.co/KsV90Saoy5> (18-03 20:51 / 41 retweets / 146 favorites)

Nieuwssites en rtv

	@transportonline (Transport Online)
-	Alles over wegtransport 10653 Volgers

- Haven Rotterdam: vooral containervervoer geraakt door sancties Lees meer: <https://t.co/QCipILPBBO> <https://t.co/0mdUMDsMxU> (18-03 11:53 / 1 retweets / 2 favorites)

- Afhankelijkheid van Rusland bij exporteurs en importeurs beperkt <https://t.co/coacSCMLNE> #Rusland #oorlog #Oekraïne <https://t.co/p1b3NvozSv> (21-03 00:34 / 1 retweets / 1 favorites)

5.1.2.e	5.1.2.e
-	Maaht radio en nieuws bij @BNR Nieuwsradio 22696 Volgers

- Oekraïense vluchtelingen demonstreren voor meer militaire hulp en een no-fly-zone op het Plein in Den Haag. <https://t.co/AiQasd5X9d> (18-03 13:57 / 4 retweets / 21 favorites)

	@EenVandaag (EenVandaag)
-	Nieuws- en actualiteitenprogramma van AVROTROS 156566 Volgers

- "Europese landen hebben in de eerste 20 dagen van de oorlog Rusland met maar liefst 12 miljard euro gesponsord", zegt Pussy Riot-lid Diana Burkot in NRC. Volgens Nederlandse experts kan dat kloppen, door de inkoop van olie, gas en kolen. <https://t.co/nFn1epnWPq> (18-03 16:14 / 1 retweets / 8 favorites)

	@ADnl (AD.nl)
-	AD Online nieuwssite 440837 Volgers

- Volgens KLM is de prijsverhoging afhankelijk van de bestemming en reisklasse <https://t.co/j2HXIINrj4> (19-03 10:13 / 2 retweets / 6 favorites)

	@NOS (NOS)
-	NOS 1473831 Volgers

- 'Vooral hoge inkomens profiteren van lagere energie- en brandstofbelasting' <https://t.co/8lrgTjkGBm> (19-03 12:03 / 39 retweets / 70 favorites)

	@wereldnieuwsnl (Wereldnieuws Online)
-	Altijd actueel online 573 Volgers

- Eén van Europa's grootste staalfabrieken, Azovstal, in Marioepol zwaar beschadigd Lees meer: <https://t.co/MKdHLUFBIG> #Marioepol #mariopol #Azovstal #bombing #Russia #UkraineRussiaCrisis <https://t.co/Vz1dKeUG1m> (20-03 09:54 / 1 retweets / 3 favorites)

Van: 5.1.2.e - ILT
Aan: NSI-STCW; 5.1.2.e - ILT
Cc: NSI-MLC; 5.1.2.e)- 5.1.2.e ILT; 5.1.2.e - ILT
Onderwerp: RE: URGENT: Extending SEA-contract Ukrainian seafarers
Datum: maandag 21 maart 2022 10:28:00
Bijlagen: [image002.png](#)
[image003.png](#)
[Interim guidance on the situation in Ukraine ver1.0.docx](#)

Hai 5.1.2.e

Ja dit is ingesteld (zie ook intranet) en 5.1.2.e zit er ook in. Ik ben alle onderwerpen aan het verzamelen voor een soort alternatief contingency plan (zie bijlage) de teksten moeten nog verder worden geconcretiseerd. Voor SEAs had ik al een aangepast tekstje opgesteld:

Seafarers who are onboard a ship beyond their Seafarer Employment Agreement (SEA) for reasons connected to the situation in Ukraine.

If in any case it is not possible, or there is a strong objection against, to relieve a crew member or to end the service period of a crewmember with the nationality of Ukraine or the Russian Federation, flexibility may be granted by the flag State. In these cases NSI should be contacted to authorize the extension of the validity of a SEA beyond the 11 months on a case-by-case basis.

A SEA shall remain valid until the seafarer has been repatriated. If the SEA has expired, the validity of the SEA must be extended or a new SEA shall be issued and the reasons for this decision shall be documented. The shipowner shall make sure that the seafarer is repatriated at the first available opportunity as requested by the seafarer. A SEA can only be extended beyond 11 months if there is a mutual and documented consent of both the seafarer and the employer. The master may sign the extension of the SEA on behalf of the employer. The seafarer shall receive a copy of the extension of the SEA. The already accrued entitlement to paid annual leave continues to exist and continues to accrue during the extension of the SEA.

Upon request of the shipowner together with a copy of the extension of the SEA, a recent crew list and a repatriation plan, ILT can issue a statement to the ship serving as written evidence of the flag State's authorization for that ship and its individual seafarers on board that ship to perform any period of service on board beyond the default 11 months. This request can be send to: 5.1.5 @ilent.nl.

It is recalled that, in any way, a valid seafarers' employment agreement must remain in force until the seafarer is duly repatriated in accordance with Regulation 2.5 of the MLC, 2006.

Maar dat is nog niet vastgesteld dus.

Groeten,
5.1.2.e

Van: NSI-STCW 5.1.5 @ilent.nl>

Verzonden: maandag 21 maart 2022 10:17

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT
5.1.2.e @ilent.nl>

CC: NSI-STCW 5.1.5 @ilent.nl>; NSI-MLC 5.1.5 @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e
ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: FW: URGENT: Extending SEA-contract Ukrainian seafarers

Urgentie: Hoog

Goedemorgen 5.1.2.e ,

Zie onderstaand verzoek van de HAL waarbij de oplossing wellicht ligt in een soortgelijke maatregel als we in het verleden hebben gecreëerd in ons corona contingency plan

Wellicht dat dit kan worden meegenomen bij het mogelijke ILT crisisteam? (is daar nog een update over? Gaat dit nog door?)

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e (HA Group) 5.1.2.e @HollandAmericaGroup.com>

Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 11:49

Aan: NSI-STCW 5.1.5 @ilent.nl>; NSI-MLC 5.1.5 @ILenT.nl>

Onderwerp: URGENT: Extending SEA-contract Ukrainian seafarers

Urgentie: Hoog

Dear Sir/Madam,

The Ukraine-Russia situation has brought us in 'other waters', especially in relation to our team members from the Ukraine. In conversations with our UKR TMs the following was brought forward:

It seemed most of the UKR TM want to work and earn money for their families. Many said they had already extended their contracts but are very stressed about the MLC limits (see MLC 2006 – Regulation 2.5 – Standards A.2.5.1, para 2.b.) on total days on a ship. If there was any way for Holland America Line (HAL) to receive a kind of a waiver for these team members, it would give them comfort in supporting their family, job security and having a "home".

We have seen in the latest ILenT *Corona virus (COVID-19) Contingency Plan and Guidelines Revision 8 in Section 16) Maritime Labour Convention (MLC 2006)* text – see below - that maybe used in this respect.

A SEA shall remain valid until the seafarer has been repatriated. If the SEA has expired, the validity of the SEA must be extended or a new SEA shall be issued and the reasons for this decision shall be documented. The shipowner shall make sure that the seafarers are repatriated at the first available opportunity. A SEA can only be extended beyond 11 months if there is a mutual and documented consent of both the seafarer and the employer. The master may sign the extension of the SEA on behalf of the employer. The seafarer shall receive a copy of the extension of the SEA. The already accrued entitlement to paid annual leave continues to exist and continues to accrue during the extension of the SEA.

In advance thanks for your cooperation, as always very much appreciated.

Best regards,

Van: 5.1.2.e) - ILL
Aan: 5.1.2.e ILL; 5.1.2.e - ILL; 5.1.2.e) - ILL;
 5.1.2.e - ILL
Cc: 5.1.2.e ILL
Onderwerp: RE: aanspreekpunt douane/ via IenW?
Datum: maandag 21 maart 2022 10:40:17
Bijlagen: [image002.png](#)

Prima.

Groeten,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e ILL 5.1.2.e @ilent.nl>
Verzonden: maandag 21 maart 2022 10:34
Aan: 5.1.2.e - ILL 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
 - ILL 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILL 5.1.2.e @ILenT.nl>;
 5.1.2.e ILL 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e ILL 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: FW: aanspreekpunt douane/ via IenW?

Hi allen,

Hierbij via 5.1.2.e een mailwisseling over afstemming met de Douane.

@ 5.1.2.e : Nemen jullie dit punt mee vanmiddag in het overleg met het OM?

5.1.2.e . Ik zou toch al 5.1.2.e en 5.1.2.e van HBJZ bellen dus ik neem dit punt wel mee (na het overleg met het OM). Akkoord?

Groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: maandag 21 maart 2022 09:55

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
- ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: aanspreekpunt douane

Goedemorgen allen,

In de annotatie aan d BSR staat dat de volgende passage:

De regelingen worden dus vooral via het strafrecht gehandhaafd. (OM en Douane).

Uit onderstaande mail van de CDIU douane aan een inspecteur Port State Control blijkt dat de afhandeling van de sancties (lees ILT schakelt Douane in) via het opdrachtgevend ministerie moet worden afgestemd.

Dat zal dus op ministerieel niveau moet worden afgestemd.

5.1.2.e

lets om mee te nemen in het Topic team vanmorgen.?

Groet 5.1.2.e

Geachte heer 5.1.2.e beste 5.1.2.e

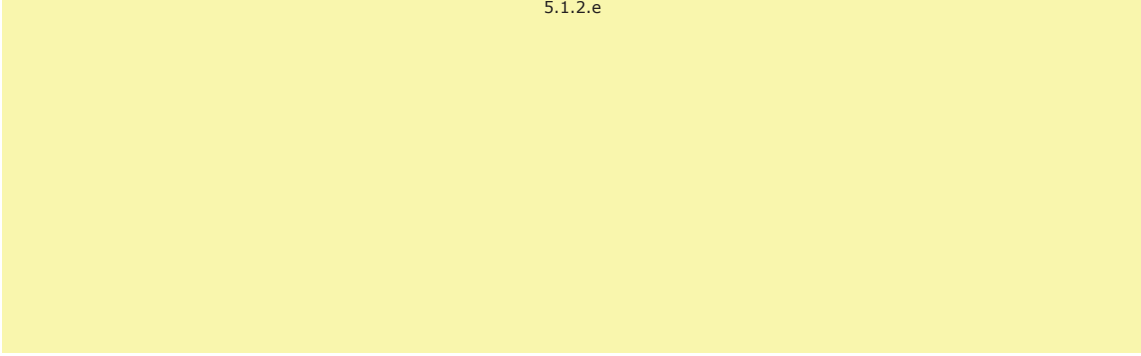
Omdat ik telefonisch geen gehoor krijg stuur ik even een mailtje.

De vraag of en hoe IL&T de sancties dient te handhaven heb ik voorgelegd aan het Douane Landelijk Kantoor. Zij geven aan dit dat via het opdrachtgevend Ministerie dient te worden afgestemd (om verschillende redenen). Als ik het goed heb, is het opdrachtgevend ministerie van IL&T het Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Wellicht dat hun deze vraag wel kunnen beantwoorden al dan niet in overleg met het Ministerie van Buitenlandse Zaken (onze opdrachtgever).

Bel gerust om nog even verder te praten indien gewenst.

5.1.2.e

5.1.2.e



Van: 5.1.2.e -ILT
Aan: 5.1.2.e -ILT; 5.1.2.e -ILT; 5.1.2.e -ILT; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: 04032022 wettelijk kader sancties RF genuanceerd inz. strafrecht
Datum: maandag 21 maart 2022 10:44:41
Bijlagen: [04032022 wettelijk kader sancties RFopr 5.1.2.docx](#)

Goedemorgen 5.1.2.e en 5.1.2.e

Met de meest goede bedoelingen heb ik, in de bijlage bij deze mail voortbordurende op de versie van 5.1.2.e, gemarkeerd wat opmerkingen gemaakt. Dit in de veronderstelling om hetgeen we voor het voetlicht willen brengen (ik weet niet voor wie de notitie bedoeld is) enigszins te verduidelijken. Er zitten nog wel een paar open eindjes aan, die jullie wellicht kunnen invullen.

Voel jullie vrij om wel wat/niks met mijn opmerkingen te doen. Zijn er onduidelijkheden dan hoor ik het wel.

Groetjes 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e -ILT <5.1.2.e@ilent.nl>
Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 13:47
Aan: 5.1.2.e -ILT <5.1.2.e@IlenT.nl>; 5.1.2.e -ILT
 <5.1.2.e@IlenT.5.1.2.e> -ILT 5.1.2.e@ilent.nl>; 5.1.2.e
 5.1.2.e -ILT 5.1.2.e@IlenT.nl>

Onderwerp: 04032022 wettelijk kader sancties RF genuanceerd inz. strafrecht

Hi allen,

Hierbij het aangepaste wettelijke kader inzake de Sanctiewet.

Zouden jullie willen controleren of ik dat wat wij hadden besproken zo goed heb opgeschreven?

Voor de snelle reageerder: Ik moet voor 14.00 iets bij 5.1.2.e aanleveren ter info voor 5.1.2.e tijdens de Bestuursraad. Maar dat is over 10 minuten....

Veel dank en groet en goed weekend,

Groet,

5.1.2.e

Wettelijk kader sancties RF

Bijgewerkte versie 18 maart 2022

Sanctiewet 1977:

Regels van dwingend internationaal recht dienen ten opzichte van de gehele statengemeenschap gerespecteerd te worden. In Nederland is hiervoor onder meer de Sanctiewet 1977 in het leven geroepen.

De Sanctiewet 1977 is een kader of raamwet (kapstok). Dit betekent dat deze wet de grondslag biedt voor de uitwerking van (inter) nationale wettelijke voorschriften. De daadwerkelijk voorschriften zijn opgenomen in andere wettelijke regelingen (Europese verordeningen, richtlijnen etc etc). De strafbaarstelling voor het overtreden van de voorgeschreven normen vindt plaats via de Wet op de economische delicten.

De Sanctiewet 1977 noemt (niet uitputtend bedoeld) de volgende terreinen:

“Het goederen-, diensten- en financieel verkeer, de scheepvaart, de luchtvaart, het wegverkeer, de post en de telecommunicatie en al hetgeen overigens is vereist ter voldoening aan de verdragen, besluiten, aanbevelingen dan wel internationale afspraken.”

De Sanctiewet 1977 is primair een wet van de minister van buitenlandse zaken in samenwerking met de ministers van Justitie, Financiën, (het toenmalige) verkeer en waterstaat, Economische zaken en landbouw en Visserij. (hoofdletters??)

3 Sanctiepakketten van de Europese Unie (3 EU verordeningen)

Er liggen nu drie sanctie pakketten van de EU, Vastgelegd in (rechtstreeks werkende) EU verordeningen. Benoemen en kort vermelden waarop deze verordeningen betrekking op hebben?

Ministeriele regelingen

De sancties zijn rechtstreeks geïmplementeerd door bekendmaking in 3 ministeriele regelingen. (Op grond van art. 2, tweede lid, Sanctiewet 1977). Omdat de ontwikkelingen snel gaan worden de Ministeriele regelingen bijna dagelijks aangepast. Direct na bekendmaking treden ze in werking.

Strafrechtelijke handhaving door middel van de Wet op de economische delicten:

Overtreding van de Sanctiewet 1977, de voorschriften uit de daarmee verband houdende Europese verordeningen en ministeriële regelingen is strafbaar gesteld in artikel 1 van de Wet op de economische delicten (Wed).

De Wed bevordert de opsporing, vervolging en berechting van handelingen welke schadelijk zijn voor het economische leven, en die in het bijzonder daarin meer eenheid brengt.

De Wed geeft – al dan niet in combinatie met het Wetboek van Strafvordering – een instrumentarium voor de strafrechtelijke handhaving in geval sprake is van overtreding van voorschriften, welke gesteld zijn bij of krachtens de Sanctiewet 1977.

Het instrumentarium van de Wed:

Artikel 17: aanwijzing van opsporingsambtenaren die belast zijn met de opsporing van economische delicten. Hieronder vallen ook de buitengewoon opsporingsambtenaren van de ILT en de algemeen opsporingsambtenaren van de ILT-IOD

Artikel 18: de bevoegdheid voor opsporingsambtenaren tot inbeslagneming van daarvoor vatbare voorwerpen.

Artikel 19: de bevoegdheid voor opsporingsambtenaren voor het vorderen van inzage van gegevens en bescheiden.

Artikel 20: de bevoegdheid voor opsporingsambtenaren zich toegang te verschaffen tot elke plaats (met uitzondering van een woning).

Artikel 21: de bevoegdheid voor opsporingsambtenaren om monsters te nemen.

Artikel 23: de bevoegdheid voor opsporingsambtenaren om vervoermiddelen te onderzoeken.

Artikel 28: de bevoegdheid voor de officier van justitie om voorlopige maatregelen op te leggen waarmee een verdachte wordt opgelegd zich te onthouden van bepaalde gedragingen en/of zorg te dragen dat bepaald aangeduide voorwerpen, welke vatbaar zijn voor inbeslagneming, opgeslagen en bewaard worden ter plaatse.

Artikel 29: : de bevoegdheid voor de officier van justitie om voorlopige maatregelen op te leggen waarmee gehele of gedeeltelijke stillegging van de onderneming van verdachte, onderbewindstelling van de onderneming van de verdachte of gehele of gedeeltelijke ontzetting van bepaalde rechten of gedeeltelijke ontzetting van bepaalde voordelen wordt bevolen.

Aanwijzing toezichthoudende ambtenaren

Ambtenaren van de ILT zijn (naast de ambtenaren van de rijksbelastingdienst, bevoegd inzake douane, de buitengewone opsporingsambtenaren van de Belastingdienst/ECD van het Ministerie van Financiën, de ambtenaren van de Algemene Inspectiedienst, de ambtenaren van de Erfgoedinspectie van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen en de commandanten van de Nederlandse oorlogsschepen) belast met het toezicht op de naleving van deze wet of de daarop gebaseerde regelingen. (Zie de regeling toezichthoudende ambtenaren Sanctiewet 1977, op grond van artikel 10, eerste lid van de Sanctiewet). Uiteraard gaat het hier om toezicht op de naleving op terreinen die in het takenpakket van de ILT (Instellingsbesluit)vallen.

ILT en Sanctiewet 1977:

Medewerkers van de ILT kunnen vanuit verschillende hoedanigheden in aanraking komen met bepalingen, welke gesteld zijn bij of krachtens de Sanctiewet 1977: als vergunningverlener, toezichthouder, buitengewoon opsporingsambtenaar of algemeen opsporingsambtenaar.

Toezichthouders:

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht wordt onder toezichthouder verstaan: een persoon, bij of krachtens wettelijk voorschrift belast met het houden van toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift. Bij de ILT zijn ambtenaren aangewezen als toezichthouder voor het houden van toezicht op de naleving van bepalingen gesteld bij of krachtens de Sanctiewet 1977.

De ILT heeft dus alleen toezichthoudende bevoegdheden ("met de handen op de rug") en geen handhavende bevoegdheden. (Bijv. LOD opleggen).

@ 5.1.2.e : Verdient vorenstaande wellicht enige nadere korte uitleg voor een lezer van deze notitie? Begrijpt men dit zo wel?

Dat betekent echter niet dat de taak van toezichthouders (niet zijnde boa's dan wel IOD) beperkt is tot alleen signaleren. De toezichthoudende bevoegdheden zijn opgenomen in titel 5.2 van de AWB (toezicht op de naleving).

Daaronder vallen:

- Het betreden van plaatsen;
- Inzage vorderen van gegevens en bescheiden;
- Inlichtingen vorderen;
- Inzage vorderen van identiteitsbewijs;
- Onderzoeken van zaken, opnemings en monsternamen;
- Onderzoek vervoermiddel en lading, inzage in vervoersbescheiden (voor zover de toezichthouder een toezichthoudende taak heeft);
- Vordering stilhouden en naar aangewezen plaats overbrengen (bij een schip) ook voor zover de inspecteur een toezichthoudende taak heeft);

Buitengewoon opsporingsambtenaren van de ILT:

De personen in dienst van de Inspectie Leefomgeving en Transport, die met de opsporing van strafbare feiten zijn belast en niet zijn aangewezen als algemeen opsporingsambtenaar, zijn aangewezen als buitengewoon opsporingsambtenaar.

De buitengewoon opsporingsambtenaar van de ILT is bevoegd tot het opsporen van de strafbare feiten behorend tot het domein II, Milieu, welzijn en infrastructuur, zoals opgenomen in de bijlage bij de Regeling domeinlijsten buitengewoon opsporingsambtenaar aangevuld met de wetten op het werkterrein van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dan wel op het werkterrein van andere ministeries zoals bedoeld in artikel 2, vierde lid, van het Instellingsbesluit Inspectie Leefomgeving en Transport, voor zover noodzakelijk voor een goede vervulling van de aan de functie gerelateerde taken. (Opmerking: hieronder valt de Sanctiewet 1977).

@ 5.1.2.e : wellicht vind jij dat hierop tekstuele aanvulling moet komen? Voel je vrij om dat te doen hoor?

Algemeen opsporingsambtenaren van de ILT-IOD:

Op grond van de Wet op de bijzondere opsporingsdiensten zijn de algemeen opsporingsambtenaren van de ILT-IOD, onder gezag van de officier van justitie, onder meer belast met de strafrechtelijke handhaving van de beleidsterreinen waarvoor Onze Minister van Infrastructuur en Milieu verantwoordelijkheid draagt en de opsporing van andere strafbare feiten, indien de bijzondere opsporingsdienst daarmee is belast door de officier van justitie.

Vanuit de bestaande gezagsstructuur met de officier van justitie, maar ook vanuit ontvangen signalen van externen (burger, toezichthouder en/of andere opsporingsambtenaar) kan een algemeen opsporingsambtenaar van de ILT-IOD kennis krijgen van overtreding van bepalingen gesteld bij of krachtens de Sanctiewet 1977.

Afstemming over het houden van toezicht en/of verrichten van opsporingsactiviteiten:

Voor wat betreft het verrichten van opsporingsonderzoeken door buitengewoon opsporingsambtenaren van de ILT lopen er contacten met ... (er was toch bij 5.1.2.e een contactpersoon bekend bij het FP? 5.1.2.e Welke afspraken zijn/worden gemaakt/voorgesteld?

Voor wat betreft het verrichten van opsporingsonderzoeken door algemeen opsporingsambtenaren van de ILT kan gebruik gemaakt worden van de reeds bestaande overlegstructuren die bestaan.

@ 5.1.2.e : wellicht aanvullen mbt proces Milieukamer??

De contacten hierover lopen.

Nader afspraken moeten worden gemaakt over:

- Nadere afstemming met het OM (wat verwachten ze van de Boa's/ IOD?);
- Instructies voor Boa's/ format;
- Procedureafspraken Boa's/ AOA en het OM;

Advies (intern): Wijs een aantal Boa's speciaal aan voor de pv's van overtreding van de Sanctiewet. Is dit wel een correct advies? Iedere ILT BOA kan toch tegen bedoelde feiten aanlopen? Is wellicht beter te adviseren om in voorkomende gevallen (ontdekking van strafbaar feit door een ILT BOA) dat men de samenwerking zoekt met daarvoor aangewezen contactpersonen (BOA's)

5.1.2.e

ILT/JZ/BJZ

Van: 5.1.2.e - [ILT](#)
Aan: 5.1.2.e - [ILT](#); 5.1.2.e - [ILT](#); 5.1.2.e - [ILT](#);
 5.1.2.e - [ILT](#)
Onderwerp: FW: Wekelijkse Nieuwsbrief BijzonderStrafrecht.nl
Datum: maandag 21 maart 2022 11:05:56

Hoi hoi,

Informatief doorgestuurd ivm stukjes over toezicht sancties Rusland/Oekraïne. Mss vinden jullie het aardig om dit te lezen. Zo niet, dan heel snel deleten. FF naar beneden scrollen.

Groetjes 5.1.2.e

Van: BijzonderStrafrecht.nl 5.1.5 @bijzonderstrafrecht.nl>

Verzonden: maandag 21 maart 2022 11:01

Aan: 5.1.2.e - [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: Wekelijkse Nieuwsbrief BijzonderStrafrecht.nl

[View this email in your browser](#)



Inhoud

Wet- en regelgeving

- Autoriteiten
 - Jurisprudentie
 - Vakliteratuur
 - Cursusagenda
-

Wet- en Regelgeving

Autoriteiten

[FIU-Nederland neemt deel aan de “Russia Related Illicit Finance and Sanctions FIU Working Group”](#)

FIU-Nederland neemt deel aan de “Russia Related Illicit Finance and Sanctions FIU Working Group”. De participerende FIU's in dit initiatief zijn Australië, Canada, Frankrijk, Duitsland, Italië, Japan, Nederland, Nieuw-Zeeland, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten van Amerika.

[Kamerbrief over motie versterking toezicht naleving sancties na Russische inval Oekraïne](#)

Minister Kaag van Financiën heeft de Tweede Kamer een brief gestuurd met daarin de beoordeling van een motie waarin de regering wordt gevraagd snel met een voorstel te komen om het toezicht te versterken op de naleving van sancties die zijn opgelegd na de Russische inval in Oekraïne. De motie is ingediend door het Tweede Kamerlid Jasper van Dijk (SP).

Jurisprudentie

[Vrijspreek faillissementsfraude](#)

Rechtbank Rotterdam 9 maart 2022, ECLI:NL:RBROT:2022:1827 De verdachte heeft verklaard dat hij de onderneming naam bedrijf op verzoek van zijn vader (medeverdachte) formeel op zijn naam heeft gezet, maar dat de financiën en formele aangelegenheden en verplichtingen van het bedrijf geheel in handen lagen van zijn in Turkije verblijvende vader, dat zijn vader als enige beschikte over de bij de rekening van de onderneming behorende bankpas, dat hij daar niet over kon beschikken en dat hij geen enkel zicht had op die rekening en evenmin op andere binnen het bedrijf zich voordoende formele aangelegenheden en verplichtingen.

[Afwijzing art. 12 Sv beklag voor schending ambtsgeheim](#)

Gerechtshof Amsterdam 8 maart 2022, ECLI:NL:GHAMS:2022:728 Ten eerste is het vooralsnog niet duidelijk dat er een strafbaar feit is gepleegd. Voor een bewezenverklaring van schending van een ambtsgeheim is vereist dat het

geheim opzettelijk wordt geschonden. Gelet op de hiervoor geschetste gang van zaken valt echter niet uit te sluiten dat de aanwezige journalist informatie over de kandidaten in de wandelgangen heeft opgevangen, door zijn aanwezigheid in het gebouw waar de raadsvergadering werd gehouden. Ook bestaan er op dit moment geen concrete aanwijzingen dat de namen van de kandidaten al voorafgaand aan de raadsvergadering zouden zijn gelekt. Daarnaast bestaat er geen zicht op een concrete verdachte.

[Fiscale verzuimboete \(art. 67b en 67c AWR\) verhindert niet een latere strafrechtelijke vervolging o.g.v. art. 69 lid 1 AWR](#)

Hoge Raad 15 maart 2022, ECLI:NL:HR:2022:364 Er bestaat een aanzienlijk verschil tussen de aard en ernst van enerzijds de feiten die aanleiding kunnen geven tot de oplegging van verzuimboetes op grond van artikel 67b lid 1 (oud) AWR en artikel 67c lid 1 (oud) AWR en anderzijds het onder 1 tenlastegelegde, op artikel 69 lid 1 AWR toegesneden feit. Dat komt onder meer tot uitdrukking in het in artikel 69 lid 1 AWR neergelegde opzet- en strekkingsvereiste en in de in artikel 69 lid 1 AWR genoemde maximale straffen, waaronder een gevangenisstraf van maximaal vier jaren. Gelet daarop kunnen zulke feiten in beginsel niet worden aangemerkt als hetzelfde feit in de zin van artikel 68 Sr en artikel 243 lid 2 Sv in verbinding met artikel 255 lid 1 Sv.

[Handelaar in paardenvlees moet illegale winst afstaan](#)

Rechtbank Oost-Brabant 15 maart 2022, ECLI:NL:RBOBR:2022:908 Een 51-jarige man moet 84.908,88 euro aan de Staat betalen. Dit is volgens de rechtbank Oost-Brabant de illegale winst die hij maakte met de fraude in paardenvlees, waarvoor hij eerder werd veroordeeld tot een celstraf. De man was bestuurder van twee bedrijven die zich bezighielden met het inkopen, uitbenen en versnijden van rundvlees en het verhandelen van dat vlees. In 2011 en 2012 werd minimaal 336.000 kilo paardenvlees ingekocht en verwerkt. In de administratie en financiële boekhoudsystemen van de bedrijven werd niet geregistreerd dat paardenvlees was verwerkt, waardoor ook niet op de verkoopfacturen en bijbehorende papieren stond dat het geleverde product paardenvlees bevatte.

Bu ten reikwijdte

[Artikel: De toekomst van VN-sancties](#)

De animo voor VN-sancties is thans minder groot dan in de jaren 90 als gevolg van nieuwe geopolitieke realiteiten. In situaties die Syrië, Myanmar, Belarus en Venezuela betroffen zijn geen VN-sancties opgelegd, maar wel eenzijdige maatregelen genomen door de VS, de EU en door andere staten. Wat is, gezien deze ontwikkeling naar meer frequente inzet van (gecoördineerde) unilaterale sancties, de toekomst van VN-sancties en in het bijzonder van de institutionele architectuur van VN-sancties? Dit artikel beargumenteert dat VN-sanctiehervorming van groot belang is en blijft, ondanks de verschuiving naar unilaterale sancties. VN-sancties zouden een voorbeeld moeten stellen waar het gaat om eerlijke en duidelijke procedures, en humanitaire vrijstellingen.



[Meer informatie >](#)



[Volg BijzonderStrafrecht op Twitter >](#)



Van: 5.1.2.e - [ILT](#)
Aan: 5.1.2.e [ILT](#); 5.1.2.e - [ILT](#)
Onderwerp: RE: KLM terugbetalen tickets aan Russische passagiers
Datum: maandag 21 maart 2022 11:29:00

Ha 5.1.2.e

Ja ging hier over. 5.1.2.e gaf nog aan dat je niet "zomaar" een Europese verordening aan de kant kan schuiven. Hier zou juridische check op gedaan moeten worden. Ook omdat KLM in dossier passagiersrechten een voorgeschiedenis heeft. 5.1.2.e zou dit al dan niet via 5.1.2.e bij JZ collega laten checken.

Groet,
 5.1.2.e

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: maandag 21 maart 2022 10:10
Aan: 5.1.2.e - [ILT](#) 5.1.2.e @ilent.nl>
CC: 5.1.2.e - [ILT](#) 5.1.2.e ILenT.nl>
Onderwerp: FW: KLM terugbetalen tickets aan Russische passagiers

Ha 5.1.2.e,

Blijkbaar is het via 5.1.2.e gegaan, denk dat het hierover ging in het topic team?

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 11:36
Aan: 5.1.2.e [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e - [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: FW: KLM terugbetalen tickets aan Russische passagiers

Beste 5.1.2.e,

Ter kennisname. [ILT](#) steunt standpunt van de KLM inzake het terugbetalen van tickets onder de gegeven sancties.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e [ILT](#) <5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 10:47

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e @rijksoverheid.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: KLM en FW: BARIN INVITATION WEBINAR 29 MARCH 2022

5.1.2.e, omdat jij contactpersoon bent voor dit onderwerp stuur ik de seminar aan jou door.

Tevens wil ik je informeren over een gesprek dat wij gisteren hadden met de KLM waarbij het volgende agenda punt is besproken:

1 Following recent developments in Russia and Ukraine, a large and frequently changing number of financial and export sanctions are being imposed by a.o. EU and US authorities.

As KLM we are strongly committed to adhere to all applicable sanctions regulations. As a consequence KLM is not able to fulfil its legal obligations under article 8.1.a of EU regulation 261/2004 (right to reimbursement within 7 days or rerouting) for tickets of cancelled flight to and from Russia (and Belarus) with point of sales Russia (and Belarus).

Conclusie en standpunt van vanuit de ILT is gegeven hierover is. De sancties gaan ons inziens voor de verordening; dus terugbetaling aan passagiers met een Russische bankrekening of creditcard vindt momenteel terecht niet plaats. De passagiers behouden wel hun rechten, dat is ook het standpunt van de KLM.

De KLM heeft wel laten weten veel moeite te hebben gehad om passagiers van hun vluchten naar bijvoorbeeld Seoel goed te kunnen verzorgen omdat zij eerst van de IND de luchthaven niet mochten verlaten; later mochten zij alsnog naar een hotel onder beperkingen van de IND.... Wij hebben begrepen dat alle passagiers ondertussen geholpen zijn.

De ILT heeft [nog] geen klachten hierover ontvangen.

5.1.2.e

Van: BARIN Executive Office 5.1.5 @barin.nl>

Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 10:34

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: BARIN INVITATION WEBINAR 29 MARCH 2022



Dear **5.1.2.e**,

BARIN would like to invite you for another interesting webinar!

5.1.2.e, Senior Economist of IATA will discuss the impact on our industry of the conflict between Russia and Ukraine.

Please mark your agendas: Tuesday March 29, 4:00 - 4:30 PM, local Amsterdam time.

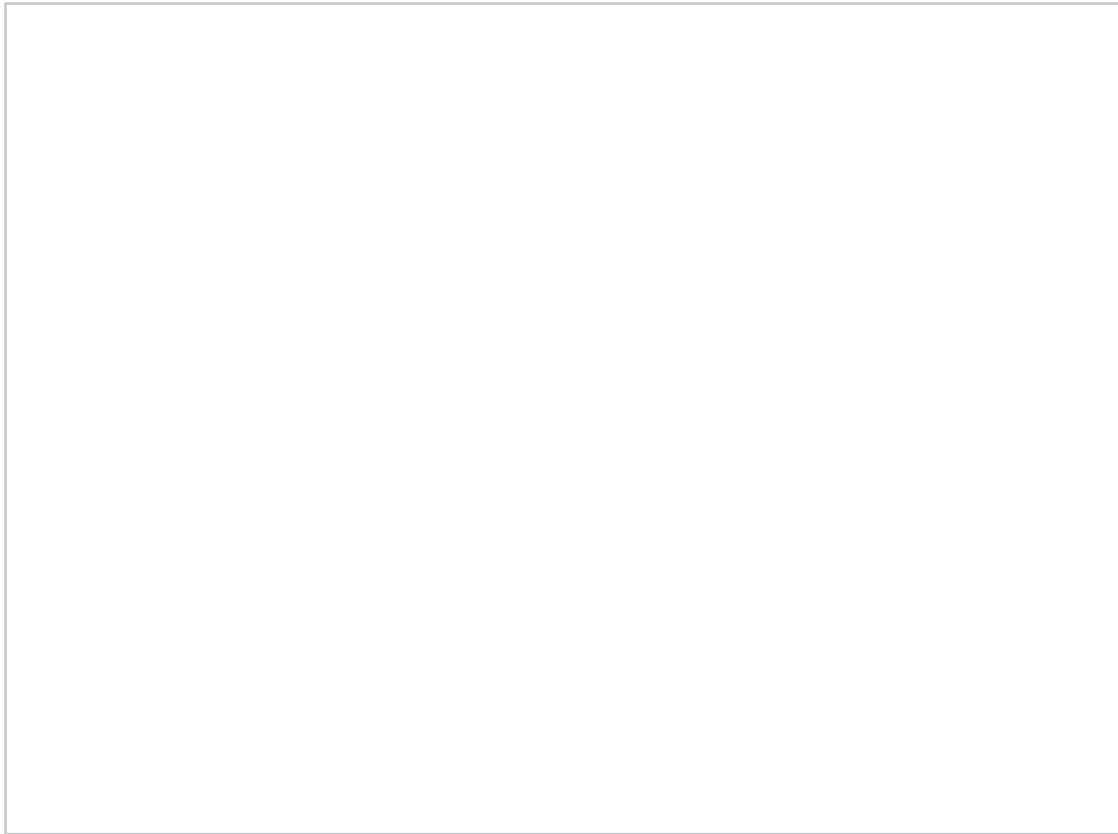
We expect a 20 minutes presentation and a 10 min Q&A.

Please click on the button below to register yourself and please block the time in your calendar. We look forward to meeting you on-line on the 29th! Please feel free to share this information and invitation internally with as many colleagues as you deem necessary. They can register themselves via this [link](#) or the registration button below.

Kind regards,

5.1.2.e

[CLICK HERE TO REGISTER](#)



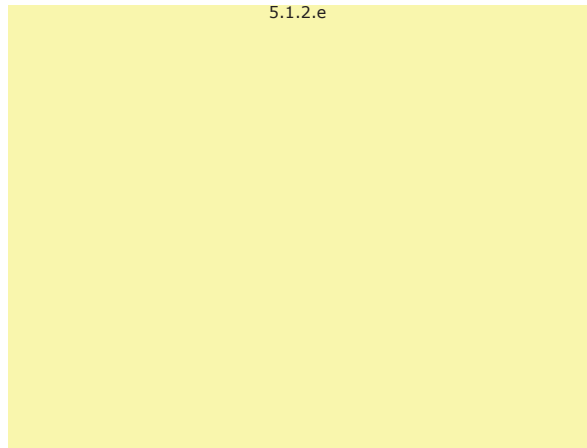
About BARIN

BARIN is the industry association for airlines undertaking business in The Netherlands.

BARIN member airlines are represented by the most senior executives representing their companies in The Netherlands in the case of foreign based airlines, and hold senior executive management positions in the case of the Dutch-home-based airlines.

Contact information

5.1.2.e





Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: FW: interview verzoek Oekraïne en gevaarlijke stoffen
Datum: maandag 21 maart 2022 12:06:00
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)

Hoi 5.1.2.e

Wil jij reageren? Groet,
5.1.2.e

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>
Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 20:59
Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: FW: interview verzoek Oekraïne en gevaarlijke stoffen

Hoi 5.1.2.e ,

Nog een korte aanvulling ontvangen van 5.1.2.e van Evofenedex op onderstaand verzoek. Vanuit het topic team verzorgen jullie de verdere beantwoording?

Groeten,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @evofenedex.nl>
Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 16:24
Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e r@ILenT.nl>
Onderwerp: RE: interview verzoek Oekraïne en gevaarlijke stoffen

Dag 5.1.2.e

Komende donderdag heb ik een overleg bij VNO-NCW over interrupties van grondstofleveringen, waar ik ook vaststaande transporten met GS aan wil kaarten. Mocht je voor die tijd al wat input voor me hebben over eventuele ophoping van containers / transporten in de havens, ben ik daar zeer mee geholpen. Voor die bijeenkomst is voor mij eigenlijk alleen belangrijk of jullie het signaal herkennen en of jullie daarop gaan acteren.

Dank je!

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e

Verzonden: woensdag 16 maart 2022 10:06

Aan: 5.1.2.e (@ILenT.nl)

5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e @ilent.nl

CC: 5.1.2.e @evofenedex.nl>; 5.1.2.e @evofenedex.nl>

Onderwerp: interview verzoek Oekraïne en gevaarlijke stoffen

Dag 5.1.2.e en 5.1.2.e ,

Wij zijn er gisteren door Douane en ECT op gewezen dat door de oorlog in Oekraïne en bijhorende sancties ook transporten met gevaarlijke stoffen langer in de haven blijven staan. Tegelijk kregen we ook enkele malen de vraag binnen welke vrijstellingen er zouden gelden rond humanitaire transporten naar Oekraïne (een collega had daar al een vraag over neergelegd bij jullie). Samen met voedsel en kleding gaan ook zaken als aanstekers, accu's en mogelijk ook kookuitrusting die kant op, wat natuurlijk niet helemaal zonder risico is als dit verkeerd wordt aangepakt.

Ons lijkt het goed om daar aandacht aan te besteden. Zouden jullie openstaan voor een interview hierover? Per mail of (als onze redactie het ingepast krijgt) via teams/live? Wellicht hebben jullie zelf ook nog signalen ontvangen over andere zaken die je zou willen bespreken.

Ik hoor graag van jullie!

Met vriendelijke groet

5.1.2.e



Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Cc: 5.1.2.e - ILT; 5.1.2.e - ILT; 5.1.2.e - ILT
Onderwerp: FW: Vraag: Actief communiceren over de regels voor Russische piloten cabine personeel ja of nee FW: RTM: Oekraïne en IenW, /
Datum: maandag 21 maart 2022 12:34:00
Bijlagen: [rapportage Oekraïne 18 maart 2022.xlsx](#)
[image022.png](#)

Hi 5.1.2.e

Kun jij aan 5.1.2.e antwoord geven op de vraag of Russische piloten en cabinepersoneel mogen blijven vliegen in NL/EU?
 Zie hieronder 2 antwoorden die al gegeven zijn door ILT loket.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: maandag 21 maart 2022 11:52

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
 5.1.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: Vraag: Actief communiceren over de regels voor Russische piloten cabine personeel ja of nee FW: RTM: Oekraïne en IenW, /

Beste 5.1.2.e

Ik kreeg net van collega communicatie 5.1.2.e (zij zit in topic team Oekraïne) het verzoek om naar onderstaande geel gearceerd te bekijken en of dit uitleg (lees korte tekst) behoeft op de website.

VRAAG: Wat is onze rol in dit onderwerp, wat kunnen we hierover melden en zijn wij bevoegd om te handhaven / controleren etc?

Mochten wij er daadwerkelijk wat over te zeggen hebben dan kunnen we dit natuurlijk in een tekst duidelijk maken zeker naar het ILT loket nodig. En we zouden het ook kunnen opnemen in een dossier op de website.

Het is aan de woordvoerders of ze dat dossier ook onder de aandacht willen brengen via een nieuwsbericht. Maar dat is voor later.

Ik hoor graag van je 5.1.2.e

Mvg 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: maandag 21 maart 2022 11:01

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: FW: RTM: Oekraïne en lenW, nr. 022 - vrijdag 18 maart

Ho 5.1.2.e ,

Zie onderstaand geel gemarkeerd.

Lijkt me goed als jij met 5.1.2.e bekijkt of dit een tekstje/uitleg op de website waard is. Tot nu toe heb ik alleen een bericht voor humanitair personenvervoer en wegtransport in de pijplijn. Als het daar bij blijft maak ik er een nieuwsbericht van, als er meer is kunnen we een dossier starten a la corona.

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT

Verzonden: maandag 21 maart 2022 10:57

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e
- ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: FW: RTM: Oekraïne en lenW, nr. 022 - vrijdag 18 maart

Beste mensen,

Monitoringsoverzicht

Onderstaand het nieuwe monitoringsoverzicht. Voor wat betreft lenW-gerelateerd nieuws gaat de aandacht met name uit naar economische gevolgen van de oorlog in Oekraïne.

Vragen ILT-loket

Bijgaand het doc met de vragen die het ILT-loket tot nu toe heeft ontvangen (let op, twee tabbladen, ILT en ANVS).

In de beantwoording valt mij op dat er verschillende vragen worden gesteld over of Russische piloten en cabinepersoneel mogen blijven vliegen in EU/NL. Ik kan de nuance missen, maar het lijkt erop dat er verschillende antwoorden gegeven worden, zie:

- Russian pilots/employees can continue to fly as the sanctions are imposed to Russian legal or natural persons owning, chartering or otherwise controlling flights to/from/over the EU airspace.(regel 21)
- Het vliegverbod voor het Nederlandse luchtruim opgenomen in de NOTAM van 28 februari 2022 geldt ook voor inwoners van Nederland met de Russische nationaliteit en in het bezit van een Nederlands EASA vliegbrevet. Zij mogen niet vliegen. Niet commercieel en niet recreatief. (regel 34)

Lijkt me goed om dit nog eens helder uit te zoeken en het ILT-loket te instrueren.

Persvragen

Er zijn geen persvragen meer binnengekomen de afgelopen week.

Externe communicatie

Nav de vragen bij het ILT-Loket heb ik een tweetal berichten geschreven over humanitair personenvervoer en humanitair goederenvervoer. Ligt nu bij de inhoud om te beoordelen. Verder kan overwogen worden om actief te communiceren over de regels voor Russische piloten/cabinepersoneel, omdat we er meerdere vragen over binnenkrijgen. Ik geef dat door aan 5.1.2.e (communicatieadviseur Luchtvaart), om dit met 5.1.2.e te bespreken.

Interne communicatie

Vorige week is een intranetbericht geplaatst over het topic team: [Topic team Conflict Rusland-Oekraïne van start \(minienm.nl\)](#)

Groet, 5.1.2.e

Van: Newsroom IenW 5.1.5 @minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 11:09

Aan: Newsroom IenW 5.1.5 @minienw.nl>

Onderwerp: RTM: Oekraïne en IenW, nr. 022 - vrijdag 18 maart

Analyseperiode: donderdag 17 maart 10:56 uur - vrijdag 18 maart 10:50

Rusland is Oekraïne op donderdagochtend 24 februari binnengevallen. De Oekraïense grens wordt van meerdere kanten aangevallen: vanuit Rusland, Belarus en vanaf de Krim. Deze aanval heeft ook gevolgen voor IenW(-gerelateerde) beleidsterreinen.

Volg aanvullingen via het [Newsroom-dashboard](#).

Mediabeeld

- Ook vandaag laten de voorpagina's van veel ochtendkranten nieuws zien over de gemeenteraadsverkiezingen en dan met name de opkomst van lokale partijen. Het Algemeen Dagblad en enkele daaraan gelieerde regionale kranten openen met de kabinetsplannen voor verdubbeling van windenergie op zee.
- Maar nieuws over Oekraïne blijft in de overige berichtgeving domineren.
- Voor wat betreft IenW-gerelateerd nieuws gaat de aandacht met name uit naar economische gevolgen van de oorlog in Oekraïne. Verder sprak minister Harbers met de Oekraïense ambassadeur Kononenko.

Woordenwolk:

#tbgasunie cathay db gas gazprom hongkongse hulpgoederen import kabinet
lng luchtvaartmaatschappijen maatregelen nederland nederlandse nl oekraïense

Meest genoemde woorden in nieuwsberichten en tweets: donderdag 17 maart 10:56 uur - vrijdag 18 maart 10:50 uur

In deze RTM

- Politicoloog ziet invloed Oekraïne-crisis op opkomst gemeenteraadsverkiezingen
- Rusland verwerpt vonnis VN-hof over staken oorlog Oekraïne
- OESO: oorlog Oekraïne zal groei wereldeconomie ondermijnen
- Minister Hoekstra: akkoord EU nieuwe sancties Rusland steeds lastiger
- DNB: economische gevolgen oorlog Oekraïne nog erg onzeker
- China spreekt in twee dagen met Rusland én VS over Oekraïne
- Minister Harbers sprak vandaag met de ambassadeur van Oekraïne over hulp aan het getroffen land en sancties tegen Rusland.
- Rusland wil productie IL-96 en TU-214 nieuw leven inblazen
- Explosies rond vliegveld stad Lviv
- Meer drukte bij veel recyclingbedrijven door hoge metaalprijzen
- 'Europese energiebedrijven dreigen in acute geldproblemen te komen'
- Topman Miller van Gazprom staat nog steeds pal achter Poetin
- 'Gronings' gas komt voortaan uit een schip in de Eemshaven
- Nederland vervult financiële spilfunctie voor Russisch Gazprom
- Inlichtingendienst VS voorziet nucleaire dreigtaal van Poetin
- DB Cargo en DB Schenker sluiten Nederland aan op logistiek netwerk hulpgoederen Oekraïne
- Meer vraag naar e-bikes door hoge brandstofprijzen
- Ook verlaging brandstofaccijns voor LNG

Algemeen

- **Politicoloog ziet invloed Oekraïne-crisis op opkomst gemeenteraadsverkiezingen**
- **Rusland verwerpt vonnis VN-hof over staken oorlog Oekraïne**
- **OESO: oorlog Oekraïne zal groei wereldeconomie ondermijnen**
- **Minister Hoekstra: akkoord EU nieuwe sancties Rusland steeds lastiger**
- **DNB: economische gevolgen oorlog Oekraïne nog erg onzeker**
- **China spreekt in twee dagen met Rusland én VS over Oekraïne**
- **Minister Harbers sprak vandaag met de ambassadeur van Oekraïne over hulp aan het getroffen land en sancties tegen Rusland.**

Nederland

- De focus in de Nederlandse media op de oorlog in Oekraïne heeft vermoedelijk een belangrijke rol gespeeld in de lage opkomst bij de gemeenteraadsverkiezingen. Dat zegt politicoloog aan de Universiteit Leiden Otjes. „Als zelfs de debatten tussen partijleiders die bedoeld zijn om aandacht te generen voor de verkiezingen voor een groot gedeelte over de crisis in Oekraïne gaan, dan zal het voor een grote groep kiezers onduidelijk zijn geweest welke keuze zij in hun gemeente moesten maken.”
- Het wordt steeds lastiger in de Europese Unie om overeenstemming te bereiken over nieuwe sancties tegen Rusland. Dat zei minister Hoekstra (Buitenlandse Zaken) donderdag in de Tweede Kamer. Begin volgende week overlegt hij weer met zijn Europese collega's over nieuwe stappen tegen Moskou.

- De oorlog in Oekraïne kan de Nederlandse economie flink raken, maar hoe hard is volgens De Nederlandsche Bank (DNB) nog erg onzeker. Voorlopig worden de voorspellingen voor de economie nog niet veel naar beneden bijgesteld, al hebben deskundigen van de centrale bank al wel een veel somberder 'zwaar weer scenario' doorgerekend.
- Minister Harbers sprak vandaag met de ambassadeur van Oekraïne Maksym Kononenko over hulp aan het getroffen land en sancties tegen Rusland. Nederland trekt met sancties op in Europees verband.

Internationaal

- Rusland verwerpt het vonnis van het Internationaal Gerechtshof in Den Haag over de oorlog in Oekraïne. Het Gerechtshof oordeelde woensdag dat Rusland onmiddellijk alle militaire activiteiten in het buurland moet staken.
 - Hoewel de uitspraak bindend is, kan het hof landen niet dwingen zich eraan te houden. Volgens het Kremlin moet zowel Rusland als Oekraïne instemmen met de uitvoering van het vonnis. Rusland gaat daar in dit geval niet mee akkoord, aldus een woordvoerder.
- De oorlog in Oekraïne zal de groei van de wereldeconomie dit jaar ondermijnen. Dat zegt de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) in een rapport over het conflict. Door de oorlog worden bijvoorbeeld de prijzen van energie en grondstoffen aangejaagd en toeleveringsketens nog verder verstoord, wat consumenten en bedrijven zal raken.
- De Chinese autoriteiten voeren overleggen met zowel Rusland als de Verenigde Staten. Donderdag sprak een ambtenaar van het Chinese ministerie van Buitenlandse Zaken met de Russische ambassadeur in het land. Vrijdag staat een telefoongesprek tussen de Chinese president Xi Jinping en zijn Amerikaanse ambtsgenoot Joe Biden gepland.

Luchtvaart

- **Rusland wil productie IL-96 en TU-214 nieuw leven inblazen**
- **Explosies rond vliegveld stad Lviv**

Internationaal

- Rusland overweegt de productie van de eigen Ilyushin Il-96 en Tupolev Tu-214 nieuw leven in te blazen, nu het land vanwege sancties als gevolg van de oorlog in Oekraïne geen westerse vliegtuigen en reserveonderdelen meer mag importeren. Dat heeft de Russische vicepremier Borisov gezegd volgens het staatspersbureau RIA Novosti.
- Journalisten in Lviv, een stad in het westen van Oekraïne, melden explosies te hebben gehoord. Die vonden plaats enkele minuten nadat het luchtalarm af was gegaan. De burgemeester van Lviv zegt volgens de BBC in een reactie dat er een aanval van raketten is geweest, maar het vliegveld zelf zou niet zijn getroffen.

Milieu

- **Meer drukte bij veel recyclingbedrijven door hoge metaalprijzen**

- **'Europese energiebedrijven dreigen in acute geldproblemen te komen'**
- **Topman Miller van Gazprom staat nog steeds pal achter Poetin**
- **'Gronings' gas komt voortaan uit een schip in de Eemshaven**
- **Nederland vervult financiële spilfunctie voor Russisch Gazprom**

Nederland

- Bij veel metaalrecyclingbedrijven is het drukker geworden met mensen die oud ijzer en andere metalen komen brengen vanwege de hoge prijzen. Mede door de oorlog in Oekraïne en zorgen over verstoringen van de leveringen van ijzer, aluminium, koper en andere metalen uit Rusland zijn de prijzen naar recordniveaus gestegen.
 - Zo zegt IJzer en Schroothandel uit Putten dat vooral particulieren meer oud ijzer inleveren, hoewel dit volgens het bedrijf wel al langer speelt.
 - Ook bij Kapteijn Metaal Recycling in Amsterdam zien ze meer leveringen van oud ijzer door de gestegen metaalprijzen, aangejaagd door de oorlog in Oekraïne. „Maar ook voor die tijd speelde het al, al speelt Oekraïne wel een rol. Dat zien we zeker.”
- Om de import van Russisch gas snel te reduceren, wil het kabinet de import van vloeibaar aardgas verdubbelen. Hoe realistisch is dat? Zo nodig meer gas uit Groningen, de kolencentrales extra elektriciteit laten produceren en, als het moet, de grootste gasverbruikers afschakelen. Dat waren vorige week de adviezen die energiespecialisten aan leden van de Tweede Kamer gaven voor als de toevoer van Russisch gas onverhoopt wegvalt.
- Nederland vervult een belangrijke functie voor de Russische gasgigant Gazprom. Omdat het energiebedrijf niet valt onder de sancties, is het momenteel een belangrijke overgebleven financier van de Russische overheid.
 - Dat schrijft de Stichting Onderzoek Multinationale Ondernemingen (SOMO) in een vandaag verschenen rapport. Volgens de onderzoeksorganisatie moeten Nederlandse dienstverleners en de overheid ervoor zorgen dat die geldstroom opdroogt.
 - SOMO roept Nederlandse betrokken partijen op om de dienstverlening aan Gazprom te staken. Zo moet de Nederlandse overheid er volgens de organisatie voor zorgen dat het bezit van Gazprom in Nederland tijdelijk niet verplaatst kan worden.

Internationaal

- Europese energiebedrijven dreigen in acute geldproblemen te komen door de enorme prijsstijgingen op de markt voor gas, olie en stroom. In het ergste geval valt een groot energiebedrijf om en ontstaat een domino-effect in de sector, net zoals ten tijde van de bankencrisis, zeggen handelaren tegen Het Financieele Dagblad.
- Gazprom-bestuursvoorzitter Miller heeft de 500.000 werknemers van het Russische gasconcern opgeroepen pal achter president Poetin te gaan staan. Miller deed dat in een brief aan de werknemers van 's werelds grootste gasconcern, zo bericht persbureau Reuters. De brief is gedateerd op 5 maart en verwijst niet expliciet naar de oorlog tussen Oekraïne en Rusland.

Selectie nieuwssites:

Landelijke media

- ['Reken op 10.000 Oekraïense vluchtelingen in de regio Rotterdam'](#) (nrc.nl, 17 maart 2022 10:28)

- [In de nachttrein naar Odessa: 'Wil je dit op sociale media zetten als ik dood ben?'](#) (volkskrant.nl, 17 maart 2022 16:01)
- [Amsterdammers met drones naar Oekraïne: 'Door politie verhoord'](#) (parool.nl, 17 maart 2022 18:26)
- [Hongkongse luchtvaartmaatschappij Cathay vliegt om Rusland heen](#) (rd.nl, 17 maart 2022 19:51)
- [Gazprom, de 'fossiele financier van Poetin', blijkt stilletjes uit Nederland vertrokken](#) (parool.nl, 17 maart 2022 19:52)
- ['Gronings' gas komt voortaan uit een schip in de Eemshaven](#) (nrc.nl, 17 maart 2022 23:19)

Regionale en lokale media

- [Al 400 Oekraïense vluchtelingen in Twente op dit moment: 'Trots op inzet van particulieren'](#) (destentor.nl, 17 maart 2022 14:06)
- [Bedrijven in het nauw door hoge energieprijzen: 'Het is net een vergiet'](#) (rtvnoord.nl, 17 maart 2022 20:32)

Vakmedia

- [Cathay Pacific mijdt Russisch luchtruim op vluchten naar Europa](#) (luchtvaartnieuws.nl, 17 maart 2022 10:33)
- [Hongkongse vliegmaatschappij Cathay vliegt om Rusland heen](#) (nieuwsbladtransport.nl, 17 maart 2022 10:38)
- [DB Cargo en DB Schenker sluiten Nederland aan op logistiek netwerk hulpgoederen Oekraïne](#) (spoorpro.nl, 17 maart 2022 12:04)

Selectie beeld:



Selectie tweets:

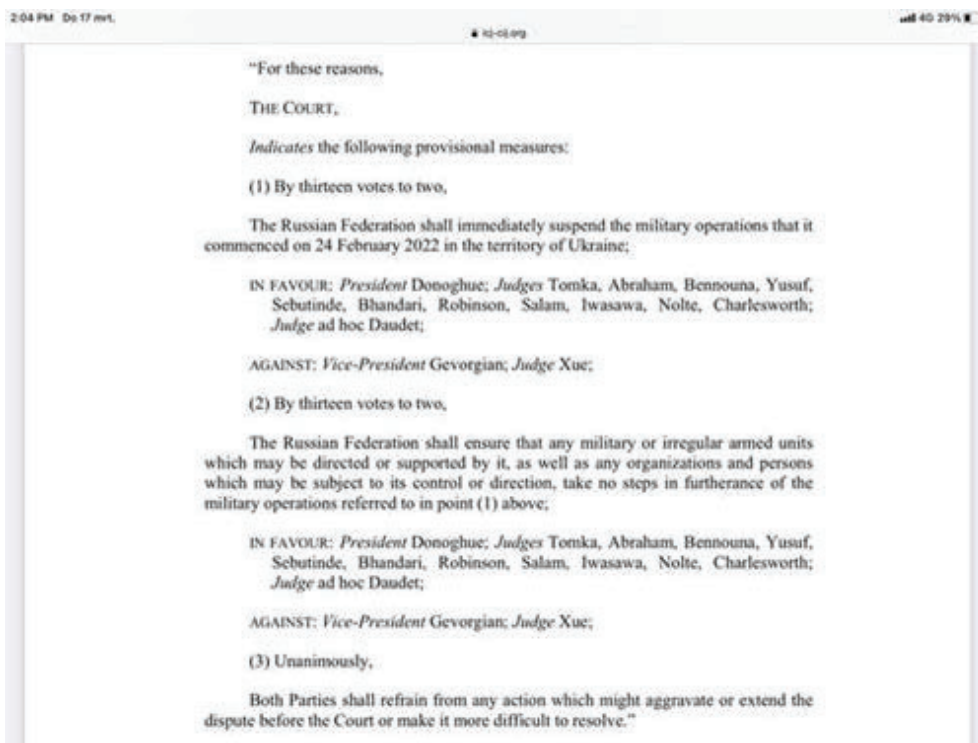
Toptweets

5.1.2.e

5.1.2.e

- (TK Groep Omtzigt (vm CDA)), 260K volgers (17-03 14:07)

De uitspraak van dit VN hof is ook heel helder: 13 van de 15 rechters bevelen de volgende maatregelen als tussenuitspraak: Rusland moet de militaire operaties in Oekraïne onmiddellijk opschorten (Zie hieronder de hele uitspraak) Tegen: rechters uit Rusland en China (3) <https://pbs.twimg.com/media/FODcONRX0AYxJ4x.jpg>



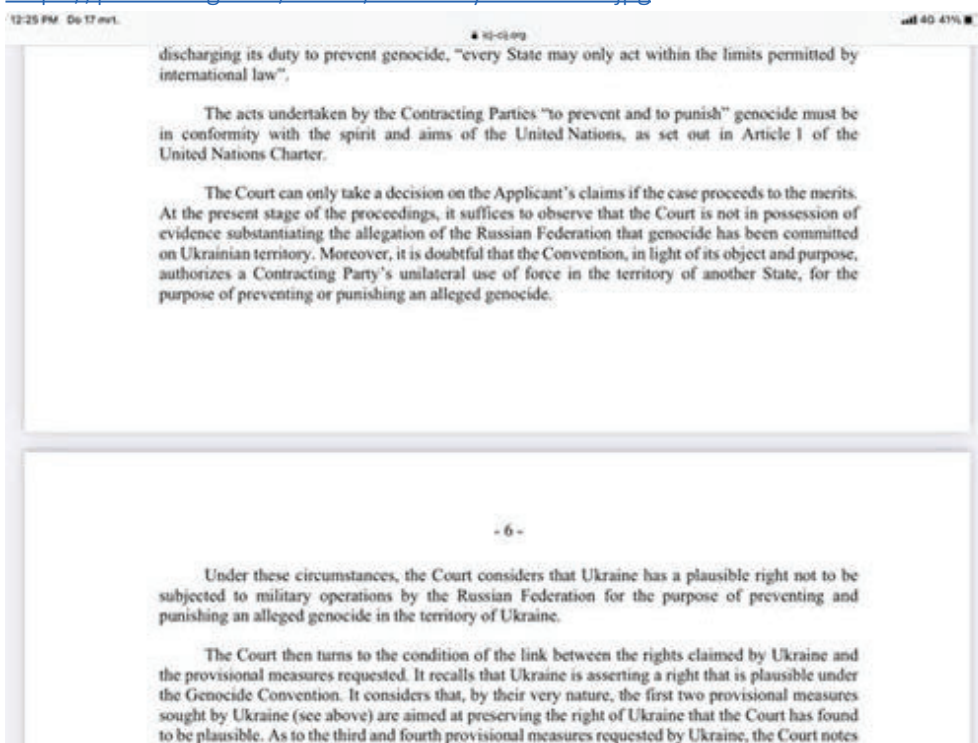
(36 retweets, 277 favorites)

5.1.2.e

5.1.2.e

- (TK Groep Omtzigt (vm CDA)), 260K volgers (17-03 14:03)

Oekraïne is onmiddellijk dat het internationaal hof gestapt (dat zowel door Rusland als Oekraïne erkend wordt). Rusland wilde/kon geen bewijs overleggen voor het statement dat er genocide in Donbass gepleegd wordt: zie de tussenuitspraak hieronder (2) <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/182/182-20220316-SUM-01-00-EN.pdf> <https://pbs.twimg.com/media/FODbP8yWYAMrizZ.jpg>



(33 retweets, 268 favorites)

5.1.2.e

5.1.2.e

- (Tweede Kamerlid GroenLinks), 15K volgers (17-03 14:03)

Technische briefing over leveringszekerheid gas in deze hele crisis Belangrijkste gasopslag is Bergermeer. In eigendom van Taqa, een bedrijf gevestigd in Abu Dhabi en

voor 40% in gebruik door Gazprom. Waarom hebben we dit soort kritieke infrastructuur ooit uit handen gegeven?
(56 retweets, 173 favorites)

lenW



@MinlenW (Ministerie lenW)

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
47250 Volgers

- Minister **5.1.2.e** sprak vandaag met de ambassadeur van Oekraïne **5.1.2.e** over hulp aan het getroffen land en sancties tegen Rusland. Nederland trekt met sancties op in Europees verband. @UKRinNLD <https://t.co/hYBzz5xFOT> (18-03 10:11 / 1 retweets / 3 favorites)



@MinlandWEnglish (MinlandWEnglish)

Dutch Ministry of Infrastructure and Water Management
2077 Volgers

- This morning minister **5.1.2.e** spoke to the Ukrainian ambassador **5.1.2.e** about the European support for Ukraine and the sanctions that are imposed on Russia over the Ukraine invasion. @UKRinNLD <https://t.co/hzONDno7AO> (18-03 10:12 / 0 retweets / 0 favorites)

Landelijke politiek

5.1.2.e

5.1.2.e

TK Groep Omtzigt (vm CDA)
261027 Volgers

- Staatssecretaris @StasFB belooft bij te houden welk effect de accijnsverlaging op benzine/diesel heeft op de verkoop in de grensregio met Duitsland: dat is heel belangrijk voor het najaar. Deze accijnsverlaging leidt namelijk tot meer verkoop in Nederland (1) (17-03 12:45 / 20 retweets / 164 favorites)

- Dat is positief omdat de Nederlandse staat dan belastingen krijgt en niet de Duitse staat (2) (17-03 12:47 / 14 retweets / 135 favorites)

- Oekraïne is onmiddellijk dat het internationaal hof gestapt (dat zowel door Rusland als Oekraïne erkend wordt). Rusland wilde/kon geen bewijs overleggen voor het statement dat er genocide in Donbass gepleegd wordt: zie de tussenuitspraak hieronder (2) <https://t.co/lv3627iE37> <https://t.co/OARONozFOY> (17-03 14:03 / 33 retweets / 268 favorites)

- De uitspraak van dit VN hof is ook heel helder: 13 van de 15 rechters bevelen de volgende maatregelen als tussenuitspraak: Rusland moet de militaire operaties in Oekraïne onmiddellijk opschorten (Zie hieronder de hele uitspraak) Tegen: rechters uit Rusland en China (3) <https://t.co/4Ck25PHeyO> (17-03 14:07 / 36 retweets / 277 favorites)

5.1.2.e

5.1.2.e

Tweede Kamerlid GroenLinks
15804 Volgers

- Technische briefing over leveringszekerheid gas in deze hele crisis Belangrijkste gasopslag is Bergermeer. In eigendom van Taqa, een bedrijf gevestigd in Abu Dhabi en voor 40% in gebruik door Gazprom. Waarom hebben we dit soort kritieke infrastructuur ooit uit handen gegeven? (17-03 14:03 / 56 retweets / 173 favorites)

5.1.2.e

TK SP

5.1.2.e

15265 Volgers

- **5.1.2.e** @MinPres @2eKamertweets **5.1.2.e**
5.1.2.e Hierbij onze vragen cc @SOMO <https://t.co/OeKBhWNAr1> (17-03 19:08 / 1 retweets / 11 favorites)

Rijksoverheid

5.1.2.e

@StasFB (Marnix van Rij)

Staatssecretaris van Financiën

10642 Volgers

- Eerder kondigde het kabinet al aan de accijns op benzine en diesel te verlagen. Dit scheelt op een gemiddelde tank €9,42 en €6,04. De accijnsverlagingen zijn deel van een pakket maatregelen om mensen tegemoet te komen voor de stijgende energieprijzen en aanhoudende inflatie. (17-03 12:52 / 0 retweets / 1 favorites)

- Het kabinet verlaagt ook de brandstofaccijns op LPG en LNG met 4,1ct per liter. Dat heb ik net in het debat met de Tweede Kamer toegezegd. Onder LPG vallen ook vloeibaar propaan en butaan. Voor een gemiddelde tank (45L) scheelt de verlaging €2,20. Zie ook <https://t.co/ZmcHOgjhF> (17-03 12:52 / 2 retweets / 4 favorites)

Pers (journalisten etc.)



@renelukassen

5.1.2.e

Journalist RTL

2318 Volgers

5.1.2.e wilde weten hoe effectief de sancties zijn, maar ook wat de gevolgen ervan zijn op de stemming onder de Russische bevolking : <https://t.co/FjXkBaKTBY> Want die bevolking = niet per se de klik van Poetin. (17-03 14:16 / 0 retweets / 1 favorites)

Public Affairs

5.1.2.e

5.1.2.e

Ondersteunend medewerker bij de #Groene11

157 Volgers

- Structurele energiebesparing en versnelling duurzame energieproductie zijn noodzakelijk, maar afhankelijk van levering Russisch gas zijn volgende maatregelen nodig: (1) Reduceren, (2) Vergroten van importcapaciteit, (3) Voorraden vullen, (4) Aanvullende maatregelen #TBGasunie (17-03 13:09 / 0 retweets / 1 favorites)

- Bij korte onderbreking levering Russisch gas is er met huidige voorraden voor komende maanden voldoende #gas voor NL, maar prijzen zullen blijven stijgen en andere landen zullen met tekorten kampen #TBGasunie (17-03 13:10 / 0 retweets / 1 favorites)

- Bij lange onderbreking RUS gas ontstaan tekorten in grote delen van Europa, waardoor gebruikers worden afgesloten en prijzen nog verder stijgen. Zonder ingrijpen is er dan ca. 35% gasvoorraad begin winter met grote tekorten tot gevolg, zelfs bij maximale LNG import #TBGasunie (17-03 13:11 / 0 retweets / 1 favorites)

- Momenteel zijn de prijzen voor de zomer hoger dan voor winter. Prijsrisico is te groot voor marktpartijen, waardoor zij minder zullen vullen. @Gasunie: wijs daarom een partij aan om noodvoorraden voor komende winter aan te leggen in opdracht van overheid #TBGasunie (17-03 13:16 / 0 retweets / 1 favorites)

- NL heeft - in tegenstelling tot DE - een aardgasnet dat tot in de havens rijdt en NL heeft havens

beschikbaar voor LNG. Plan van @Gasunie om die 12 bcm extra te genereren kunnen al vóór de winter gereed zijn. #TBGasunie (17-03 13:27 / 0 retweets / 1 favorites)

- 2e mogelijkheid (op korte termijn) is een schip als 'floating terminal' met 5 bcm capaciteit in Eemshaven, kan einde zomer gereed zijn. Schip kan LNG via installatie aan dek onmiddellijk naar gas omzetten. Tweede boot zal continu nieuwe LNG-voorraad moeten leveren #TBGasunie (17-03 13:29 / 0 retweets / 1 favorites)

- Dit het is een volkomen beproefde methode, waarvan ca. 50 schepen op de wereld bestaan, vooral daar waar de gasmarkt wordt opgebouwd. Kost ca. 200-300 miljoen € (voor 3-5 jaar). NL heeft geschiktere havens, derhalve intensieve coördinatie tussen Berlijn en Den Haag #TBGasunie (17-03 13:45 / 0 retweets / 1 favorites)

- 5.1.2.e vraagt of deze fossiele terminals later groen kunnen worden gemaakt en of we het komende jaar niet meer #gas kunnen besparen en daardoor gasvoorraden vullen (als alternatief RUS import)? #TBGasunie (17-03 13:48 / 0 retweets / 1 favorites)

5.1.2.e : hoe zou de prognose eruit zien als EUR proactief eerder stappen zou zetten om te stoppen met Russische import? Als er vanaf nu geen Russisch #gas zou zijn, dan zouden we met een vulniveau van 35% de winter ingaan. Besparing gaat niet het verschil maken #TBGasunie (17-03 14:03 / 0 retweets / 2 favorites)

- Als NL op korte termijn robuustheid t.o.v. Russisch gas wil vergroten gaat extra #Noordzee-gas ons niet helpen en moet je grijpen naar maatregelen als berging vullen en LNG binnenhalen. Op korte+lange termijn gaat het ons niet helpen, evt. wel op middellange termijn #TBGasunie (17-03 14:34 / 0 retweets / 1 favorites)

Belangenorganisaties

@evofenedex (evofenedex)



Ondernemersvereniging en belangbehartiger voor logistiek en internationaal ondernemen
5889 Volgers

- Update Liveblog gevolgen inval Rusland in Oekraïne voor handel en logistiek. Met oa analyse @UNCTAD op handel en ontwikkeling, voorspellingen van het IMF, staalvrijwaringsmaatregelen en spoor- en zeevracht. <https://t.co/8QISpz8zlj> <https://t.co/ibgir5z1E6> (17-03 12:28 / 5 retweets / 1 favorites)

- De Russische invasie in Oekraïne is een belangrijk thema tijdens @TrendsInExport. Welk effect hebben inflatie en grondstoftekorten op het exporteursvertrouwen? Nieuwste onderzoekresultaten presenteren wij 7 april in de @cruiffarena met @atradiusNL. <https://t.co/UFsY9tiVCy> (17-03 14:20 / 3 retweets / 2 favorites)



@TLNnieuws (Transport en Logistiek Nederland (TLN))

Perswoordvoerder Transport en Logistiek Nederland
6486 Volgers

- De vorige week aangekondigde verlaging van de accijns op benzine en diesel per 1 april gaat ook gelden voor #LNG. Dit heeft staatssecretaris @StasFB vandaag toegezegd in een debat met de Tweede Kamer. <https://t.co/ATWMNLARHn> <https://t.co/bSxOtu30Mh> (17-03 16:59 / 1 retweets / 2 favorites)

5.1.2.e

5.1.2.e

Medewerker Recycling Netwerk
1381 Volgers

- Kom op kabinet. We gaan het met minder moeten doen en jullie zijn de gekozen roergangers.

Neem ons mee in een nieuw verhaal dat gaat over fossiele ontkoppeling en maximale circulariteit van grondstoffen @markrutte 5.1.2.e 5.1.2.e <https://t.co/LAeb8H2IFj> (17-03 17:08 / 1 retweets / 3 favorites)

Bedrijven en professionals

5.1.2.e

5.1.2.e

)

Stichting Onderzoek Multinationale Ondernemingen

1745 Volgers

- Het Russische staatsbedrijf #Gazprom valt buiten de huidige sanctie-regels, waardoor de Nederlandse brievenbusbedrijven van Gazprom een belangrijke bron van inkomsten zijn voor #Poetin. Hoe belastingparadijs Nederland de oorlog in #Oekraïne faciliteert.

<https://t.co/9FwkJinA6f> (17-03 10:56 / 104 retweets / 87 favorites)

Nieuwssites en rtv



@EenVandaag (EenVandaag)

Nieuws- en actualiteitenprogramma van AVROTROS

156387 Volgers

- Steeds meer gevluchte Oekraïeners bereiken Nederland. Veel van hen komen met de trein: dagelijks 800 personen. Hoe gaat het er aan toe op het station? We liepen een dag mee.

<https://t.co/8BEFDHo97T> (17-03 19:03 / 0 retweets / 2 favorites)

220302-000007	2e lijn ANV	Overig ANV	Geen waar	Actualiteit	Geen waar	5.1.2.e	Algehande	#####	e-mail	Burger - w	Antwoord	Best. 5.1.2	Je benaderde ons met vragen over de oorlog in Oekraïne en wat je moet doen als zich daar een ongeval met straling zou voordoen. Mochten er bijvoorbeeld bij een kerncentrale in Oekraïne verhoogde stralingsniveaus worden gemeten, dan hoeft dat nog geen effect voor Nederland te hebben. Dat is onder meer afhankelijk van over hoeveel straling het zou gaan en of de wind richting Nederland gaat. Op dit moment is er geen sprake van verhoogde straling in Oekraïne die gevolgen zou hebben voor Nederland. Op Rijksoverheid.nl wordt de informatie over de huidige situatie steeds geactualiseerd. Je vindt hier meer informatie: ANVS volgt situatie in Oekraïne | Nieuwsbericht | Autoriteit NVS Russische inval in Oekraïne | Rijksoverheid.nl RIVM houdt de radiologische situatie in Tsjernobyl in de gaten | RIVM crisis.nl | Crisis.nl Op deze pagina vind je meer informatie over wat te doen als in Nederland het luchtalarm afgaat en ook over wat je kunt doen om voorbereid te zijn: Wees voorbereid | Crisis.nl We hopen dat je wat hebt aan deze informatie. Vriendelijke groet, Team communicatie ANVS
220303-000025	2e lijn ANV	Overig ANV	Geen waar	Actualiteit	Geen waar	5.1.2.e	Algehande	#####	telefoon	Ergomax -	ILT intern	Hallo collega, er is gebeld door 5.1.2.e, dat is een bedrijf dat supplementen verkoopt zij krijgen veel vragen over jodium, mensen bellen hen omdat ze voorzorgsmaatregelen willen treffen door de situatie in Oekraïne. Zelf hebben zij een product: Lugolsjodium 5% van medica zij willen weten: 1 is dit product geschikt om nu te verkopen door de situatie in Oekraïne? 2 hoeveel zouden mensen, in het algemeen, in moeten/kunnen nemen bij blootstelling aan straling? 3 is er een bepaald soort jodium dat ze moeten innemen, die Ergomax voor de mensen zou kunnen bestellen? Ergomax wil de mensen door wie zij gebeld worden een zinnig antwoord kunnen geven. Graag terugbellen, dank en groet, 5.1.2.e	
220303-000025	2e lijn ANV	Overig ANV	Geen waar	Actualiteit	Geen waar	5.1.2.e	Algehande	#####	e-mail	Ergomax -	Antwoord	Geachte heer 5.1.2 de ANVS kan uw vraag over uw product helaas niet beantwoorden. U dient hiervoor bij het ministerie van VWS te zijn 5.1.5 @minvws.nl). Waarom en wanneer jodiumtabletten gebruikt moeten worden is hier te vinden: https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/straling/vraag-en-antwoord/voor-wie-zijn-jodiumtabletten-bedoeld Met vriendelijke groet, Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming Postbus 16001 | 2500 BA | Den Haag 088 489 05 00 (lokaal tarief) www.autoriteitnvs.nl	

220303-000182	2e lijn ANV	Nucleair	Geen waar	Actualiteit	Geen waar	5.1.2.e	Algehande	#####	webformul	Burger - M	Klantvraag Beste,	Stel dat zich een kernramp/wapen voordoet, welk masker kan dan bescherming bieden? *Heeft een FFP3 masker met filter een functie? *Of kies ik beter voor een gasmasker (vb. halfgelaat masker van Climax met filter ABEK2P3)? *Verder nog tips ter bescherming van kinderen? Alvast bedankt voor de info! Beste mevrouw 5.1.2.e
220303-000182	2e lijn ANV	Nucleair	Geen waar	Actualiteit	Geen waar	5.1.2.e	Algehande	#####	e-mail	Burger - M	Antwoord	Bedankt voor uw vraag. Ik begrijp dat u zich zorgen maakt bij het horen van de berichten over kerncentrales in de Oekraïne. In ieder geval wil ik u het volgende meegeven: Een ongeval in een kerncentrale in Oekraïne kan niet leiden tot een situatie in Nederland waarbij u hoeft te schuilen of andere directe maatregelen hoeft te nemen. De hoeveelheid straling blijft op deze afstand namelijk heel laag. Lees meer hierover op onze website: https://www.autoriteteitvns.nl/actueel/nieuws/2022/02/25/situatie-in-oekraïne In Nederland zijn we verder goed voorbereid op noodsituaties of calamiteiten. Meer over wat u zelf kunt doen ter voorbereiding leest u op https://crisis.nl/wees-voorbereid/ Met vriendelijke groet, 5.1.2.e
220304-000036	Geen waar	Overig ANV	Geen waar	Actualiteit	Geen waar	anoniem@	Algehande	#####	telefoon	Pers kernc	LT intern	Mw belde van de redactie algemeen dagblad over de ingenomen kerncentrale. Persvoorlichting gaf aan te mailen naar: 5.1.5 @anvs.nl Dit gaat mw doen 5.1.2.e
220304-000103	Geen waar	ANVS-lok	Geen waar	Actualiteit	Geen waar	anoniem@	Algehande	#####	telefoon	kerncentra	LT interr	5.1.2.e Dhr wilde iemand spreken die vanavond in de uitzending kan komen over de kerncentrale. Uitgelegd dat wij ook nog niet alle antwoorden hebben en gevraagd of dhr kan mailen. Dhr gaat eerst verder zoeken omdat er tijdsdruk op is. 5.1.2.e
220304-000134	2e lijn ANV	Straling alg	Geen waar	Actualiteit	Geen waar	5.1.2 @het	In behande	#####	webformul	Burger - Ve	Klantvraag	Heeft het zin om bij een kernoorlog of kernramp bij een atoombcentrale, in een trapkast onder de trap te gaan zitten? Geef dit nog enige bescherming of is dit echt onzin? Wij wonen in een kleine huurwoning. Waar adviseert u ons in het geval van een kernramp bescherming te zoeken? Geachte heer 5.1.2.e
220304-000134	2e lijn ANV	Straling alg	Geen waar	Actualiteit	Geen waar	5.1.2 @het	In behande	#####	e-mail	Burger - Ve	Antwoord	Bedankt voor uw vraag. Ik begrijp dat u zich zorgen maakt bij het horen van de berichten over kerncentrales in de Oekraïne. In ieder geval wil ik u het volgende meegeven: Een ongeval in een kerncentrale in Oekraïne kan niet leiden tot een situatie in Nederland waarbij u hoeft te schuilen of andere directe maatregelen hoeft te nemen. De hoeveelheid straling blijft op deze afstand namelijk heel laag. Lees meer hierover op onze website: https://www.autoriteteitvns.nl/actueel/nieuws/2022/02/25/situatie-in-oekraïne In Nederland zijn we verder goed voorbereid op noodsituaties of calamiteiten. Meer over wat u zelf kunt doen ter voorbereiding leest u op https://crisis.nl/wees-voorbereid/ Met vriendelijke groet, 5.1.2.e

220304-000134	2e lijn ANV	Straling al	Geen waar	Actualiteit	Geen waar	5.1.2. @het	In behande	#####	CSS e-mail	Burger - Ve	Klantvraag	5.1.2. Dag mevrouw	<p>Hartelijke dank voor uw reactie.</p> <p>Voor wat betreft een kernramp in Oekraïne zelf is uw antwoord ons duidelijk.</p> <p>Voor wat betreft het schillen in de trapkast bij een kernoorlog, hebben we nog geen antwoord.</p> <p>Ook geven de sites waar u naar verwijst daarover ook geen informatie.</p> <p>Misschien is het mogelijk alsnog antwoord te geven op deze vraag?</p> <p>Met vriendelijke groet</p> <p>5.1.2.e</p> <p>Van: Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS)</p> <p>Verzonden: vrijdag 11 maart 2022 11:23</p> <p>Aan 5.1.2. @het</p> <p>CC: 5.1.2. @anvs.nl</p> <p>Onderwerp: Veilige schoolplaats? [Incident: 220304-000134]</p> <p>This email has been scanned by BullGuard antivirus protection.</p> <p>For more info visit www.bullguard.com</p>
220304-000065	Geen waar	ANVS-lok	Geen waar	Actualiteit	Geen waar	anoniem@	Afgehande	#####	telefoon	Jodimpill	LT intern	5.1.2.e	<p>5.1.2.e, wilde informatie over het innemen van Jodimpillen. Heeft het zin om in te nemen, wat doet het met het lichaam?</p> <p>Persvoorlichting gesproken maar zij verwees mw naar MinVWS. Mw dit uitgelegd maar ze vond dat wij echt iemand moesten weten die haar hier meer over kon vertellen.</p> <p>Uiteindelijk mw toch doorverbonden met persvoorlichting, want ze geloofde mij niet.</p> <p>Beste collega,</p> <p>5.1.2.e van het Alrijne Ziekenhuis heeft een aantal vragen omtrent verschillende stralingsincidenten die zich kunnen voordoen vanwege de situatie in Oekraïne. O.a. wil zij weten of er nog een algemeen besluit naar buiten komt voor bijv. vitale medewerkers/hoe houden zij de vitale sector overheid en welk rol de ANVS hierin zal gaan spelen.</p> <p>Zou je contact willen opnemen met mvr?</p> <p>Alvast bedankt!</p> <p>Groet,</p> <p>5.1.2</p>
220308-000182	2e lijn ANV	Overig ANV	Geen waar	Actualiteit	Geen waar	5.1.2.e	In behande	#####	telefoon	Alrijne Ziek	LT intern	5.1.2.e	<p>5.1.2.e van het Alrijne Ziekenhuis heeft een aantal vragen omtrent verschillende stralingsincidenten die zich kunnen voordoen vanwege de situatie in Oekraïne. O.a. wil zij weten of er nog een algemeen besluit naar buiten komt voor bijv. vitale medewerkers/hoe houden zij de vitale sector overheid en welk rol de ANVS hierin zal gaan spelen.</p> <p>Zou je contact willen opnemen met mvr?</p> <p>Alvast bedankt!</p> <p>Groet,</p> <p>5.1.2</p>

220308-000182	2e lijn ANV	Overig ANV	Geen waar	Actualiteit	Geen waar	5.1.2.e	In behande	#####	Geen waar	Alrijne Ziekte	ILT intern	Beste mevrouw 5.1.2. U heeft onlangs telefonisch contact gehad met mijn collega Martijn Meulmeesters over uw vragen aan de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming. Hierbij nog via e-mail onze reactie op uw vragen. Op dit moment is er geen enkel gevaar voor de gezondheid in Nederland. Ook bij de ernstigst denkbare scenario's in Oekraïne zijn er geen gevolgen voor Nederland te verwachten die de normale inzet van vitale functies hier zouden beïnvloeden. Dit beeld wordt bevestigd door modelberekeningen van het RIVM en door de ervaring met de Tsjernobylramp in 1986 waarbij ook geen directe maatregelen ter bescherming van de bevolking in Nederland hoefden worden genomen. Lees meer hierover op onze website: https://www.autoriteitnvs.nl/actueel/nieuws/2022/02/25/situatie-in-oekraïne Met vriendelijke groet, 5.1.2.e
220309-000220	ILT-loket A	Overig ANV	Geen waar	Actualiteit	Geen waar	anoniem@	Afgehande	#####	telefoon	verslechtert	ILT intern	Meneer 5.1.2. ANVS Bezorgd over verslechterde situatie in Chernobyl Situatie in Oekraïne | Nieuwsbericht | Autoriteit NVS Vond dat de site niet updated was. Uitgelegd dat het alleen om relevante informatie en geen nieuwsberichten klant begreep het 5.1.2.e
220311-000020	Geen waar	Nucleair	Geen waar	Actualiteit	Geen waar	Geen waar	Doorverbo	#####	telefoon	Vragen over	ILT intern	5.1.2.e van tijdschrift medisch contact, een artsentijdschrift. Mw wilde iemand gespreken over de gezondheid aspecten. Doorverbonden met Persvoorlichting Aangezien de veiligheid van kerncentrales de hele wereld aangaat, vraag ik mij af wanneer Rusland onverantwoordelijk gedrag vertoont, waarom er niet per direct en adequaat wordt ingegrepen: waarom de kerncentrales in Oekraïne niet per direct en bij voorbaat beschermd worden door een neutrale onafhankelijke militaire organisatie. Onverantwoordelijk risicovol gedrag vraagt om een verantwoordelijk gedrag met een grens. Wie kan mijn vraag beantwoorden?
220318-000057	2e lijn ANV	Nucleair	Geen waar	Actualiteit	Geen waar	5.1.2.e	In behande	#####	webformul	Burger - oe	Klantvraag	

Van: 5.1.2.e [ILT](#)
Aan: 5.1.2.e [-ILT](#)
Cc: 5.1.2.e [-ILT](#); 5.1.2.e [-ILT](#); 5.1.2.e [-ILT](#)
Onderwerp: FW: Vraag: Actief communiceren over de regels voor Russische piloten cabine personeel ja of nee FW: RTM: Oekraïne en IenW, /
Datum: maandag 21 maart 2022 12:51:50
Bijlagen: [image018.png](#)

He 5.1.2.e ,

5.1.2.e en zijn team zijn de rol van ILT aan het onderzoeken.

En hij legt de specifieke vraag over verschil inhoud antwoord, voor aan 5.1.2.e zodat **ILT loket juiste** antwoord ontvangt.

Ook suggereert hij om een link op te nemen in het dossier (Oekraïne) naar de EASA website. Ik kan daar een kort intro bericht voor schrijven met dan de link, zoiets:

Veel gestelde vragen beperkende maatregelen van de EU tegen Rusland – vliegverkeer

Op de website van European Union Aviation Safety Agency (EASA) staat een lijst van veel gestelde vragen over beperkende maatregelen van de Europese Unie tegen Rusland op het gebied van de luchtvaart., zie: [EU restrictive measures against Russia | EASA \(europa.eu\)](#). Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) gaat over de strategie van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart. Het Agentschap ontwikkelt hiervoor onder meer gemeenschappelijke veiligheids- en milieuregels op Europees niveau. Het houdt ook toezicht op de toepassing van de normen door middel van inspecties in de lidstaten en biedt de nodige technische expertise, opleiding en onderzoek.

Als we dan meer informatie hebben over de rol van de ILT kunnen we dit alsnog aanvullen.

Mvg 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: maandag 21 maart 2022 12:29

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: RE: Vraag: Actief communiceren over de regels voor Russische piloten cabine personeel ja of nee FW: RTM: Oekraïne en IenW, /

Beste 5.1.2.e

Onze rol zijn we op dit moment aan het onderzoeken.

De antwoorden op de andere vragen zijn hierop een directe afgeleide. Ten aanzien van toezicht en handhaven daarvoor wordt een sanctiestrategie ontwikkeld.

EASA heeft al veel vragen beantwoord op haar site. Wellicht is verstandig om een link op onze website naar de EASA website te zetten [EU restrictive measures against Russia | EASA \(europa.eu\)](#)

Onderstaand specifieke geval zal ik even voorleggen aan 5.1.2.e , zodat het ILT loket het juiste antwoord krijgt.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: maandag 21 maart 2022 11:52

Aan: 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: Vraag: Actief communiceren over de regels voor Russische piloten cabine personeel
ja of nee FW: RTM: Oekraïne en IenW, /

Dubbel zie nr. 82

Van: 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: maandag 21 maart 2022 11:01

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: FW: RTM: Oekraïne en IenW, nr. 022 - vrijdag 18 maart

Dubbel zie nr. 82

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e ILT

Verzonden: maandag 21 maart 2022 10:57

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e -
ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e ,
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e
- ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: FW: RTM: Oekraïne en lenW, nr. 022 - vrijdag 18 maart

Dubbel zie nr. 82

Van: Newsroom lenW 5.1.5 @minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 11:09

Aan: Newsroom lenW 5.1.5 W@minienw.nl>

Onderwerp: RTM: Oekraïne en lenW, nr. 022 - vrijdag 18 maart

Analyseperiode: donderdag 17 maart 10:56 uur - vrijdag 18 maart 10:50

Van: 5.1.2.e -ILT
Aan: 5.1.2.e -ILT
Onderwerp: FW: EU sancties Rusland/Belarus
Datum: maandag 21 maart 2022 14:17:00

FYI

Van: 5.1.2.e (FP Amsterdam) 5.1.2.e @om.nl>
Verzonden: maandag 21 maart 2022 14:16
Aan: 5.1.2.e -ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: EU sancties Rusland/Belarus

Hallo 5.1.2.e

N.a.v. ons gesprek van zojuist hieronder mijn mailtje met de telefoonnummers van 10 maart jl aan jou.

Kan jij dit doormailen aan 5.1.2.e. Ik heb zijn emailadres niet.

Alvast bedankt.

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e (FP Amsterdam)
Verzonden: donderdag 10 maart 2022 15:23
Aan: 5.1.2.e -ILT 5.1.2.e @ILenT.nl) 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: EU sancties Rusland/Belarus

Hoi 5.1.2.e

Hierbij het beloofde mailtje (ik had inderdaad jouw mailadres nog☺).

Afgesproken is dat de werkwijze is en blijft zoals het nu is geregeld ten aanzien van Noordzee zaken. Dat betekent dat als gebruikelijk het FP Noordzeeteam, de Noordzeeofficier aanspreekpunt is, ook m.b.t. sanctiewetgeving. Opsporing vindt plaats conform de Aanwijzing pre-opsporing, opsporing, vervolging van maritieme strafbare feiten (2011A010) onder gezag van de Noordzee ovj. Zaken die uit toezicht naar voren komen, worden gedaan door de betreffende opsporingsdienst van de toezichthouder, onder leiding van ons Noordzee-cluster.

5.1.2.e is de Noordzeeofficier.
Telefoon: 5.1.2.e

Als 5.1.2.e niet te bereiken is dan kan de ovj 5.1.2.e
 (verantwoordelijk voor de sanctiewetperikelen) gebeld worden;
Telefoon: 5.1.2.e

Eventueel voor buiten kantooruren: de piketovj: 5.1.2.e

Lukt ook dat niet, dan kan ik gebeld worden (zie hieronder). Ook voor andere Noordzeegerelateerde vragen.

Ik ben blij je gesproken te hebben.

Fijne dag,

5.1.2.e

5.1.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u bestemd is. Als u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het Openbaar Ministerie aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

Openbaar Ministerie

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The Netherlands Public Prosecution Service accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Netherlands Public Prosecution Service

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e) - DGLM; 5.1.2.e ; 5.1.2.e) - HBJZ; 5.1.2.e
 - DGLM; 5.1.2.e DGLM; 5.1.2.e - HBJZ; 5.1.2.e ILT; 5.1.2.e
 - ILT; 5.1.2.e) - HBJZ; 5.1.2.e) - DGLM
Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet
Datum: maandag 21 maart 2022 16:05:29
Bijlagen: [Schepen EU Sanctiewet.docx](#)

Beste 5.1.2.e

Paar aanpassingen die ik afgelopen vrijdag al had opgemerkt. 5.2.1

De 5 schepen die de VS heeft geïdentificeerd zijn containerschepen en olietankers die alleen met loods en sleepboten een haven in kunnen, maar dat geldt niet voor alle schepen (bijv. jachten). Had eerder aangegeven dat havenmeesters dit ook zouden moeten melden aan de betrokken schepen - dat bij binnenkomst in haven bevrozing volgt. Ook met het oog op zoveel mogelijk duidelijkheid scheppen binnen het hele Koninkrijk. Dit is essentiële informatie.

Groet,

5.1.2.e

From: 5.1.2.e) - DGLM 5.1.2.e minienw.nl>
Sent: maandag 21 maart 2022 15:23
To: 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e) - HBJZ
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
 - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
 - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e n) - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>
Subject: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Beste collega's,

Met veel dank voor jullie snelle reacties stuur ik jullie hierbij een nieuwe versie toe. Als jullie nog opmerkingen hebben verneem ik ze graag zsm, dan kan de nota spoedig de lijn in.

5.1.2.e is de toe te voegen bijlage de versie van de nota die je me eerder toestuurde?

Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @minbuza.nl>
Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 18:45
Aan: 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
 - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e en)
 - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
 - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e DGLM

5.1.2.e

@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Ha collega's,

Ter aanvulling: mijn juridische collega gaf nog onderstaande mee.

Groet,

5.1.2.e

Na een snelle blik op de nota valt mij op dat wordt gerefereerd aan schepen in eigendom van geliste personen/entiteiten, maar niet naar schepen die onder zeggenschap staan van geliste personen/entiteiten. Omdat ook in dat laatste geval het verbod geldt, was ik benieuwd of dit bewust is weggelaten, of niet (en dan zou het wellicht nog toegevoegd kunnen worden).

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e @minbuza.nl>

Datum: vrijdag 18 mrt. 2022 4:48 PM

Aan: 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, D 5.1.2.e
- DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e) - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e @minbuza.nl>, 5.1.2.e DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - ILT
5.1.2.e @lLenT.nl>, 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>, H 5.1.2.e
HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Ha collega's,

Veel dank hiervoor! Vanuit sanctie-optiek nog de suggestie om de eerste zinnen te veranderen naar:

5.2.1

En in de rest van de tekst stelselmatig te verwijzen naar “personen en entiteiten”. Met dat laatste wordt zowel naar bedrijven als organisaties verwezen.

Verder blijft voor mij de vraag hangen wat er gebeurt met de – wellicht hypothetische – casus waarin een schip al aangemeerd ligt binnen een haven. Hoe zit bevrozing van het economische

middel in kwestie er dan uit?

Groet,

5.1.2.e

From: 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Sent: vrijdag 18 maart 2022 14:47

To: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e
- DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>;
5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>

Subject: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Hallo 5.1.2.e ,

Bijgevoegd de suggesties van 5.1.2.e en mij, 5.1.2.e is vandaag vrij. We hebben geprobeerd om het e.e.a. concreter te formuleren en ook de Caribische kant mee te nemen. Hopelijk kun je er wat mee.

Vriendelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 17 maart 2022 17:59

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw. 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>;
5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 58

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e - DGLM

Verzonden: dinsdag 15 maart 2022 14:55

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; Noland, CD

5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - HBJZ

5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @lLenT.nl>;

5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e

@minbuza.nl>; 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>;

5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 14 maart 2022 13:12

Aan: 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM

5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e HBJZ

5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @lLenT.nl>;

5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e

@minbuza.nl>; 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e - DGLM

Verzonden: vrijdag 11 maart 2022 11:39

Aan: 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e minienw.nl> 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @lIenT.nl>;
5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e minbuza.nl>

⁵ **Verzonden:** vrijdag 11 maart 2022 11:16

Aan: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e ie) -
DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>;
5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @lIenT.nl>;
5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

From: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Sent: vrijdag 11 maart 2022 10:52

To: ⁵ 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e)
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @lIenT.nl>;
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Subject: RE: schepen weren

Importance: High

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Datum: donderdag 10 mrt. 2022 5:50 PM

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @lLenT.nl>, 5.1.2.e @minbuza.nl>, 5.1.2.e ILT < 5.1.2.e @ilent.nl>, 5.1.2.e @minbuza.nl>, 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 9 maart 2022 14:59

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @lLenT.nl>; 5.1.2.e minbuza.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

CC: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

Van: ⁵) - DGLM

Verzonden: ¹ woensdag 9 maart 2022 12:44

Aan: ^{5.1.2.e} HBJZ ^{5.1.2.e} [<@minienw.nl>](mailto:@minienw.nl); ^{5.1.2.e} DGLM

^{5.1.2.e} [<minienw.nl>](mailto:minienw.nl); ^{5.1.2.e} HBJZ ^{5.1.2.e} [<@minienw.nl>](mailto:@minienw.nl); ^{5.1.2.e}

- HBJZ ^{5.1.2.e} [<@minienw.nl>](mailto:@minienw.nl); ^{5.1.2.e} ILT

^{5.1.2.e} [<llenT.nl>](mailto:llenT.nl); ^{5.1.2.e} [<@minbuza.nl>](mailto:@minbuza.nl)

CC: ^{5.1.2.e} - DGLM ^{5.1.2.e} [<@minienw.nl>](mailto:@minienw.nl)

Onderwerp: afstemming 14:00

Van: 5.1.2.e -ILT
Aan: 5.1.2.e -ILT
Onderwerp: RE: Gedachtenboom
Datum: maandag 21 maart 2022 16:05:52

Yes! Dit helpt! Zie onderstaand mijn toevoegingen

Aanbieden aan IG team

1. **Wat kunnen we.** In perspectief plaatsen van andere organisaties zoals douane die primair aan de lat staan

Sanctiewet uitleg is inmiddels helder, Instructie inspecteurs. (Obv stuk 5.1.2.e over bevoegdheden aangevuld met werk afspraken die 5.1.2.e maakt met OM).

- Dit deze week(?) breed verspreiden onder teamleiders. PM 5.1.2.e heb jij overzicht om welke sancties het gaat waar wij op toezien?

2. **Wat doen we al** (bloemlezing uit de stand van zaken mails)

- In ons reguliere toezicht ogen en oren open/communiceren
- Bij verdachte situaties handhavende instanties inschakelen, via strafrechterketen (cq maritieme politie/luva politie)
- Voorbeelden luchtvaart en scheepvaart
 - Luchtruimsluiting
 - Nog voorbeeld LV
 - 2 voorbeelden Scheepvaart

3. **Wat kunnen we nog extra doen** (en wat hebben we hiervoor nodig van IG team)

- Werkwijze vaststellen voor SV, richtinggevende uitspraak hierover
 - Bij register aan de voorkant sanctielijst checken, bij port state control ook (zijn schepen in eigendom personen op sanctielijst)
 - Bemanning: tijdelijke ontheffing bemanningssterkte, Kiwa instrueren dat zij vaarbevoegdheidsbewijzen van Oekraïners blijven erkennen
 - Etc.
- Voorbeelden luchtvaart
 - Er volgt een handhavingsstrategie.
 - Richtinggevende uitspraak over extra inzet op
 - Casus 1
 - Casus 2

4. **Wat doen we anders.** Coullance vraagstuk

- Inzet = geen algemene lijn anders dan hoe dat gaat bij "normale" gedogen
- In de betreffende lijn/directie afstemmen. Gaan we niet overnemen in topic team. Voorbeeld wegvervoer (zie update)
- In de afweging mag de humanitaire component worden meegewogen maar dient de afweging gemaakt te worden op basis van risicoinschattig(voor mens en milieu).

5. **Wat communiceren we**

- De instructie inspecteurs zsm, oren en ogen open houden
- Na besluitvorming IG team over speerpunten/wat doen we extra dit snel

verspreiden.

5.1.2.e



Van: 5.1.2.e HBJZ
Aan: 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e ; 5.1.2.e) - HBJZ; 5.1.2.e
 - DGLM; 5.1.2.e ; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - HBJZ; 5.1.2.e -
 5.1.2.e) - ILT; 5.1.2.e - DGLM
Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet
Datum: maandag 21 maart 2022 16:33:00
Bijlagen: [Opm HBJZScheper EU Sanctiewet.docx](#)

Hoi 5.1.2.e

Nog wat opmerkingen/aanvullingen van HBJZ. Zie renvooi. Vergeet niet 5.1.2.e voor medeparaaf op te nemen.

Groet

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - DGLM < 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 21 maart 2022 15:23
Aan: 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
 - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
) - HBJZ < 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 85

Van: 5.1.2.e 5.1.2.e @minbuza.nl>
Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 18:45
Aan: 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
 - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e)
 - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
 HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 85

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@minbuza.nl>

Datum: vrijdag 18 mrt. 2022 4:48 PM

Aan: 5.1.2.e) - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e
- DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e @minbuza.nl>, 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - ILT
5.1.2.e @IlenT.nl>, 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>, 5.1.2.e
HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

From: 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e minienw.nl>

Sent: vrijdag 18 maart 2022 14:47

To: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

- DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e minbuza.nl>; 5.1.2.e
- DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e ILT 5.1.2.e @lLenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>;
5.1.2.e 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>

Subject: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 85

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: donderdag 17 maart 2022 17:59
Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e lLenT.nl>;
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e minienw.nl>;
5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e DGLM
Verzonden: dinsdag 15 maart 2022 14:55
Aan: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e minienw.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e)

- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>;
5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 14 maart 2022 13:12
Aan: 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e ille
5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e) - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e) - DGLM
Verzonden: vrijdag 11 maart 2022 11:39
Aan: 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e marie) - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;

5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e @minbuza.nl>

Verzonden: vrijdag 11 maart 2022 11:16

Aan: 5.1.2.e) - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) -
DGLM < 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e minienw.nl>;
5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @IlenT.nl>;
5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
minbuza.nl>; 5.1.2.e 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

From: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Sent: vrijdag 11 maart 2022 10:52

To: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @IlenT.nl>;
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Subject: RE: schepen weren

Importance: High

Dubbel zie nr. 58

Dubbel
zie nr.

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Datum: donderdag 10 mrt. 2022 5:50 PM

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e minienw.nl>, 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e er@lLenT.nl>,
5.1.2.e minbuza.nl>, 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ilent.nl>, 5.1.2.e
@minbuza.nl>, 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 9 maart 2022 14:59

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @lLenT.nl>;
5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>;
5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

CC: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e - DGLM

Verzonden: woensdag 9 maart 2022 12:44

Aan: 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM

5.1.2.e <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e

5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e) - ILT

5.1.2.e <5.1.2.e@lLenT.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@minbuza.nl>

CC: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e <5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: afstemming 14:00

Dubbel zie nr. 58

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Help save paper! Do you really need to print this email?

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te

Van: 5.1.2.e - DGWB
Aan: 5.1.2.e - ILT
Onderwerp: FW: Update EU Sancties - Deadline Ma 21/3 09:45 input CVIN/RVI annotatie
Datum: maandag 21 maart 2022 16:39:53
Bijlagen: [20220320 Overzicht Sancties Oekraïne - IenW.xlsx](#)
[20220320 - Update Sancties IenW.docx](#)
[FAQ - Sanctions Regulation - Council Regulation 2022_328_25.2.2022.pdf](#)
[Joint letter - Mobility Package - OEK.pdf](#)
Prioriteit: Hoog

Hi 5.1.2.e

Hierbij een handig overzicht opgesteld door 5.1.2.e

Er komt trouwens een werkgroep sancties aan (gaat met name om toezicht en handhaving ervan), zodra we een uitvraag zien hierover neem ik nog even contact op.

Groetjes,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: zondag 20 maart 2022 18:36
Aan: 5.1.2.e - DGWB 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGMo
 5.1.2.e @minienw.nl>
CC: 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) -
 DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>;
 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Update EU Sancties - Deadline Ma 21/3 09:45 input 5.1.1.b, 5.1.2.i annotatie
Urgentie: Hoog

Dubbel zie nr. 96

Groetjes,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGWB 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 12:32

Aan: 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e DGLM

5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGMO 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

5.1.2.e - DGMO 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DCO

5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e minienw.nl>; 5.1.2.e

5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>

CC: 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM

5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Deadline Ma 21/3 09:45 input 5.1.2.i,
5.1.1.b annotatie

Urgentie: Hoog

Dubbel zie nr. 96

5.1.2.e

First package - 23 February 2022	Second package - 25 February 2022	Third package - 28 February 2022	Third package - 2 March 2022	"Compliance package" – 9 March 2022	Fourth package - 15 March 2022
<p>Targets</p> <ul style="list-style-type: none">•The ability of the Russian state and government to access the EU's capital and financial markets and services to limit the financing of escalatory and aggressive policies•Economic relations between the two non-government controlled regions and the EU, to ensure that those responsible clearly feel the economic consequences of their illegal and aggressive actions•Individuals and entities who played a role in undermining or threatening the territorial integrity and independence of Ukraine. With these additions, the list comprises a total of 535 individuals and 52 entities	<p>Targets</p> <ul style="list-style-type: none">•Financial sector sanctions that will cut Russia's access to the most important capital markets, targeting 70% of the Russian banking market, but also key state-owned companies, including the field of defence•Energy sector sanctions that will prohibit the sale, supply, transfer or export to Russia of specific goods and technologies in oil refining, and will introduce restrictions on the provision of related services•Transport sector sanctions that will ban the sale of all aircraft, spare parts and equipment to Russian airlines. This will degrade the key sector of Russia's economy and the country's connectivity•Technology sector sanctions imposing further restrictions on exports of dual-use goods and technology, as well as restrictions on exports of certain goods and technology which might contribute to Russia's technological enhancement of its defence and security sector•Visa policy sanctions that mean diplomats and related groups, and business people will no longer have privileged access to the EU. With these additions, the list of sanctioned persons and entities comprises a total of 654 individuals and 52 entities	<p>Targets</p> <ul style="list-style-type: none">•A ban on transactions with the Russian Central Bank, aiming at preventing the Russian Central Bank from accessing its large amounts of foreign reserves held in the EU•A ban on the overflight of EU airspace and on access to EU airports by Russian carriers of all kinds•Add 26 individuals and 1 entity to the list of sanctioned persons and entities. With these additions, the list comprises a total of 680 individuals and 53 entities	<p>Targets</p> <ul style="list-style-type: none">•Exclude key Russian banks from the SWIFT system, the world's dominant financial messaging system. This measure will stop these banks from conducting their financial transactions worldwide in a fast and efficient manner. Today's decision has been closely coordinated with the EU's international partners, such as the United States and the United Kingdom•Prohibit investing in projects co-financed by the Russian Direct Investment Fund•Prohibit the provision of euro-denominated banknotes to Russia•Prohibit state-owned media Russia Today and Sputnik to broadcast in the EU•Restrictions on trade against Belarus and add 22 individuals of the Belarus military personnel to the list of sanctioned persons and entities. With these additions, the list comprises a total of 702 individuals and 53 entities	<p>Targets</p> <ul style="list-style-type: none">•Exclude three banks of Belarus from the SWIFT system•Prohibit transactions with the Central Bank of Belarus related to the management of reserves or assets, and the provision of public financing for trade with and investment in Belarus•Clarify the notion of "transferable securities" so as to clearly include crypto-assets, and thus ensure the proper implementation of the sectoral restrictions in place•Prohibit the listing and provision of services in relation to shares of Belarus state-owned entities on EU trading venues as of 12 April 2022•Significantly limit the financial inflows from Belarus to the EU, by prohibiting the acceptance of deposits exceeding €100.000 from Belarusian nationals or residents, the holding of accounts of Belarusian clients by the EU central securities depositories, as well as the selling of euro-denominated securities to Belarusian clients•Prohibit the provision of euro denominated banknotes to Belarus•Further restrictive measures with regard to the export of maritime navigation goods and radio communication technology to Russia•Add 160 individuals to the list of sanctioned persons and entities. With these additions, the list comprises a total of 862 individuals and 53 entities	<p>Targets</p> <ul style="list-style-type: none">•A full prohibition on transactions with certain Russian State-owned enterprises, with the exception of State-owned banks, railways and the maritime shipping register•Prohibit EU agencies to provide financial rating services to Russian companies•A ban on imports of iron and steel products currently under EU safeguard measures as well as new investments in the Russian energy sector, with the exception of nuclear energy and the transport of energy products•Prohibit the export of luxury goods•Add 15 individuals and 9 entities to the list of sanctioned persons and entities, to include more oligarchs and business elites linked to the Kremlin, as well as companies active in military and defence sectors, and disinformation. With these additions, the list comprises a total of 877 individuals and 62 entities

Van: 5.1.2.e -ILT
Aan: 5.1.2.e -ILT
Onderwerp: RE: 1e versie Interim Guidance situation Ukraine
Datum: maandag 21 maart 2022 17:11:06

Ze hebben een website, waar je op kunt controleren welke personen en entiteiten. Goederen is wat lastiger, daar zou 5.1.2.e mee bezig zijn.

Instructie aan medewerkers VV moet ik even via 5.1.2.e op gaan tuigen, maar zouden we eerst eigenlijk wat capaciteit moeten bijplussen voor we die mensen daar overspannen maken...

Groeten,
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e -ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
Datum: maandag 21 mrt. 2022 5:02 PM
Aan: 5.1.2.e -ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: 1e versie Interim Guidance situation Ukraine

Hi 5.1.2.e ,
 Dank voor de update. Graag nog even overleg met 5.1.2.e over hoe/wat we hierover in IG-team kunnen brengen.
 wat ik er nog niet meteen uit haal is een uitleg van de twee sanctie-verordeningen die je noemt. Wat betekent dat voor SV en waar moeten de SV inspecteurs op letten?
 Via de teamleiders zouden we hen moeten voorzien van de lijst personen alsmede van een lijst verboden goederen/technologie lijkt me? Een soort instructie van waar ze op moeten letten, zodat ze weten wat ze moeten signaleren.
 Zijn jullie daar ook al mee bezig?
 Hgr 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e -ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: maandag 21 maart 2022 16:42
Aan: 5.1.2.e -ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e
 -ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e -ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: NSI-TEZ-KV 5.1.5 @ILenT.nl>; NSI-STCW 5.1.5 @ilent.nl>; NSI-MLC <5.1.5
 @ILenT.nl>; 5.1.2.e -ILT 5.1.2.e @ilent.nl>;
 5.1.2.e -ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>; Medisch Adviseur Scheepvaart 5.1.5 @ILenT.nl>; 5.1.2.e
 -ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: 1e versie Interim Guidance situation Ukraine
Urgentie: Hoog

Beste 5.1.2.e en 5.1.2.e ,

Bijgevoegde een eerste opzet voor de "Interim Guidance related to the situation in Ukraine" volgens mij zijn alle onderwerpen benoemd en redelijk ingevuld.

Graag hoor ik het commentaar en eventuele aanvullingen vanuit jullie (teams) graag uiterlijk donderdagmiddag a.s. Daarna wil ik het uitzetten bij de sector en DGLM. Hopelijk hebben we dan begin volgende week een versie op de site.

Bij voorbaat is de dank groot.

Groeten,
5.1.2.e

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e - HBJZ; 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e
 5.1.2.e DGLM; 5.1.2.e - HBJZ; 5.1.2.e JLL 5.1.2.e - JLL;
 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e - DGLM
Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet
Datum: maandag 21 maart 2022 17:30:12
Bijlagen: [Schepen EU Sanctiewet.docx](#)
[Notitie aanmeerverbod schepen varende onder Russische vlag.docx](#)

Allen,

Hierbij de versie zoals hij de lijn dan in gaat, heb mijns inziens recht gedaan aan ieders inbreng. Bijlage is een eerdere notitie over de juridische grondslagen van de hand van HBJZ.

Ik stuur hem in CM langs 5.1.2.e voor medeparaaf, en 5.1.2.e en 5.1.2.e, zorgen jullie voor akkoord per mail?

Groet,
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @minbuza.nl>
Verzonden: maandag 21 maart 2022 16:05
Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
 @minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
 - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Beste 5.1.2.e,

Paar aanpassingen die ik afgelopen vrijdag al had opgemerkt. 5.2.1

De 5 schepen die de VS heeft geïdentificeerd zijn containerschepen en olietankers die alleen met loods en sleepboten een haven in kunnen, maar dat geldt niet voor alle schepen (bijv. jachten). Had eerder aangegeven dat havenmeesters dit ook zouden moeten melden aan de betrokken schepen - dat bij binnenkomst in haven bevrozing volgt. Ook met het oog op zoveel mogelijk duidelijkheid scheppen binnen het hele Koninkrijk. Dit is essentiële informatie.

Groet,
 5.1.2.e

From: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Sent: maandag 21 maart 2022 15:23
To: 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e) - HBJZ
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ <5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

- ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e ilent.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>

Subject: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 85

Van: 5.1.2.e @minbuza.nl>

Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 18:45

Aan: 5.1.2.e - HBJZ <5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e minbuza.nl>; 5.1.2.e e) - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e oen)
- ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 85

Van: 5.1.2.e @minbuza.nl>

Datum: vrijdag 18 mrt. 2022 4:48 PM

Aan: 5.1.2.e) - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM

5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e ILT
5.1.2.e @lLenT.nl>, 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>, 5.1.2.e
HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 85

From: 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>
Sent: vrijdag 18 maart 2022 14:47
To: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e
- DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e HBJZ <5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- ILT 5.1.2.e @lLenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>;
5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>

Subject: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 85

Dubbel zie nr. 85

Van: 5.1.2.e) - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 17 maart 2022 17:59

Aan: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
minbuza.nl>; 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>;
5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e - DGLM

Verzonden: dinsdag 15 maart 2022 14:55

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; M 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>;
5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 14 maart 2022 13:12

Aan: 5.1.2.e minbuza.nl>; 5.1.2.e) - DGLM

5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e HBJZ

5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @lLenT.nl>;

5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e

.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e) - DGLM

Verzonden: vrijdag 11 maart 2022 11:39

Aan: 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM

5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ

5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @lLenT.nl>;

5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e

@minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e @minbuza.nl>

Verzonden: vrijdag 11 maart 2022 11:16

Aan: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e -

DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>;

5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e HBJZ

5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @lLenT.nl>;

5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e

5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e minienw.nl>

Onderwerp: RE: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

From: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Sent: vrijdag 11 maart 2022 10:52

To: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @IlenT.nl>; 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Subject: RE: schepen weren

Importance: High

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Datum: donderdag 10 mrt. 2022 5:50 PM

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - HBJZ <5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @IlenT.nl>, 5.1.2.e @minbuza.nl>, 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>, 5.1.2.e @minbuza.nl>, 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

Dubbel zie
nr. 58

Van: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 9 maart 2022 14:59

Aan: 5.1.2.e DGLM < 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ

5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e HBJZ

5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @llenT.nl>;

5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ilent.nl>;

5.1.2.e @minbuza.nl; 5.1.2.e HBJZ < 5.1.2.e @minienw.nl>

CC: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e - DGLM

Verzonden: woensdag 9 maart 2022 12:44

Aan: 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM

5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT

5.1.2.e @llenT.nl>; 5.1.2.e @minbuza.nl>

CC: 5.1.2.e - DGLM < 5.1.2.e p@minienw.nl>

Onderwerp: afstemming 14:00

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Help save paper! Do you really need to print this email?

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Help save paper! Do you really need to print this email?

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te



DEPARTEMENTAAL VERTROUWELIJK

TER BESLISSING

Aan
Van5.1.2.e
5.1.2.e**Datum**

217 maart 2022

Onze referentie**Opgesteld door**

5.1.2.e

Beslistermijn

25 maart 2022

Uiterlijk bij

23 maart 2022

Bijlage(n)

1

nota

Omgang met schepen EU sanctielijst

Aanleiding

In EU-verband is naar aanleiding van de Russische inval in Oekraïne een sanctielijst opgesteld voor personen en entiteiten die banden hebben met de Russische Federatie. In Nederland en op de BES-eilanden worden deze sancties uitgevoerd op grond van de Sanctiewet 1977. Voor de Caribische landen van het Koninkrijk is dit op grond van de Rijkssanctiewet. Aan personen en entiteiten op deze sanctielijst mogen geen diensten worden verleend. Dat geldt ook voor de schepen die eigendom zijn van of onder zeggenschap staan van deze personen en entiteiten. Essentiële (haven)diensten zoals beloodsing en hulp bij het aanmeren door roeiers, mogen dus niet meer worden uitgevoerd met betrekking tot deze schepen. Het zou leiden tot onveilige situaties als schepen zonder deze diensten een haven in zouden varen. In deze nota wordt aangegeven hoe schepen uit de havens van het Koninkrijk kunnen worden geweerd.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd in te stemmen met:

- Het uit de Nederlandse havens weren van schepen die eigendom zijn van personen en entiteiten die worden vermeld op de Europese sanctielijst, omdat deze schepen de veiligheid van een haven in gevaar brengen. Aan de havenautoriteiten wordt gevraagd dit uit te voeren, zodra daartoe door het Rijk de noodzakelijke informatie is verstrekt dat aan een bepaald schip geen diensten en goederen mogen worden geleverd. De lijst van schepen die eigendom zijn van personen en entiteiten die worden vermeld op de Europese sanctielijst wordt op basis van signalering aangevuld; en
- Het inlichten van uw ambtsgenoten van de andere landen van het Koninkrijk, met het verzoek om op dezelfde wijze te handelen als in deze nota wordt voorgesteld.

Kernpunten

De Nederlandse wetgeving kent geen algemene grondslag om schepen te weren wegens een handelsbelemmering. Op grond van de Sanctiewet 1977 moeten betreffende schepen wel worden beboet of worden 'bevroren' (aan de ketting gelegd) zodra ze zich in de haven bevinden. De Douane heeft het voortouw hierin.

Elk schip dat voornemens is een Nederlandse haven aan te doen, meldt dit minimaal 24 uur voorafgaand aan de geplande binnenkomst aan de betreffende havenautoriteit. Zodra de havenautoriteit op de hoogte is van de komst van een

schip van een gesanctioneerd persoon of entiteit, kan de havenautoriteit de kapitein van het schip informeren dat hij de haven niet kan aandoen omdat er geen diensten zullen worden verleend. Een schip waaraan geen diensten worden verleend zoals beloodsing, hulp bij het aanmeren door roeiers en sleepdiensten kan normaal gesproken niet veilig een haven aandoen. De kapitein kan dan doorvaren. Als de kapitein hieraan echter geen gevolg geeft en de haven toch wil aan doen, kan de havenautoriteit hier tegen optreden op grond van de (lokale) havenverordening. Dit optreden vindt dan plaats op grond van het gevaar voor de veiligheid of openbare orde die ontstaat wegens de ontbrekende dienstverlening. Dit betekent dat schepen die eigendom zijn van een persoon of entiteit op de sanctielijst kunnen worden geweerd, mits de daarvoor benodigde informatie tijdig beschikbaar is bij de havenautoriteit. Alleen indien een schip in nood is, kan op grond van Europese regelgeving de toegang niet worden geweigerd. Gezien de plicht onder de Sanctiewet om schepen in eigendom van een persoon of entiteit op de sanctielijst te bevriezen zodra deze zich in een Nederlandse haven begeven, verdient het de voorkeur om deze schepen te weren uit de Nederlandse havens.

De havenautoriteit kan niet afleiden uit de bij de verplichte melding te verstrekken informatie of betreffende schip in eigendom is of onder zeggenschap staat van een persoon of entiteit op de sanctielijst. De havenautoriteit heeft daarvoor aanvullende informatie nodig. Deze aanvullende informatie zal door het Rijk (IenW, BZ of Fin) moeten worden verstrekt. Vanwege complexe eigendomsconstructies, die gebruikelijk zijn in de scheepvaart, is het echter ondoenbaar om voor ieder schip te achterhalen of een gesanctioneerd persoon of bedrijf de uiteindelijke begunstigde is van dat schip. Ook schepen die niet varen onder de Russische vlag, kunnen een Russische eigenaar hebben. Er bestaat op EU-niveau niet een lijst met schepen toebehorend of onder zeggenschap van gesanctioneerde personen of bedrijven. IenW beschikt wel over een door signalering van andere partijen verkregen lijst met een beperkt aantal schepen in eigendom of onder zeggenschap van een persoon of entiteit op de sanctielijst. Voorstel is om deze (beperkte) lijst van schepen te hanteren en op basis van signaleringen aan te vullen. Met Buza en Fin wordt samengewerkt om de meest actuele informatie ter beschikking te stellen aan de havenautoriteiten.

Toelichting

Politieke context

Op 10 maart jl. diende SP-lid **5.1.2.e** een motie waarin hij de regering verzocht om snel met een voorstel te komen om het toezicht op de naleving van sancties te versterken en zo nodig extra capaciteit vrij te maken. Deze motie is aangehouden in afwachting van een brief opgesteld door BZ, FIN en JenV. Strekking van deze brief is dat er veel sancties in korte tijd zijn opgelegd, dat alle daartoe belaste partijen hard bezig zijn om het toezicht hierop in te richten, en dat de capaciteit hiervoor mogelijk niet overal toereikend is.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Datum

17 maart 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

23 maart 2022

Bijlage(n)

0

Aan

5.1.2.e

Van

5.1.2.e

AANMEERVERBOD SCHEPEN VARENDE ONDER RUSSISCHE VLAG

Onderhavige notitie verkent de juridische mogelijkheden om schepen varende onder de Russische vlag te weren uit de havens van het Koninkrijk.

De wetgeving die het mogelijk maakt om schepen te weren kan worden onderverdeeld naar vier uitgangspunten:

- Internationaal recht: VN Zeerechtverdrag;
- Handelsbeperkingen/sancties;
- Havenbeveiliging;
- Scheepsveiligheid en openbare orde haven.

Daarnaast wordt kort ingegaan op noodwetgeving. Deze noodwetgeving is aan de orde in geval van oorlog, oorlogsgevaar, daaraan verwante of daarmee verband houdende buitengewone omstandigheden. Het voortouw bij de uitvoering van deze wetgeving ligt bij AZ. Naast de aangeven wetgeving kan in dit kader ook gewezen op handelsverdragen. Deze regelgeving wordt getrokken door Buza.

Internationaal recht: VN-Zerechtverdrag

Soevereiniteit over haven als binnenwater

Een haven wordt gezien als binnenwater en behoort dus tot het grondgebied van een staat. Dit volgt uit artikel 8, eerste lid, van het VN-Zerechtverdrag: "Behalve zoals bepaald in Deel IV maken wateren gelegen aan de landzijde van de basislijn van de territoriale zee deel uit van de binnenwateren van de Staat". Daardoor heeft een staat ook eigen rechtsmacht en soevereiniteit over een haven, waardoor de staat zelf kan besluiten over toegang tot de haven.

Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd om als naar diens oordeel een schip mogelijk gevaar, schade of hinder, of verstoring van de ordening in of in de omgeving van de haven veroorzaakt of kan veroorzaken dan wel de veiligheid in gevaar brengt of kan brengen, een verbod op te leggen om met dat schip de haven binnen te komen, in de haven te verblijven of zich met dat schip op een ligplaats te bevinden. Dit is bepaald in de lokale havenverordeningen.

Maatregelen in territoriale zee door kuststaat

Uitgangspunt is dat onschuldige doorvaart door de territoriale zee (artikel 19 VN-Zerechtverdrag) door een kuststaat wordt toegestaan. Het recht van onschuldige doorvaart mag echter niet de vrede, de orde of de veiligheid van de kuststaat in gevaar brengen. De kuststaat kan wel wetten en voorschriften uitvaardigen die de onschuldige doorvaart in de territoriale zee (TZ) beperken, bijvoorbeeld vanwege verkeersveiligheid of gezondheid.

Bekendmaking maatregelen

Indien het wenselijk is om dergelijke maatregelen te nemen ter beperking van de onschuldige doorvaart, is het nodig om deze bekend te maken aan schepen in de regio. Dit kan de Kustwacht doen door schepen in de regio (Noordzee) te informeren over de sluiting van de havens voor bepaalde schepen. Dit gebeurt via een Notice to Mariners vanuit de Hydrografische Dienst en IMO. Het verstrekken van een Notice, en het nemen van dergelijke besluiten valt binnen de bevoegdheden van een kuststaat op grond van internationale regelgeving. Deze relatief "eenvoudige" bekendmaking is in verband met een noodsituatie juridisch goed verdedigbaar en heeft een internationale grondslag. Een Notice to Mariners is bovendien een bekend en doeltreffend instrument onder zeevarenden.

Handhaving

Als de kuststaat instructies geeft ten behoeve van de doorvaart in diens TZ, dienen schepen zich hieraan te houden. Doet een schip dat niet, dan is niet langer sprake van onschuldige doorvaart. Artikel 25 van het VN-Zerechtverdrag geeft dan de mogelijkheid aan de kuststaat om

maatregelen te nemen die nodig zijn om doorvaart die niet onschuldig is, te voorkomen. Artikel 25 regelt voorts:

‘In het geval van schepen die zich begeven naar de binnenwateren of een haveninstallatie buiten de binnenwateren, heeft de kuststaat eveneens het recht de maatregelen te nemen die noodzakelijk zijn om te voorkomen, dat inbreuk wordt gepleegd op de voorwaarden waaraan de toelating van die schepen tot die binnenwateren of haveninstallaties is onderworpen’.

Handelsbeperkingen/sancties (Sanctiewet 1977)

De Europese unie heeft in het verleden tegen verschillende landen sancties opgelegd. Tegen Rusland zijn eerder sancties opgelegd ten tijde van de inlijving van de Krim. Deze sancties zijn nu uitgebreid. Naast financiële sancties en het verbod op handel in dual use goederen (goederen die ook voor bijvoorbeeld militaire doeleinden ingezet kunnen worden) is daar het sluiten van het luchtruim bij gekomen. Deze Europese sancties zijn vervat in direct werkende EU-verordeningen. Op grond van de Sanctiewet 1977 worden bij ministeriële regelingen de diverse verbodsbepalingen uit de verordening opgenomen, zodat deze nationaal uitgevoerd en gehandhaafd kunnen worden. Deze verboden gelden voor eenieder. Deze wet is ook van toepassing voor de BES-eilanden. De ILT kan op grond van de Sanctiewet 1977 toezicht houden op deze verboden. Indien de EU sancties op het terrein van de scheepvaart vast stelt, dan kunnen deze via een wijziging van de al bestaande Sanctieregeling territoriale integriteit Oekraïne 2014 in Nederland worden uitgevoerd. De Rijkssanctiewet biedt een grondslag voor de andere landen van het Koninkrijk om aan de Europese sancties uitvoering te geven. Dit dient plaats te vinden door middel van lokale uitvoeringsregelingen.

Scheepsveiligheid en Openbare orde haven

Van alle schepen die voornemens zijn de Nederlandse havens aan te doen is hun komst bekend 24 uur voorafgaand aan binnenkomst, tenzij de voorafgaande reis korter is dan 24 uur. In dat geval meldt de kapitein bij afvaart uit de voorgaande haven zijn geplande aankomst in de daaropvolgende Nederlandse haven, zo volgt uit de Richtlijn 2010/65/EU betreffende meldingsformaliteiten. Op deze melding kan -als hiertoe besloten wordt- al aangegeven worden dat de haven niet bereid is het schip te ontvangen. De kapitein kan/moet zijn reis dan daarop aanpassen. Het college van burgemeester en wethouders kan een verbod opleggen om met een schip de haven binnen te komen, in de haven te verblijven of zich met dat schip op een ligplaats te bevinden als naar diens oordeel dat schip mogelijk gevaar, schade of hinder, of verstoring van de ordening in of in de omgeving van de haven veroorzaakt of kan veroorzaken dan wel de veiligheid in gevaar brengt of kan brengen. Dit is bepaald in de lokale havenverordeningen. In de Caribische landen zijn haven- en rederverordeningen vastgesteld. Deze kennen algemene grondslagen voor maatregelen ten aanzien van schepen die een gevaar opleveren. Op verzoek van Nederland kan aan de desbetreffende minister gevraagd worden bepaalde maatregelen te nemen. De landen hebben bij het raadplegen aangegeven formele stappen daartoe te laten verlopen via Buza. Deze verordeningen bieden geen directe grondslag voor het opleggen van maatregelen op het gebied van handelsbelemmeringen.

Havenbeveiliging (Havenbeveiligingswet)

De Havenbeveiligingswet (Hbw) strekt tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 725/2004 en Richtlijn nr. 2005/65. De Hbw regelt onder andere de bevoegdheidsverdeling tussen de Minister van IenW, de Minister van JenV en de burgemeesters op het gebied van havenbeveiliging. De burgemeester is de autoriteit voor havenveiligheid. De autoriteit voor havenveiligheid is verantwoordelijk voor het opstellen en de uitvoering van havenveiligheidsplannen die zijn gebaseerd op de bevindingen van havenveiligheidsbeoordelingen. De burgemeester wijst een havenveiligheidsfunctionaris aan. De havenveiligheidsfunctionaris vervult de rol van contactpunt voor kwesties die verband houden met havenveiligheid.

Artikel 5, eerste lid, van de Hbw bepaalt dat: “Bij de vervulling van zijn taken ingevolge deze wet neemt de burgemeester, en in een situatie als bedoeld in artikel 12, derde en vierde lid, de voorzitter van de veiligheidsregio, de algemene en bijzondere aanwijzingen van Onze Minister in

acht.” De Minister kan dus slechts aanwijzingen geven aan de burgemeester indien het gaat om taken die door de Hbw zijn opgedragen aan de burgemeester. Dit betreft taken die voortvloeien uit de uitvoering van Verordening 725/2004 en Richtlijn 2005/65/EG.

Uit de memorie van toelichting:

“De bevoegdheid van de Minister om bindende aanwijzingen te geven aan de burgemeester vloeit voort uit de nationale, coördinerende taak van de Minister, alsook uit het feit dat de verhoging en verlaging van de veiligheidsniveaus (geregeld in artikel 14 van Bijlage II (ISPS-Code A) van de Verordening) een nationale aangelegenheid zijn, waarbij de Minister van Verkeer en Waterstaat zorg draagt voor de uitvoering van de door de zogeheten Grote Driehoek, bestaande uit de Ministers van Algemene Zaken, van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van Justitie, terzake genomen beslissingen.

De aanwijzingsbevoegdheid van de Minister strekt zich ook uit tot concrete gevallen. Het laatste wordt nodig geacht vanuit de verantwoordelijkheid van de regering voor de nationale veiligheid van Nederland en voor de stipte nakoming van internationale – waaronder Europese – verplichtingen en afspraken. Daarbij zijn bovendien, met name als het gaat om het bestrijden en voorkomen van grensoverschrijdende, georganiseerde criminaliteit, de buitenlands-politieke verhoudingen van het Koninkrijk in het geding (...).”

De Caribische landen kennen geen vergelijkbare wetgeving betreffende havenbeveiliging. Havenbeveiliging wordt direct gebaseerd op de in de schoot van de Internationale Maritieme Organisatie vastgestelde ISPS-code. Op grond hiervan kan een schip alleen worden geweigerd indien er sprake is van een directe dreiging ('immediate threat').

Noodwetgeving (ultimum remedium)

Havennoodwet

Deze wet van 9 mei 1963 bevat regels met betrekking tot het gebruik van havens in geval van oorlog, oorlogsgevaar, daaraan verwante of daarmee verband houdende buitengewone omstandigheden.

De Havennoodwet geeft in artikel 6 een bevoegdheid aan de minister van IenW om ingeval van buitengewone omstandigheden aanwijzingen te kunnen geven aan autoriteiten, lichamen of personen die belast zijn met het bestuur of beheer van havens. In artikel 8 is een bevoegdheid opgenomen voor de minister van IenW om de toegang tot, het verkeer in en het verlaten van havens te regelen. Beide artikelen zijn nog niet in werking getreden. Dat geschiedt bij KB op voordracht van de minister-president. Deze bevoegdheden moeten worden geplaatst naast andere bevoegdheden van de Coördinatiewet uitzonderingstoestanden, bedoeld voor noodtoestanden.

De Havennoodwet uit 1963 is primair bedoeld voor het zo goed mogelijk laten functioneren van de havens en van in te richten noodankerplaatsen in omstandigheden die van groot gewicht zijn. Hierbij worden ook de verzorgende functie ten behoeve van de bevolking genoemd en de situatie dat van een haven gebruik zal worden gemaakt ten dienste van de ondersteuning van militaire operaties (TK 1962-1963, 7023, nr, 3). Uitgaande van de MvT gaat het om noodtoestanden van zeer ingrijpende aard, als belangrijkste voorbeeld wordt gewezen op oorlogstoestanden. Het betreft zeer vergaande bevoegdheden, die als ultimum remedium worden ingezet.

Voor het inzetten van de artikelen van deze wet is een algeheel besluit van de minister-president nodig om de noodtoestand uit te roepen. In dat geval worden allerlei artikelen uit regelgeving geactiveerd. In de Caribische landen bestaat geen specifieke wetgeving vergelijkbaar met de Nederlandse Havennoodwet. Eventuele maatregelen moeten worden gebaseerd op meer algemene noodmaatregelen vanuit het Koninkrijk.

Rijkswet Noodvoorzieningen Scheepvaart

Op basis van de Rijkswet Noodvoorzieningen Scheepvaart (1972) kan de minister van IenW instructies geven aan schepen varende onder de vlag van het Koninkrijk. Hiertoe moet de

minister-president eerst een bevoegdheid aan de minister van IenW verlenen (activeren). Daarna kan de minister aan reders van schepen onder de vlag van het Koninkrijk aanwijzingen geven met betrekking tot *'de bestemming van de reis, het aandoen of het vermijden van bepaalde havens en wateren en de te vervoeren goederen of personen; met betrekking tot schepen, welke zich buiten het rechtsgebied van het Koninkrijk bevinden, kunnen de aanwijzingen eveneens aan de kapitein van het schip worden gegeven. Reders en kapiteins zijn gehouden aan de aanwijzingen gevolg te geven'*. Gebruikmaking van deze wet is vergelijkbaar met bovenstaande passage over de Havennoodwet; dit is een zeer vergaande bevoegdheid die in zeer uitzonderlijke situaties wordt toegepast als ultimum remedium. Het is onderdeel van noodwetgeving.

Conclusie

Nationale maritieme wetgeving biedt slechts beperkte aanknopingspunten om schepen varende onder Russische vlag te weren uit Nederlandse havens. Het uitvoeren van Europese sanctiemaatregelen geniet daarom -vanuit een juridische invalshoek- de voorkeur. De havenbeveiligingsregelgeving of (gemeentelijke) havenverordeningen zijn geschreven vanuit het uitgangspunt dat een specifiek schip een veiligheidsrisico moet opleveren voordat het de toegang geweigerd kan worden. Deze regelgeving is niet geschikt om te dienen als grondslag voor algemene aanmeerverboden met het oog op een handelsbelemmering. Als toch wordt besloten om, vooruitlopend op Europese sancties een algemeen aanmeerverbod uit te vaardigen, dan kan dit slechts door een verzoek aan de burgemeester, als bevoegd gezag, om deze maatregel voor diens haven in te voeren.

Wat de BES-eilanden en Caribische landen betreft, zal eveneens een verzoek kunnen worden gedaan aan de desbetreffende minister of gezaghebber.

Van: 5.1.2.e @minbuza.nl>

Verzonden: maandag 21 maart 2022 16:05

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e) - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Beste 5.1.2.e

Paar aanpassingen die ik afgelopen vrijdag al had opgemerkt. 5.2.1

De 5 schepen die de VS heeft geïdentificeerd zijn containerschepen en olietankers die alleen met loods en sleepboten een haven in kunnen, maar dat geldt niet voor alle schepen (bijv. jachten). Had eerder aangegeven dat havenmeesters dit ook zouden moeten melden aan de betrokken schepen - dat bij binnenkomst in haven bevrozing volgt. Ook met het oog op zoveel mogelijk duidelijkheid scheppen binnen het hele Koninkrijk. Dit is essentiële informatie.

Groet,

5.1.2.e

From: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Sent: maandag 21 maart 2022 15:23

To: 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>

Subject: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 85

Van: 5.1.2.e minbuza.nl>

Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 18:45

Aan: 5.1.2.e - HBJZ <5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e minienw.nl>; 5.1.2.e
- ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT < 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 85

Van: 5.1.2.e @minbuza.nl>

Datum: vrijdag 18 mrt. 2022 4:48 PM

Aan: 5.1.2.e HBJZ < 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e
- DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e) - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e @minbuza.nl>, 5.1.2.e DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>, 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ilent.nl>, H 5.1.2.e
- HBJZ < 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 85

From: [redacted] 5.1.2.e - HBJZ [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>
Sent: vrijdag 18 maart 2022 14:47
To: [redacted] 5.1.2.e - DGLM [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>; [redacted] 5.1.2.e
- DGLM <[redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>; [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minbuza.nl](mailto:[redacted]@minbuza.nl)>; [redacted] 5.1.2.e
- DGLM [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>; [redacted] 5.1.2.e HBJZ [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>; [redacted] 5.1.2.e
[redacted] - ILT [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@ILenT.nl](mailto:[redacted]@ILenT.nl)>; [redacted] 5.1.2.e) - ILT [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@ilent.nl](mailto:[redacted]@ilent.nl)>;
[redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minbuza.nl](mailto:[redacted]@minbuza.nl)>; [redacted] 5.1.2.e) - HBJZ
[redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>; [redacted] 5.1.2.e DGLM
[redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>
Subject: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Van: [redacted] 5.1.2.e - DGLM [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>
Verzonden: donderdag 17 maart 2022 17:59
Aan: [redacted] 5.1.2.e - DGLM [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>; [redacted] 5.1.2.e
[redacted] <[\[redacted\]@minbuza.nl](mailto:[redacted]@minbuza.nl)>; [redacted] 5.1.2.e - DGLM [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>; [redacted] 5.1.2.e
- HBJZ [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>; [redacted] 5.1.2.e HBJZ
[redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>; [redacted] 5.1.2.e ILT [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@ILenT.nl](mailto:[redacted]@ILenT.nl)>;
[redacted] 5.1.2.e - ILT [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@ilent.nl](mailto:[redacted]@ilent.nl)>; [redacted] 5.1.2.e
[redacted] <[\[redacted\]@minbuza.nl](mailto:[redacted]@minbuza.nl)>; [redacted] 5.1.2.e HBJZ [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>;
[redacted] 5.1.2.e - DGLM [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>
Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Van: 5.1.2.e DGLM
Verzonden: dinsdag 15 maart 2022 14:55
Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e minienw.nl>; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>;
5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Overleg schepen Sanctiewet

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 14 maart 2022 13:12
Aan: 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: schepen weren

Van: 5.1.2.e) - DGLM
Verzonden: vrijdag 11 maart 2022 11:39
Aan: 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @IlenT.nl>;
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e minbuza.nl>
Verzonden: vrijdag 11 maart 2022 11:16
Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e -
DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>;
5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @IlenT.nl>;
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

From: 5.1.2.e) - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Sent: vrijdag 11 maart 2022 10:52
To: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @lLenT.nl>;
5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Subject: RE: schepen weren

Importance: High

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Datum: donderdag 10 mrt. 2022 5:50 PM

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e)
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @lLenT.nl>,
5.1.2.e @minbuza.nl>, 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ilent.nl>, 5.1.2.e
minbuza.nl>, 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

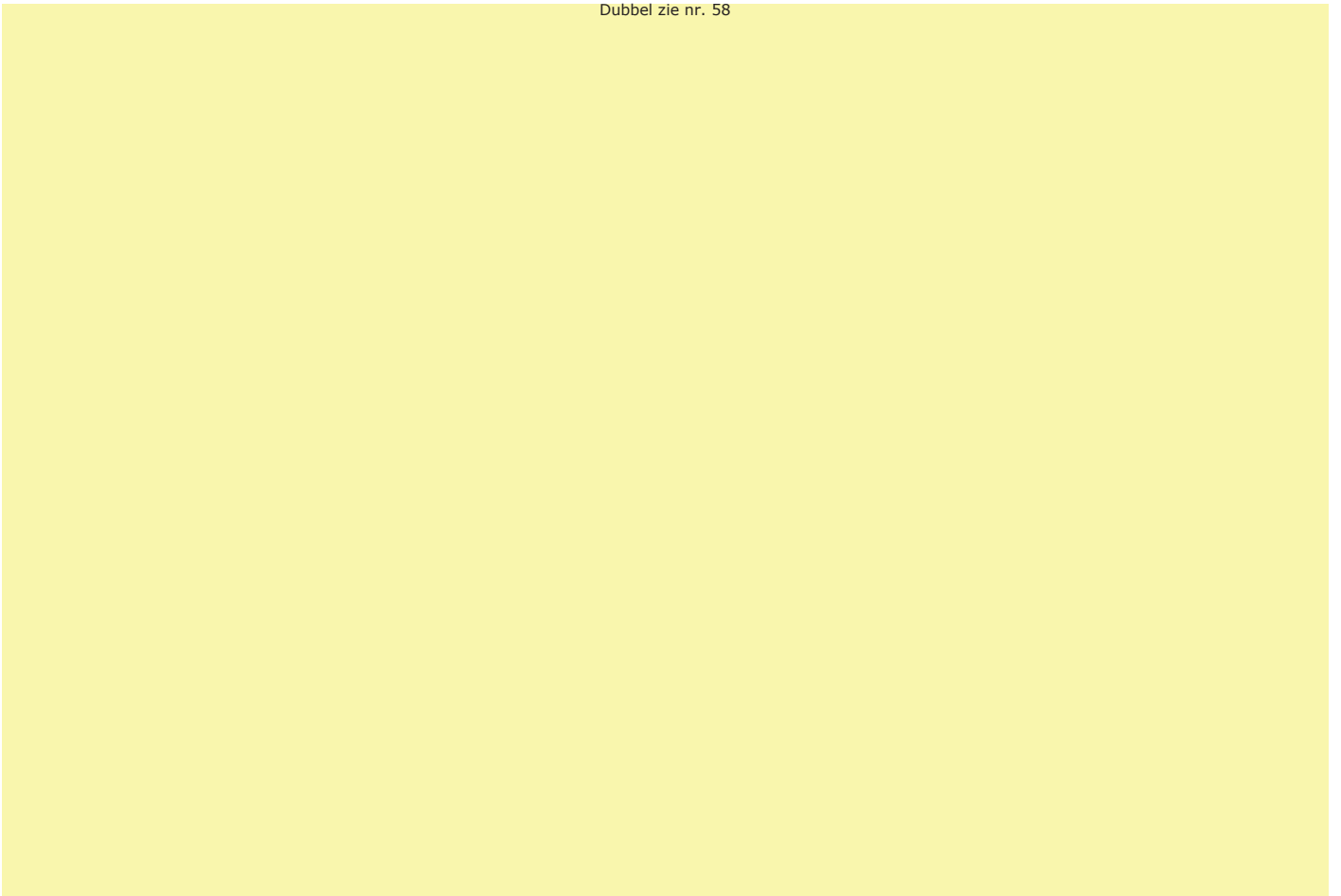
Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 9 maart 2022 14:59

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @lLenT.nl>;
5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>;
5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e HBJZ <5.1.2.e @minienw.nl>
CC: 5.1.2.e DGLM <5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: schepen weren

Dubbel zie nr. 58



Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e - ILT
Cc: 5.1.2.e - ILT
Onderwerp: FW: Overleg schepen Sanctiewet
Datum: maandag 21 maart 2022 18:20:07
Bijlagen: [Schepen EU Sanctiewet.docx](#)
[Notitie aanmeerverbod schepen varende onder Russische vlag.docx](#)

Hai 5.1.2.e ,

Als voorzitter van het Topic Team bij deze het verzoek voor akkoord op bijgevoegde nota. Er zitten verder geen ILT zaken in, dus wat mij betreft hoeft het niet de hoogste boom in, mogelijk ter informatie aan 5.1.2.e

Dat laat ik even aan jou.

Fijne avond!

Groeten,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: maandag 21 mrt. 2022 5:30 PM
Aan: 5.1.2.e @minbuza.nl>, 5.1.2.e @minbuza.nl>, 5.1.2.e
 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e
 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e minienw.nl>, 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>, 5.1.2.e
 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>, 5.1.2.e - HBJZ
 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Allen,

Hierbij de versie zoals hij de lijn dan in gaat, heb mijns inziens recht gedaan aan ieders inbreng. Bijlage is een eerdere notitie over de juridische grondslagen van de hand van HBJZ.

Ik stuur hem in CM langs 5.1.2.e voor medeparaaf, en 5.1.2.e , zorgen jullie voor akkoord per mail?

Groet,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @minbuza.nl>
Verzonden: maandag 21 maart 2022 16:05
Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e HBJZ
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

5.1.2.e

From: [redacted] 5.1.2.e - DGLM [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>
Sent: maandag 21 maart 2022 15:23
To: [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minbuza.nl](mailto:[redacted]@minbuza.nl)>; [redacted] 5.1.2.e HBJZ
[redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>; [redacted] 5.1.2.e - DGLM
[redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>; [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minbuza.nl](mailto:[redacted]@minbuza.nl)>; [redacted] 5.1.2.e DGLM
[redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>; [redacted] 5.1.2.e - HBJZ [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>; [redacted] 5.1.2.e
- ILT [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@ILenT.nl](mailto:[redacted]@ILenT.nl)>; [redacted] 5.1.2.e - ILT [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@ilent.nl](mailto:[redacted]@ilent.nl)>; [redacted] 5.1.2.e
[redacted] - HBJZ [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>; [redacted] 5.1.2.e - DGLM
[redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>
Subject: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Van: [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minbuza.nl](mailto:[redacted]@minbuza.nl)>
Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 18:45
Aan: [redacted] 5.1.2.e - HBJZ [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>; [redacted] 5.1.2.e
[redacted] - DGLM [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>; [redacted] 5.1.2.e DGLM
[redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>; [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minbuza.nl](mailto:[redacted]@minbuza.nl)>; [redacted] 5.1.2.e - DGLM
[redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>; [redacted] 5.1.2.e HBJZ [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>; [redacted] 5.1.2.e
- ILT [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@ILenT.nl](mailto:[redacted]@ILenT.nl)>; [redacted] 5.1.2.e - ILT [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@ilent.nl](mailto:[redacted]@ilent.nl)>; [redacted] 5.1.2.e
[redacted] - HBJZ [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>; [redacted] 5.1.2.e DGLM
[redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>
Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Van: 5.1.2.e <[redacted]>@minbuza.nl>

Datum: vrijdag 18 mrt. 2022 4:48 PM

Aan: 5.1.2.e <[redacted]> - HBJZ 5.1.2.e <[redacted]>@minienw.nl>, 5.1.2.e <[redacted]> - DGLM 5.1.2.e <[redacted]>@minienw.nl>, 5.1.2.e <[redacted]> DGLM 5.1.2.e <[redacted]>@minienw.nl>, 5.1.2.e <[redacted]>@minbuza.nl>, 5.1.2.e <[redacted]> - DGLM 5.1.2.e <[redacted]>@minienw.nl>, 5.1.2.e <[redacted]> - HBJZ 5.1.2.e <[redacted]>@minienw.nl>, 5.1.2.e <[redacted]> - ILT 5.1.2.e <[redacted]>@ILenT.nl>, 5.1.2.e <[redacted]> - ILT 5.1.2.e <[redacted]>@ilent.nl>, 5.1.2.e <[redacted]> - HBJZ 5.1.2.e <[redacted]>@minienw.nl>, 5.1.2.e <[redacted]> - DGLM 5.1.2.e <[redacted]>@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

From: 5.1.2.e <[redacted]> HBJZ <clarence.vanden.berg@minienw.nl>

Sent: vrijdag 18 maart 2022 14:47

To: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e minbuza.nl>; 5.1.2.e
- DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- ILT 5.1.2.e @lLenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>;
5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>

Subject: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 85

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 17 maart 2022 17:59

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e minienw.nl>; 5.1.2.e
.nl>; 5.1.2.e) - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @lLenT.nl>;
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>;
5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e - DGLM

Verzonden: dinsdag 15 maart 2022 14:55

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e minienw.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>;
5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 14 maart 2022 13:12

Aan: 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e ille
5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

Van: [redacted] 5.1.2.e - DGLM

Verzonden: vrijdag 11 maart 2022 11:39

Aan: [redacted] 5.1.2.e @minbuza.nl>; [redacted] 5.1.2.e DGLM
[redacted] 5.1.2.e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2.e - DGLM [redacted] 5.1.2.e minienw.nl>; [redacted] 5.1.2.e
[redacted]) - HBJZ [redacted] 5.1.2.e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2.e) - HBJZ
[redacted] 5.1.2.e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2.e - ILT [redacted] 5.1.2.e @ILenT.nl>;
[redacted] 5.1.2.e - ILT [redacted] 5.1.2.e @ilent.nl>; [redacted] 5.1.2.e amille
[redacted] 5.1.2.e @minbuza.nl>; [redacted] 5.1.2.e - HBJZ [redacted] 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

Van: [redacted] 5.1.2.e nd@minbuza.nl>

Verzonden: vrijdag 11 maart 2022 11:16

Aan: [redacted] 5.1.2.e DGLM [redacted] 5.1.2.e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2.e -
DGLM [redacted] 5.1.2.e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2.e - DGLM < [redacted] 5.1.2.e @minienw.nl>;
[redacted] 5.1.2.e HBJZ [redacted] 5.1.2.e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2.e HBJZ
[redacted] 5.1.2.e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2.e ILT [redacted] 5.1.2.e @ILenT.nl>;
[redacted] 5.1.2.e - ILT [redacted] 5.1.2.e @ilent.nl>; [redacted] 5.1.2.e
[redacted] 5.1.2.e @minbuza.nl>; [redacted] 5.1.2.e HBJZ [redacted] 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

From: [redacted] 5.1.2.e DGLM [redacted] 5.1.2.e @minienw.nl>

Sent: vrijdag 11 maart 2022 10:52

To: [redacted] 5.1.2.e - DGLM [redacted] 5.1.2.e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2.e
[redacted] minbuza.nl>; [redacted] 5.1.2.e - DGLM [redacted] 5.1.2.e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2.e
- HBJZ [redacted] 5.1.2.e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2.e) - HBJZ
[redacted] 5.1.2.e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2.e) - ILT [redacted] 5.1.2.e @ILenT.nl>;
[redacted] 5.1.2.e - ILT [redacted] 5.1.2.e @ilent.nl>; [redacted] 5.1.2.e
[redacted] 5.1.2.e @minbuza.nl>; [redacted] 5.1.2.e - HBJZ [redacted] 5.1.2.e @minienw.nl>

Subject: RE: schepen weren

Importance: High

Dag allen,

Van: 5.1.2.e) - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Datum: donderdag 10 mrt. 2022 5:50 PM

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e) - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @lLenT.nl>, 5.1.2.e @minbuza.nl>, 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>, 5.1.2.e minbuza.nl>, 5.1.2.e) - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: schepen weren

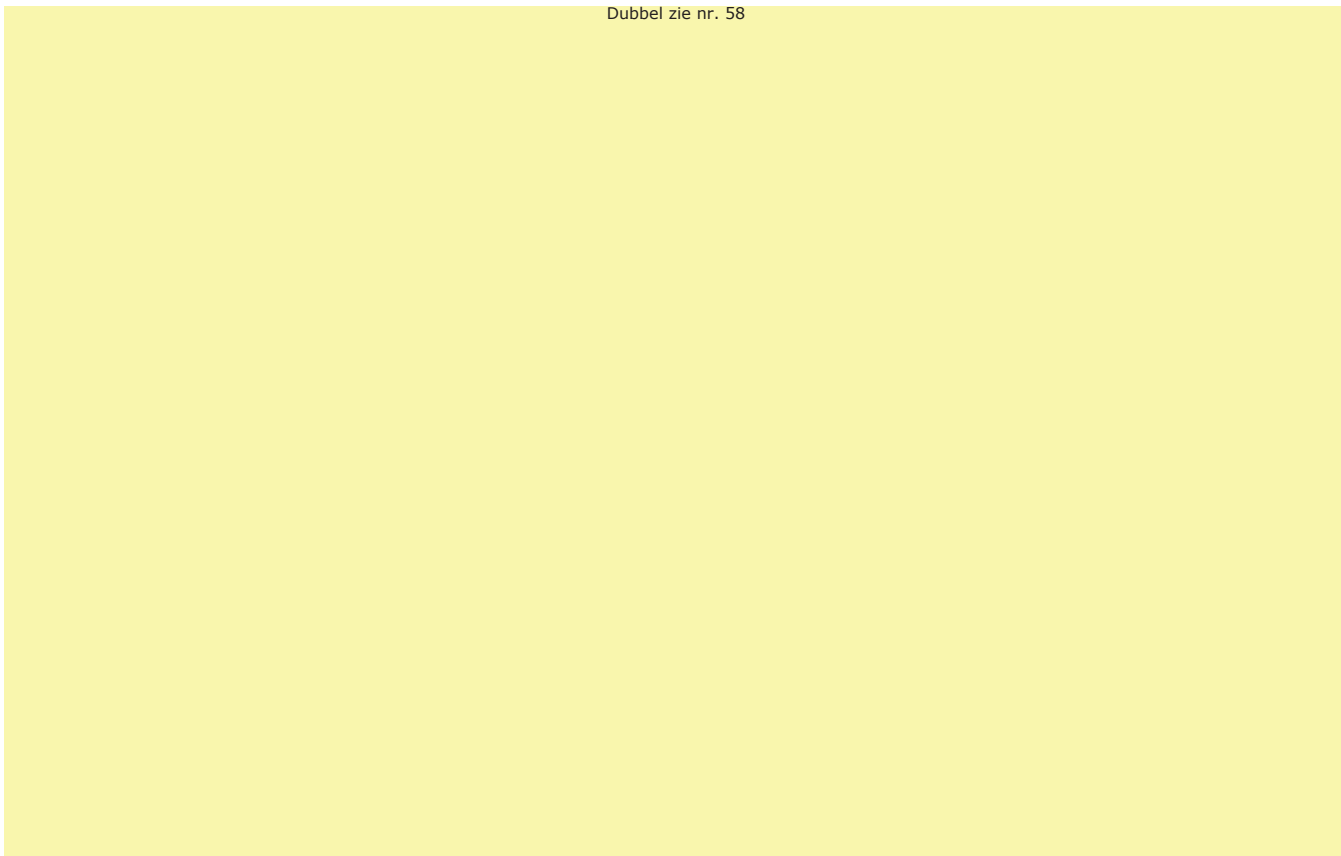
Van: 5.1.2.e) - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 9 maart 2022 14:59

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @lLenT.nl>; 5.1.2.e minbuza.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

CC: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: schepen weren



Van: 5.1.2.e - ILT
Aan: 5.1.2.e - ILT
Onderwerp: RE: RTM: Oekraïne en IenW, nr. 022 - vrijdag 18 maart
Datum: maandag 21 maart 2022 18:35:00
Bijlagen: [image018.png](#)

Hoi 5.1.2.e

Dat zou mooi zijn om in het topic team aan de orde te laten komen. Evenals het proces. Des te meer reden om het onderwerp communicatie niet van de agenda af te laten vallen. ;o)

De keuze is nu gebaseerd op de informatiebehoefte van de buitenwereld (de meeste vragen van het ILT-loket gaan over humanitair personen – en vrachtvervoer en over Russische piloten). Voor busvervoer en vrachtwagens komt deze vraag daarbij ook expliciet vanuit de inhoud. Voor piloten heb ik aan 5.1.2.e gevraagd of zij met de inhoud wil bespreken of een bericht gewenst is. Zijn er wat jou betreft andere onderwerpen die voor externe communicatie in aanmerking komen?

Wanneer heb jij gelegenheid om bij te praten? Morgen ben ik wel de hele dag onderweg/bij een externe bijeenkomst en woensdagochtend zit ik propvol met afspraken. Heb je nog iets nodig van mij tbv het IG-team of is onderstaande voldoende?

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Verzonden: maandag 21 maart 2022 18:04

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: RTM: Oekraïne en IenW, nr. 022 - vrijdag 18 maart

Hi 5.1.2.e ,

Allereerst handig dit overzicht dank daarvoor! Ben wel even benieuwd op basis waarvan we kiezen om voor enkele vragen een internetbericht te schrijven en op andere vragen niet. wellicht goed om van de week kort even bij te praten? En sowieso houden we even contact in de aanloop naar het IGteam.

Hgr 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: maandag 21 maart 2022 10:58

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e -

ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e

5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT

5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;

5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT

5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;

5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e ILT

5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e

ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

CC: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e - ILT

5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: FW: RTM: Oekraïne en IenW, nr. 022 - vrijdag 18 maart

Beste mensen,

Monitoringsoverzicht

Onderstaand het nieuwe monitoringsoverzicht. Voor wat betreft lenW-gerelateerd nieuws gaat de aandacht met name uit naar economische gevolgen van de oorlog in Oekraïne.

Vragen ILT-loket

Bijgaand het doc met de vragen die het ILT-loket tot nu toe heeft ontvangen (let op, twee tabbladen, ILT en ANVS).

In de beantwoording valt mij op dat er verschillende vragen worden gesteld over of Russische piloten en cabinepersoneel mogen blijven vliegen in EU/NL. Ik kan de nuance missen, maar het lijkt erop dat er verschillende antwoorden gegeven worden, zie:

- Russian pilots/employees can continue to fly as the sanctions are imposed to Russian legal or natural persons owning, chartering or otherwise controlling flights to/from/over the EU airspace.(regel 21)
- Het vliegverbod voor het Nederlandse luchtruim opgenomen in de NOTAM van 28 februari 2022 geldt ook voor inwoners van Nederland met de Russische nationaliteit en in het bezit van een Nederlands EASA vliegbrevet. Zij mogen niet vliegen. Niet commercieel en niet recreatief. (regel 34)

Lijkt me goed om dit nog eens helder uit te zoeken en het ILT-loket te instrueren.

Persvragen

Er zijn geen persvragen meer binnengekomen de afgelopen week.

Externe communicatie

Nav de vragen bij het ILT-Loket heb ik een tweetal berichten geschreven over humanitair personenvervoer en humanitair goederenvervoer. Ligt nu bij de inhoud om te beoordelen. Verder kan overwogen worden om actief te communiceren over de regels voor Russische piloten/cabinepersoneel, omdat we er meerdere vragen over binnenkrijgen. Ik geef dat door aan **5.1.2.e** (communicatieadviseur Luchtvaart), om dit met **5.1.2.e** te bespreken.

Interne communicatie

Vorige week is een intranetbericht geplaatst over het topic team: [Topic team Conflict Rusland-Oekraïne van start \(minienm.nl\)](#)

Groet, **5.1.2.e**

Van: Newsroom lenW **5.1.5** [@minienw.nl](#)>

Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 11:09

Aan: Newsroom lenW **5.1.5** [@minienw.nl](#)>

Onderwerp: RTM: Oekraïne en lenW, nr. 022 - vrijdag 18 maart

Analyseperiode: donderdag 17 maart 10:56 uur - vrijdag 18 maart 10:50

Rusland is Oekraïne op donderdagochtend 24 februari binnengevallen. De Oekraïense grens wordt van meerdere kanten aangevallen: vanuit Rusland, Belarus en vanaf de Krim. Deze aanval heeft ook gevolgen voor lenW(-gerelateerde) beleidsterreinen.

Volg aanvullingen via het [Newsroom-dashboard](#).

Mediabeeld

- Ook vandaag laten de voorpagina's van veel ochtendkranten nieuws zien over de gemeenteraadsverkiezingen en dan met name de opkomst van lokale partijen. Het Algemeen Dagblad en enkele daaraan gelieerde regionale kranten openen met de kabinetsplannen voor verdubbeling van windenergie op zee.
- Maar nieuws over Oekraïne blijft in de overige berichtgeving domineren.
- Voor wat betreft IenW-gerelateerd nieuws gaat de aandacht met name uit naar economische gevolgen van de oorlog in Oekraïne. Verder sprak minister 5.1.2.e met de Oekraïense ambassadeur 5.1.2.e.

Woordenwolk:

#tbgasunie cathay db gas gazprom hongkongse hulpgoederen import kabinet
lng luchtvaartmaatschappijen maatregelen nederland nederlandse nl oekraïense

Meest genoemde woorden in nieuwsberichten en tweets: donderdag 17 maart 10:56 uur - vrijdag 18 maart 10:50 uur

In deze RTM

- Politicoloog ziet invloed Oekraïne-crisis op opkomst gemeenteraadsverkiezingen
- Rusland verwerpt vonnis VN-hof over staken oorlog Oekraïne
- OESO: oorlog Oekraïne zal groei wereldeconomie ondermijnen
- Minister 5.1.2.e : akkoord EU nieuwe sancties Rusland steeds lastiger
- DNB: economische gevolgen oorlog Oekraïne nog erg onzeker
- China spreekt in twee dagen met Rusland én VS over Oekraïne
- Minister Harbers sprak vandaag met de ambassadeur van Oekraïne over hulp aan het getroffen land en sancties tegen Rusland.
- Rusland wil productie IL-96 en TU-214 nieuw leven inblazen
- Explosies rond vliegveld stad Lviv
- Meer drukte bij veel recyclingbedrijven door hoge metaalprijzen
- 'Europese energiebedrijven dreigen in acute geldproblemen te komen'
- Topman Miller van Gazprom staat nog steeds pal achter 5.1.2.e
- 'Gronings' gas komt voortaan uit een schip in de Eemshaven
- Nederland vervult financiële spilfunctie voor Russisch Gazprom
- Inlichtingendienst VS voorziet nucleaire dreigtaal van Poetin
- DB Cargo en DB Schenker sluiten Nederland aan op logistiek netwerk hulpgoederen Oekraïne
- Meer vraag naar e-bikes door hoge brandstofprijzen
- Ook verlaging brandstofprijzen voor LNG

Algemeen

- **Politicoloog ziet invloed Oekraïne-crisis op opkomst gemeenteraadsverkiezingen**
- **Rusland verwerpt vonnis VN-hof over staken oorlog Oekraïne**

- **OESO: oorlog Oekraïne zal groei wereldeconomie ondermijnen**
- **Minister Hoekstra: akkoord EU nieuwe sancties Rusland steeds lastiger**
- **DNB: economische gevolgen oorlog Oekraïne nog erg onzeker**
- **China spreekt in twee dagen met Rusland én VS over Oekraïne**
- **Minister 5.1.2.e sprak vandaag met de ambassadeur van Oekraïne over hulp aan het getroffen land en sancties tegen Rusland.**

Nederland

- De focus in de Nederlandse media op de oorlog in Oekraïne heeft vermoedelijk een belangrijke rol gespeeld in de lage opkomst bij de gemeenteraadsverkiezingen. Dat zegt politicoloog aan de Universiteit Leiden Otjes. „Als zelfs de debatten tussen partijleiders die bedoeld zijn om aandacht te genereren voor de verkiezingen voor een groot gedeelte over de crisis in Oekraïne gaan, dan zal het voor een grote groep kiezers onduidelijk zijn geweest welke keuze zij in hun gemeente moesten maken.”
- Het wordt steeds lastiger in de Europese Unie om overeenstemming te bereiken over nieuwe sancties tegen Rusland. Dat zei minister 5.1.2.e (Buitenlandse Zaken) donderdag in de Tweede Kamer. Begin volgende week overlegt hij weer met zijn Europese collega's over nieuwe stappen tegen Moskou.
- De oorlog in Oekraïne kan de Nederlandse economie flink raken, maar hoe hard is volgens De Nederlandsche Bank (DNB) nog erg onzeker. Voorlopig worden de voorspellingen voor de economie nog niet veel naar beneden bijgesteld, al hebben deskundigen van de centrale bank al wel een veel somberder 'zwaar weer scenario' doorgerekend.
- Minister 5.1.2.e sprak vandaag met de ambassadeur van Oekraïne 5.1.2.e over hulp aan het getroffen land en sancties tegen Rusland. Nederland trekt met sancties op in Europees verband.

Internationaal

- Rusland verwerpt het vonnis van het Internationaal Gerechtshof in Den Haag over de oorlog in Oekraïne. Het Gerechtshof oordeelde woensdag dat Rusland onmiddellijk alle militaire activiteiten in het buurland moet staken.
 - Hoewel de uitspraak bindend is, kan het hof landen niet dwingen zich eraan te houden. Volgens het Kremlin moet zowel Rusland als Oekraïne instemmen met de uitvoering van het vonnis. Rusland gaat daar in dit geval niet mee akkoord, aldus een woordvoerder.
- De oorlog in Oekraïne zal de groei van de wereldeconomie dit jaar ondermijnen. Dat zegt de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) in een rapport over het conflict. Door de oorlog worden bijvoorbeeld de prijzen van energie en grondstoffen aangejaagd en toeleveringsketens nog verder verstoord, wat consumenten en bedrijven zal raken.
- De Chinese autoriteiten voeren overleggen met zowel Rusland als de Verenigde Staten. Donderdag sprak een ambtenaar van het Chinese ministerie van Buitenlandse Zaken met de Russische ambassadeur in het land. Vrijdag staat een telefoongesprek tussen de Chinese president 5.1.2.e en zijn Amerikaanse ambtsgenoot 5.1.2.e gepland.

Luchtvaart

- **Rusland wil productie IL-96 en TU-214 nieuw leven inblazen**
- **Explosies rond vliegveld stad Lviv**

Internationaal

- Rusland overweegt de productie van de eigen Ilyushin Il-96 en Tupolev Tu-214 nieuw leven in te blazen, nu het land vanwege sancties als gevolg van de oorlog in Oekraïne geen westerse vliegtuigen en reserveonderdelen meer mag importeren. Dat heeft de Russische vicepremier **5.1.2.e** gezegd volgens het staatspersbureau RIA Novosti.
- Journalisten in Lviv, een stad in het westen van Oekraïne, melden explosies te hebben gehoord. Die vonden plaats enkele minuten nadat het luchtalarm af was gegaan. De burgemeester van Lviv zegt volgens de BBC in een reactie dat er een aanval van raketten is geweest, maar het vliegveld zelf zou niet zijn getroffen.

Milieu

- **Meer drukte bij veel recyclingbedrijven door hoge metaalprijzen**
- **Meer drukte bij veel recyclingbedrijven door hoge metaalprijzen**
- **'Europese energiebedrijven dreigen in acute geldproblemen te komen'**
- **Topman Miller van Gazprom staat nog steeds pal achter** **5.1.2.e**
- **'Gronings' gas komt voortaan uit een schip in de Eemshaven**
- **Nederland vervult financiële spilfunctie voor Russisch Gazprom**

Nederland

- Bij veel metaalrecyclingbedrijven is het drukker geworden met mensen die oud ijzer en andere metalen komen brengen vanwege de hoge prijzen. Mede door de oorlog in Oekraïne en zorgen over verstoringen van de leveringen van ijzer, aluminium, koper en andere metalen uit Rusland zijn de prijzen naar recordniveaus gestegen.
 - Zo zegt IJzer en Schroothandel uit Putten dat vooral particulieren meer oud ijzer inleveren, hoewel dit volgens het bedrijf wel al langer speelt.
 - Ook bij Kapteijn Metaal Recycling in Amsterdam zien ze meer leveringen van oud ijzer door de gestegen metaalprijzen, aangejaagd door de oorlog in Oekraïne. „Maar ook voor die tijd speelde het al, al speelt Oekraïne wel een rol. Dat zien we zeker.”
- Om de import van Russisch gas snel te reduceren, wil het kabinet de import van vloeibaar aardgas verdubbelen. Hoe realistisch is dat? Zo nodig meer gas uit Groningen, de kolencentrales extra elektriciteit laten produceren en, als het moet, de grootste gasverbruikers afschakelen. Dat waren vorige week de adviezen die energiespecialisten aan leden van de Tweede Kamer gaven voor als de toevoer van Russisch gas onverhoopt wegvalt.
- Nederland vervult een belangrijke functie voor de Russische gasgigant Gazprom. Omdat het energiebedrijf niet valt onder de sancties, is het momenteel een belangrijke overgebleven financier van de Russische overheid.
 - Dat schrijft de Stichting Onderzoek Multinationale Ondernemingen (SOMO) in een vandaag verschenen rapport. Volgens de onderzoeksorganisatie moeten Nederlandse dienstverleners en de overheid ervoor zorgen dat die geldstroom opdroogt.
 - SOMO roept Nederlandse betrokken partijen op om de dienstverlening aan

Gazprom te staken. Zo moet de Nederlandse overheid er volgens de organisatie voor zorgen dat het bezit van Gazprom in Nederland tijdelijk niet verplaatst kan worden.

Internationaal

- Europese energiebedrijven dreigen in acute geldproblemen te komen door de enorme prijsstijgingen op de markt voor gas, olie en stroom. In het ergste geval valt een groot energiebedrijf om en ontstaat een domino-effect in de sector, net zoals ten tijde van de bankencrisis, zeggen handelaren tegen Het Financieele Dagblad.
- Gazprom-bestuursvoorzitter [5.1.2.e](#) heeft de 500.000 werknemers van het Russische gasconcern opgeroepen pal achter president [5.1.2.e](#) te gaan staan. [5.1.2.e](#) deed dat in een brief aan de werknemers van 's werelds grootste gasconcern, zo bericht persbureau [5.1.2.e](#). De brief is gedateerd op 5 maart en verwijst niet expliciet naar de oorlog tussen Oekraïne en Rusland.

Selectie nieuwssites:

Landelijke media

- ['Reken op 10.000 Oekraïense vluchtelingen in de regio Rotterdam'](#) (nrc.nl, 17 maart 2022 10:28)
- [In de nachttrein naar Odessa: 'Wil je dit op sociale media zetten als ik dood ben?'](#) (volkskrant.nl, 17 maart 2022 16:01)
- [Amsterdammers met drones naar Oekraïne: 'Door politie verhoord'](#) (parool.nl, 17 maart 2022 18:26)
- [Hongkongse luchtvaartmaatschappij Cathay vliegt om Rusland heen](#) (rd.nl, 17 maart 2022 19:51)
- [Gazprom, de 'fossiele financier van Poetin', blijkt stilletjes uit Nederland vertrokken](#) (parool.nl, 17 maart 2022 19:52)
- ['Gronings' gas komt voortaan uit een schip in de Eemshaven](#) (nrc.nl, 17 maart 2022 23:19)

Regionale en lokale media

- [Al 400 Oekraïense vluchtelingen in Twente op dit moment: 'Trots op inzet van particulieren'](#) (destentor.nl, 17 maart 2022 14:06)
- [Bedrijven in het nauw door hoge energieprijzen: 'Het is net een vergiet'](#) (rtvnoord.nl, 17 maart 2022 20:32)

Vakmedia

- [Cathay Pacific mijdt Russisch luchtruim op vluchten naar Europa](#) (luchtvaartnieuws.nl, 17 maart 2022 10:33)
- [Hongkongse vliegmaatschappij Cathay vliegt om Rusland heen](#) (nieuwsbladtransport.nl, 17 maart 2022 10:38)
- [DB Cargo en DB Schenker sluiten Nederland aan op logistiek netwerk hulpgoederen Oekraïne](#) (spoorpro.nl, 17 maart 2022 12:04)

Selectie beeld:



Selectie tweets:

Toptweets

5.1.2.e

5.1.2.e

- (TK Groep 5.1.2.e (vm CDA)), 260K volgers (17-03 14:07)

De uitspraak van dit VN hof is ook heel helder: 13 van de 15 rechters bevelen de volgende maatregelen als tussenuitspraak: Rusland moet de militaire operaties in Oekraïne onmiddellijk opschorten (Zie hieronder de hele uitspraak) Tegen: rechters uit Rusland en China (3) <https://pbs.twimg.com/media/FODcONRX0AYxJ4x.jpg>

2:04 PM Do 17 mrt.

icj-cij.org

4G 29%

"For these reasons,

THE COURT,

Indicates the following provisional measures:

(1) By thirteen votes to two,

The Russian Federation shall immediately suspend the military operations that it commenced on 24 February 2022 in the territory of Ukraine;

IN FAVOUR: *President Donoghue; Judges Tomka, Abraham, Bennouna, Yusuf, Sebutinde, Bhandari, Robinson, Salam, Iwasawa, Nolte, Charlesworth; Judge ad hoc Daudet;*

AGAINST: *Vice-President Gevorgian; Judge Xue;*

(2) By thirteen votes to two,

The Russian Federation shall ensure that any military or irregular armed units which may be directed or supported by it, as well as any organizations and persons which may be subject to its control or direction, take no steps in furtherance of the military operations referred to in point (1) above;

IN FAVOUR: *President Donoghue; Judges Tomka, Abraham, Bennouna, Yusuf, Sebutinde, Bhandari, Robinson, Salam, Iwasawa, Nolte, Charlesworth; Judge ad hoc Daudet;*

AGAINST: *Vice-President Gevorgian; Judge Xue;*

(3) Unanimously,

Both Parties shall refrain from any action which might aggravate or extend the dispute before the Court or make it more difficult to resolve."

(36 retweets, 277 favorites)

5.1.2.e

5.1.2.e

- (TK Groep Omtzigt (vm CDA)), 260K volgers (17-03 14:03)

Oekraïne is onmiddellijk dat het internationaal hof gestapt (dat zowel door Rusland als Oekraïne erkend wordt). Rusland wilde/kon geen bewijs overleggen voor het statement dat er er genocide in Donbass gepleegd wordt: zie de tussenuitspraak hieronder (2) <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/182/182-20220316-SUM-01-00-EN.pdf> <https://pbs.twimg.com/media/FODbP8yWYAMrizZ.jpg>

discharging its duty to prevent genocide, "every State may only act within the limits permitted by international law".

The acts undertaken by the Contracting Parties "to prevent and to punish" genocide must be in conformity with the spirit and aims of the United Nations, as set out in Article I of the United Nations Charter.

The Court can only take a decision on the Applicant's claims if the case proceeds to the merits. At the present stage of the proceedings, it suffices to observe that the Court is not in possession of evidence substantiating the allegation of the Russian Federation that genocide has been committed on Ukrainian territory. Moreover, it is doubtful that the Convention, in light of its object and purpose, authorizes a Contracting Party's unilateral use of force in the territory of another State, for the purpose of preventing or punishing an alleged genocide.

- 6 -

Under these circumstances, the Court considers that Ukraine has a plausible right not to be subjected to military operations by the Russian Federation for the purpose of preventing and punishing an alleged genocide in the territory of Ukraine.

The Court then turns to the condition of the link between the rights claimed by Ukraine and the provisional measures requested. It recalls that Ukraine is asserting a right that is plausible under the Genocide Convention. It considers that, by their very nature, the first two provisional measures sought by Ukraine (see above) are aimed at preserving the right of Ukraine that the Court has found to be plausible. As to the third and fourth provisional measures requested by Ukraine, the Court notes

(33 retweets, 268 favorites)

5.1.2.e

5.1.2.e

- **(Tweede Kamerlid GroenLinks), 15K volgers (17-03 14:03)**

Technische briefing over leveringszekerheid gas in deze hele crisis Belangrijkste gasopslag is Bergermeer. In eigendom van Taqa, een bedrijf gevestigd in Abu Dhabi en voor 40% in gebruik door Gazprom. Waarom hebben we dit soort kritieke infrastructuur ooit uit handen gegeven?

(56 retweets, 173 favorites)

lenW



@MinlenW (Ministerie lenW)

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

47250 Volgers

- Minister [5.1.2.e](#) sprak vandaag met de ambassadeur van Oekraïne @ [5.1.2.e](#) over hulp aan het getroffen land en sancties tegen Rusland. Nederland trekt met sancties op in Europees verband. @UKRinNLD <https://t.co/hYBzz5xFOT> (18-03 10:11 / 1 retweets / 3 favorites)



@MinlandWEnglish (MinlandWEnglish)

Dutch Ministry of Infrastructure and Water Management

2077 Volgers

- This morning minister @ [5.1.2.e](#) spoke to the Ukrainian ambassador @ [5.1.2.e](#) about the European support for Ukraine and the sanctions that are imposed on Russia over the Ukraine invasion. @UKRinNLD <https://t.co/hzONDno7AQ> (18-03 10:12 / 0 retweets / 0 favorites)

Landelijke politiek

5.1.2.e

5.1.2.e

TK Groep [5.1.2.e](#) (vm CDA)

261027 Volgers

- Staatssecretaris @ [5.1.2.e](#) B belooft bij te houden welk effect de accijnsverlaging op benzine/diesel heeft op de verkoop in de grensregio met Duitsland: dat is heel belangrijk voor het najaar. Deze

accijnsverlaging leidt namelijk tot meer verkoop in Nederland (1) (17-03 12:45 / 20 retweets / 164 favorites)

- Dat is positief omdat de Nederlandse staat dan belastingen krijgt en niet de Duitse staat (2) (17-03 12:47 / 14 retweets / 135 favorites)

- Oekraïne is onmiddellijk dat het internationaal hof gestapt (dat zowel door Rusland als Oekraïne erkend wordt). Rusland wilde/kon geen bewijs overleggen voor het statement dat er er genocide in Donbass gepleegd wordt: zie de tussenuitspraak hieronder (2) <https://t.co/lv3627iE37> <https://t.co/OARON0ZFOY> (17-03 14:03 / 33 retweets / 268 favorites)

- De uitspraak van dit VN hof is ook heel helder: 13 van de 15 rechters bevelen de volgende maatregelen als tussenuitspraak: Rusland moet de militaire operaties in Oekraïne onmiddellijk opschorten (Zie hieronder de hele uitspraak) Tegen: rechters uit Rusland en China (3) <https://t.co/4Ck25PHeyO> (17-03 14:07 / 36 retweets / 277 favorites)

5.1.2.e

5.1.2.e

Tweede Kamerlid GroenLinks
15804 Volgers

- Technische briefing over leveringszekerheid gas in deze hele crisis Belangrijkste gasopslag is Bergermeer. In eigendom van Taqa, een bedrijf gevestigd in Abu Dhabi en voor 40% in gebruik door Gazprom. Waarom hebben we dit soort kritieke infrastructuur ooit uit handen gegeven? (17-03 14:03 / 56 retweets / 173 favorites)

5.1.2.e

5.1.2.e

TK SP
15265 Volgers

- [5.1.2.e](https://t.co/5.1.2.e) @MinPres @2eKamertweets [5.1.2.e](https://t.co/5.1.2.e) BIJ1 [5.1.2.e](https://t.co/5.1.2.e)
[5.1.2.e](https://t.co/5.1.2.e) Hierbij onze vragen cc @SOMO <https://t.co/OeKBhWNAr1> (17-03 19:08 / 1 retweets / 11 favorites)

Rijksoverheid

5.1.2.e

@ [5.1.2.e](https://t.co/5.1.2.e))

Staatssecretaris van Financiën
10642 Volgers

- Eerder kondigde het kabinet al aan de accijns op benzine en diesel te verlagen. Dit scheelt op een gemiddelde tank €9,42 en €6,04. De accijnsverlagingen zijn deel van een pakket maatregelen om mensen tegemoet te komen voor de stijgende energieprijzen en aanhoudende inflatie. (17-03 12:52 / 0 retweets / 1 favorites)

- Het kabinet verlaagt ook de brandstofaccijns op LPG en LNG met 4,1ct per liter. Dat heb ik net in het debat met de Tweede Kamer toegezegd. Onder LPG vallen ook vloeibaar propaan en butaan. Voor een gemiddelde tank (45L) scheelt de verlaging €2,20. Zie ook <https://t.co/ZmcHOgjhF> (17-03 12:52 / 2 retweets / 4 favorites)

Pers (journalisten etc.)



[5.1.2.e](https://t.co/5.1.2.e))

Journalist RTL
2318 Volgers

- [5.1.2.e](https://t.co/5.1.2.e) wilde weten hoe effectief de sancties zijn, maar ook wat de gevolgen r van zijn op de stemming onder de Russische bevolking : <https://t.co/FjXkBaKTBY> Want die bevolking = niet per se

de klik van 5.1.2.e . (17-03 14:16 / 0 retweets / 1 favorites)

Public Affairs

5.1.2.e

5.1.2.e

Ondersteunend medewerker bij de #Groene11

157 Volgers

- Structurele energiebesparing en versnelling duurzame energieproductie zijn noodzakelijk, maar afhankelijk van levering Russisch gas zijn volgende maatregelen nodig: (1) Reduceren, (2) Vergroten van importcapaciteit, (3) Voorraden vullen, (4) Aanvullende maatregelen #TBGasunie (17-03 13:09 / 0 retweets / 1 favorites)
- Bij korte onderbreking levering Russisch gas is er met huidige voorraden voor komende maanden voldoende #gas voor NL, maar prijzen zullen blijven stijgen en andere landen zullen met tekorten kampen #TB 5.1.2.e (17-03 13:10 / 0 retweets / 1 favorites)
- Bij lange onderbreking RUS gas ontstaan tekorten in grote delen van Europa, waardoor gebruikers worden afgesloten en prijzen nog verder stijgen. Zonder ingrijpen is er dan ca. 35% gasvoorraad begin winter met grote tekorten tot gevolg, zelfs bij maximale LNG import # 5.1.2.e (17-03 13:11 / 0 retweets / 1 favorites)
- Momenteel zijn de prijzen voor de zomer hoger dan voor winter. Prijsrisico is te groot voor marktpartijen, waardoor zij minder zullen vullen. @ 5.1.2.e : wijs daarom een partij aan om noodvoorraden voor komende winter aan te leggen in opdracht van overheid #TBGasunie (17-03 13:16 / 0 retweets / 1 favorites)
- NL heeft - in tegenstelling tot DE - een aardgasnet dat tot in de havens rijdt en NL heeft havens beschikbaar voor LNG. Plan van @ 5.1.2.e om die 12 bcm extra te genereren kunnen al vóór de winter gereed zijn. #TBGasunie (17-03 13:27 / 0 retweets / 1 favorites)
- 2e mogelijkheid (op korte termijn) is een schip als 'floating terminal' met 5 bcm capaciteit in Eemshaven, kan einde zomer gereed zijn. Schip kan LNG via installatie aan dek onmiddellijk naar gas omzetten. Tweede boot zal continu nieuwe LNG-voorraad moeten leveren #TBGasunie (17-03 13:29 / 0 retweets / 1 favorites)
- Dit het is een volkomen beproefde methode, waarvan ca. 50 schepen op de wereld bestaan, vooral daar waar de gasmarkt wordt opgebouwd. Kost ca. 200-300 miljoen € (voor 3-5 jaar). NL heeft geschiktere havens, derhalve intensieve coördinatie tussen Berlijn en Den Haag #TBGasunie (17-03 13:45 / 0 retweets / 1 favorites)
- 5.1.2.e vraagt of deze fossiele terminals later groen kunnen worden gemaakt en of we het komende jaar niet meer #gas kunnen besparen en daardoor gasvoorraden vullen (als alternatief RUS import)? #TBGasunie (17-03 13:48 / 0 retweets / 1 favorites)
- 5.1.2.e hoe zou de prognose eruit zien als EUR proactief eerder stappen zou zetten om te stoppen met Russische import? Als er vanaf nu geen Russisch #gas zou zijn, dan zouden we met een vulniveau van 35% de winter ingaan. Besparing gaat niet het verschil maken #TBGasunie (17-03 14:03 / 0 retweets / 2 favorites)
- Als NL op korte termijn robuustheid t.o.v. Russisch gas wil vergroten gaat extra #Noordzee-gas ons niet helpen en moet je grijpen naar maatregelen als berging vullen en LNG binnenhalen. Op korte+lange termijn gaat het ons niet helpen, evt. wel op middellange termijn #TBGasunie (17-03 14:34 / 0 retweets / 1 favorites)

Belangenorganisaties

@evofenedex (evofenedex)



Ondernemersvereniging en belangbehartiger voor logistiek en internationaal ondernemen

5889 Volgers

- Update Liveblog gevolgen inval Rusland in Oekraïne voor handel en logistiek. Met oa analyse @UNCTAD op handel en ontwikkeling, voorspellingen van het IMF, staalvrijwaringsmaatregelen en spoor- en zeevracht. <https://t.co/8QISpZ8zLj> <https://t.co/ibgir5z1E6> (17-03 12:28 / 5 retweets / 1 favorites)
- De Russische invasie in Oekraïne is een belangrijk thema tijdens @TrendsInExport. Welk effect hebben inflatie en grondstoftekorten op het exporteursvertrouwen? Nieuwste onderzoekresultaten presenteren wij 7 april in de @ 5.1.2.e met @atradiusNL. <https://t.co/UFsY9tiVCy> (17-03 14:20 / 3 retweets / 2 favorites)



@TLNnieuws (Transport en Logistiek Nederland (TLN))

Perswoordvoerder Transport en Logistiek Nederland

6486 Volgers

- De vorige week aangekondigde verlaging van de accijns op benzine en diesel per 1 april gaat ook gelden voor #LNG. Dit heeft staatssecretaris 5.1.2.e vandaag toegezegd in een debat met de Tweede Kamer. <https://t.co/ATWMNLARHn> <https://t.co/bSxOtu30Mh> (17-03 16:59 / 1 retweets / 2 favorites)

5.1.2.e

5.1.2.e

Medewerker Recycling Netwerk

1381 Volgers

- Kom op kabinet. We gaan het met minder moeten doen en jullie zijn de gekozen roergangers. Neem ons mee in een nieuw verhaal dat gaat over fossiele ontkoppeling en maximale circulariteit van grondstoffen @ 5.1.2.e e @ 5.1.2.e 5.1.2.e <https://t.co/LAeb8H2IFj> (17-03 17:08 / 1 retweets / 3 favorites)

Bedrijven en professionals

5.1.2.e

5.1.2.e

Stichting Onderzoek Multinationale Ondernemingen

1745 Volgers

- Het Russische staatsbedrijf #Gazprom valt buiten de huidige sanctie-regels, waardoor de Nederlandse brievenbusbedrijven van Gazprom een belangrijke bron van inkomsten zijn voor #Poetin. Hoe belastingparadijs Nederland de oorlog in #Oekraïne faciliteert. <https://t.co/9FwkJinA6f> (17-03 10:56 / 104 retweets / 87 favorites)

Nieuwssites en rtv



@EenVandaag (EenVandaag)

Nieuws- en actualiteitenprogramma van AVROTROS

156387 Volgers

- Steeds meer gevluchte Oekraïeners bereiken Nederland. Veel van hen komen met de trein: dagelijks 800 personen. Hoe gaat het er aan toe op het station? We liepen een dag mee. <https://t.co/8BEFDHo97T> (17-03 19:03 / 0 retweets / 2 favorites)

Van: 5.1.2.e) - [ILT](#)
Aan: 5.1.2.e - [ILT](#)
Onderwerp: RE: Concept bericht IG team
Datum: maandag 21 maart 2022 19:55:00

Thanks 5.1.2.e Dat is ook een vorm van duidelijkheid
 Groet,
 5.1.2.e

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: maandag 21 maart 2022 17:02
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Concept bericht IG team

Ha 5.1.2.e

Tegen het einde van de week verwacht ik de stukken voor het opdrachtgevend beraad, daar zal meer over staan vermeld. Op dit moment kon mijn contactpersoon nog weinig vermelden. Excuses voor het gevraagde geduld. Hun beleid is nu nog in de maak/afstemming.

Mvgr,
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e [@ILenT.nl](#)>
Verzonden: maandag 21 maart 2022 16:03
Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e [@ILenT.nl](#)>
Onderwerp: RE: Concept bericht IG team

Hoi 5.1.2.e

Weet je al iets meer over wat de douane precies doet?
 Groet,
 5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT

Verzonden: maandag 28 februari 2022 11:33

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: Concept bericht IG team

Hoi allen,

Als jullie nog opmerkingen hebben laat even weten. 12 uur bel ik even met 5.1.2.e

@ 5.1.2.e , jij doet Douane toch? Zou jij eens willen nagaan hoe de douane omgaat met de sancties? Er is wat onduidelijkheid ovr welke rol wij nu precies hebben. In principe ziet douane toe op exportverbod lijkt me, maar als je bijvoorbeeld het volgende leest: *"Export ban on aircraft, spare parts, technology and related services (This would be a ban on the export, sale, supply or transfer of all aircraft, aircraft parts and equipment to Russia and on all related repair, maintenance and financial services. These measures also cover aircraft leasing and similar services)"*. Dan zijn dit ook zaken waar ILT direct of indirect mee te maken heeft. Dan is het fijn te weten wat de douane doet, dan kunnen wij ons beraden op eventuele aanvullende acties. Dank.

Groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - [ILT](#)
Aan: 5.1.2.e - [ILT](#); 5.1.2.e - [ILT](#)
Cc: 5.1.2.e - [ILT](#)
Onderwerp: Overzicht sancties, FAQ, brief lidstaten over versoepelen regels wegvervoer
Datum: maandag 21 maart 2022 20:22:00
Bijlagen: [20220320 Overzicht Sancties Oekraïne - IenW.xlsx](#)
[20220320 - Update Sancties IenW.docx](#)
[FAQ - Sanctions Regulation - Council Regulation 2022_328_25.2.2022.pdf](#)
[Joint letter - Mobility Package - OEK.pdf](#)
Prioriteit: Hoog

Ha allen,

5.1.2.e - [ILT](#) Zie joint letter mobility package. Lidstaten stellen voor regels
 aangaande wegvervoer tijdelijk te versoepelen.
 5.1.2.e - [ILT](#) Zie FAQ. Geeft uitleg over exportrestricties in de sancties.
 Verder is het excel bestand met overzicht sancties wellicht handig voor jou.

Ik kijk even of ik het exceloverzicht ook in ons overzicht kan opnemen.

Ik check even bij TOR wat de bedoeling is van de werkgroep sancties.

Groet,
5.1.2.e

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - DGWB 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 21 maart 2022 16:40
Aan: 5.1.2.e - [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: FW: Update EU Sancties - Deadline Ma 21/3 09:45 input 5.1.1.b, 5.1.2.i annotatie
Urgentie: Hoog

Hi 5.1.2.e

Hierbij een handig overzicht opgesteld door 5.1.2.e .

Er komt trouwens een werkgroep sancties aan (gaat met name om toezicht en handhaving ervan), zodra we een uitvraag zien hierover neem ik nog even contact op.

Groetjes,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: zondag 20 maart 2022 18:36

Aan: 5.1.2.e - DGWB 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e @minienw.nl>
CC: 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e DGMI 5.1.2.e minienw.nl>; 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Update EU Sancties - Deadline Ma 21/3 09:45 input 5.1.2.i, 5.1.1.b annotatie

Urgentie: Hoog

Hi 5.1.2.e en 5.1.2.e

Zie bijgaand een overzicht van alle EU sanctiepakketten tot nu toe (algemeen overzicht en specifieke overzichten voor alle relevante Besluiten en Verordeningen van de Raad), incl. impact lenW terrein (in rood). Hopelijk is er snel een geconsolideerde versie van de tekst beschikbaar, maar dat kan wellicht nog even duren, dus dan hebben we in ieder geval bijgaand overzicht.

Daarnaast een kort overzicht van de sanctie gerelateerde vergaderingen in EU verband van aanstaande week met daarbij korte duiding van wat we mogelijk qua sancties kunnen verwachten o.b.v. berichtgeving Politico en terugkoppeling IPCR. Heb ook de FAQ waar in de IPCR terugkoppeling naar werd verwezen en brief m.b.t. Mobility Package toegevoegd (zie korte toelichting in kort overzicht).

Zelf ben ik aanstaande week in principe met verlof, dus mochten jullie nog vragen hebben, kunnen jullie contact opnemen met 5.1.2.e (cc). Vanaf maandag 28 maart ben ik er weer!

Nog een fijne zondagavond!

Groetjes,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGWB 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 12:32

Aan: 5.1.2.e) - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e minienw.nl>; 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DCO 5.1.2.e minienw.nl>; 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>
CC: 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Deadline Ma 21/3 09:45 input 5.1.1.b, 5.1.2.i annotatie

Urgentie: Hoog

Goedenmiddag allemaal,

Vanmiddag volgt nog een e-mail met allerlei praktische zaken. Hierbij alvast de uitvraag voor de 5.1.1.b, 5.1.2.i annotaties komende maandag:

- Gaarne een update aanleveren **vóór maandag 09:45** mbt jullie beleidsterrein. Aanleveren bij Joost Durrer en mijzelf. We willen jullie vragen om de input op te delen in twee delen:

1. aantal regels voor in de 5.1.1.b, 5.1.2.i nota
 - a. mochten er in de agenda specifieke stukken zijn die jullie beleidsterrein raken dan horen jullie dat van ons.

2) overzicht van lopende zaken (acties, ev dilemma's, etc) op jullie beleidsterrein breed irt Oekraïne/Rusland

Nucleair	5.1.2.e
Maritiem	5.1.2.e
Luchtvaart	5.1.2.e
Wegvervoer	5.1.2.e
Spoor	5.1.2.e r (of andere collega?)
Host Nation Support	5.1.2.e
(Crisis) communicatie	5.1.2.e
EU sancties	5.1.2.e
Internationaal/bilateraal zoals overzicht verzoeken	5.1.2.e
DCC lenW	5.1.2.e

Alvast bedankt!

Met vriendelijke groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT
Aan: 5.1.2.e - DGLM
Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet
Datum: maandag 21 maart 2022 22:14:47

Hai 5.1.2.e

Verzoek voor akkoord staat uit. Aangezien ILT er verder niet in is genoemd, verwachting dat dit maximaal op directeureniveau wordt afgedaan. Ik hou je op de hoogte.

Voor jouw informatie, ik heb vandaag een interim guidance irt tot de situatie in Oekraïne opgesteld en intern rondgestuurd. Zodra ik die commentaar ronde heb gehad, stuur ik deze ook naar jullie (Zeehavens en Zeevaart) om evt commentaar te leveren (eind van de week). Het is de bedoeling dat hierin gebundeld alle informatie staat in het Engels voor publicatie op onze website.

Groeten,
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: maandag 21 mrt. 2022 5:30 PM
Aan: 5.1.2.e @minbuza.nl>, 5.1.2.e @minbuza.nl>, 5.1.2.e
 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e
 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e
 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>, 5.1.2.e
 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>, 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e
 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e
 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Allen,

Hierbij de versie zoals hij de lijn dan in gaat, heb mijns inziens recht gedaan aan ieders inbreng. Bijlage is een eerdere notitie over de juridische grondslagen van de hand van HBJZ.

Ik stuur hem in CM langs 5.1.2.e voor medeparaaf, en 5.1.2.e, zorgen jullie voor akkoord per mail?

Groet,
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @minbuza.nl>
Verzonden: maandag 21 maart 2022 16:05
Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e
 5.1.2.e @minbuza.nl>, 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e
 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e) - DGLM 5.1.2.e
 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e
 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e
 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e
 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

5.1.2.e

From: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e minienw.nl>
Sent: maandag 21 maart 2022 15:23
To: 5.1.2.e @minibuza.nl; 5.1.2.e Clarence) - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e minibuza.nl; 5.1.2.e) - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e
- ILT 5.1.2.e @ILenT.nl; 5.1.2.e I) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl; 5.1.2.e
5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>
Subject: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 85

Van: 5.1.2.e @minibuza.nl>
Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 18:45
Aan: 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e
DGLM 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e @minibuza.nl; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e
- ILT 5.1.2.e @ILenT.nl; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 85

Van: 5.1.2.e @minbuza.nl>

Datum: vrijdag 18 mrt. 2022 4:48 PM

Aan: 5.1.2.e) - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e
- DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e minbuza.nl>, 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @lLenT.nl>, 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>, 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e) - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

From: 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Sent: vrijdag 18 maart 2022 14:47

To: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e
- DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ilent.nl>;
5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>

Subject: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 85

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e minienw.nl>
Verzonden: donderdag 17 maart 2022 17:59
Aan: 5.1.2.e) - DGLM 5.1.2.e minienw.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>;
5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e - DGLM

Verzonden: dinsdag 15 maart 2022 14:55

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>;
5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e) - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 14 maart 2022 13:12

Aan: 5.1.2.e minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e - DGLM

Verzonden: vrijdag 11 maart 2022 11:39

Aan: 5.1.2.e minbuza.nl>; 5.1.2.e) - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @lLenT.nl>;
5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e @minbuza.nl>

Verzonden: vrijdag 11 maart 2022 11:16

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e -
DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>;
5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @lLenT.nl>;
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

From: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Sent: vrijdag 11 maart 2022 10:52

To: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e minienw.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e) - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @lLenT.nl>;
5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ < 5.1.2.e @minienw.nl>

Subject: RE: schepen weren

Importance: High

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Datum: donderdag 10 mrt. 2022 5:50 PM

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>, 5.1.2.e minbuza.nl>, 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ilent.nl>, 5.1.2.e @minbuza.nl>, 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

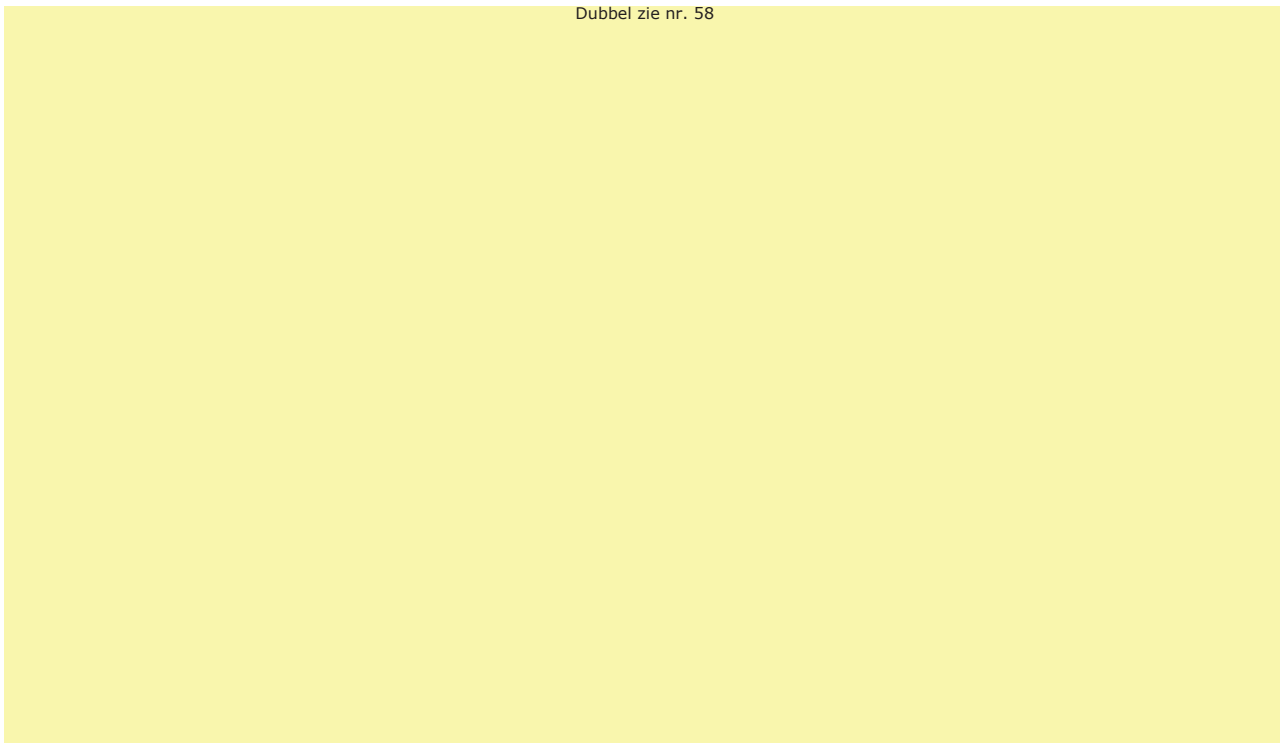
Onderwerp: RE: schepen weren

Van: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 9 maart 2022 14:59

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e @minbuza.nl; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>
cc: 5.1.2.e) - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: schepen weren



Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e)-IT
Onderwerp: App communicatie luchtvaart Oekraïne
Datum: maandag 11 april 2022 17:08:43

98.



Verstuurd vanaf mijn iPhone


ILT

Toezicht veilige mobiliteit
Luchtvaart techniek en MAR

Postbus 16191
2500 BD Den Haag

5.1.2.e

memo

Doorkijk naar een toezichtstrategie op sancties Rusland

Datum

21 maart 2022

Beste collega,

Om te komen tot een eerste aanzet voor een toezichtkader worden de volgende uitgangspunten voorgesteld. Aan het IG team zal worden gevraagd in hoeverre het toezicht op de sancties in het luchtvaart domein worden gericht. Graag jullie aanvullingen bij de verschillende onderwerpen. Ten aanzien van de capaciteit heb ik met een dikke duim een schot voor de boeg gegeven. Graag jullie visie hierop.

1) Het wettelijk kader in het kader van de sanctiewet 1977 voor de ILT:

- a) ILT gebruikt haar toezichthoudende bevoegdheden uit de AWB.
- b) ILT heeft geen bestuursrechtelijke handhavende bevoegdheid.
- c) Handhaving is geregeld via de wet op de economische delicten.
- d) Het opleggen van maatregelen is daarmee voorbehouden aan de Ovj.
- e) Binnen Luchtvaart Gevaarlijke stoffen oefenen de BOA's van de ILT deze strafrechtelijke handhavende taak uit
- f) Binnen de overige toezichtdomeinen geldt dat bij strafrechtelijke handhaving wordt samengewerkt met de Luchtvaartpolitie.

2) Wat kunnen we doen (toezichtlast neemt toe met 15%):

Signalerende toezichttaak op de sancties. Toezicht op de naleving van sanctiewet 1977 of de daarop gebaseerde regelingen. Het gaat om toezicht op de naleving bij bedrijven op terreinen die binnen het takenpakket van ons (Instellingsbesluit) vallen:

- i) Tijdens regulier toezicht bij bedrijven met een Nederlandse erkenning, waarbij de activiteiten binnen Nederland worden uitgevoerd, worden ogen en oren extra open houden, bij verdenking inschakelen luchtvaartpolitie voor de strafrechtelijke handhaving.
- ii) Tijdens reguliere SAFA/SANA/SAGA/ACAM inspecties worden ogen en oren extra open houden, bij verdenking inschakelen luchtvaartpolitie voor de strafrechtelijke handhaving.
- iii) Tijdens het reguliere Luchtvaart gevaarlijke stoffen toezicht, worden ogen en oren extra open houden, bij verdenking wordt strafrechtelijke gehandhaafd door de gevaarlijke stoffen BOA's van de ILT.

- b) Ontheffingen op grond van de in de EU sancties genoemde uitzonderingen gronden beoordelen en afgeven (VV extra capaciteit?)
- c) ILT informeert de luchtvaart sector via onze website over de sancties:
 - i) De Q&A's van EASA zijn leidend bij het uitleggen over en het toepassen van de sanctie maatregelen ([EU restrictive measures against Russia | EASA \(europa.eu\)](#))
- d) Opvolgen van signalen/verzoeken van andere luchtvaart autoriteiten of de EASA (valt niet onder de 15%)

ILT
Toezicht veilige mobiliteit
Luchtvaart techniek en MAR

Datum
21 maart 2022

Naast erkende luchtvaartbedrijven zijn in Nederland (internationale) luchtvaart bedrijven actief die geen toezichtrelatie met de ILT luchtvaart hebben, die de EU sancties maatregelen moeten naleven:

- Luchtvaartbedrijven met een niet Europese erkenning.
 - Luchtvaartbedrijven met EASA erkenning van een andere lidstaat.
 - Bedrijven die zonder erkenning in Nederland opereren in de luchtvaartsector:
 - Bv in en verkoop van vliegtuigen, onderdelen verhandelen of vliegtuigen slopen en de slooponderdelen verkopen.
 - Nederlandse leasemaatschappijen die in de Nederlandse luchtvaartsector opereren en eigenaar zijn van vliegtuigen en (losse) motoren en deze leasen aan personen en bedrijven
- 3) **Wat kunnen we extra doen** (dit gaat extra ten koste van de capaciteit voor het reguliere toezicht en vraagt mogelijk om inhuur van expertise):
- a) Bedrijven actief voorlichten over de sancties en wijzen op de te nemen maatregelen (15% van de productie).
 - b) Actief toezicht (aanvullend op het reguliere toezicht) op het opschorten (conform EASA Q&A's) van dienstverlening van Nederlandse bedrijven aan Russische bedrijven in het kader van opleidingen / trainingen / onderhoud / vervoer / keuren / handel /... door met bedrijven in gesprek te gaan, informatie op te vragen, onderzoek te doen op locatie, rapporteren of strafrechtelijke interventie (30% van de productie + inhuur financiële expertise).
 - c) Toezicht op bedrijven in de luchtvaart die geen erkenning nodig hebben om de bedrijfsactiviteit uit te voeren. Zoals brokers/demontage (handel in producten geschikt voor de luchtvaart) (onbekend om hoeveel bedrijven/webshops het in Nederland gaat impact op toezichtlast op dit moment niet te bepalen + inhuur financiële expertise)

Strafrechtelijke bewijslast buiten Nederland (juridisch uitzoeken). Hieronder vallen alle toezicht activiteiten die onder de sancties vallen in de volgende situaties:

- Bedrijfsactiviteiten van Nederlands erkende bedrijven binnen Europa.
- Bedrijfsactiviteiten van Nederlands erkende bedrijven buiten Europa.

ILT
Toezicht veilige mobiliteit
Luchtvaart techniek en MAR

Enkele dilemma's:

Datum
21 maart 2022

- 1) Hoe gaat de ILT om met strafrechtelijke bewijslast in het buitenland?
 - a) Nederlandse erkenninghouders met activiteiten in het buitenland waarop wij geen zicht hebben?
 - b) Nederlandse luchtvaartbedrijven met een Russische holding/eigenaar/aandeelhouder en een Nederlandse erkenning?
 - c) KLM/AirFrance zit in een grote alliantie (SkyTeam) met 19 luchtvaartmaatschappijen waaronder Aeroflot (binnen de alliantie worden o.a. onderdelen en onderhoudsdiensten gedeeld onder de leden).
 - d) Nederlandse bedrijven met activiteiten in het buitenland in landen die de sancties tegen Rusland niet steunen (Turkey, China, enz.)?
 - e) Nederlandse erkenning houders met activiteiten in Rusland (bv. trainingsorganisaties)?

Afhankelijk van de gemaakte keuzes zal geïnventariseerd moeten worden of en welke expertise nodig is om de betreffende aanvullende toezichttaak uit te kunnen oefenen. De informatie positie en de kennispositie van de ILT zal verder geïnventariseerd moeten worden.

Van: 5.1.2.e [DGLM](#)
Aan: 5.1.2.e [- DGLM](#); 5.1.2.e [- ILT](#)
Onderwerp: RE: Instructienota EMSA ABM 63 (23/3)
Datum: dinsdag 22 maart 2022 07:49:27

Ho 5.1.2.e,

Ik heb zojuist een mail gestuurd om dit te checken. Verder liet 5.1.2.e wel het volgende weten:

Obv de EU Sanctiewet moet NL restrictief handelen tav schepen in eigendom of in zeggenschap van een gesanctioneerde persoon of entiteit.

De havenautoriteit kan echter niet afleiden uit de bij de verplichte melding te verstrekken informatie of betreffende schip in eigendom is of onder zeggenschap staat van een persoon of entiteit op de sanctielijst. De havenautoriteit heeft daarvoor aanvullende informatie nodig. Deze aanvullende informatie zal door het Rijk (IenW, BZ of Fin) moeten worden verstrekt. Ter uitvoering van de EU-sanctielijst vergt het van de lidstaten veel speurwerk om te achterhalen of een schip toebehoort aan een gesanctioneerde persoon of entiteit. Er bestaat op EU-niveau niet zo'n lijst. IenW beschikt over een beperkte lijst met een aantal schepen in eigendom of onder zeggenschap van een persoon of entiteit op de sanctielijst. Echter vanwege complexe eigendomsconstructies, die gebruikelijk zijn in de scheepvaart, is het vrijwel onmogelijk om voor ieder schip te achterhalen of een gesanctioneerd persoon of bedrijf de uiteindelijke begunstigde is van dat schip. Ook schepen die niet varen onder de Russische vlag, kunnen een Russische eigenaar hebben.

Ik hou je op de hoogte,

Groetjes,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 21 maart 2022 18:08
Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e -
 ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Instructienota EMSA ABM 63 (23/3)

Ha,
 Punt van 5.1.2.e is meer geschikt om op te brengen in EU maritiem directeurenoverleg van dinsdagmiddag, waar EMSA 5.1.2.e overigens ook bij is. Volgens mij zijn 5.1.2.e dat punt al aan het verwerken in mijn voorbereiding voor dinsdag, maar check het svp even met een van hen.

Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 21 maart 2022 09:20
Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Instructienota EMSA ABM 63 (23/3)

Hoi 5.1.2.e

Goed gezien van de tekst bij voorbereiding. Dit is nu aangepast.

5.1.2.e of 5.1.2.e hebben niets vermeld van het verzoek, maar ik heb het ze ook niet gevraagd. Is de Administrative Board hier het juiste kanaal voor? Ik pols al even bij 5.1.2.e en 5.1.2.e wat de stand van zaken hierover is.

Mvg,

5.1.2.e

Nu ook met bijlage

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 09:57

Aan: 5.1.2.e - DGLM <5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Instructienota EMSA ABM 63 (23/3)

Hai 5.1.2.e

Met uitzondering van het stuk tekst bij 'voorbereiding' verder akkoord met de instructie.

Ik vraag me af (maar mogelijk dat 5.1.2.e of 5.1.2.e daar ook wel iets over hebben gezegd) of dit een goed moment zou zijn om een verzoek te doen of EMSA een wat grotere rol zou kunnen spelen (uiteraard voorbehoudens akkoord van de Cie) om schepen waar een relatie met de gesanctioneerde personen of organisaties is te identificeren. Nu moeten alle lidstaten dat maar zelf uitzoeken en dat is onbegonnen werk. Dit zou dan denk ik onder het geheime agendapunt 8 misschien wel besproken kunnen worden.

Hoor ook graag hoe 5.1.2.e daarover denkt.

Groeten,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 17 maart 2022 09:39

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: Instructienota EMSA ABM 63 (23/3)

Hoi 5.1.2.e en 5.1.2.e

In bijlage de instructienota voor de EMSA ABM 63 van volgende week.

Nieuw in dit stuk vergeleken met de vorige versie, is:

- Verwerking van de documenten voor agendapunt 4
- Verwerking van de documenten voor agendapunt 7a
- Toevoeging extra stuk onder agendapunt 6 (aanvraag AMSA tot RuleCheck)

Tenslotte heb ik 5.1.2.e een mailtje gestuurd met de vraag een update te voorzien over de afsluiting van Rusland uit enkele EMSA tools. Dit is inderdaad gebeurd voor o.a. Thetis en Rulecheck. 5.1.2.e Voor meer informatie vraagt hij dat je telefonisch contact met hem opneemt.

5.1.2.e – geef jij je feedback / akkoord ten laatste maandag door? Dan kunnen mogelijk punten nog snel verwerkt worden voor het overleg op woensdag.

Mvg,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e) - ILT
Onderwerp: RE: Overzicht sancties, FAQ, brief lidstaten over versoepelen regels wegvervoer
Datum: dinsdag 22 maart 2022 09:29:24

Komt voor de bakker.

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: dinsdag 22 maart 2022 09:29
Aan: 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Overzicht sancties, FAQ, brief lidstaten over versoepelen regels wegvervoer

Hoi 5.1.2.e ,

Ja graag. Liefst voor 11 uur vrijdag. Ik ga weekendje naar de veluwe dus planning staat wat onder druk

Ik zal zo nog uitvraag doen aan collega's.

Groet,
 5.1.2.e

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: dinsdag 22 maart 2022 08:53
Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Overzicht sancties, FAQ, brief lidstaten over versoepelen regels wegvervoer

Hoi 5.1.2.e

Dank voor het doorsturen. Gelukkig al bekende kost. Had ik gisteren ook nog aan willen stippen maar dat lukte in de tijd niet.

Betekent trouwens voor ons niet zoveel; onze inzet zit niet zozeer op controle van deze zogenoemde *return home* regels.

Zal ik opnemen in nieuwe update; neem aan dat input daarvoor vrijdag weer voor 12.00 uur binnen moet zijn (klopt dat?).

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: maandag 21 maart 2022 20:22
Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: Overzicht sancties, FAQ, brief lidstaten over versoepelen regels wegvervoer

Urgentie: Hoog

Ha allen,

5.1.2.e - [ILT](#) Zie joint letter mobility package. Lidstaten stellen voor regels aangaande wegvervoer tijdelijk te versoepelen.
5.1.2.e [ILT](#) Zie FAQ. Geeft uitleg over exportrestricties in de sancties. Verder is het excel bestand met overzicht sancties wellicht handig voor jou.

Ik kijk even of ik het exceloverzicht ook in ons overzicht kan opnemen.

Ik check even bij TOR wat de bedoeling is van de werkgroep sancties.

Groet,
5.1.2.e

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGWB 5.1.2.e [<@minienw.nl>](mailto:@minienw.nl)

Verzonden: maandag 21 maart 2022 16:40

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e [<@ILenT.nl>](mailto:@ILenT.nl)

Onderwerp: FW: Update EU Sancties - Deadline Ma 21/3 09:45 input 5.1.2.i, 5.1.1.b annotatie

Urgentie: Hoog

Hi 5.1.2.e

Hierbij een handig overzicht opgesteld door 5.1.2.e

Er komt trouwens een werkgroep sancties aan (gaat met name om toezicht en handhaving ervan), zodra we een uitvraag zien hierover neem ik nog even contact op.

Groetjes,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e [<@minienw.nl>](mailto:@minienw.nl)

Verzonden: zondag 20 maart 2022 18:36

Aan: 5.1.2.e DGWB 5.1.2.e [<@minienw.nl>](mailto:@minienw.nl); 5.1.2.e) - DGMI 5.1.2.e [<@minienw.nl>](mailto:@minienw.nl)

CC: 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e [<@minienw.nl>](mailto:@minienw.nl); 5.1.2.e - DGMI <5.1.2.e [<@minienw.nl>](mailto:@minienw.nl); 5.1.2.e DGMI 5.1.2.e [<@minienw.nl>](mailto:@minienw.nl); 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e [<@minienw.nl>](mailto:@minienw.nl)

Onderwerp: Update EU Sancties - Deadline Ma 21/3 09:45 input 5.1.1.b, 5.1.2.i annotatie

Urgentie: Hoog

Dubbel zie nr. 96

Van: 5.1.2.e - DGWB 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 12:32

Aan: 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM

5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e minienw.nl>; 5.1.2.e

DGMo 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DCO

5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

) - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>

CC: 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

- DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e DGLM

5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Deadline Ma 21/3 09:45 input 5.1.1.b, 5.1.2.i annotatie

Urgentie: Hoog

Dubbel zie nr. 96

Dubbel zie nr. 96

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - [ILT](#)
Aan: 5.1.2.e - [ILT](#)
Onderwerp: RE: Rol ILT
Datum: dinsdag 22 maart 2022 09:35:00

Jep, houd je op de hoogte.

Groet,
 5.1.2.e

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>

Verzonden: dinsdag 22 maart 2022 09:34

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e ILT
 5.1.2.e@ilent.nl>

CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e@ilent.nl>

Onderwerp: RE: Rol ILT

Hai 5.1.2.e

Dank. Ik neem aan dat dit hier breder over wordt nagedacht en niet alleen voor scheepvaart. Volgens mij stonden er ook nog wat vliegtuigen overzees die de aandacht hadden.

Daarnaast het verzoek om de stukken van 5.1.2.e dan ook even te delen, kan ik kijken of we er iets aan hebben.

Groeten,
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>

Verzonden: dinsdag 22 maart 2022 09:28

Aan: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT
 5.1.2.e@ilent.nl>

CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e@ilent.nl>

Onderwerp: FW: Rol ILT

Ha,

Er komt een interdepartementale werkgroep sancties. Deze gaat zich o.a. bezighouden met bevroren van assets. Als die werkgroep er is, met meer duidelijkheid over de scope even afwegen of wij daar thuis horen.

Groet,
 5.1.2.e

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGWB <5.1.2.e@minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 22 maart 2022 08:49

Aan: 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e - DGMO 5.1.2.e minienw.nl>

Onderwerp: RE: Rol ILT

Hi 5.1.2.e ,

Dank. En ja klopt die werkgroep is interdepartementaal, oa met FIN, BZK, o.l.v BUZA. Gaat oa over bevroren van assets. Met bankrekeningen is dat 'regulier' proces, maar dit gaat oa over jachten, huizen, etc.

Wordt vervolgd.

Groetjes,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: maandag 21 maart 2022 20:27

Aan: 5.1.2.e - DGWB 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Rol ILT

Dank. Handig om te hebben.

Zeer benieuwd naar de werkgroep sancties(interdepartementaal?). Ik blijf graag op de hoogte.

Voor jouw beeld. We hebben nog even nader uitgezocht wat onze bevoegdheden zijn.

De strafbaarstelling is geregeld in artikel 1 van de wet op de economische delicten. De regelingen worden dus vooral via het strafrecht gehandhaafd. (OM en Douane). Het opleggen van maatregelen is niet bestuursrechtelijk maar strafrechtelijk en voorbehouden aan de Officier van Justitie(OvJ). De ILT heeft alleen toezichthoudende bevoegdheden en geen handhavende bevoegdheden. (bijv. Last Onder Dwangsom opleggen).

Dat betekent echter niet dat de taak van toezichthouders (niet zijnde boa's dan wel IOD) beperkt is tot alleen signaleren. De toezichthoudende bevoegdheden zijn opgenomen in titel 5.2 van de AWB (toezicht op de naleving).

Daaronder vallen:

- Het betreden van plaatsen;
 - Inzage vorderen van gegevens en bescheiden;
 - Inlichtingen vorderen;
 - Inzage vorderen van identiteitsbewijs;
 - Onderzoeken van zaken, opneming en monsternamen;
 - Onderzoek vervoermiddel en lading, inzage in vervoersbescheiden (voor zover de toezichthouder een toezichthoudende taak heeft);
- Vordering stilhouden en naar aangewezen plaats overbrengen (bij een schip) ook

voorzover de inspecteur een toezichthoudende taak heeft);

Hoe intensief wij genoemde instrumenten inzetten om toe te zien op naleving (naast het ogen en oren open houden) van de sancties is een afweging die we zelf kunnen maken. Dat zal per modaliteit en per sanctie verschillen. We werken nu aan besluitvorming hierover. Maar het is wel beetje pionieren.

Groet,
5.1.2.e

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGWB 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 21 maart 2022 16:40

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: FW: Update EU Sancties - Deadline Ma 21/3 09:45 input 5.1.1.b, 5.1.2.i annotatie

Urgentie: Hoog

Hi 5.1.2.e

Hierbij een handig overzicht opgesteld door 5.1.2.e

Er komt trouwens een werkgroep sancties aan (gaat met name om toezicht en handhaving ervan), zodra we een uitvraag zien hierover neem ik nog even contact op.

Groetjes,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: zondag 20 maart 2022 18:36

Aan: 5.1.2.e - DGWB 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>

CC: 5.1.2.e) - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Update EU Sancties - Deadline Ma 21/3 09:45 input 5.1.1.b, 5.1.2.i annotatie

Urgentie: Hoog

Hi 5.1.2.e en 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - DGWB 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 12:32

Aan: 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DCO
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>

CC: 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Deadline Ma 21/3 09:45 input 5.1.1.b, 5.1.2.i annotatie

Urgentie: Hoog

Dubbel zie nr. 96

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e -ILT
Aan: 5.1.2.e ILT; 5.1.2.e -ILT; 5.1.2.e ILT; 5.1.2.e
 5.1.2.e ILT; 5.1.2.e -ILT
Cc: 5.1.2.e -ILT
Onderwerp: FW: 1e versie Interim Guidance situation Ukraine
Datum: dinsdag 22 maart 2022 09:44:48
Bijlagen: [Draft Interim guidance on the situation in Ukraine ver1.0.docx](#)
Prioriteit: Hoog

Beste allen,

Willen jullie kennisnemen van bijgaande mail en commentaar en/of aanvullingen doorgeven aan 5.1.2.e (graag in de cc mijn naam).

Alvast dank.

Groeten, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e -ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: maandag 21 maart 2022 16:42
Aan: 5.1.2.e) -ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e)
 -ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) -ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: NSI-TEZ-KV 5.1.4 @ILenT.nl>; NSI-STCW 5.1.5 @ilent.nl>; NSI-MLC 5.1.5
 @ILenT.nl>; 5.1.2.e -ILT 5.1.2.e @ilent.nl>;
 5.1.2.e -ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>; Medisch Adviseur Scheepvaart 5.1.5 @ILenT.nl>; 5.1.2.e
 ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: 1e versie Interim Guidance situation Ukraine

Urgentie: Hoog

Beste 5.1.2.e en 5.1.2.e ,

Bijgevoegde een eerste opzet voor de "Interim Guidance related to the situation in Ukraine" volgens mij zijn alle onderwerpen benoemd en redelijk ingevuld.

Graag hoor ik het commentaar en eventuele aanvullingen vanuit jullie (teams) graag uiterlijk donderdagmiddag a.s. Daarna wil ik het uitzetten bij de sector en DGLM. Hopelijk hebben we dan begin volgende week een versie op de site.

Bij voorbaat is de dank groot.

Groeten,
5.1.2.e

5.1.2.e

Van: [Newsroom IenW](#)
Onderwerp: RTM: Oekraïne en IenW, nr. 024 - dinsdag 22 maart
Datum: dinsdag 22 maart 2022 09:53:26
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image013.png](#)
[image017.png](#)

Analyseperiode: maandag 21 maart 10:01 uur - dinsdag 22 maart 09:42 uur

Rusland is Oekraïne op donderdagochtend 24 februari binnengevallen. De Oekraïense grens wordt van meerdere kanten aangevallen: vanuit Rusland, Belarus en vanaf de Krim. Deze aanval heeft ook gevolgen voor IenW(-gerelateerde) beleidsterreinen.

Volg aanvullingen via het [Newsroom-dashboard](#).

Mediabeeld

- Ook op dag 27 van de oorlog in Oekraïne domineert de berichtgeving hierover de media en is het de opening van enkele dagbladen. De Tweede Kamer debatteert op dinsdag vanaf 16.30 uur en woensdag vanaf 10:45 uur over de ontwikkeling van de koopkracht en de stijgende energieprijzen sinds de Russische inval in Oekraïne.
- Op het vlak van IenW is het nieuws beperkt. FNV Havens zet een streep door zijn voornemen een collectieve boycot af te kondigen tegen het laden en lossen van Russische schepen.

Woordenwolk:

Meest genoemde woorden in nieuwsberichten en tweets: maandag 21 maart 10:01 uur - dinsdag 22 maart 09:42 uur

af afgelost afhankelijk van boycot egypte eu eu landen europese gas
 internationaal jaren kerncentrale landen na nederland nederlandse
 oekraïne olie oorlog personeel rusland russisch
 russische schepen tsjernobyl weken zondag

In deze RTM

- Premier [5.1.](#) vindt het te vroeg voor een olieboycot van Rusland
- 'Sancties werken alleen met duidelijke doelstellingen'
- Villa's, vliegtuigen, vermogens: 80 journalisten jagen wereldwijd op de miljarden van [5.1.2.](#) kliek
- CBS: Afhankelijkheid van Rusland bij exporteurs en importeurs beperkt
- [5.1.](#) waarschuwt voor cyberaanvallen
- FNV Havens zoekt alternatief voor boycot Russische schepen
- Vier havens Oekraïne officieel dicht
- Door het lozen van Gazprom zou Wetherskip Fryslân twee tot ruim drie keer zoveel geld kwijt zijn aan aardgas
- Energy Aspects: aanvoer diesel uit Rusland verder onder druk
- EU-buitenlandchef [5.1.2.](#) wil onderzoek naar Russisch export-verbod olie
- IEA: autolose zondagen en nog 9 ideeën om van olie af te kicken
- Tata Steel stopt leveringen uit Rusland
- Premier [5.1.2.e](#) Verenigd Koninkrijk moet inzetten op 25% kernenergie
- EU stelt eisen aan gasvoorraden
- Russisch Gazprom zet Europese gasleveringen via Oekraïne voort
- Medewerkers Tsjernobyl-centrale na weken non-stop werken afgelost
- Delen van spoor onklaar gemaakt in grensgebied Oekraïne en Belarus; evofenedex: Goederenvervoer in Belarus onbetrouwbaar
- Grens tussen Polen en Belarus geblokkeerd
- Onderzoek: werkenden vrezen problemen door brandstofprijzen

Algemeen

- Premier [5.1.2](#) vindt het te vroeg voor een olieboycot van Rusland
- 'Sancties werken alleen met duidelijke doelstellingen'
- Villa's, vliegtuigen, vermogens: 80 journalisten jagen wereldwijd op de miljarden van [5.1.2.e](#) kliek
- CBS: Afhankelijkheid van Rusland bij exporteurs en importeurs beperkt
- [5.1.2](#) waarschuwt voor cyberaanvallen

Nederland

- De Europese Unie kan op dit moment nog niet zonder olie en gas uit Rusland, zei premier [5.1.](#) maandag op bezoek in Litouwen. Dat land vindt dat er meer sancties tegen de Russische oliesector moeten komen om het te straffen voor de inval in Oekraïne.
 - De EU moet van het Russische olie en gas af, zei [5.1.](#) na een gesprek met de Litouwse president [5.1.2.e](#). „Zo spoedig mogelijk, maar we kunnen dit niet morgen doen.“ Te veel lidstaten van de EU zijn volgens hem nog afhankelijk van energie uit Rusland.
 - „Wij willen de Russische energiesector boycotten“, zei president Nausėda. Hij vindt dat Rusland volledig moet worden geïsoleerd en dat ook de Europese havens dicht moeten voor Russische schepen. Voor dat laatste staat Nederland wel open, mits het EU-breed wordt ingevoerd.
- De oorlog tussen Rusland en Oekraïne gaat grote economische gevolgen hebben. Niet alleen voor beide betrokken landen, maar over de hele wereld worden de gevolgen van de oorlog gevoeld in termen van prijsstijgingen, schaarste en - in het geval van Rusland- van economische sancties. Sancties hebben echter geen effect wanneer er geen duidelijke doelstellingen aan gekoppeld zijn, zegt hoogleraar Internationale Betrekkingen De Wijk in BNR's Big Five.
- Met collega's uit heel Europa start Follow the Money de Russian Asset Tracker. Daarmee wordt een lopend overzicht gegeven van vastgoed, vliegtuigen, jachten en offshore bankrekeningen van gesanctioneerde en/of corrupte Russische oligarchen. De zoektocht is nog maar net begonnen, maar levert nu al 153 bezittingen op ter waarde van 16 miljard euro waarvan de onderzoekers zeker weten dat die geheel of gedeeltelijk in bezit zijn van oligarchen en naaste medewerkers van [5.1.2](#).
- Voor de meeste Nederlandse bedrijven die handelen met Rusland is dat land een relatief kleine markt. Het CBS heeft uitgezocht dat iets minder dan één op de twintig bedrijven die importeren of exporteren met Rusland voor meer dan de helft van de handelswaarde afhankelijk is van dat land. Wanneer wordt gekeken naar specifieke producten dan kan de afhankelijkheid wel groter zijn.

Internationaal

- De Amerikaanse president [5.1.](#) heeft bedrijven in de Verenigde Staten gewaarschuwd voor Russische cyberaanvallen. Volgens Biden is er informatie van de inlichtingendiensten dat Moskou naar manieren kijkt om cyberaanvallen uit te voeren op Amerikaanse ondernemingen.
 - Biden dringt er dan ook bij bedrijven op aan de cyberverdediging onmiddellijk te versterken. Hij zegt dat de meeste belangrijke infrastructuur in de Verenigde Staten in handen is van private bedrijven en dat zij meer moeten doen om hun 'digitale deuren' te sluiten.

Maritiem

- FNV Havens zoekt alternatief voor boycot Russische schepen
- Vier havens Oekraïne officieel dicht

Nederland

- FNV Havens zet een streep door zijn voornemen een collectieve boycot af te kondigen tegen het laden en lossen van Russische schepen. De vakbond wil als alternatief afspraken met bedrijven maken over een 'gewetensbezwaardenregeling' voor havenwerkers.

De grootste vakbond in de Rotterdamse haven wilde vanwege de oorlog in Oekraïne aanvankelijk een boycot van schepen onder Russische vlag of schepen van Russische eigenaren. De overslag in Rotterdam is voor 13% afhankelijk van Rusland.

Internationaal

- Als gevolg van de oorlog hebben de Oekraïense havenautoriteiten vier havens officieel gesloten. Het zijn Berdjansk, Cherson, Marioepol en Skadovsk. Door het oorlogsgeweld en de Russische blokkade van de handelsscheepvaart in het noordelijke deel van de Zwarte Zee zijn alle Oekraïense havens praktisch gezien al weken voor de koopvaardij onbruikbaar.

Milieu

- Door het lozen van Gazprom zou Wetterskip Fryslân twee tot ruim drie keer zoveel geld kwijt zijn aan aardgas**
- Energy Aspects: aanvoer diesel uit Rusland verder onder druk**
- EU-buitenlandchef Borrell wil onderzoek naar Russisch export-verbod olie**
- IEA: autolose zondagen en nog 9 ideeën om van olie af te kicken**
- Tata Steel stopt leveringen uit Rusland**
- Premier 5.1.2.e Verenigd Koninkrijk moet inzetten op 25% kernenergie**
- EU stelt eisen aan gasvoorraden**
- Gazprom zet Europese gasleveringen via Oekraïne voort**

Nederland

- Wetterskip Fryslân is twee tot ruim drie keer zoveel kwijt aan aardgas wanneer het contract met Gazprom wordt opgezegd vanwege de Russische inval in Oekraïne. Het waterschap betaalt op dit moment 210.000 euro per jaar aan een Nederlandse bv van Gazprom voor de inkoop van gas waaraan de Russische staat verdient. Het contract dat hiervoor gesloten is loopt tot 1 januari 2026. Als er nu een nieuwe leverancier moet worden gezocht, zal met de huidige prijzen voor dezelfde hoeveelheid aardgas 550.000 tot 690.000 euro moeten worden neergeteld.
 - Dit meldt het dagelijks bestuur in een memo aan het algemeen bestuur, dat hierover maandag praat in een commissievergadering. Welke extra kosten ontbinding van het contract met zich meebrengt, moet nog worden uitgezocht.
 - Het dagelijks bestuur zegt „in principe” graag af te willen van het Gazprom-contract, maar laat een besluit hierover afhangen van de bevindingen van het rijk, de Unie van Waterschappen en andere overheden die in hetzelfde schuitje zitten, waaronder zeventien van de achttien Friese gemeenten.
- Petitie gestart: 'STOP INVOER RUSSISCHE OLIE EN KOLEN'.** De petitie is gericht aan de gemeentebesturen van Amsterdam en Rotterdam. Het aantal ondertekeningen staat momenteel op 102.
 - Met behulp van de havenbedrijven in Amsterdam en Rotterdam verdient het Russische regime vele miljarden aan verkoop van olie en kolen. Hiermee financier **5.1.2.** zijn oorlogskas. De havens zijn eigendom van Amsterdam en Rotterdam.
- Tata Steel tweet op 21 maart: "Wij hebben drie nog openstaande bestellingen uit Rusland opgeschort en we bespreken met de leveranciers de ontstane situatie. Wij hebben op dit moment een aantal alternatieve oplossingen aangekocht en zullen geen grondstoffen meer uit Rusland betrekken."

Internationaal

- De aanvoer van diesel uit Rusland staat in maart verder onder druk door de westerse sancties tegen het land vanwege de Russische invasie in Oekraïne. De dieselvoorraden in Europa zullen daardoor naar verwachting dalen tot het laagste niveau sinds 2018. Dat meldt onderzoeks- en adviesbureau Energy Aspects. Europa is voor diesel meer afhankelijk van Rusland dan voor benzine.
- EU-buitenlandchef **5.1.2** wil onderzoeken of de EU meer sancties kan opleggen aan Rusland, die onder meer hun energie- en oliesector kan raken. Het gaat dan onder meer over het stopzetten van de Russische olie-export naar Europa. Hij is van plan om daarover in gesprek te gaan met de EU-leiders, zei hij voorafgaand aan een bijeenkomst van de ministers van Buitenlandse Zaken van de EU in Brussel.
 - Het Kremlin reageerde meteen op een eventueel olie-embargo. In een verklaring, waar Reuters over schrijft, staat dat Europa hard zal worden getroffen door een exportverbod. Een woordvoerder van het Kremlin sprak van een "ingewikkeld onderwerp".
- De Europese Unie gaat voorlopig nog geen strafmaatregelen nemen om de aanvoer van Russisch aardgas, olie en steenkool te treffen, denkt buitenlandminister Hoekstra. Nederland is daar ook niet voor, want 'je moet wel kijken of iedereen dat kan meemaken. En niet iedereen kan dat op korte termijn meemaken.'
- De Russische invasie in Oekraïne heeft op pijnlijke wijze duidelijk gemaakt hoe afhankelijk het Westen is van olie. Het Internationaal Energieagentschap (IEA) heeft tien ideeën om van onze olieverslaving af te kicken.
 - Verlaag de maximumsnelheid op snelwegen met minstens 10 km per uur.
 - Werk als dat mogelijk is drie dagen in de week vanuit huis.
 - Autolose zondagen in grote steden.
 - Maak het openbaar vervoer goedkoper, stimuleer lopen en fietsen.
 - Beperk autogebruik in grote steden. Bijvoorbeeld met een rijverbod op bepaalde dagen voor auto's met een oneven nummer in het nummerbord, afgewisseld met een rijverbod voor mensen met een even nummer.
 - Promoot autodelen en methodes om zuinig te rijden.
 - Laad vrachtwagens zo efficiënt mogelijk in.
 - Stimuleer hogesnelheids- en nachttreinen als alternatief voor het vliegtuig.
 - Vermijd zakelijke reizen als er online vergaderd kan worden.
 - Zet vaart achter de omslag naar elektrisch rijden.
- Premier **5.1.2.e** heeft nucleaire industrieleiders beloofd om bureaucratie te verminderen voor de financiering en bouw van nieuwe kerncentrales. Het doel is om 25% van de energiebehoefte uit kerncentrales op te wekken, meldt Reuters.
 - Vorige week ontmoette **5.1.2.e** ook offshore olie- en gasmaatschappijen om hogere investeringen in de Noordzee te bespreken.
- EU-lidstaten moeten ervoor zorgen dat ze elk jaar op 1 november 90 procent van hun opslagfaciliteiten voor gas gevuld hebben, staat in een plan dat de Europese Commissie van plan is woensdag te presenteren en dat persbureau DPA heeft ingezien.
 - Met de verplichte gasreserve moet Europa minder afhankelijk worden van fossiele brandstoffen uit Rusland. In het plan dringt de Commissie er bij de lidstaten en het Europees Parlement op aan om de voorgestelde maatregelen snel te implementeren, nu er door de oorlog in Oekraïne een energiecrisis dreigt.
- Het Russische staatsgasbedrijf Gazprom verklaart dat het gas blijft leveren aan Europa via de pijplijn door Oekraïne. De Europese verzoeken voor gasleveringen bedragen voor dinsdag 108 miljoen kubieke meter, tegen zo'n 105 miljoen kubieke meter een dag eerder.

Nucleair

- Medewerkers Tsjernobyl-centrale na weken non-stop werken afgelost**

Internationaal

- Al het overgebleven personeel dat sinds de Russische inval in Oekraïne aan het werk was in de oude kerncentrale van Tsjernobyl is afgelost. Zij werkten sinds de inval van de Russen op 24 februari aan een stuk. Gisteren werd al de helft van de werknemers vervangen. Volgens het Internationaal Atoomenergieagentschap (IAEA) is nu iedereen weg die wilde vertrekken.
 - Dertien personeelsleden weigerden te roteren en zijn gebleven, aldus het IAEA.

Spoor/ov

- Delen van spoor onklaar gemaakt in grensgebied Oekraïne en Belarus; evofenedex: Goederenvervoer in Belarus onbetrouwbaar**

Internationaal

- In het zuiden van Belarus zijn delen van het spoor onklaar gemaakt, om zo de bevoorrading van Russische legereenheden via dat land te verhinderen. Dat zegt **5.1.2.e** adviseur van de Belarussische oppositieleider **5.1.2.e**
 - De sabotage van het spoorvervoer in Belarus lijkt zich uit te breiden over het hele land. Goederenvervoer per spoor in en via Belarus is zeer onbetrouwbaar, aldus evofenedex.

Weg

- Grens tussen Polen en Belarus geblokkeerd**
- Onderzoek: werkenden vrezen problemen door brandstofprijzen**

Nederland

- Een op de vijf werkenden is bang voor financiële problemen als de werkgever de reiskostenvergoeding niet verhoogt om te compenseren voor de stijgende brandstofprijzen. Daarnaast zegt 16 procent van de werkenden een andere baan te zoeken waar de reiskosten wel genoeg worden gecompenseerd als de huidige werkgever dit weigert, concludeert HR-dienstverlener **5.1.2.e** na eigen onderzoek.

Internationaal

- De weg naar de Belarussische grens wordt al twee weken geblokkeerd door Pro-Oekraïense demonstranten. Honderden vrachtwagens in Polen staan daardoor in de file.
 - Zaterdag stond er aan de Poolse kant een file van meer dan 25 km met honderden vrachtauto's. De grensovergang bij Koroszczyn was zondag nog steeds geblokkeerd. De Poolse regering lijkt de blokkade te steunen, meldt evofenedex.

Selectie dagbladen:

- [EU nog altijd verdeeld over boycot van Russische olie en gas, wel extra geld voor wapens](#) (Het Financieel Dagblad, 21 maart 2022 20:58)
- [FNV Havens wil alternatief voor boycot schepen uit Rusland](#) (Het Financieel Dagblad, 22 maart 2022 01:00)
- [Nederland moet inzetten op import van vloeibaar gas uit opkomende gigant Egypte](#) (Het Financieel Dagblad, 22 maart 2022 01:00)
- [Personeel kerncentrale Tsjernobyl is afgelost; Voor het eerst sinds weken](#) (De Telegraaf, 22 maart 2022 02:21)

Selectie nieuwssites:

Landelijke media

- [België houdt twee kernreactoren tien jaar langer open mede vanwege oorlog in Oekraïne](#) (volkskrant.nl, 21 maart 2022 10:14)
- [IEA: autolose zondagen en nog 9 ideeën om van olie af te kicken](#) (rtlnieuws.nl, 21 maart 2022 14:26)
- [Koning gaat Oekraïense vluchtelingen opvangen](#) (metronieuws.nl, 21 maart 2022 15:45)
- [FNV Havens zoekt alternatief voor boycot Russische schepen](#) (fd.nl, 21 maart 2022 17:58)
- [Europa moet alles op alles zetten om het gaslek in het sanctiepakket te verkleinen](#) (volkskrant.nl, 21 maart 2022 21:38)
- [Alle medewerkers Tsjernobyl-centrale afgelost](#) (rd.nl, 21 maart 2022 22:56)
- [Personeel Tsjernobyl-centrale voor het eerst in weken afgelost](#) (rd.nl, 21 maart 2022 22:56)

Regionale en lokale media


- [Personeel Tsjernobyl-centrale voor het eerst in weken afgelost](#) (lc.nl, 21 maart 2022 09:52)
- [Centraal opvangpunt Oekraïense vluchtelingen van RAI naar Centraal Station](#) (nhnieuws.nl, 21 maart 2022 17:59)
- [Komt de autolose zondag terug? En heeft het zin? Ja, zegt hoogleraar](#) [5.1.2.e](#) (haarlemsdagblad.nl, 21 maart 2022 19:17)
- [Komt de autolose zondag terug? En heeft het zin? Ja, zegt hoogleraar](#) [5.1.2.e](#) (gooieneemlander.nl, 21 maart 2022 19:29)

Vakmedia

- [KLM vliegt vanaf 27 maart weer naar 167 bestemmingen](#) (transport-online.nl, 21 maart 2022 14:54)

Selectie tweets:

Toptweets

5.1.2.e	Follow the Money - (Financieel-economische onderzoeksjournalistiek), 110K volgers (21-03 17:34) Follow the Money start samen met 80 journalisten van 24 andere media in Europa en de VS de jacht op de eigendommen van de vrienden van 5.1.2 . Tot nu toe vonden we al 16 miljard euro aan superjachten, vliegtuigen en andere bezittingen. #RussianAssetTracker https://bit.ly/36ejEva (106 retweets, 268 favorites)
5.1.2.e	Follow the Money - (Financieel-economische onderzoeksjournalistiek), 110K volgers (22-03 06:18) Voedselveiligheids- en duurzaamheidsregels sneuvelen het eerst nu er graantekorten zijn door de oorlog. Deze tekorten raken alleen niet zozeer de Europese voedselzekerheid, maar vooral de export naar China. #BureauBrussel https://bit.ly/3iohIBt (53 retweets, 66 favorites)
	Breaking News | FinancialJuice - (Market moving headlines for professional day traders 24/7 via audio sq), 130K volgers (21-03 14:48) UK'S PRIME MINISTER 5.1.2.e TELLS THE NUCLEAR INDUSTRY MEETING THAT BRITAIN NEEDS TO MOVE BACK TOWARDS AT LEAST 25% OF ENERGY NEEDS FROM NUCLEAR - AIDE (21 retweets, 76 favorites)

Landelijke politiek

5.1.2.e	5.1.2.e)
	TK VVD; cie I&W 2770 Volgers

- Onze afhankelijkheid van Russisch gas maakt ons kwetsbaar. We kunnen de komende jaren meer gas winnen op onze Noordzee. Gas dat ook schoner is dan zowel Russisch gas als ook LNG uit bv de Verenigde Staten - en dus beter geschikt voor de transitieperiode. Kamervragen hieronder <https://t.co/XFxyPr7REJ> (21-03 12:48 / 4 retweets / 27 favorites)

5.1.2.e	5.1.2.e)
	Tweede Kamerlid GroenLinks 15849 Volgers

- Morgen debat over de oorlog in Oekraïne en de noodzaak om te stoppen met Russisch fossiel. Ben heel benieuwd of onze kamervragen over de Nederlandse assets van Gazprom nog op tijd beantwoord worden.... <https://t.co/oDNsPnqDeh> (21-03 13:36 / 12 retweets / 45 favorites)
- Dus NL gaat niet concreet Russisch fossiel afbouwen? Vorige week pleitte minister [5.1.2](#) voor meer fossiele import. Voor de "leveringszekerheid". Dus als we de geldkraan naar Rusland niet dichtdraaien, hebben we zo een overdosis fossiel op de EU markt. Killing voor het klimaat <https://t.co/4cuzeVHegV> (21-03 14:37 / 23 retweets / 48 favorites)
- Vandaag debateert de Kamer over hoe we zo snel mogelijk stoppen met Russisch gas, olie en kolen. Stap 1: bespaar energie! Zo gaat er minder geld naar [5.1.2](#), dempen we prijzen én goed voor klimaat. As zondag komen we allemaal in actie op de #dagteggengas <https://t.co/XMT87gmFzh> (22-03 08:25 / 10 retweets / 19 favorites)
- Drastisch energie besparen. En de energie die we nodig hebben, zo snel mogelijk duurzaam opwekken. We weten wat we moeten doen. Voor het klimaat. Om niet langer de kas van allerlei foute regimes te spekken. Nu moeten we het doen. Niet meer treuzelen. <https://t.co/6umrioPMuM> (22-03 08:35 / 10 retweets / 23 favorites)

5.1.2.e	5.1.2.e
	TK GroenLinks 14926 Volgers

- Nogmaals voor alle duidelijkheid: @groenlinks vindt het de hoogste tijd voor een olieboycot van Rusland! De opvolging van Russische oorlogsmisdaden in #Oekraïne moet met extra sancties worden beantwoord. <https://t.co/PyOd9sAtJS> (22-03 07:48 / 13 retweets / 26 favorites)

Lokale politiek

5.1.2.e	5.1.2.e
	Gedeputeerde provincie Gelderland 5989 Volgers

- De oorlog in Oekraïne gaat maar voort en wordt steeds erger van aard. Ondertussen blijven we veel geld uitgeven aan Russisch olie en aardgas. Om me heen zie ik nog steeds onnodige energieverspilling. Dat kan anders! Doe mee en bespaar energie vanaf 27 maart. Zeg @dagtegens <https://t.co/ndIKQVp5ug> (21-03 18:16 / 25 retweets / 51 favorites)

Pers (journalisten etc.)

5.1.2.e

@reportfromNL 5.1.2.e

Energieredacteur Het Financieele Dagblad
4965 Volgers

- Want juist in een tijd waarin veel landen grote olie- en gasprojecten gaan ontwikkelen, zouden Nederlandse bedrijven daar niet bij mogen helpen?! (21-03 13:29 / 0 retweets / 2 favorites)
- De oorlog zet alles op zijn kop. Landen, die weer meer olie en gas willen produceren. Het zet de net ondertekende verklaring in Glasgow om steun aan fossiel in het buitenland te stoppen wel een beetje in een ander daglicht. (21-03 13:29 / 1 retweets / 6 favorites)



@fokzaa 5.1.2.e

internetredacteur HollandMediaCombinatie
1685 Volgers

- Tata Steel koopt geen grondstoffen meer uit Rusland, aantal bestellingen worden voorsnog niet geleverd; <https://t.co/kd11bmZRSJ> (21-03 14:25 / 0 retweets / 2 favorites)



5.1.2.e

Journalist Follow the Money; auteur boek Het Belastingparadijs
3890 Volgers

- Villa's, vliegtuigen, vermogens: 80 journalisten jagen wereldwijd op de miljarden van 5.1.2. klik <https://t.co/29KFdxQ033> via @FTM_nl #russianassettracker (21-03 17:31 / 11 retweets / 36 favorites)



@FTM_nl (Follow the Money)

Financieel-economische onderzoeksjournalistiek
111932 Volgers

- Follow the Money start samen met 80 journalisten van 24 andere media in Europa en de VS de jacht op de eigendommen van de vrienden van 5.1.2. Tot nu toe vonden we al 16 miljard euro aan superjachten, vliegtuigen en andere bezittingen. #RussianAssetTracker <https://t.co/OLSuM6M6jk> (21-03 17:34 / 106 retweets / 268 favorites)
- Voedselveiligheids- en duurzaamheidsregels sneuvelen het eerst nu er graantekorten zijn door de oorlog. Deze tekorten raken alleen niet zozeer de Europese voedselzekerheid, maar vooral de export naar China. #BureauBrussel <https://t.co/7A8INUfm1b> (22-03 06:18 / 53 retweets / 66 favorites)
- Hoe breng je het bezit van Russische oligarchen in kaart? En zijn hun advocaten op de Zuidas al gestopt om gunstige juridische constructies voor ze te bedenken? <https://t.co/N6iduLOIMQ> (22-03 07:38 / 7 retweets / 21 favorites)

Reizigersorganisaties

5.1.2.e

5.1.2.e

Bestuur reizigersvereniging Rover
651 Volgers

- When we (temporarily?) lower the speedlimit in Europe to 80 km, carowners will save more than they get from lowering the oil duties. (And we all get safer roads, less pollution, etc.) <https://t.co/gx55fDBfbQ> (21-03 15:41 / 2 retweets / 3 favorites)

Belangenorganisaties



@evofenedex (evofenedex)

Ondernemersvereniging en belangbehartiger voor logistiek en internationaal ondernemen
5890 Volgers

- Update van ons liveblog over de gevolgen voor handel en logistiek van de Russische inval in Oekraïne met o.a. afhankelijkheid van Rusland bij exporteurs en importeurs beperkt, zeevaart, weg- en spoorvervoer. <https://t.co/8QISPz8zIJ> <https://t.co/gUYUwP7ovR> (21-03 13:13 / 6 retweets / 1 favorites)

Actiegroepen



@jagraag (WISE Nederland)

Kernenergie? Nee bedankt! - Groene stroom? Ja graag!
2088 Volgers

- De conclusies van drie Belgische milieu-organisaties kunnen we volledig onderschrijven. Openhouden oude belgische kerncentrales is geen oplossing. De echte oplossing zit in fors verminderen fossiel energiegebruik. <https://t.co/JI163R3C88> (21-03 10:59 / 6 retweets / 6 favorites)



@SchipholWatch (SchipholWatch)

actiegroep tegen vliegheerrie
3020 Volgers

- Niet komen bedelen bij de belastingbetaler aub. <https://t.co/AwLazKStg5> (22-03 08:03 / 1 retweets / 5 favorites)

Bedrijven en professionals

@TataSteelNL (Tata Steel in Nederland)



2692 Volgers

- @ 5.1.2.e @ 5.1.2.e @statistiekcb @RWE_NL Wij hebben drie nog openstaande bestellingen uit Rusland opgeschort en we bespreken met de leveranciers de ontstane situatie. Wij hebben op dit moment een aantal alternatieve oplossingen aangekocht en zullen geen grondstoffen meer uit Rusland betrekken. (21-03 13:49 / 2 retweets / 6 favorites)

5.1.2.e

5.1.2.e)

Vz RvT Transitiecoalitie Voedsel/vm EP (D66)
9217 Volgers

- Temperatuur Noord- én Zuidpool volledig van slag. En wij worden door een gek gedwongen om miljarden € te investeren in oorlog en wapens. Nieuwe variant op #DontLookUp <https://t.co/wCglm5WDt4> (21-03 18:18 / 20 retweets / 52 favorites)

Nieuwssites en rtv



@businessamnl (Business AM (NL))

Express.be: het zakenportaal voor België
3873 Volgers

- Het probleem waar nauwelijks wordt over gerept: ook voor kernenergie zijn we voor groot deel afhankelijk van Rusland <https://t.co/s1x3NCB92j> (21-03 10:36 / 2 retweets / 2 favorites)



@transportonline (Transport Online)

Alles over wegtransport
10653 Volgers

- 'Aanvoer diesel uit Rusland verder onder druk' Lees meer: <https://t.co/kP88Zyjryc> <https://t.co/haHjt9THVr> (21-03 11:53 / 0 retweets / 1 favorites)



@FinancialJuice1 (Breaking News | FinancialJuice)

Market moving headlines for professional day traders 24/7 via audio sq
134237 Volgers

- UK'S PRIME MINISTER 5.1.2.e TELLS THE NUCLEAR INDUSTRY MEETING THAT BRITAIN NEEDS TO MOVE BACK TOWARDS AT LEAST 25% OF ENERGY NEEDS FROM NUCLEAR - AIDE (21-03 14:48 / 21 retweets / 76 favorites)

Van: 5.1.2.e - ILT
Aan: 5.1.2.e - HBJZ; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e; 5.1.2
 - HBJZ; 5.1.2.e - HBJZ; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e
 - HBJZ; 5.1.2.e - ILT; 5.1.2.e - DGLM
Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet
Datum: dinsdag 22 maart 2022 10:32:00
Bijlagen: [EMSA-Places-of-Refuge-EU-Operational-Guidelines-2018_03.pdf](#)

Ha allen,

Kleine aanvulling. Formeel zul je nergens in de regelgeving Places/Ports of Refuge of Safe Haven terugvinden en dat je dan een schip op basis van veiligheidsissues naar binnen moet laten. Dat is op zich vreemd, zeker gezien het feit dat de EU wel richtlijnen hiervoor heeft opgesteld (mede naar aanleiding van de 5.1.2.e, zie bijgevoegd). Deze worden hooguit in (IMO)

Maar uiteindelijk is iedereen het er over eens dat het soms veiliger is om een schip naar binnen te halen. Probleem treedt op als er een groot risico voor het mariene milieu is en het risico bestaat dat de kustlijn vervuild wordt door een dergelijke actie. Als het schip al voor de kust ligt dan is dit geen issue, maar als het schip nog bijvoorbeeld ter hoogte van de UK is en onderweg naar Rotterdam dan wordt het wat lastiger. Daar hebben we voorbeelden van gehad.

Wat denk ik nog wel moet worden uitgezocht is wie uiteindelijk die call maakt om bijvoorbeeld een sleper of loods toe te staan om het schip naar binnen te halen. Is dit ook de (rijks)havenmeester?

Groeten,
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - HBJZ <5.1.2.e@minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 22 maart 2022 09:53
Aan: 5.1.2.e@minbuza.nl; 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e@minienw.nl; 5.1.2.e@minbuza.nl; 5.1.2.e
 - HBJZ <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e@minienw.nl; 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e@minienw.nl; 5.1.2.e
 - HBJZ 5.1.2.e@minienw.nl; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e@ILenT.nl;
 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e@ilent.nl; 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Graag gedaan, met dank aan 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e@minbuza.nl>
Verzonden: dinsdag 22 maart 2022 09:52
Aan: 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e@minienw.nl; 5.1.2.e
 DGLM 5.1.2.e@minienw.nl; 5.1.2.e@minbuza.nl; 5.1.2.e
 - HBJZ 5.1.2.e@minienw.nl; 5.1.2.e -
 DGLM 5.1.2.e@minienw.nl; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e@minienw.nl;
 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e@minienw.nl; 5.1.2.e - ILT
 5.1.2.e@ILenT.nl; 5.1.2.e ILT 5.1.2.e@ilent.nl; 5.1.2.e
 - DGLM 5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dankjewel 5.1.2.e voor de uitgebreide toelichting!

5.1.2.e : v.w.b. BZ akkoord.

Groet,

5.1.2.
e

Van: 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Datum: dinsdag 22 mrt. 2022 8:39 AM

Aan: 5.1.2.e minbuza.nl>, 5.1.2.e - DGLM

5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e @minbuza.nl>, 5.1.2.e
- HBJZ <5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e -
HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>, 5.1.2.e
- ILT 5.1.2.e @ilent.nl>, 5.1.2.e DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Hoi 5.1.2.e en 5.1.2.e ,

Hierbij de richtlijn + toelichting. Het lijkt me niet handig om een schip in nood voor de kust te laten vergaan of mensen aan boord van een schip te laten sterven met als reden dat er een sanctie is opgelegd of dat het in de sanctieregelgeving niet is geregeld. O.g.v onderstaande richtlijn (en overigens ook UNCLOS) moet je ook al LS maatregelen nemen om gevaar voor de veiligheid van de scheepvaart en voor personen en het mariene milieu te voorkomen. Dat kan ook betekenen dat je een schip of moet toe laten of zelfs de haven in zou moeten slepen om erger te voorkomen.

Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208)

3.4. Territoriale zee

Hoofdstuk 3 van de WBMO bevat ook enige bepalingen in verband met maritieme ongevallen en vergelijkbare voorvallen in de territoriale zee. Ook hier is van belang dat niet bij voorbaat kan worden uitgesloten dat soms moet worden opgetreden jegens een schip, niet zijnde een wrak. In verband hiermee bevat artikel 16 van de WBMO samengevat het volgende. De minister kan ten aanzien van een schip dat zich bevindt in de Nederlandse territoriale zee alle maatregelen nemen die nodig zijn om een veilige vaart en de veiligheid van personen te verzekeren en het mariene milieu en kustmilieu te beschermen ingeval zich met betrekking tot het schip een maritiem ongeval of een omstandigheid voordoet die gevolgen heeft voor de veiligheid van het schip of van de scheepvaart dan wel tot verontreiniging van de wateren of de kust van een staat kan leiden. Hetzelfde geldt indien in zee drijvende verontreinigende stoffen, containers of stukgoederen worden waargenomen.

Overigens is primair een verplichting voor de kapitein en de geregistreerde eigenaar van een schip opgenomen om de nodige maatregelen te nemen ter voorkoming, beperking of ongedaanmaking van gevaar. Dit komt overeen met artikel 15 van de Wet BON. Ook is voorzien in een verplichting tot verlenen van medewerking aan toepassing van overheidsmaatregelen.

De grondslag voor overheidsmaatregelen is geformuleerd overeenkomstig de Europese Monitorrichtlijn . Deze richtlijn voorziet er onder andere in dat de betrokken overheidsinstanties diverse maatregelen kunnen en moeten nemen bij incidenten of ongevallen op zee om een veilige vaart en de veiligheid van personen te verzekeren en het mariene milieu en het kustmilieu te beschermen (zie artikel 19 en bijlage IV van die richtlijn). De Wet BON, die tot stand kwam in 1992, diende sedert 2003 mede als implementatie van genoemd artikel 19, zonder dat in het kader van de implementatie van de Monitorrichtlijn aanpassing van de wettekst plaatsvond. Nu de Wet BON wordt vervangen door de WBMO, wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om genoemd artikel 19 op meer uitdrukkelijke wijze om te zetten in de Nederlandse wet. Dit is in concreto vooral van belang omdat artikel 19, voortbouwend op artikel 17 dat een meldingsplicht voor maritieme ongevallen en voorvallen inhoudt, vergt dat een kuststaat in de onder zijn jurisdictie staande wateren waar nodig ook dwingend kan optreden ter bescherming van het mariene milieu of kustbelangen onder jurisdictie van andere lidstaten. De Wet BON voorziet daarin nog niet.

Artikel 17 van de Monitorrichtlijn is mede van toepassing in de EEZ. Artikel 16 (paragraaf 3.1

WBMO) is slechts van toepassing in de territoriale zee. Voor de EEZ is de Monitorrichtlijn geïmplementeerd in hoofdstuk 2 (wrakken) en paragraaf 3.2 (bevoegdheden voor de interventiezone) van de WBMO. Omdat Nederland als kuststaat buiten de territoriale zee met betrekking tot maritieme ongevallen en vergelijkbare voorvallen slechts beschikt over de bevoegdheden uit hoofde van het Verdrag, het Interventieverdrag en artikel 221 van het VN-Zeerechtverdrag, past de beperking van artikel 16 tot de territoriale zee bij de uitdrukkelijke clause van artikel 19 van de Monitorrichtlijn die overeenstemming vergt met het internationaal recht.

De meldingsplicht van de kapitein bij maritieme incidenten ingevolge artikel 17 van de Monitorrichtlijn is in 2004 uitdrukkelijk geïmplementeerd via artikel 12 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (WVVS). Deze richtlijnverplichting blijft hier verder buiten beschouwing.

Groet

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <[redacted]>@minbuza.nl>

Verzonden: maandag 21 maart 2022 18:00

Aan: 5.1.2.e <[redacted]> - DGLM 5.1.2.e <[redacted]>@minienw.nl>; 5.1.2.e <[redacted]>@minbuza.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> - HBJZ 5.1.2.e <[redacted]>@minienw.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> - DGLM 5.1.2.e <[redacted]>@minienw.nl>; 5.1.2.e <[redacted]>@minienw.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> - DGLM 5.1.2.e <[redacted]>@minienw.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> - HBJZ 5.1.2.e <[redacted]>@minienw.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> - ILT 5.1.2.e <[redacted]>@ilent.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> - ILT 5.1.2.e <[redacted]>@ilent.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> HBJZ 5.1.2.e <[redacted]>@minienw.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> - DGLM 5.1.2.e <[redacted]>@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Beste 5.1.2.e

Naar welke Europese regelgeving wordt hier verwezen (p. 2, 1^e para.)? “Alleen indien een schip in nood is, kan op grond van Europese regelgeving de toegang niet worden geweigerd.” Dit volgt niet uit de EU-sanctieverordeningen.

Groet,

5.1.2.e

From: 5.1.2.e <[redacted]> - DGLM 5.1.2.e <[redacted]>@minienw.nl>

Sent: maandag 21 maart 2022 17:30

To: 5.1.2.e <[redacted]>@minbuza.nl>; 5.1.2.e <[redacted]>@minbuza.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> - HBJZ 5.1.2.e <[redacted]>@minienw.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> DGLM 5.1.2.e <[redacted]>@minienw.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> - DGLM 5.1.2.e <[redacted]>@minienw.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> - HBJZ 5.1.2.e <[redacted]>@minienw.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> ILT 5.1.2.e <[redacted]>@ilent.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> ILT 5.1.2.e <[redacted]>@ilent.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> HBJZ 5.1.2.e <[redacted]>@minienw.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> - DGLM 5.1.2.e <[redacted]>@minienw.nl>

Subject: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Van: 5.1.2.e @minbuza.nl>

Verzonden: maandag 21 maart 2022 16:05

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

From: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Sent: maandag 21 maart 2022 15:23

To: 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e)
- ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>

Subject: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 85

Van: 5.1.2.e <[redacted]>@minbuza.nl>

Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 18:45

Aan: 5.1.2.e <[redacted]> - HBJZ <[redacted]>@minienw.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> - DGLM <[redacted]>@minienw.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> - DGLM <[redacted]>@minienw.nl>; 5.1.2.e <[redacted]>minbuza.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> - DGLM <[redacted]>@minienw.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> HBJZ <[redacted]>@minienw.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> - ILT <[redacted]>@ILenT.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> - ILT <[redacted]>@ilent.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> - HBJZ <[redacted]>@minienw.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> - DGLM <[redacted]>@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 85

Van: 5.1.2.e <[redacted]>@minbuza.nl>

Datum: vrijdag 18 mrt. 2022 4:48 PM

Aan: 5.1.2.e <[redacted]> - HBJZ <[redacted]>@minienw.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> - DGLM <[redacted]>@minienw.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> - DGLM <[redacted]>@minienw.nl>; 5.1.2.e <[redacted]>@minbuza.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> - DGLM <[redacted]>@minienw.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> - HBJZ <[redacted]>@minienw.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> - ILT <[redacted]>@ILenT.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> - ILT <[redacted]>@ilent.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> - HBJZ <[redacted]>@minienw.nl>; 5.1.2.e <[redacted]> - DGLM <[redacted]>@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 85

From: 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>
Sent: vrijdag 18 maart 2022 14:47
To: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e)
- DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>;
5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>
Subject: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: donderdag 17 maart 2022 17:59
Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e lLenT.nl>;
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>;
5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e - DGLM

Verzonden: dinsdag 15 maart 2022 14:55

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @lLenT.nl>;
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>;
5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 14 maart 2022 13:12

Aan: 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @lLenT.nl>;
5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: schepen weren

Van: 5.1.2.e - DGLM

Verzonden: vrijdag 11 maart 2022 11:39

Aan: 5.1.2.e @minibuza.nl>; 5.1.2.e DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e @minibuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: schepen weren

Van: 5.1.2.e @minibuza.nl>

Verzonden: vrijdag 11 maart 2022 11:16

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e -
DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>;
5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e @minibuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: schepen weren

From: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Sent: vrijdag 11 maart 2022 10:52
To: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e minbuza.nl>; 5.1.2.e) - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @lIenT.nl>; 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>
Subject: RE: schepen weren
Importance: High

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: donderdag 10 mrt. 2022 5:50 PM
Aan: 5.1.2.e - DGLM <5.1.2.e minienw.nl>, 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @lIenT.nl>, 5.1.2.e minbuza.nl>, 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ilent.nl>, 5.1.2.e @minbuza.nl>, 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: woensdag 9 maart 2022 14:59
Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @lIenT.nl>; 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

CC: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e - DGLM

Verzonden: woensdag 9 maart 2022 12:44

Aan: 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM

5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT

5.1.2.e @ILT.nl>; 5.1.2.e @minbuza.nl>

CC: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: afstemming 14:00

Dubbel zie nr. 58

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Help save paper! Do you really need to print this email?

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Help save paper! Do you really need to print this email?

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

VTMIS

Places of Refuge

EU Operational Guidelines

Version 5 - Final 1 February 2018

Preface

Following recent maritime incidents involving ships in distress in waters outside the jurisdiction of any one State, the Member States of the European Union, together with the European Commission and the European Maritime Safety Agency (EMSA), decided to review the framework for co-operation and co-ordination between States in such cases, to improve the existing arrangements.

As a matter of principle, each State involved in the response operation should examine their ability to provide a place of refuge.

These Operational Guidelines have been prepared in a spirit of enhanced co-operation and coordination among all parties involved, including Member States' Authorities and concerned Industry.

Background

All States Parties to the UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) have an obligation to protect and preserve the marine environment. In order to comply with this obligation, States should draw up and implement a National Contingency Plan for response to any maritime incident.

According to the IMO Guidelines on Places of Refuge¹, when a ship has suffered an incident, “the best way of preventing damage or pollution from its progressive deterioration would be to lighten its cargo and bunkers; and to repair the damage. Such an operation is best carried out in a place of refuge as it is rarely possible to deal satisfactorily and effectively with a marine casualty in open sea conditions.” A place of refuge is a place where a ship in need of assistance can take action to enable it to stabilize its condition and reduce the hazards to navigation, and to protect human life and the environment. It may include a port, a place of shelter near the coast, an inlet, a lee shore, a cove, a fjord or a bay or any part of the coast.

Because of the many variable factors involved (e.g. sea state, weather and condition of the vessel, required and available facilities), and the variety of risks involved when bringing a ship in need of assistance into a place of refuge a decision to grant access to a place of refuge can only be taken on a case-by-case basis.

Since 2009, under the terms of the VTMS Directive², EU Member States have been required to designate **“one or more competent authorities, which have the required expertise and the power, at the time of the operation, to take independent decisions on their own initiative concerning the accommodation of ships in need of assistance.”**³ In setting up a system of competent authorities for managing places of refuge requests, the Directive also crystallises some of the recommendations of the IMO Guidelines into obligations for the different parties involved in such incidents.

Building on this framework, the EU Operational Guidelines provide practical guidance for the competent authorities (CA) and the main parties involved in managing a request for a place of refuge from a ship in need of assistance⁴, including where an incident occurs on the high seas or outside of the jurisdiction of any one Member State.

The EU Operational Guidelines do not cover SAR operations. The provisions of the SAR Convention⁵ take priority over these Guidelines at all times.

The EU Operational Guidelines do not apply to any incidents on inland waterways.

The EU Operational Guidelines, although non-mandatory in nature, are intended to support the more uniform application of the underlying legal provisions in Directive 2002/59/EC and must not be understood to imply any new or replace any existing legal obligations.

¹ IMO Resolution A.949(23) GUIDELINES ON PLACES OF REFUGE FOR SHIPS IN NEED OF ASSISTANCE

² Directive 2002/59/EC on Community vessel traffic monitoring and information system, as amended.

³ Article 20 (1) of Directive 2002/59/EC, as amended by Directive 2009/17/EC.

⁴ As defined in Directive 2002/59/EC Article 3(v): “‘ship in need of assistance’ means, without prejudice to the provisions of the SAR Convention concerning the rescue of persons, a ship in a situation that could give rise to its loss or an environmental or navigational hazard”.

⁵ International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979

They are drafted with a real operational situation for a vessel in need of assistance in mind. They aim at a robust **operational** process leading to well advised and, where possible, quicker decision making. At the same time they should contribute to promoting positive attitudes – within Governments, authorities, and Industry for the purposes of Places of Refuge, in the interest of the protection of human life, maritime safety, security and the environment. A key element for these purposes is timely and clear communication between the parties involved, in particular for cross-border situations.

The Guidelines support the requirement for national plans for accommodation of ships in need of assistance to include '*procedures for international coordination and decision-making*' and the attainment of the objective for Member States and the Commission to cooperate in drawing up concerted plans to accommodate ships in need of assistance, as required by the VTMS Directive.

As a matter of principle, each State involved in the operation should examine their ability to provide a place of refuge. A place of refuge request cannot be refused for commercial or financial reasons, nor should commercial interests become the main driver for the handling of PoR requests, or the selection of a potential PoR. Unless deemed unsafe, there should be no rejection without inspection.

Context

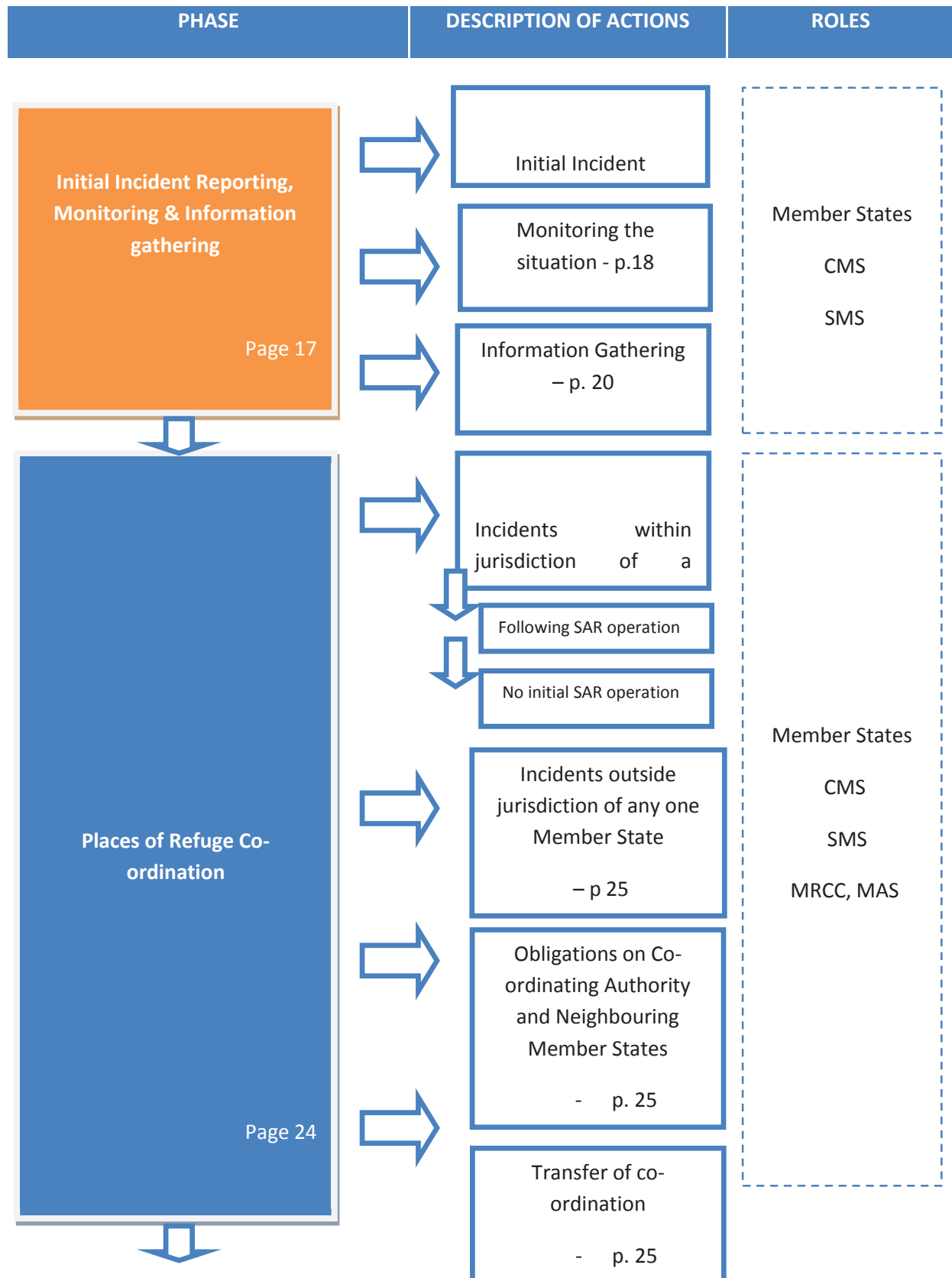
Many times situations leading to a request for a place of refuge involve only one Member State and will be handled by the same State, under its jurisdiction. There may however be cases where a purely national situation may turn into a situation involving neighbouring Member States or Member States in the vicinity of the incident. These Operational Guidelines should complement national plans and apply to situations where it is likely that more than one State may become involved, or where the incident falls outside the jurisdiction of any Member State.

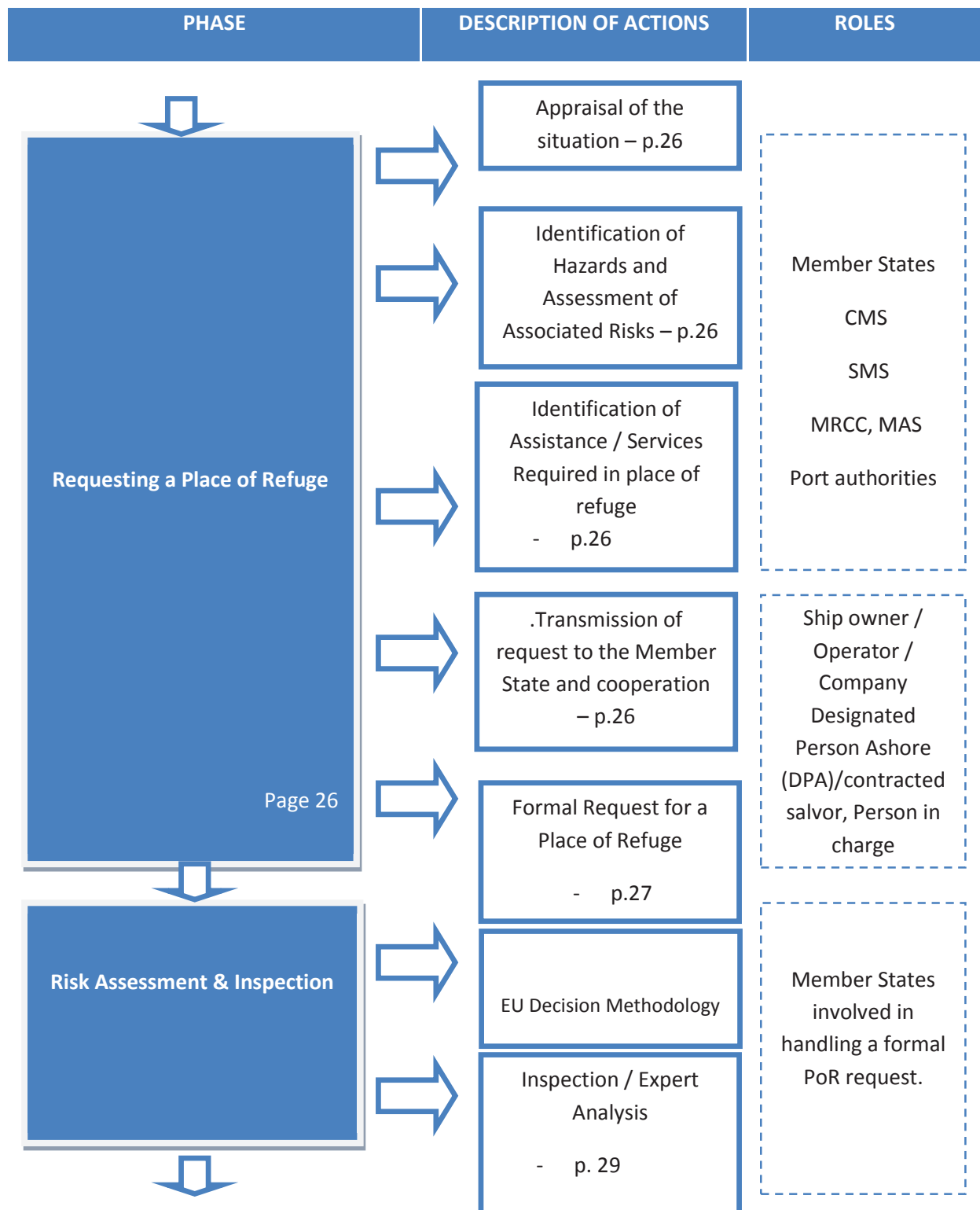
It is important to note that there are obligations on Member States under the VTMS Directive, to monitor any potential situation, and an obligation on Masters to report any such incidents, before they turn into a place of refuge situation.

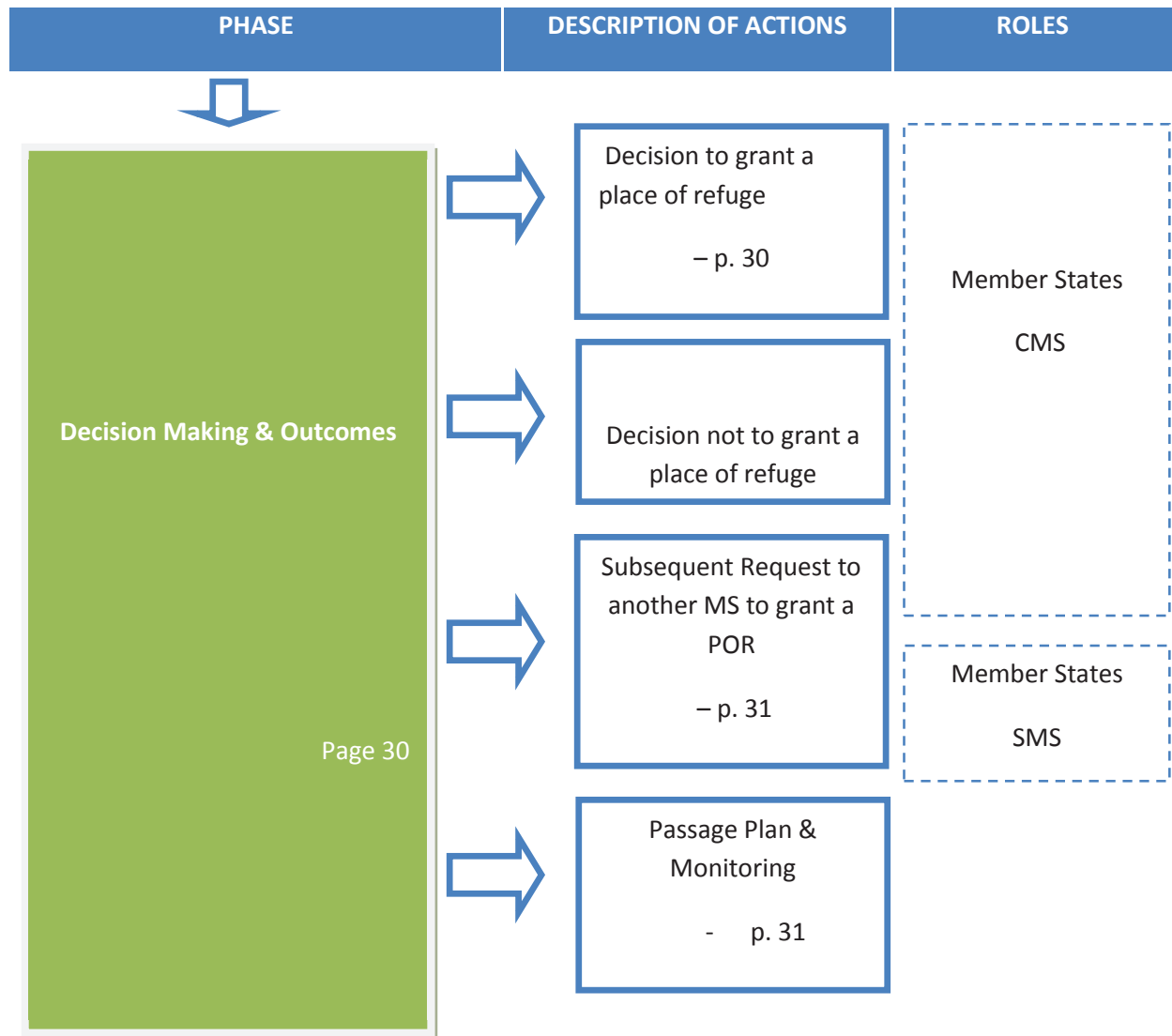
Flowchart and sequence:

POR GUIDELINES – FLOW CHART (QUICK REFERENCE)

OPERATIONS







INDEX

Please click [HERE](#) for index of the document – page 67

DEFINITIONS

Roles and Responsibilities of Key Players in relation to a request for a Place of Refuge	Responsibilities of Member States	Responsibilities of the Co-ordinating Member State (CMS) Responsibilities of the Supporting Member States (SMS) Role of Maritime Assistance Service and Maritime Rescue Co-ordination Centre The Flag State
	Responsibilities of other involved parties	The master Persons responsible for the vessel at the time of the incident The Classification Society The Salvor Port & Harbour Authorities Insurers

ADDITIONAL INFORMATION

Topic	Details	Scope
Financial Security	Operational action points	Procedures in the national plans, information gathering aspects, decision making
Media and Information Handling	Key Principles Key interest groups Key actions for persons handling incident	Media handling procedure

Lessons Learned	National & Regional De-briefs Places of Refuge CA Co-operation Exercises & Workshops	Best practices promotion

APPENDICES

Appendix	Title	Scope
<u>A</u>	List of MAS / MRCC	Operations
<u>B</u>	List of Competent Authorities	Operations
<u>C</u>	Formal Place of Refuge Request Form	Operations
<u>D</u>	Decision Making Tool	Operations
<u>E</u>	Integrated Maritime Services	Tools Available at EU level
<u>F</u>	Member State Handover Co-ordination Form	Operations
<u>G</u>	SITREP Template	Operations
<u>H</u>	International and European Law – relevant rules	Information
<u>J</u>	List of Websites/Contacts	Information
<u>J</u>	Financial Liability and Compensation	Information

OTHERS

<u>List of Definitions</u>
<u>List of Acronyms</u>

Chapter 1

Roles and Responsibilities of Key Players in relation to a request for a Place of Refuge

1.1. Responsibilities of Member States

Each Member State shall:

- designate one or more competent authorities which have the required expertise and the power, at the time of the operation, to take independent decisions on their own initiative concerning the accommodation of ships in need of assistance;
- establish assessment procedures for acceptance or refusal of a ship in need of assistance in a place of refuge, in their plans for the accommodation of ships in need of assistance. Plans must also include procedures for international coordination and decision-making, which should be consistent with these Guidelines for the handling of requests for assistance and authorising, where appropriate, the use of a suitable place of refuge;
- examine their ability to provide a place of refuge;
- ensure due publicity for the name and up-to-date contact details of the competent authorities;
- ensure availability of information on plans for other neighbouring States and all parties involved in a response operation;

1.1.1. Member State's Competent Authority

Responsible for:

- Taking independent decisions on the need for, and location of, a place of refuge for a particular ship in need of assistance
- Overall command and control of incident, taking steps leading up to accommodation in a place of refuge, including the ones listed in Annex IV of the Directive e.g. may direct a vessel in need of assistance to place(s) of refuge when judged appropriate
- Liaising with authorities likely to get involved and ensure that information on any potential hazard arising from the incident to other State(s) is made available to the other State(s) as soon as possible.

Direct access to the by the Member States designated competent authorities is via:

<http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/places-of-refuge/download/3941/2630/23.html>

---- Click to come back to PoR Quick Reference ----

1.1.2. Co-ordinating and Supporting Member States

The Maritime Assistance Service (MAS) or the authority (or authorities) as referred to in Articles 20.1 and 20a.2(a) of Directive 2002/59/EC, as amended, which has assumed co-ordination, will be known as the Co-ordinating Member State (**CMS**). Other Member States supporting the CMS will be known, for the purpose of these Guidelines, as Supporting Member States (**SMS**).

1.1.3. Responsibilities of the Co-ordinating Member State (CMS)

The CMS will be responsible for:

- Ensuring that the competent authority (CA) is in charge of overall co-ordination of the incident;
- Initiating their national PoR procedure, in order to identify a potential site on their territory;
- Being the main point of contact for liaison with representatives of the involved parties, including the ship owner and/or operator, master, P&I club, salvors, and if necessary, the operator of a port of refuge;
- Where necessary, coordinating the response to the PoR request with potential Supporting Member States (SMS), in order to gain their assistance;
- Issuing SITREPS and alerting SMS and EMSA Maritime Services of the incident, actions taken to date and proposed plans;
- Determining whether a Member State Co-operation Group and a Secretariat should be set up for the incident;
- Organising evaluation teams: search for transportation, constitution of teams, in collaboration with the other states involved;
 - Undertaking a thorough analysis of the factors listed in these Guidelines in order to decide whether to allow a ship in need of assistance to proceed to a place of refuge (see Chapter 5); and
 - Communicating the results of that analysis, once complete, to the other authorities concerned and to the shipowner.
- Ensuring that those authorities who may become responsible for the vessel once in a place of refuge are:
 - informed as early as possible of that possibility;
 - involved in the risk assessment process and are given all relevant information.
- Following a balanced assessment of all the factors involved, providing a place of refuge whenever reasonably possible; OR

Where appropriate, initiating a dialogue to formalise the transfer of co-ordination to another State.

NB: The CMS considering a formal PoR request should not enter into direct contact with different port authorities or shore based authorities in another State. All information exchanges must go through the competent maritime authorities in the State concerned.

---- Click to come back to PoR Quick Reference ----

1.1.4. Responsibilities of the Supporting Member States (SMS)

The Member States supporting the CMS in handling the PoR request procedures include:

- those nearest the vicinity of the vessel in need of assistance;
- and, if necessary,
- the Flag State;

Each SMS should:

- Ensure that any relevant incident related information is passed to the CMS without delay;
- Be prepared to plan in parallel and proactively assess possible alternative options should the CMS be unable to grant a PoR.
- Be prepared to examine any requests from the CMS for assistance (logistical, expertise or evaluation);
- Be prepared to examine a request for a place of refuge within their jurisdiction by the CMS or the salvor as mandated by the owner;

In particular,

- Neighbouring Member States should examine the possibility of granting a place of refuge in their territory – even though the incident, at the time, is taking place outside their area of jurisdiction.

1.1.5. Role of Maritime Assistance Service and Maritime Rescue Co-ordination Centre

In some EU Member States, the Maritime Assistance Service (MAS) and the Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC) can be one and the same, or have been co-located and are available 24/7 to act as a single point of contact (SPOC) for refuge requests. **A list of MAS/MRCCs in EU Member States can be found [\[link to Appendix A\]](#).**

In the event of any maritime incident⁶, the ship's master and/or the salvor shall contact the appropriate MRCC/MAS, as designated in each EU Member State, to report the incident and initiate the necessary follow-up actions.

In emergency situations other than those defined in the SAR Convention, the Maritime Assistance Service (MAS):

⁶ c.f. Article 17 in Directive 2002/59/EC as amended

- provides communication facilities for ships in need of assistance.

In emergency situations as defined in the SAR Convention, including one that subsequently arises from efforts to assist a ship in need of assistance:

- the national or regional Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC) is responsible for communication and the management of the search and rescue operation;
- the Maritime Assistance Service (MAS) should monitor developments, in case a need for a place of refuge arises, or if other measures (such as counter pollution activities) are required.

Once the SAR functions are completed, communication and incident management normally transfers to the MAS.

---- Click to come back to PoR Quick Reference ----

1.2. Responsibilities of other involved parties

1.2.1. The master

The master has the command of the vessel and remains in command of the vessel even when a salvage operation is underway, until such time that the master has relinquished his command and it comes under the responsibility of the salvor.

The master shall:

- inform the competent authorities (of the nearest coastal State(s)) of the incident as soon as possible issuing an incident report with at least the following details: (1) the ship's identity, (2) the ship's position, (3) the port of departure, (4) the port of destination, (5) Information about the on-board cargo, (6) the address from which additional information may be obtained on any oil and dangerous cargo on board (i.e. copy of cargo manifest) to the extent known, (7) quantity, location and type of bunkers on board, (8) the number of persons on board, and (9) details of the incident;
- inform the shipowner or the operator of the ship, in accordance with the ISM Code, of the incident;
- cooperate fully with the CAs;
- communicate all requested or pertinent information to CAs ; and

The master should (with the assistance of the company and/or the salvor where necessary):

- assess the situation and identify the reasons why the ship needs assistance;
- carry out an appraisal of the threats (e.g. from fire, explosion, grounding etc.); and then
- estimate the consequences of the potential casualty, if the ship were to:
 - remain in the same position;
 - continue on its voyage;
 - reach a place of refuge; or
 - be taken out to sea.

The master (and/or the salvor) should (See further Chapter 4 on Requesting a Place of Refuge):

- identify the assistance required from the coastal State in order to overcome the inherent danger of the situation;
- make contact with the coastal State (through the coastal State's MAS/MRCC – See [Appendix A](#)) in order to transmit:
 - the master's appraisal of the situation (to the best of the masters's ability or knowledge at the time of the situation)
 - the hazards and risks identified
 - the assistance required
 - the particulars required under the international conventions in force
 - if there is an emergency response services (ERS) onboard;
- undertake any relevant response actions to minimize the consequences of the casualty.

---- Click to come back to PoR Quick Reference ----

1.2.2. Persons responsible for the vessel at the time of the incident

- Ship operators, ship agents & charterers

For the purposes of these Guidelines, 'ship operator' is the owner or manager of a ship⁷, 'ship agent' is any person mandated or authorised to supply information on behalf of the operator⁸, and 'charterer' is the bareboat charterer of the ship.

The operator shall contact the CA and remain available for consultation and cooperation with the CA, as soon as it is informed of the incident.

The operator decides which external specialists, such as salvors, to contract to assist with the required response measures handling an incident.

It is important that ship charterers and/or agents contact the CMS at earliest opportunity to discuss the incident and provide relevant information.

Ship operators must cooperate fully with the CMS, in accordance with existing national and international law.

- Cargo Owners/shippers

For the purposes of the Guidelines, 'shipper' is any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage of goods has been concluded with a carrier⁹.

Initial requests for information about on-board cargo should be directed to the master in the first instance, who should have information of cargo on board, including its location and ownership through documentation on board, notably the ship and cargo manifest and the bill of lading (in the case of tankers Material Safety Data Sheets –'MSDS' – will be used), and can, identify the bill of lading issuers, shippers and others who can be contacted for the purposes of identifying the cargo.

⁷ Article 3(b) of Directive 2002/59/EC as amended, OJ L 208, 5.8.2002, p.10.

⁸ Article 3(c), *idem*.

⁹ Article 3(d), *idem*.

If the master has relinquished his command and/or is no longer in a position to provide the information, Cargo owners/ shippers have the most accurate information on cargo, which is particularly important in the case of dangerous goods.

It is important to ensure that commercial interests do not become the main driver for the handling of PoR requests, or the selection of a potential PoR.

1.2.3. The Flag State

The Flag State should be asked to cooperate with the CMS, if there is a need for specific information on the ship's certificates and any other relevant documentation (i.e. safety and pollution prevention). There is an obligation on CMS to keep the Flag State aware of any developments. The Flag State can also act as SMS.

1.2.4. The Classification Society

Many classification societies have set up emergency response services (ERS) (ERS can provide information on damage stability and residual strength etc to the ship's crew, salvors or the CMS.). Whereby the ship classification society has available a shore-based ERS it should be forthwith notified to the CMS. If the vessel in question carries an Emergency Response-Service, the availability should be notified to the CMS by the operator as soon as possible.

Following an incident, it is imperative for the classification society to be involved in the information gathering and risk assessment stage, in particular when a formal request for a place of refuge has been made, and to provide any information. A clear line of communication should be established between ERS and CMS. As the International Association of Classification Societies recommends, ERSs are to provide rapid technical assistance to the Master and to other authorities.¹⁰

The CMS should have access to all information that he deems necessary, i.e. ERS modelling, cargo manifests, etc. From the early critical stages through to repair, ERS provides support by evaluating the technical aspects of the casualty and identifying concerns and possible courses of action.

1.2.5. The Salvor

The duties of the Salvor are set out in Article 8 of the International Convention on Salvage 1989, which is incorporated into Lloyd's Open Form¹¹, and will apply when no contract is in place. If a contract other than Lloyd's Open Form is in place responsibilities will be different and will be specific to each casualty.

After the master has relinquished his command, the salvor is responsible for:

- Keeping the co-ordinating authority/CA fully informed about the condition of the vessel and the progress of the salvage operation.
- Cooperating fully with the CA in ensuring the safety of the ship, of persons, and the protection of the marine environment, by taking all appropriate measures.¹²
- Submitting an outline salvage plan showing immediate intentions (detailed plan to be provided later) to the CA for approval before operations commence.

¹⁰ IACS Recommendation N.145 (May 2016)", see at

[http://www.iacs.org.uk/document/public/Publications/Guidelines_and_recommendations/PDF/Rec. No. 145_pdf2856.pdf](http://www.iacs.org.uk/document/public/Publications/Guidelines_and_recommendations/PDF/Rec._No._145_pdf2856.pdf)

¹¹ The most commonly used contract is the Lloyd's Open Form which places onerous obligations on the salvor including a commitment to use 'best endeavours' and 'to prevent and minimise damage to the environment'.

¹² see Article 19(1) and Annex IV of VTMS Directive

- (If there is an ERS in place), the salvors will be in direct contact with the classification society to provide them with updates on the condition of the vessel.

The salvage team is led by the Salvage Master and will range in size depending on the incident. It may include Salvage Engineers, Naval Architects, Divers and Specialists, including Cargo Specialists.

1.2.6. Port & Harbour Authorities

Depending on circumstances and following the risk assessment a port or harbour may be identified as a potential PoR.

If a port or harbour is identified as a potential PoR for a vessel in need of assistance, the following issues will need to be considered:

- The availability of a suitable Berth, designated Emergency Reception Berth, or otherwise, place to accommodate the vessel.
- The risk to safety and/or human health, particularly if the port or harbour is in close proximity to populated areas.
- Technical considerations of the port's operations (e.g. assessment of the potential risk of lengthy disruption, the vessel blocking or restricting access through navigation channels, damage to infrastructure).
- If the CA responsible at sea changes to the Authority responsible in the port or harbour, the continuity of all operation towards the vessel seeking a place of refuge regarding the vessel / port interface should be maintained without any loss. (Vessel/port Interface regarding waste management, cargo handling, safety and security etc. diverts from service on intact vessels.)

1.2.7. Insurers

Protection & Indemnity ('P&I') Insurance covers a wide range of liabilities including personal injury to crew, passengers and others on board, cargo loss and damage, oil pollution, wreck removal and dock damage. Generally, P&I Clubs also provide a wide range of services to their members on claims, legal issues and loss prevention, and often play a leading role in the management of casualties. Hence, establishing communication with the P&I Club as early as possible during an incident is important as they can be instrumental in obtaining relevant information from the ship operator.

In an incident, they may be asked to provide financial guarantees which may include guarantees for damages or losses to ports during the accommodation of a ship in need of assistance. (See [Appendix J](#) for more details)

Hull & Machinery ('H&M') Insurance covers damage to the vessel's hull, machinery and equipment. This is often covered by two or more underwriters; hence, it is sufficient to obtain the contact details of the lead hull insurer, who is authorised to act on behalf of all followers. (See [Appendix J](#) for more details)

Cargo insurance covers damages to the cargo on board the vessel, including cargo contributions to the general average. (See [Appendix J](#) for more details)

---- Click to come back to PoR Quick Reference ----

Chapter 2

Initial Incident Reporting, Monitoring & Information gathering



2.1. Initial Incident Reporting

With a view to preventing or mitigating any significant threat to maritime safety, the safety of individuals or the environment, member States shall monitor and take all appropriate measures to ensure that the master of a ship sailing within their SRR/EEZ or equivalent, reports to the coastal station responsible for that geographical area.

Insofar as the vessel intends to call, or has called, in a European (EU) port, or has passed the Mandatory Reporting Systems (MRS) located in the waters of EU Member States; the relevant data on the vessel (e.g. persons on board, HAZMAT, ETA, ETD etc.) is available through the SafeSeaNet system (SSN) and allows their distribution to the relevant authorities along the planned route of the ship. Depending on the situation, there may already be some information available in the SSN that can be used, in accordance with incident reporting requirements and guidelines¹³. The CMS will gather any new or additional information deemed necessary for the safe handling of the PoR request and will bring anything relevant to the attention of any other involved parties, whether public or private.

If not already available, as soon as it is practicable, when the PoR request is received, the following information should be collected by the CMS and circulated to other states who are, or who may become involved (SMSs):

- ship's particulars: type, name, flag, IMO number
- vessel position
- Last and next port of call
- nature of the damage reported
- cargo on board
- total persons on board
- condition of the vessel at the end of the SAR operation (if appropriate).

¹³ The Incident Reporting Guidelines (link: <http://emsa.europa.eu/documents/technical-documentation.html>) describe how incidents covered should be reported and exchanged between Member States through the SafeSeaNet systems.

Situation Reports (SITREPS)¹⁴

The CMS should draft and share situation reports (SITREPS) within the SSN system using the format in [Appendix G](#) on a regular basis, and to all other involved parties including to the master/salvor, at least at the following stages of the operation:

- a) At the end of the initial information gathering phase, subsequent to the alert being given. These initial SITREPS should report on initial measures taken.
- b) Upon receipt of the report of an evaluation / inspection team.
- c) During the risk assessment process: successive SITREPS should be issued if new information about the vessel in need of assistance becomes available, or if any actions on the part of one Member State makes it necessary to formalise the information with all other parties involved.
- d) When a decision on whether or not to grant a place of refuge is made.
- e) Arrival of the damaged ship in the place of refuge

SITREPS allow the formalisation and recapitulation of data that should already be made available through other EU information systems e.g. SafeSeaNet.

---- Click to come back to PoR Quick Reference ----

2.2. Monitoring the situation

The EU has a number of operational information systems which gather, organise, integrate and exchange/share the data relative to vessels, its cargo and passengers with the purpose of facilitating the information sharing and cooperation between Member States.

The CMS should therefore consult SSN during the initial alert phase. The SMSs, if not already aware, once they have been made aware of the incident, should keep themselves updated via SSN.

During an operation, SSN can be used as follows:

2.2.1. Obtaining information relative to the vessel and cargo:

SSN provides updated information on the vessel identification, number of persons on board, voyage, incident reports, dangerous and polluting goods (Hazmat) carried on board if she has previously sent mandatory reports or if she has fulfilled her obligations prior to calling at an EU port.

2.2.2. SafeSeaNet, information system relative to the event:

¹⁴ The SITREP is the same as currently exchanged via SSN and the example provided in appendix 1 to the SSN IR Guidelines (Version 2.1, date: 07.07.2016) which includes a specific section related to the PoR specific information. Further guidance can be found in Annex G.

- Use of SafeSeaNet by the CMS:

The CMS uploads the following on SSN with automatic notification of all other parties involved (as attachments):

- The information on the vessel involved and their representatives.
- Information on their site(s) regarded as potentially suitable places of refuge.
- Operational SITREPs ([Appendix G](#), SITREP template including a section for PoR relevant information)
- Once the necessity of a place of refuge is ascertained or confirmed, the CMS defines a new list of addressees allowing for information sharing with the flag state (if EU), neighbouring Member States with whom operational agreements are in force, and neighbouring states liable to be involved in the process.

Note: the definition of an address list allows an automatic notification to the selected addressees. Every time new information is entered and distributed to the same address list, CMSs are kept informed of all new entries in SSN.

- Successive updates on SSN: each updated SITREP is available in SSN as an attachment (SSN shows only the latest attached document) and triggers an automatic notification to all CMSs selected. Those addressees need to open the attached document in order to read the SITREPs. In case these addresses are e-mail recipients, through this e-mail they will receive the necessary information to search for the SITREP details in the SSN central system.
- Validation, as SITREPs, of the information gathered by other member states. Validation means: confirmation and recognition of the information as pertinent to the situation and the operational parameters at hand.

2.2.3. Relative to dangerous, polluting and toxic goods

SSN provides the identification and details of the dangerous and polluting goods carried on board:

HAZMAT CARGO¹⁵ – Some of the data elements which have to be reported in accordance with the VTMS Directive and FAL Form 7 may be obtained from:

¹⁵ According to Directive 2002/59/EC, as amended, Dangerous Goods means:

- goods classified in the IMDG Code,
 - dangerous liquid substances listed in Chapter 17 of the IBC Code,
 - liquefied gases listed in Chapter 19 of the IGC Code,
 - solids referred to in IMSBC Code Appendix 4 – materials with Group (B) or (A+B)
 - Also included are goods for the carriage of which appropriate preconditions have been laid down in accordance with paragraph 1.1.6 of the IBC Code or paragraph 1.1.6 of the IGC Code;
- while Polluting Goods means:
- oils as defined in Annex I to the MARPOL Convention,
 - noxious liquid substances as defined in Annex II to the MARPOL Convention, and
 - harmful substances as defined in Annex III to the MARPOL Convention.

- the SafeSeaNet (SSN) Central HAZMAT Database (CHD).

A public open access is available to industry representatives and the general public, but with limited functionalities. Such guest users may access the application through the EMSA MAP using the general credentials mentioned in bold for guest users in the following EMSA webpage on Reporting of HAZMAT in SafeSeaNet.

<http://www.emsa.europa.eu/related-projects/reporting-of-hazmat-in-safeseanet.html>

Additional information relative to some dangerous good can be found in:

- [MAR-ICE network](#)

MAR-ICE can provide upon request product specific information, trajectory forecasts of released chemicals and related risk assessments. The service is available 24/7 and can be accessed by maritime administrations through **a dedicated MAR-ICE Contact Point**. The MAR-ICE contact numbers and activation procedures have been distributed to the relevant national maritime administrations. Below the link to EMSA MAR-ICE network web page:

<http://emsa.europa.eu/chemical-spill-response/mar-ice-network.html>

- [MAR- CIS](#)

MAR-CIS (MARine Chemical Information Sheets): EMSA's datasheets of chemical substances (primarily liquids) frequently transported in European waters. They contain concise and relevant information on the behaviour and properties of chemicals including maritime specific information (e.g. IMDG code, IBC code, GESAMP, seawater solubility, case histories, etc.) for supporting emergency responders to plan response operations safely and to minimise the potential adverse impacts to the environment and to the public. **MAR-CIS is only accessible through SSN.**

2.2.4. Integrated Maritime Services

[\[See Appendix E\]](#)

---- Click to come back to PoR Quick Reference ----

2.3. Information Gathering

It is critically important for a master, operator, owner or salvor to provide the authorities with correct/accurate information, and in a timely manner, as this will assist the CA in making the correct decision for the benefit of all.

It is imperative that commercial interests do not prevent the competent authorities from having access to all relevant and accurate data.

The operator, the master of the ship and, as the case may be, the owner of the dangerous or potentially polluting goods carried on board, are under an obligation to cooperate fully with the competent authorities.

2.3.1. Information sources and accessibility

It is essential that the CA makes an assessment of the situation and associated risks, using the available relevant information. The information required may be available from a number of sources, including the master.

All information received should be checked against all available sources, e.g. SafeSeaNet, THETIS and any other local systems which are used by neighbouring ports or States, as well as P&I Clubs. Other information can also be sought e.g. CleanSeaNet, such as oil spill modelling data, information on the residual strength of the vessel, weather forecast, etc. It is recognised that some place of refuge events present time-critical scenarios where the ability to collect and fully analyse all available data and involve all parties has to be balanced against the speed of response required.

2.3.2. Contacts

Competent Authorities and Member States should maintain good contacts with the Industry to facilitate information gathering. A list of contacts can be found in [Appendix I](#) and should include:

- Classification Societies who can also provide information on the availability of ERS (to evaluate vessel's residual stability and damage calculations)
- Flag administrations
- Ship agents
- P & I Clubs
- ITOPI
- Salvage companies
- Maritime experts and surveyors
- Lead hull underwriter

Through the master, ship operator and/or salvor, or directly it is possible for the CA to access information provided by the ERS including information on:

- the residual strength of the vessel;
- outflow of oil and/or other substances (i.e. HNS) and water ingress;
- intact and damaged stability, including assessments at intermediate stages;
- floatability of the vessel;
- grounding forces, including the effects of tide.; and
- information on insurance coverage

2.3.3. Information on insurance coverage

Possible sources of information on the insurance cover for vessels in need of assistance include THETIS and EQUASIS. EQUASIS (<http://www.equasis.org/EquasisWeb/public/HomePage>) provides a very useful tool for competent authorities, because the database already includes, *inter alia*, information on whether a vessel has insurance or not and, if so, the identity of the insurer (if the insurer is a member of the International Group of P&I clubs). In addition, a ship's insurance cover arrangements can be verified by obtaining clarification directly from the operator and or the insurance provider. Details of the insurance arrangements for ships entered in one of the International Group of P&I Clubs can be checked immediately through the relevant Club's publicly available ship search facility or 24 hour emergency telephone number (<http://www.igpandi.org/Group+Clubs>).

Once cover arrangements for the ship concerned are verified, the CA will have access to the identified insurance provider who will respond under the relevant IMO convention/s or national legislation. International Group Clubs may also provide a Letter of Undertaking following consultation with the affected State.

2.3.4. Actions in case of absence of proof of insurance

If the vessel in need of assistance cannot present proof of valid insurance, the State considering a request to accommodate the ship in a place of refuge can still request insurance information, or proof of a bank guarantee, directly from the company/ shipowner¹⁶.

Pending the request for a proof of insurance or a financial guarantee, the CA shall, in accordance with existing EU law¹⁷, continue with the analysis of the PoR request and identify the best course of action for the protection of human life and the environment.

In practice, the search for proof of insurance must continue in parallel with the other steps in considering the PoR request.¹⁸

Lack of proof of adequate insurance cover¹⁹ cannot in and of itself form sufficient reason to refuse such a request.²⁰

---- Click to come back to PoR Quick Reference ----

¹⁶ The shipowner/company must place itself at the disposal of the CA throughout the incident, in accordance with Article 19 (3) of Directive 2002/59/EC as amended, and relevant provision of the ISM Code.

¹⁷ Article 20c (2) of Directive 2002/59/EC.

¹⁸ Article 20c (1) of Directive 2002/59/EC.

¹⁹ In accordance with Article 6 of Directive 2009/20/EC, OJ L 131, 28.5.2009, p. 128.

²⁰ Article 20c (1) of Directive 2002/59/EC.

Chapter 3

Places of Refuge Co-ordination

Many times situations leading to a request for a place of refuge involves only one Member State and will be handled by the same State, under their jurisdiction. There may however be situations progressing into a situation involving neighbouring Member States or Member States in the vicinity of the incident. These Operational Guidelines should complement national plans and apply to situations where it is likely that more than one State may become involved, or where it is outside of the jurisdiction of any one Member State. The principle is that each State involved starts to examine their ability to provide a place of refuge and that, in the interest of resolving the situation, there is direct contact between those CAs involved to decide who is best placed to take the coordinating role.

3.1. Incidents within jurisdiction of a Member State

3.1.1. Place of refuge request - following SAR operation

When a Place of Refuge (PoR) request immediately follows a SAR operation, the search and rescue region (SRR) in which the incident occurs should be the starting point for deciding who is responsible for the initial coordination of the PoR request. This is to ensure continuity of coordination throughout the handling of the incident.

As the case may be, the State whose MRCC has been coordinating the SAR phase should remain in charge of incident coordination, unless and until an agreement has been reached to transfer co-ordination to another coastal state.

If the initial position of the vessel making the PoR request is inside waters under the jurisdiction of the same Member State whose MRCC was co-ordinating the SAR operation, that Member State should retain co-ordination until the operation is completed and/or there is an operational requirement/agreement to handover to another Member State.

If the position of the vessel is outside waters under the jurisdiction of the Member State that was co-ordinating the SAR operation at the point a PoR request is made, then the Member State under whose jurisdiction the vessel now is shall take over co-ordination from presently co-ordinating Member and from then on be the CMS, unless otherwise agreed. Information gathering and transfer should be done as described in Chapter 3.

---- Click to come back to PoR Quick Reference ----

3.1.2. Place of refuge request – no initial SAR operation

If a PoR is requested when no SAR operation has taken place, the deciding factor should be the Maritime Assistance Service (MAS) declared by the state in whose area of jurisdiction the vessel is located. If there is no MAS declared, in the first instance the Member State with jurisdiction over the

waters in which the vessel is located (eg. through a declared EEZ) should co-ordinate the PoR request unless and until an agreement has been reached to transfer coordination to another coastal state.

3.2. Incidents outside jurisdiction of any one Member State

For PoR requests arising from an incident commencing outside the jurisdiction of any one Member State, the Search and Rescue Region (SRR) will be the deciding criterion for determining who should take on the co-ordination role in the first instance. The state in whose SRR the vessel is located will be deemed in charge of the coordination of the event in the first instance, even though there may or may not be a SAR component to the operation.

The Member State in whose SRR the vessel is located at the time of the PoR request should retain the coordination of the response to that request unless and until an agreement has been reached to transfer coordination to another coastal State in the region, which might grant a place of refuge.

Member States who are involved by virtue of geography, or because they are home to some of the vessel's interests, support the action by co-operating with the co-ordinating state to: gather information; share expertise; provide logistical assets; participate in the risk assessment; and search for potential places of refuge in their territory.

--- Click to come back to PoR Quick Reference ---

3.3. Obligations on Co-ordinating Authority and Neighbouring Member States

When it has been decided that taking the vessel to a place of refuge is the most appropriate course of action, the Co-ordinating Member State should work with neighbouring states (using the **Decision Methodology** in [Appendix D](#)) to identify the nearest, most appropriate PoR, which may be in another state.

At all times, the principal focus should remain the protection of human life and the environment and the reduction of the hazard to navigation.

3.4. Transfer of co-ordination

Responsibility for co-ordinating the incident may be transferred, depending on the evolution of the situation aboard the vessel, or depending on agreements reached between the States involved i.e. the State able to offer a place of refuge. However, for reasons of operational continuity, it may be appropriate for the initial CMS to assume coordination throughout the entire process, with the agreement of the other coastal State(s) concerned.

The transfer of coordination to another coastal state is accomplished with a formal notification, preferably in an electronic format, from the state taking over coordination to the state initially in charge of the event (see [Appendix F](#)).

--- Click to come back to PoR Quick Reference ---

Chapter 4

Requesting a Place of Refuge

Where the safety of life is involved, the provisions of the SAR Convention should always take precedence. This chapter applies where a ship is in need of assistance, without prejudice to/ independently of SAR



4.1. Process

When a decision has been taken by a master, Salvor or other party in charge of the ship to make a formal PoR request, without prejudice to the CA's right to take the decision, the following **process** should be followed:

4.1.1. Appraisal of the situation

The master should, where necessary with the assistance of the company and/or the salvor, identify the reasons for the ship's need of assistance. (See [Appendix C](#))

4.1.2. Identification of Hazards and Assessment of Associated Risks

Having made the appraisal, the master, where necessary with the assistance of the company and/or the salvor, should estimate - taking into account the potential future risks - the consequences of the potential casualty taking into account both the casualty assessment factors in their possession and also the cargo and bunkers on board. (See [Appendix C](#))

4.1.3. Identification of Assistance / Services Required in place of refuge

The master and/or salvor should identify the assistance they require from the coastal State to overcome the inherent danger of the situation. (See [Appendix C](#))

4.1.4. .Transmission of request to the Member State and cooperation

The formal request for a place of refuge shall be transmitted by the master using the fastest means available to the coastal State MAS/MRCC as designated in [Appendix A](#) and using the Request Form in [Appendix C](#).

A formal request for a place of refuge may also be made by:

- Ship operator / company Designated Person Ashore (DPA)/contracted salvor
- Any other person who is in charge of the ship at the time, and is recognised by national law

The respective coastal State shall ensure that, where applicable, the request is forwarded to the CA as designated in [Appendix B](#).

Unless *in extremis*, formal requests should be made to one CA only, through the national point of contact (MAS or MRCC), and should not be forwarded directly to ports or harbours, unless agreed with the MAS / MRCC and CA. The CA should always be informed if a third party was involved.

Simultaneous requests to other MAS/MRCC should not be made.

---- Click to come back to PoR Quick Reference ----

4.2. Formal Request for a Place of Refuge

The formal request should include the information in [Appendix C](#) and should be made in writing or recorded in another way. The request should be sent either directly to the CA or via the MAS, MRCC, VTS or any other Station nominated by the individual Member State who would then immediately forward it to the CA, in accordance with local arrangements.

Any other information that the CA might require, for example, to ensure compliance with local legislation, such as cargo manifests, stowage plans and the salvor's outline salvage plan should also be forwarded, together with the Formal Request Form.

As a matter of principle, while each state involved in the operation should examine their ability to provide a place of refuge, the final decision on granting a place of refuge is solely the responsibility of the Member State concerned. However, each State should share any information relative to the potential places of refuge they are examining with the other States involved.

4.3. Member States' Plans for allocating a Place of Refuge

To help the efficient management of a PoR request involving more than one state, as the situation may demand or upon request, Member States share the methodology and the relevant parts of their national plan with their neighbouring states²¹.

---- Click to come back to PoR Quick Reference ----

²¹ If requested by Member States, those receiving information shall be bound by an obligation of confidentiality.

Chapter 5

Risk Assessment & Inspection



5.1. EU Decision Methodology

The EU Decision Methodology (EDM) aims to provide a structured and logical decision making process in a response to a request from a vessel in need of assistance. The process can be used as a checklist or flowchart which provides the sequence of steps to be followed to enable a place of refuge assessment to be properly carried out. The EDM is a recommended process across the EU, which can be supported and implemented through individual Member States national plans. It can be used by all Member States potentially or actually affected by an incident, providing a common foundation on which each Member State can conduct its own risk assessment.

The quicker the decision has to be taken, the priorities to be considered in the decision making process must be those which are considered to be key from a socio economic, public health and environmental perspective.

It follows that the Risk Assessment (RA) must be carried out with great pragmatism in scenarios where quick decision making is essential. In scenarios with a great number of unknowns the responders risk assessment should be carried out with an appropriate safety margin. In some response scenarios the risk assessment(s) to be carried out must be dynamic in a potentially fast changing scenario. In such scenarios the ability for the response team to rapidly re-assess may be crucial. In some straightforward scenarios some steps may be unnecessary and therefore be omitted.

For the decision-making process to be reported in a transparent and reproducible way, the process must be documented precisely, including all considerations which were suggested and ultimately not included.

The EDM follows IMO Resolution A.949(23) Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance. The EDM is designed exclusively for the use of Member States involved in handling a formal PoR request.

The allocation of a place of refuge shall, as far as possible, be made on the basis of actual verified information, within a stipulated time period. The rigour and duration of the process for collecting information, evaluating and considering alternatives, ahead of making a decision on a place of refuge, are affected by both the magnitude and urgency of the accident. Some incidents may present such urgency that responders have only hours and minutes to determine the response rather than days for consideration.

The EDM procedure describes the process methodology with the aim of having a pre-agreed and readily reproducible means of determining best practice for place of refuge identification. Every

maritime incident is different to some extent; the permutations for the range of possible scenarios mean that the factors to be considered ought to be broken down into logical information/data sectors. Depending on the situation at hand, the appropriate data needed to feed the EDM is described in [Appendix D](#).

Implementation of EDM: Skills and tools: Who are the key information providers and how do responders engage, collaborate and communicate operationally?

The nature of the incident will determine which kind of information is key and what is desirable overall. The information requirement will determine the group of individuals (representing the data sources) providing that information. The most appropriate individuals will be specialists in their skill area and fully able to contribute effectively to the EDM process in challenging and dynamic situations. Notwithstanding the involvement of this group, the CA remains responsible for taking all final decisions in respect of the PoR request.

---- Click to come back to PoR Quick Reference ----

5.2. Inspection / Expert Analysis

Where it is deemed safe to do so and where time permits, an inspection team designated by the CMS should board the ship requesting a PoR, for the purpose of gathering evaluation data to support the decision making process (EDM).

The team should be composed of persons with expertise appropriate to the situation. Where one or more Member States may be involved with the incident, and where other parties may be potentially involved, then the formation of a multi-national or 'regional' inspection team should be considered. The CMS will retain responsibility for selecting the appropriate team members and inviting participation from other Member States. Due care should be exercised to ensure that formation of a multi-national / regional team does not delay the deployment of the inspection team.

The analysis or inspection should include a comparison between the risks involved if the ship remains at sea and the risks that it would pose to the place of refuge and its environment. Such comparison should cover each of the following points:

- safeguarding of human life at sea;
- safety of persons at the place of refuge and its industrial and urban environment (risk of fire or explosion, toxic risk, etc.);
- risk of pollution (particularly in designated areas of environmental sensitivity);
- if the place of refuge is a port, risk of disruption to the port's operation (channels, docks, equipment, other installations);
- evaluation of the consequences if a request for place of refuge is refused, including the possible effect on neighbouring States; and
- due regard should be given, when drawing the analysis, to the preservation of the hull, machinery and cargo of the ship in need of assistance, as well as possible risks to navigation.

---- Click to come back to PoR Quick Reference ----

Chapter 6

Decision Making & Outcomes

6.1. Competent Authority Final Decision



6.1.1. Decision to grant a place of refuge

The decision by a State to grant a place of refuge on their territory should be immediately communicated to all parties involved and should include any practical requirements set as a condition of entry.

6.1.2. Decision not to grant a place of refuge

Before taking any decision, the necessary risk assessments and/ or inspection visits should always be completed. Unless deemed unsafe, there should be no rejection without inspection. The State that receives a request to provide a place of refuge cannot refuse for commercial, financial or insurance reasons alone.

Whilst each MS should remain sovereign in their decision, if a CA is unable to accept a request for place of refuge, it should immediately communicate to the other parties involved and to the shipowner/operator the information on which its decision has been made, including any assessment relating to:

- Safety persons on board and threat to public safety on shore;
- Environmental Sensitivities;
- Lack of availability of suitable resources at desired PoR and concern over structural stability and ability for ship to make successful safe transit to same;
- Prevailing and forecast weather conditions, ie. Lack of sheltered area for proposed works;
- Physical limitations and constraints incl. bathymetry, navigational characteristics;
- Foreseeable consequences escalation, i.e. pollution, fire, toxic and explosion risk;
- Any other reason.

Copies of the Member State's Risk Assessment and/or Inspection Report(s) should also be made available as appropriate.

---- Click to come back to PoR Quick Reference ----

6.1.3. Subsequent Request to another MS to grant a POR

When the risk assessment carried out following an incident concludes that a place of refuge on another Member State's territory is the only solution in order to preserve the safety of the vessel involved, the safety of navigation and to protect or mitigate the risks to the environment, the CMS unable to accept the request for a place of refuge for objective reasons shall forward all information relevant to the circumstances on which their decision is based to the State or States to whom the subsequent request [by the operator] is made. Forwarding all relevant information should greatly facilitate the risk assessment and decision making on the subsequent request if a hand-over has not been already agreed and a passage plan arranged between the CMS and the SMS.

6.1.4. Passage Plan & Monitoring

When a suitable place of refuge has been determined and agreed the CMS will assume responsibility for agreeing a passage plan with the requesting party and will engage with the SMSs as necessary, but in particular where the casualty may have to pass through or transit in close proximity to another MS's jurisdiction [(in accordance with relevant UNCLOS provisions)]²².

In order to be prepared to face potential difficulties during the transit to the designated place of refuge, Member States should consider on one or more backup places of refuge en route.

--- Click to come back to PoR Quick Reference ---

²² Articles 194 and 195 of UNCLOS establish obligations of coastal States to prevent, reduce and control pollution to the marine environment caused – among other factors – by shipping, as well as not to transfer environmental hazards on to other sea areas. In addition, Articles 198 and 199 of UNCLOS lay down coordination rules for neighbouring States dealing with pollution incidents, including a duty to notify each other and to draw up joint contingency plans.

Chapter 7

Financial Security

Financial security, generally in the form of insurance, for maritime claims for specific types of damage and costs (e.g. oil pollution, wreck removal) covers a ship in need of assistance for potential liabilities, including potential economic losses incurred by third parties during the accommodation of a ship in a place of refuge.

Ships over 300gt are required (under Directive 2009/20/EC) to carry proof of insurance cover for maritime claims irrespective of the flag they fly when they enter a port under a Member State's jurisdiction, and – in some cases – when they operate in territorial waters of a Member State. Also, ships over 300 gt flying the flag of a Member State shall – in any event – have insurance cover in line with this requirement. This insurance cover may be in the form of an 'International Group of P&I Clubs Certificate of Entry' or another type of financial security, including self- insurance.

A certificate of insurance that is in line with EU law requirements must contain at least: the ship's name, IMO number and port of registry, the shipowner's name and principal place of business, the type and duration of the insurance, and the name and principal place of business of the insurance provider.

In addition, a ship will carry certificates of insurance issued for liabilities arising under a number of IMO Conventions that cover pollution prevention and clean up and costs arising from activities associated with a vessel in need of assistance, where such Conventions are in force in the Member State(s) concerned or where they are required by the State of the ship's registration.²³

Information on potential liabilities and details of insurance cover pertinent to the accommodation of ships in need of assistance can be found in [Appendix J](#).

7.1. Operational action points

On an operational level the issue of financial security/insurance, cost recovery and compensation can be reflected in **3 key action points**:

- (a) Any **procedures** applicable to liability and financial security for places of refuge should be outlined **in the national plans** for the accommodation of ships in need of assistance, in accordance with existing EU law, which are available to the CA (not public) and **can be shared with parties involved** in the incident in hand;
- (b) CAs can **seek proof of financial security in accordance with existing international and EU law** (see above [Chapter 2](#) on 'Information Gathering'), but they cannot be exonerated from their **obligation to assess and respond in a timely manner to a request** for a place of refuge on the basis of the absence of a certificate of insurance in line with Directive 2009/20/EC;
- (c) CAs **cannot refuse to accommodate a ship in a place of refuge on the basis of the lack of an insurance certificate in line with Directive 2009/20/EC** alone.

²³ The IMO publishes a comprehensive table on the status of ratification of all IMO Convention, which is updated monthly and can be found at: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

---- [Click to come back to PoR Quick Reference](#) ----

Chapter 8

Media and Information Handling

8.1. Media and Information Handling

The delivery of accurate, clear, timely and up to date information and advice to the public and other key stakeholders is an important aspect of the successful handling of any shipping incident. Media handling should be incorporated into national contingency planning and a media handling procedure should be developed.

8.2. Key Principles

- ❖ Media activity must not interfere with the management of the incident in any way; particularly it should not impede the operational activities of the emergency services. Media speculation should not be considered when making the decision to grant a place of refuge
- ❖ All steps should be taken to protect victims from press intrusion.
- ❖ Only factual information should be provided. There should be no speculation about causes, future developments, or actions.
- ❖ Information and advice should not be released by one organisation if it covers the area of responsibility of another, UNLESS the information (and its release) has been agreed by the responsible organisation.

8.3. Key interest groups

- ❖ Press and Media
- ❖ General public, including NGOs and civil society
- ❖ Ministers, national and local authorities, European Commission
- ❖ Shipping and insurance industries, ports, harbours, terminal operators

8.4. Key actions for persons handling incident

- ❖ KNOW who is responsible for activating media handling process/establishment of Media Team for the incident (on the understanding that the media team may be required for a longer duration)
- ❖ ARRANGE regular briefings between different response cells (eg. Salvage Control, MRC, onshore clean-up team etc.) – either in meetings, or by telephone/video conference.
- ❖ IDENTIFY the designated responsible person(s), who will:
 - liaise between CA and press;
 - take the lead in providing strategic SITREPS to national authorities and SSN;
 - communicate with key interest groups contacts when there are significant developments to report
- ❖ FOLLOW Key Principles at all times

---- [Click to come back to PoR Quick Reference](#) ----

Chapter 9

Lessons Learned

9.1. National & Regional De-briefs

Member States should hold a de-brief session after each significant incident.

As a minimum, the de-brief should consider the incident background, response factors (e.g. co-ordination, communications, risk assessment, decision making and any other aspects considered relevant. Depending on the nature of the incident, the debrief could either be for all the authorities and stakeholders involved, or smaller sub-groups could be convened to focus on particular aspects of the incident.

Where appropriate, neighbouring or other regional Member States should be invited to participate. If the debrief identifies issues that might be of wider interest, the outcomes from the debrief process could be shared at regional and/or EU MS level.

The methodology for the Debrief & Exchange could follow the IMO Resolution 949 annex 2 Guidelines for the evaluation of risks associated with the provision of places of refuge. Although the annex is meant to be used in the decision making process, the same list is useful to check the actions taken in the Debrief & Exchange.

Reference is also made to the Guidelines that were produced in the Consultative Technical Group under EMSA: Common Assessment Framework for Lessons Learned: response during major oil pollution incidents at sea.

It is recommended that a task manager is appointed to report on the evaluation, conclude on the outcomes and produce a list of action points aimed at improving procedures for the future handling of vessels in need of assistance.

9.2. Places of Refuge CA Co-operation Group De-brief

The group established under the VTMS Directive (art.20.3) – the Member States Cooperation group on Places of Refuge – meets regularly to discuss and exchange expertise on all matters related to ships in need of assistance and places of refuge, including lessons learned usefully shared within the Co-operation Group with the aim to improve measures taken generally and pursuant to these Guidelines. Depending on circumstances such discussions may also involve industry stakeholders.

9.3. Exercises & Workshops

If it is thought appropriate, lessons learned from an incident could be the subject of a regional or national exercise, or a smaller exercise at a more local level e.g. port authorities. An exercise could focus on the handling of the whole incident, or it could concentrate on one or two aspects of what happened.

Exercises could either be “live”, or take the form of a table top exercise. In addition to National or Regional exercises, the EU may facilitate workshops and/or desk top exercises to disseminate lessons learned and to test any new procedures or protocols including IMS as appropriate.

N.B. It is recognised that these Operational Guidelines may place additional resource demands on CA's and it is fundamental to the success of an emergency response that such resources are in place, operational and exercised prior to any event.

--- Click to come back to PoR Quick Reference ---

Appendix A

List of MAS / MRCC

---- Click to come back to PoR Quick Reference ----

Direct access to lists of MAS/MRCC via this link

<http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/places-of-refuge.html>

In situations involving also States outside the European Union the user can seek information using this link:

<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/PlacesOfRefuge.aspx>

On this webpage, the circular can be downloaded by clicking on the circular number on the right hand side of the page.

Attention is drawn for the need to consult the latest revision of the IMO Circular, as it may have been revised.

Attention is also drawn to Article 22.2 of Directive 2002/59/EC as amended:

Article 22

2. Each Member State shall ensure that the shipping industry is properly informed and regularly updated, notably via nautical publications, regarding the authorities and stations designated pursuant to paragraph 1[CA, port authorities and coastal stations], including where appropriate the geographical area for which they are competent, and the procedures laid down for notifying the information...

Appendix B

List of Competent Authorities

---- Click to come back to PoR Quick Reference ----

Direct access to designated Competent Authorities (CA) in the European Union is via

<http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/places-of-refuge.html>

Appendix C

---- Click to come back to PoR Quick Reference ----

Formal Place of Refuge Request Form

Note: For Places of Refuge requests following SAR action it is likely that much of the ship/cargo/bunker information will already be held by the MRCC / MAS.

	Request for Place of Refuge
Date:	.....
From	Master: .....[MV NONSUCH] Xxxx Salvage PLC
To	CA (via MAS/MRCC)* ²⁴
	For attention of: Competent Authority
Section 1	Appraisal of the situation The master should, where necessary with the assistance of the company and/or the salvor, identify the reasons for his/her ship's need of assistance. [IMO Guidelines A.949(23) paragraph 1 of Appendix 2 refers].
Section 2	Identification of Hazards and Assessment of Associated Risks Having made the appraisal above the master, where necessary with the assistance of the company and/or the salvor, should estimate the consequences of the potential casualty, in the following hypothetical situations, taking into account both the casualty assessment factors in their possession and also the cargo and bunkers on board: - if the ship remains in the same position; - if the ship continues on its voyage; - if the ship reaches a place of refuge; or - if the ship is taken out to sea.
Section 3	Identification of the required actions The master and/or the salvor should identify the assistance they require from the coastal State in order to overcome the inherent danger of the situation. [IMO Guidelines A.949(23) paragraph 3 of Appendix 2 refers].
Section 4	Supporting Documentation
Section 5	Any other Member States / Ports Contacted to Date

* See [Section 1.1.5](#)

Section 6	Information from the MS/Port contacted [At the end of its assessment process] The recipient CA should inform the requestor of its action [<i>Using this space in the request</i>].
-----------	--

Appendix D

---- Click to come back to PoR Quick Reference ----

Decision Making Tool

Incident Pre-Planning

As part of their contingency planning work individual Member States should create inventories of key information providers with their contact details and available means to set up conferencing when initiated for response. Essentially: who are the key individuals with critical information and decision making capability?

STEP 1 – Determination of relevant key data to feed the QDM

Information gathered and already available (under chapter 2) should be used as far as is possible.

The assignment or rejection of a place of refuge is arrived at as a result of weighing the risks for public health and socio economic interests and the marine and coastal environment. A minimum amount of information is required for assessment even in cases of highest urgency.

Key Data to be collected if not already available in the SSN System (as far as available and depending on the situation at hand)

Initial Information
<ul style="list-style-type: none"> ○ Vessel and Crew <ul style="list-style-type: none"> ○ Vessel Name and Flag; ○ Vessels Identification Number (IMO Number); ○ Type of vessel, cargo classification; ○ Number of persons on board; Is there a risk to safety; ○ Details of any casualties on board or in the vicinity of the ship; ○ Size, tonnage, length, beam and draft of ship; ○ Vessel position, course and speed. ○ Departure and destination ports. ○ Nature of Incident <ul style="list-style-type: none"> ○ Nature of the incident (collision, grounding, loss of structural integrity, etc.) ○ Damage assessment: structural and mechanical integrity of the ship: ○ Precise position of ship + close proximity to other ships, shallow water, shore or any other hazard; ability to anchor; ○ Course and speed (underway, making way, adrift or at anchor); ○ Environmental conditions <ul style="list-style-type: none"> ○ Weather, sea state and tidal conditions; ○ Ice conditions ○ Pollution potential <ul style="list-style-type: none"> ○ Type and quantity of bunker fuel on board; ○ Cargo details, including location on board.

- Nature and quantity of any Hazardous or Noxious Substances (HNS) or cargo classed as Dangerous Goods (DG); packaging details.
- Actual pollution or potential for such;
- Observations to aid with estimation of release rates.
- **Environmental and Public Health Impact Assessment**
 - Statutory bodies involved
 - Proximity to human population
 - Key environmental threats
 - Key environmental sensitivities, shallow water, sensitive shorelines, environmental designations
 - Proximity to Ports / other ships
- **Owners/Insurers**
 - Name (s) registered owners or operators:
 - Name and contact details of hull insurers (or of the lead hull insurer authorised to act on behalf of hull insurers) and/or P&I Insurers
 - Name and contact details of Classification Society;
 - Name and contact details of the “Designated Person Ashore” as nominated on ISM documentation;
 - Name and address of agents or representatives.
- **Initial response / actions underway**
 - Response actions taken by the ship (salvors engaged or contracted);
 - Any other measures already taken;
 - Nature of Immediate assistance required;
 - Details of place of refuge request; what services required:
 - Inspection including diving, repair work, cargo transfer, etc.;
- **Master / Salvor’s Initial Risk Assessment**
 - master’s appraisal of vessel:
 - remains in initial position;
 - continues her voyage;
 - reaches a place of refuge;
 - is taken out to sea.
- **Future intentions**

Data sources: where do we get the information from?

Information on the vessel, position and HAZMAT available in the Union Maritime Information and Exchange system, SSN, should be used as far as is possible.

Source	Information
○ Casualty Crew	Present condition of ship, all crew actions to date
○ Shipping company, owner, charterer	Initial condition of ship, status of insurance, drawings/specification
○ Class	Expert analysis of damage condition and proposals for mitigation
○ Inspection / Fact Finding Mission	Present damage condition, evaluation of human health/life impact environmental impact - real and potential.

○ Salvors	Present vessel condition, Risk analysis, Salvage plan,
○ Agent/Harbour	Cargo manifest / bunkers / HNS / container manifests.
○ MAR-ICE, SAFESEANET, BAPLIE, CHEMDATA	Risk assessment for cargo (especially DG/HNS) original condition and cargo fate in the marine environment post-accident
○ Statutory Environmental Bodies	Environmental status of area surrounding casualty and all PoR locations proposed with focus on key sensitivities,
○ Public Health/regulators	Public health risk, atmospheric and marine modeling wrt cargo and bunkers.
○ Coast Guard	Communications overall, weather forecast, ETV's, aerial surveillance, aids to navigation
○ Port / Local Authority	Resources available in and adjacent to Port, berth availability,

STEP 2 – Preparation of an emergency incident analysis: Providing information in an appropriate reproducible structure to facilitate the PoR decision making process

All relevant information available from STEP 1 is to be structured and presented in such a way to facilitate decision making on the best option(s) to deal with the casualty, which include consideration of a PoR. The likely consequences of each considered option should be reflected on individually according to time available. The search for possible and realistic PoR's can be ongoing in parallel with the emergency analysis. The qualitative confidence level for the data analysis is as good as the information available on the day and the methodology adopted.

Emergency analysis of the available data should consider adopting the following steps:

- Assimilating and prioritising key information. Which factors are key in terms of the threat they present and therefore must be agreed as highest priority and addressed most urgently?
- Assessment of realistic worst case scenario(s) and best potential means to mitigate.
- Rationale for responders promoting specific PoR recommendations and Port and Harbour Authorities rejecting / accepting a PoR request.
- Costs for all realistic options, ball park figures. Are the mechanisms/funds available to cover all options? (see chapter 7 and appendix K)
 - Costs for response
 - Cost covered by owner, insurer, P&I Club, cost ceilings?

STEP 3 – Risk assessment for a vessel to remain at sea

The decision about whether the vessel should be moved to sheltered waters or remain at sea is considered by taking account of the risks and benefits based on operational criteria

Can the vessel remain at sea as an alternative to moving to a PoR

- Risk to human life in case of evacuation / controlled disembarking
- Emergency Response promising?
- Environmental impact – worst case?
- Risk to socio-economic interests?

- Navigational limits for transit and other conditions?
- Weather forecast, including likely sea energy conditions.
- Possibility of transfer to neighbouring State with any operational benefit?
- Increased risk of damage to the vessel

STEP 4 – Risk assessment for a vessel to be directed/ recommended to a PoR in a sheltered area or in a Port

Vessel directed to a sheltered area (Place of Refuge)

Weighing-up of benefits and risks posed by the vessel entering harbour approach, the roads or channels on the basis of operational criteria: decision to allow the vessel approaching sheltered waters close the coast line.

A suitable Place of Refuge is to be selected on the basis of contingency plans and weighing-up of the likely relevant risks specific to the casualty, and the potential PoR location.

- Detailed RA for vessel remaining at sea.
- Risk of sinking?
- Risk to public health from casualty?
- For any proposed PoR? Can vessel reach in time?
- Socio-economic and environmental risks? Risk for fish farms? High cost risks?
- Risk for sensitive property / area?
- Shore side access and infrastructure available?
- Risk to navigation for routine marine traffic?
- Suitable weather conditions/ sea energy forecast?

Vessel moves to a Place of Refuge

Weighing-up of benefits and risks being posed by the vessel enters the harbour on the basis of operational criteria it is decided to allow the vessel entering the protected area of a port and can be reached by land based response forces.

- Detailed RA for vessel remaining at sea.
- Has a Place of Refuge been approved? Can it be reached in time?
- Can port accommodate vessel draught?
- Port facilities with likely mitigation measures, e.g. vacant suitable berth (with cranes).
- Risk to navigation? Risk of (significant) economic impact on the port? And/or local area?
- Risk of environmental impact en route and nearby PoR?
- Transfer to an alternative sheltered area available as an option?
- For any proposed PoR? Can vessel reach in time?

Decision for assigning a specific PoR

Once the technical decision on the most appropriate PoR is agreed it must be discussed with the relevant stakeholders, except in cases where a direction can be made in an emergency situation. In general, the decision is made following consultation which may include local harbour masters, the traffic control centres and other local authorities representing socio-economic and environmental interests as appropriate. The decision-making process will be supported by expert contributions of legal, environmental, nautical and other specialised disciplines.

The final decision will be made by the designated Competent Authority.

Directing/ recommending a vessel to an agreed place of refuge

Once the decision on the most appropriate PoR is taken it has to be transferred by an instruction to the Master or the Salvor in charge for the casualty and to the local authorities, the harbor master and other stakeholders in charge for the assigned PoR.

The CA is responsible to decide if a Place is to be allocated or not. Such a decision has to be taken in good time especially if a disaster has to be averted. The CA should therefore have the necessary power to intervene when required and to give the necessary directions. However, in view of the impact this may have on 3rd party port facility operators, it is recommended that such decisions are to be taken following consultation with Coast Guard and/or Navy, port authorities, harbour masters, local governments, environmental authorities, etc.

The allocation of a PoR is dependent on the actual situation and has to be chosen carefully, therefore the following has to be taken into consideration:

- Safety and protection of the persons on board
- Safety of the ship and cargo
- Proximity of residential areas and population density where the health and safety of human life in the vicinity of the ship is given priority
- Protection of the sea and coastal regions
- Protection of sensitive installations and the socio-economic impact on the area
- Wind and weather forecasts
- The impact on 3rd party privately operated terminals and/or facilities
- Suitable place for in water surveys taking into consideration underwater visibility and weather conditions to enable the assessment the vessel's structural integrity by divers
- Tidal conditions
- Sheltered anchorage areas for prevailing weather conditions and water depths
- Adequate manoeuvring space for handling a vessel under tow
- Access by land and sea to deploy salvage and pollution response equipment and proximity of such resources
- Security issues in relation to ISPS

This information should be readily at hand for the CA to use when necessary and when dealing with an incident.

The CA is to ensure that from the information it has in hand the situation is under control and is to establish confirmation of who is responsible for the ship at that time.

In the case where a ship is already at a safe PoR and there is a request to transfer that ship to another PoR, the entity responsible for the ship at the time should formally confirm that the ship is fit for the transfer. The CA should then confirm the status of the ship and, once all parties (including the CA for the proposed new PoR) agree, the transfer should be permitted in accordance with any conditions imposed by the relevant CAs.

Appendix E

---- Click to come back to PoR Quick Reference ----

Integrated Maritime Services

The integrated maritime services of the Union Maritime Information and Exchange System, allows Member States that so wish to make full use of the integrated vessel reporting information from terrestrial and satellite AIS, LRIT, VMS, as well as national vessel position data such as coastal radar and patrol assets. Services are being developed, and include access to meteorological and oceanographic data, as well as to automated behaviour algorithms.

IMS combines information from the various traffic and pollution monitoring systems operated at EMSA. In addition to the integrated position reports, and the Earth Observation related satellite imagery and oil spill alerts from CleanSeaNet the services provide access to Satellite-AIS data as well as fisheries VMS data (depending on strict user access policies), all of which considerably complement both the geographical extent and frequency of coverage for monitoring an incident and/or vessel (i.e. at the site of the vessel in need of assistance, en-route to PoR and at the PoR).

Integrated maritime services may support the PoR related activities, as follows:

- During the initial alert : the identification and positioning of the vessel involved (especially if outside T-AIS coverage), the collection of the information specific to the vessel (integrated ship profile) and her cargo, the detection and information of vessels close by or liable to assist, provision of EO satellite imagery, as well as access to relevant met-ocean information.
- During the operation: the follow up on the vessel's situation, progress on her transit towards a place of refuge, surveillance of traffic in close vicinity (impact on areas of dense traffic, etc.)

In addition EMSA provides an advanced Search and Rescue service to the EU Member States. The service is called the 'Enhanced SAR SURPIC' (Search and Rescue Surface Picture) and it can be used by maritime Search and Rescue authorities during rescue operations. The SAR SURPIC provides an overview picture of the ships present in any ocean region, worldwide. Nearby ships can then be contacted to go to the rescue of the seafarers in distress. The SAR SURPIC combines information on the position of ships from all available sources, including satellite AIS and LRIT. The system can also include the position information of fishing vessels from VMS.

Appendix F

---- Click to come back to PoR Quick Reference ----

Member State Handover Co-ordination Form

All sections are to be completed to ensure that information has not been mistakenly omitted, if a section is not required or not applicable an entry to that effect should be made.

Identifier	Function	Information Required
A	Identity of Casualty Vessel	
	Name and call-sign of the vessel	
	IMO Number	
	Flag State	
B	Reason for refuge (Brief details of issue affecting the vessel)	
C	Member State Transferring Co-ordination	
	Identity of Member State	
	Name and title/position of the Competent Authority	
D	Member State Accepting Co-ordination	
	Identity of Member State	
	Name and title/position of Competent Authority	
E	Dates and times	
	Date and time of agreement to transfer co-ordination	
	Agreed date and time of actual co-ordination transfer – if different from above	
F	Position of co-ordination transfer	
	Latitude & Longitude	
	Bearing and distance from conspicuous point landmark/port/harbour etc.	
	Anchorage latitude and longitude	
G	Place of Refuge (if known)	
	Name of agreed destination – port/harbour/anchorage	
H*	Other Member State(s) if there is a requirement for transit through other MS territorial waters	
	Identity of member state	
	Identity of member state	
I	Transfer Completion - Member State Accepting Coordination	
	Identity of Member State	
	Name and title/position of Competent Authority	
	Date and time of completion	
J	Transfer Completion - Member State Transferring Coordination	
	Identity of Member State	
	Name and title/position of Competent Authority	
	Date and time of completion	

K	Reason for not granting a Place of Refuge	
---	---	--

H* - Template to allow for additional member states to be inserted if/as required.

Guidance

Transfer of Co-ordination

A formal transfer of co-ordination is required to ensure a seamless transition of co-ordination from one member state to another when a vessel is in urgent need of a place of refuge to ensure the safety of the vessel, its crew and cargo, thereby minimising the risk to personnel, potential pollution damage to the environment or a hazard to navigation.

A transfer of co-ordination should include relevant information focusing on the actual transfer of co-ordination between member states and should not include detailed information. Detailed and essential information relating to the incident and the casualty vessel(s) should have been previously, and continually, distributed by the use of the Place of Refuge Situation Report(s) and discussed prior to reaching an agreement to transfer co-ordination.

If a collision occurs and both vessels were in need of a place of refuge two separate templates would be required, one for each vessel. The inclusion of both vessels on the same template would only be appropriate if both vessels were being provided with a place of refuge by the same member state and be given refuge at the same location. As this situation would be extremely unlikely individual reports should be made for each vessel.

If a transfer of co-ordination is required on more than one occasion for the same incident, for example a casualty vessel passing through other Member States waters, the format should be repeated rather than attempting to include any additional transfers on one document.

There is a requirement to identify an agreed position, date and time of the proposed transfer of co-ordination. There is also a condition to acknowledge and document that the transfer of co-ordination has been completed and retained on file by both Member States.

There are four steps required to complete the transfer of co-ordination.

Procedure for completion of the Transfer of Co-ordination template:

- *Transferring Member State is to complete the template up to and including section 'H', when done so they are to send to the Accepting Member State (and other Member States if applicable) by e-mail or facsimile.*
- *When the actual transfer of co-ordination has been completed the Accepting Member State is to complete section 'I' when done so send to the Transferring Member State.*
- *Transferring Member State to complete section 'J'.*
- *The completed template is to be sent back to the Accepting Member State as a formal notification and record of transfer completion.*
- *At the end of the assessment process, when transferring the coordination to another MS the reason(s) for not granting a PoR should be stated by completing section 'K'.*

Appendix G

---- Click to come back to PoR Quick Reference ----

SITREP Template - including for Place of Refuge (POR)

All sections should be completed to ensure that information has not been unintentionally omitted, if a section is not required, not applicable or details are unknown an entry to that effect should be made.

The first section is the original SITREP template as currently exchanged via SSN (and the information therein may already be available). The second section relates to the POR specific information (see also guidance below).

Transmission (Distress/Urgency)	
Date and Time	
From	
To	
SITREP: number	

Identifier	Function	Information Required
A	Identity of casualty	IMO, number, Name of vessel, call-sign, flag state
B	Position	Latitude/longitude or bearing and distance from a mark
C	Situation	Type of message - e.g. distress/ urgency, date/time, nature of distress/urgency, e.g. fire on board, collision, medical evacuation, grounding flooding, abandon ship, capsizing, list, shifting of cargo, engine failure, structural failure, steering gear failure, electrical generating system failure, navigational equipment failure, etc.
D	Number of persons at risk	
E	Assistance required	A request by the co-ordinating station for specific assistance from one or more of the addressees
F	Co-ordinating MRCC	
G	Description of casualty	Physical description, owner/charterer, cargo carried, passage from/to, lifesaving appliances carried, etc.
H	Weather on scene	Wind, sea/swell state, air/sea temperature, visibility, cloud cover/ceiling, barometric pressure
J	Initial actions taken	By casualty and co-ordination centre
K	Search area	As planned by the co-ordinating MRCC
L	Co-ordinating instructions	OSC/ACO designated, units participating, communications, etc.
M	Future plans	
N	Additional information/conclusion	Include time SAR Operation terminated
O	Address where cargo information can be found	
Place of Refuge (POR) Situation Report (POR Specific Information)		
PoR_1	Report Number:	Ships name followed by the sequential number of the report (e.g. "MV STARLIGHT - POR Situation Report No.01")
PoR_2	Coordinating Authority/Member State:	Identification of the Coordinating Authority/Member State
PoR_3	Ship Information	Ship type, length, breadth, draught, gross and deadweight tonnage, height (bridge/cablage clearance) etc., as required

PoR_4	PoR Status	i) Status Report ii) Agreement iii) Transfer/handover
PoR_5	Transfer of Coordination Position	Coordinates: A 4-digit group giving latitude in degrees and minutes suffixed with N (north) or S (south) and a 5-digit group giving longitude in degrees and minutes suffixed with E (east) or W (west) or True bearing (first three digits) and distance (state distance) in nautical miles from a conspicuous point
PoR_6	Course	True course as a 3-digit group
PoR_7	Speed	Speed in knots and tenths of knots as a 3-digit group
PoR_8	Port of Departure	Name of last port of call
PoR_9	Entry in MS Area of Responsibility	Date, time ²⁵ and point of entry into the member state's area of responsibility, if applicable, expressed as in (PoR_5).
PoR_10	Route	Intended track, including waypoints, as specified by agreed passage plan
PoR_11	Radio Communications	State full names of stations/frequencies guarded and main communications frequency for the incident. (see also field L above)
PoR_12	Exit from MS Area of Responsibility	Date, time ¹ and point of exit from member state's area of responsibility, expressed as in (PoR_5).
PoR_13	Original Destination	Name of original port of destination
PoR_14	PoR Destination	Name of place of refuge (e.g. port or area)
PoR_15	Pilot	State whether deep-sea or local pilot is on board
PoR_16	Next Communication Report	Date time group ¹ of the next agreed scheduled communication report
PoR_17	Current Draught	Maximum present static draught expressed as a 4-digit group in meters and centimetres. If draught is not consistent for the length of the vessel draughts are to be noted as Bow, Mid-ships, Stern, port and starboard as appropriate.
PoR_18	Cargo and Quantity	Cargo and details of any dangerous cargo as well as harmful substances and gases that could endanger persons or the environment. Quantities should include individual weights and classification of multiple hazardous cargoes.
PoR_19	Defect, damage, deficiency, limitations	Brief details of defects, damage, deficiencies or other limitations; radar, steerage, communications
PoR_20	Pollution/dangerous goods lost and potential to lose overboard	Brief details of type of pollution (oil, chemicals etc.) or dangerous goods lost, or potential to lose, overboard including bunker fuel; position expresses as in (PoR_5).
PoR_21	Weather Forecast	Weather forecast for the next 24 hours
PoR_22	Ships Agent/ Representative	Ships P&I Club/H&M Insurers/charterers and/or owner
PoR_23	Salvage / Towing	Name of Salvage and/or Towage Company if appointed
PoR_24	Medic	Doctor, physician's assistant, nurse, personnel without medical training
PoR_25	Persons	Number of persons on board by: i) Passengers ii) Crew iii) Salvors iv) Assessment team
PoR_26	PoR Incident Details / Remarks	Any other information – including as appropriate brief details of the incident; explosive potential, structural integrity, health concerns, water ingress and of other ships involved either in the incident, providing assistance or salvage. Maritime Security declaration of vessel's flag state
PoR_27	Relay	Request to relay information, if necessary, to other member states and/or reporting systems.
PoR_28	End of Report	End of Report

²⁵ Date and Time format: “YYYY-MM-DDThh:mm:ssTZD”. Where TZD = time zone designator (Z or +hh:mm or -hh:mm).

Guidance

Detailed essential incident and ship information will be required by a Member State prior to agreeing to a formal Transfer of Co-ordination request, this information should be distributed by the use of a SITREP Template including Place of Refuge (POR) Situation Report.

Information that may be required by some Member States can be extensive and a template cannot be developed to include every eventuality or every member state requirement. The sections included in the template should satisfy the majority of Member States and their requirements however any additional requests for information received can be entered into section 'PoR_25'.

The template needs to include the relevant information without initially having to emphasise every detail (to be filled in as far as possible in the light of the given circumstances), the situation may be deteriorating and it is important to share the initial situation information with all participating Member States as soon as possible.

When further information is apparent whether by deterioration or improvement of the situation additional particulars should be entered onto the template and distributed appropriately.

Prior to a Transfer of Co-ordination agreement every effort should be made to ensure the template is completed with all details and forwarded to the Member State.

The most up to date SITREP including POR should be sent to the Accepting Member state, and other Member States, if involved, immediately following, prior to or at the same time as the Transfer of Co-ordination template document.

The POR Situation Report Number (PoR_1) are to include the ships name and be numbered consecutively, the initial report submitted by the original Co-ordinating Member State, should state the Ship Name(s) followed by No.1, example;

'MV STARLIGHT - POR Situation Report No.01'

Thereafter the Transferring Member State, which may be the original Co-ordinating Member State, will have the responsibility to provide updates on the situation until such time as a Co-ordination Transfer has occurred.

When the Co-ordination Transfer has been completed the Accepting Member State will assume responsibility for continuing to provide the latest information via the SITREP with POR Situation Reports to other Member States that have been involved.

When the ship has reached its final refuge destination (PoR_13) it is the responsibility of the new Co-ordinating Member State (Accepting Member State) to issue a final report using the next consecutive number and including 'Final' in the title, example;

'MV STARLIGHT - POR Situation Report No.05 & Final'

This will indicate to the other Member States involved that the operation to provide a safe haven for the ship has been completed.

Appendix H

---- [Click to come back to PoR Quick Reference](#) ----

International and European Law – relevant rules

International Law

UN Convention on Law of the Sea (UNCLOS 1992)

UNCLOS in Part XII on the "Protection and Preservation of the Marine Environment" contains a number of provisions that frame the general obligation of coastal States to prevent and fight pollution of the marine environment following incidents in their territorial sea or beyond.

Article 192: "States have the **obligation to protect and preserve** the marine environment". Article 194(2): "States shall take **all measures necessary** to ensure that activities under their jurisdiction or control are so conducted as **not to cause damage by pollution** to other States and their environment, **and that pollution** arising from incidents or activities under their jurisdiction and control **does not spread beyond the areas where they exercise sovereign** rights in accordance with this Convention."

Article 194:"1. States shall take, individually or jointly as appropriate, all measures consistent with this Convention that are necessary to prevent, reduce and control pollution of the marine environment from any source, using for this purpose the best practicable means at their disposal and in accordance with their capabilities, and they shall endeavour to harmonize their policies in this connection. 2. States shall take all measures necessary to ensure that activities under their jurisdiction or control are so conducted as not to cause damage by pollution to other States and their environment, and that pollution arising from incidents or activities under their jurisdiction or control does not spread beyond the areas where they exercise sovereign rights in accordance with this Convention.3. The measures taken pursuant to this Part shall deal with all sources of pollution of the marine environment. These measures shall include, *inter alia*, those designed to minimize to the fullest possible extent: (a) the release of toxic, harmful or noxious substances, especially those which are persistent, from land-based sources, from or through the atmosphere or by dumping; (b) pollution from vessels, in particular measures for preventing accidents and dealing with emergencies, ensuring the safety of operations at sea, preventing intentional and unintentional discharges, and regulating the design, construction, equipment, operation and manning of vessels; [...]"

Article 195: "In taking measures to prevent, reduce and control pollution of the marine environment, States shall act so as **not to transfer, directly or indirectly, damage or hazards from one area to another or transform one type of pollution into another.**"

Article 198: "When a State becomes aware of cases in which the marine environment is in imminent danger of being damaged or has been damaged by pollution, it shall immediately notify other States it deems likely to be affected by such damage, as well as the competent international organizations."

Article 199: "In the cases referred to in article 198, States in the area affected, in accordance with their capabilities, and the competent international organizations shall cooperate, to the extent possible, in eliminating the effects of pollution and preventing or minimizing the damage. To this end, States shall jointly develop and promote contingency plans for responding to pollution incidents in the marine environment."

Article 221: "1. Nothing in this Part shall prejudice the right of States, pursuant to international law, both customary and conventional, to **take and enforce measures beyond the territorial sea proportionate to the actual or threatened damage to protect their coastline or related interests**, including fishing, from pollution or threat of pollution following upon a maritime casualty or acts relating to such a casualty, which may reasonably be expected to result in major harmful consequences. 2. For the purposes of this article, "maritime casualty" means a collision of vessels, stranding or other incident of navigation, or other occurrence on board a vessel or external to it resulting in material damage or imminent threat of material damage to a vessel or cargo." (extra-territorial application)

Article 225: "In the exercise under this Convention of their powers of enforcement against foreign vessels, States **shall not** endanger the safety of navigation or otherwise create any hazard to a vessel, or **bring it to an unsafe port or anchorage**, or expose the marine environment to an unreasonable risk, shall not bring to an unsafe port or anchorage".

In relation to liability of the State towards other States and of the State towards private parties, UNCLOS contains a few provisions which could be of direct relevance in cases involving accommodation of a ship in a place of refuge.

Article 235(1): "States shall be liable in accordance with international law".

Article 304: UNCLOS provisions "are without prejudice to the application of existing rules and the development of further rules regarding **responsibility and liability under international law**".

The above-mentioned Articles simply make reference to the general international rules on State responsibility for internationally wrongful and non-wrongful acts that apply also in cases involving ships in need of assistance.

Article 232: It deals specifically with State liability for enforcement measures taken to protect the marine environment and provides that "**States shall be liable for damage or loss attributable to them arising from [enforcement] measures** taken (...) when such measures are unlawful or exceed those reasonably required in the light of the available information. States shall provide **recourse in their courts** for actions in respect of such damage or loss."

Article 235(2): It requires States to "**ensure that recourse is available** in accordance with their legal systems **for prompt and adequate compensation** or other relief in respect of damage caused by pollution of the marine environment by natural or juridical persons under their jurisdiction".

It is clear in the latter two provisions that international law only sets out the general framework for State liability to be developed in detail in national law.

Salvage Convention 1989

Salvage Convention provides for the duty of a coastal state to take into account cooperation among the actors concerned to enable a successful salvage when taking up a decision relating to place of refuge matters.

Article 11: “State Party shall, whenever regulating or deciding upon matters relating to salvage operations, such as admittance to ports of vessels in need of assistance or the provision of facilities to salvors, **take into account the need for co-operation between salvors, other involved parties and public authorities** in order to ensure the efficient and successful performance of salvage operations for the purpose of saving life or property in danger as well as preventing damage to the environment in general.”

Intervention Convention 1969

This instrument gives States broad rights to take measures on the high seas to prevent or mitigate or eliminate dangers arising from oil pollution casualties.

Article VI: a State that has taken measures “causing damage to others shall be obliged to pay compensation to the extent of the damage caused by the measures which exceed those reasonably necessary to achieve the end”.

The same rule has been extended to apply to other forms of pollution than oil, through Article II of the **1973 Protocol** to the Convention.

The above provisions do not amount to a general obligation for coastal States to accommodate a ship in need of assistance, but their combined effect may impose certain obligations on them to find the most environmentally friendly and safest solution in a situation of distress.

IMO Guidelines on Places of Refuge 2003 (Resolution A.949(23))

The Guidelines are not binding but have become the most important guidance document for such situations. In recognising “the need to balance both the prerogative of a ship in need of assistance to seek a place of refuge and the prerogative of a coastal state to protect its coastline”, the Guidelines provide for a checklist of actions for the master of the ship and salvors to undertake when the ship needs assistance and a checklist of elements that the coastal authorities should take into consideration while deciding on the acceptance or refusal of a ship to a place of refuge. The purpose is to provide all parties involved with a framework enabling them to respond effectively and to correctly assess the situation of the ship in need of assistance.

The above mentioned rules apply to the situations when there are no persons in distress on board of the ship. In the contrary case (i.e. danger to human life), rules of **International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS 1974)** and **International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR 1979)** take precedence, as well as the IMO SAR Guidelines (Resolution A.950(23)).

IMO/ILO Guidelines on Fair Treatment of Seafarers in the Event of Maritime Accident (IMO Resolution LEG.3(91))

The Guidelines give advice on steps to be taken by all those who may be involved following an incident: the port or coastal State, flag State, the seafarer's State, the shipowner and seafarers themselves. The emphasis is on co-operation and communication between those involved and in ensuring that no discriminatory or retaliatory measures are taken against seafarers because of their participation in investigations. All necessary measures should be taken to ensure the fair treatment of seafarers.

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage as amended ('CLC') and International Convention Establishing the International Oil Pollution Fund as amended ('IOPC Fund'), as well as Supplementary Fund 2003

The CLC/IOPC system covers pollution damage occurred in consequence of carriage of oil (persistent hydrocarbon mineral oil) by the vessel. In particular, this damage is defined as: "loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur."

Anyone who has suffered prejudice due to damage caused by escape or discharge of oil from the vessel may claim compensation from the shipowner. The compensation should cover:

- any quantifiable damage, including damage to environment,
- loss of profit,
- preventive measures which are defined as "any reasonable measures taken by (...) after an incident has occurred to prevent or minimise pollution damage."

Compensation for "impairment of environment" other than loss of profit should be "limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken".

The Convention applies to the damage caused:

- in the territory of the State Party to CLC,
- its exclusive economic zone,
- with regards to preventive measures, it applies to them wherever they were taken.

It is a two-tier system of liability. The shipowner is responsible, on the basis of strict liability but with certain exceptions including acts of war, force majeure, fault entirely attributed to a third party and wrongful act of a governmental authority responsible for the maintenance of navigational aids, up to a certain limit depending on the tonnage of his ship. In case of a ship carrying more than 2,000 tons

of oil in bulk as cargo he has to maintain insurance to cover his potential liability (see more in the chapter on “Insurance and Liability”).

The IOPC Funds of 1971 and 1992, created from annual contributions of oil importers by sea, provide compensation above the limit of shipowners’ liability or if no liability of the shipowner arises (e.g. act of war or else if the shipowner is financially incapable to meet all obligations. The 1992 IOPC Fund provides compensation up 203 million SDR (~ € 227 million). In 2003 the IMO adopted the Supplementary Fund Protocol which increased available compensation to 750 million SDR (~ € 840 million).

International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (Bunker Oil Convention 2001)

Bunker Oil Convention applies to pollution damage resulting from the escape or discharge of bunker oil from the ship. In similarity to CLC Convention, the compensation covers:

- any quantifiable damage, including damage to environment,
- loss of profit,
- preventive measures which are defined in the same way as in the CLC.

Compensation for “impairment of environment” other than loss of profit should be “limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken”.

Territorially, it applies to:

- pollution damage in the territory and the territorial sea of the State Party to the Convention,
- its exclusive economic zone (or an equivalent zone),
- to measures taken to prevent or minimise such damage wherever taken.

The Convention is based on the rule of strict liability of the registered owner of vessel. He is liable regardless of fault with only limited exceptions (similar to CLC above), but his liability is limited up to a ceiling calculated in accordance with the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976 or 1996, as amended (in the text binding in a relevant state). Unlike CLC, there is no fund to provide for additional compensation. In relation to a ship with a tonnage greater than 1000 GT the owner obliged to maintain insurance.

International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS Convention 1996 and HNS Protocol 2010)

In May 1996 the IMO adopted the **HNS Convention** and in April 2010 it adopted an amending Protocol. None has entered into force yet.

The Convention creates a system of strict liability of the shipowner, similar to the CLC (see above) with an additional exception introduced for any failure of the shipper or other person to provide information on the shipped hazardous and noxious substances. HNS damage includes:

- loss of life or personal injury on board or outside the ship carrying the hazardous and noxious substances caused by those substances,
- loss of or damage to property outside the ship,
- loss or damage by contamination of the environment,
- the costs of preventive measures and further loss or damage caused by them.

Claims in respect of death or personal injury have priority over other claims.

It applies to:

- any damage occurred in the territory and territorial sea of the State Party,
- damage by contamination of the environment occurred in the exclusive economic zone or equivalent of the State Party
- preventive measures wherever they were taken, as well as
- damage, other than damage by contamination of the environment, caused outside the territory of any State, if this damage has been caused by a substance carried on board a ship registered in a State Party.

The shipowner is liable up to certain limit calculated on the basis of the tonnage of the ship. The maximum amount available under this first tier is 100 million SDR (now around 112 million euro). He is required to maintain insurance or other financial security for this purpose.

In cases where full compensation is not available under the first tier, a compensation fund (HNS Fund) will provide compensation. The total maximum compensation is of 250 million SDR (~280 million euro) per incident. The fund will be financed by receivers of HNS substances transported by sea in the Member States in excess of certain thresholds.

The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007

Wreck Removal Convention was adopted in 2007 and has entered into force in April 2015.

The Convention holds the owner liable for the cost of locating, marking and removing the wreck. The liability is excluded in the event of an act of war or force majeure, as well as if the maritime casualty was intentionally caused entirely by a third party.

However, the owner can limit liability pursuant to any applicable limitation regime – it will mostly be the International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, although a State Party may, when ratifying LLMC, specifically exclude the right to limit in respect of wrecks.

The Convention requires the owner of a ship of 300 GT or more to maintain insurance or another form of financial security to cover liability under the Convention.

LLMC Convention – global limitation of liability

The **Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims** provides for the right of shipowners (charterers, managers, operators, etc.) and salvors to limit their liability for a variety of maritime claims related to the operation of a ship (e.g. in respect of loss of life or personal injury and loss or damage to property, including damage occurred during salvage operations).

The limitation amount is calculated on the basis of the tonnage of the ship in question according to the method described in the Convention.

The Convention was first adopted in 1976, then the limits of liability were increased in 1996 and again increased in 2012 – the latter have entered into force in June 2015.

The only claims excluded from under the limits of LLMC are those regulated by special regimes, CLC and HNS, which define their own liability limits or wreck removal claims if the State signatory to LLMC specifically excluded them. Other claims, such as bunker oil pollution claims and any other claims as defined by national laws are subject to LLMC limits.

The right to the limitation of liability is considered very difficult to 'break' since its Article 4 provides only that "a person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result".

It is important to note that LLMC does not provide for rules of liability, it only provides for financial limitation of liability once the liability itself has been ascertained according to applicable rules.

European Union Rules

Directive 2002/59/EC on Community vessel traffic monitoring and information system as amended ('VTMIS Directive')

Article 19 and Annex IV: establish the obligations of the parties concerned with an incident at sea threatening to safety of shipping or persons, or the protection of the environment. As far as the coastal State is concerned, the Directive contains in Annex IV a non-exhaustive list of measures to be considered by the Member States in the event of an incident. The shipowner, the operator, the master and the charterer are strictly held to cooperate with the national competent authorities in order to minimise the consequences of such incidents. Finally, the master of the ship involved in an incident at sea bears additional responsibilities of notification and cooperation with the competent authorities in case of an assignment of a place of refuge.

Article 20 requires Member States to designate one or more competent authorities to take independent decisions concerning the accommodation of ships in need of assistance. The authority

(or authorities) should have sufficient expertise and power to make a variety of decisions, among others to restrict the movement of the ship or direct it to follow a particular course, to give a notice to the master to end a particular threat to environment or maritime safety, to send an evaluation team on board of the ship or direct a ship to a place of refuge.

Article 20a requires Member States to draw up plans for the accommodation of ships in order to respond to threats presented by ships in need of assistance in the waters under their jurisdiction, including, where applicable, threats to human life and the environment. The plans should contain at least: the identity of the authority responsible for receiving and handling alerts (name and contact), the identity of the authority responsible for decisions on acceptance or refusal of a ship to a place of refuge, information on the coastline of Member States and all elements facilitating a prior assessment and rapid decision regarding the place of refuge, the assessment procedures for acceptance or refusal of a ship, relevant resources and installations, procedures for international coordination and decision-making and financial guarantee and liability procedures. Member States shall communicate on request the relevant information concerning plans to neighbouring Member States.

Article 20b states that on the basis of the national plan, the competent authority will decide on the acceptance of a ship in a place of refuge following a prior assessment of the situation. The ship will be admitted to a place of refuge if such an accommodation is the best course of action for the purposes of the protection of human life or the environment.

Article 20c notes the relevance of insurance or other financial security in accordance with Directive 2009/20/EC for the ship in need of assistance, which Member States may require to see evidence of. However, the absence of such certificate does not exonerate a Member State from the preliminary assessment of the situation and is not a sufficient reason to refuse to accommodate a ship in a place of refuge.

Article 21: Competent authorities of Member States involved in the management of an incident at sea shall broadcast relevant information to the parties concerned, and shall inform and exchange information with any other Member States with a potential interest in the case at hand.

Article 20d: Member States shall also cooperate, among themselves and with the European Commission in drawing up, if appropriate, concerted plans to accommodate ships in need of assistance.

Directive 2009/20/EC on the insurance of shipowners for maritime claims ('insurance Directive')

All ships above 300 GT flagged in the EU Member States, as well as any other ships of the same tonnage flying a non-EU flag when they enter a port under the EU Member State's jurisdiction, have to have insurance adequately covering potential maritime claims subject to limitation under the LLMC. The amount of the insurance is calculated according to the rules in the LLMC 1996. Such insurance means indemnity insurance of the type currently provided by the International Group of P

& I Clubs and other effective forms of financial security and insurance (including proved self-insurance).

Directive 2004/35/EC on environmental liability with regard to the prevention and remedying of environmental damage ('ELD')

The Directive introduces rules relating to pollution of the environment in general. Those rules can also be applied to pollution of marine environment in particular it provides that an operator of an “occupational activity” (which includes also transport by sea of hazardous materials) is obliged, in case of environmental damage or damage to protected species and natural habitats, as well as in case of an imminent threat of such damage, to undertake preventive and remedial measures.

The rules do not apply to environmental damage arising from an incident in respect of which liability or compensation falls within the scope of any of the international liability conventions, namely CLC and HNS. This means in practice that a competent authority should first consider the applicability of the above-listed international conventions before examining the relevant steps to take in accordance with national law transposing the ELD.

According to Articles 5 and 6 of the ELD preventive and remedial measures have to be taken in cooperation with a competent authority (different to the one established in accordance with Article 20 of the VTMS) designated by the Member State for this purpose. The competent authority may require the operator i.a. to provide information, follow instructions, and undertake specific measures to address the environmental consequences of the incident at sea.

The operator shall bear the costs for the preventive and remedial actions and shall be responsible for the costs if such measures were taken by the competent authority with the exceptions of the situations when the damage was caused by a third party and occurred despite the fact that appropriate safety measures were in place or when it resulted from compliance with a compulsory order or instruction emanating from a public authority. Even if the Directive provides for the strict liability of the operator, the Member States may allow the operator not to bear the cost of remedial actions when he was not at fault or negligent and the environmental damage was caused by an emission or event expressly authorised under applicable national law or by an activity which was not considered likely to cause environmental damage.

The Directive is without prejudice to the right of the operator to limit his liability in accordance with national legislation implementing LLMC, therefore, even if the shipowner is liable for the costs of preventive and remedial measures, his financial liability will in most circumstances be limited.

It is to be noted that the provisions of the Directive are directed to the Member States. They do not provide for any compensation rules for third parties, they only concern the liability of the operator towards the Member State for the costs incurred. They may potentially be applied to a place of refuge situation, in combination with the rules on limitation of liability. It is possible that in a case involving a ship in need of assistance both competent authorities (under the VTMS and the ELD) will

be concerned. However, the allocation of liability toward the State can only follow the assessment and decision on the accommodation of the ship in need of assistance.

Appendix I

---- Click to come back to PoR Quick Reference ----

List of Websites/Contacts

www.iacs.org.uk	International Association of Classification Societies
www.ics-shipping.org	The International Chamber of Shipping
www.igpandi.org	International Group of P&I Clubs
www.imo.org	International Maritime Organisation
www.marine-salvage.com	The International Salvage Union
www.iumi.com	International Union of Marine Insurance
www.equasis.org	Equasis
www.marine-salvage.com	International Salvage Union
www.itopf.com	The International Tanker Owners Pollution Federation
[to be added]	

Appendix J

Liability and Compensation

It is important to note that a ship will remain on risk throughout the period covered by the maritime casualty and in the event of an incident where a ship is in need of assistance and requests a place of refuge, the following three types of marine insurance cover will normally apply:

Hull & Machinery (H&M) insurance, Cargo insurance and Protection & Indemnity (P&I) insurance

The H&M insurance is the vessel's property insurance and covers: damage to the vessel itself, its machinery, the ship's proportion of salvage costs and the vessel's contribution to general average. Salvage costs are covered regardless of whether the Master remains on board or not during the operations.

Cargo insurance is also property insurance and covers all damages to the cargoes loaded on board and the cargoes' proportional share of general average, normally based on the York-Antwerp-Rules. Average bonds and guarantees are signed by the cargo owner and their insurers.

The P&I insurance covers the shipowner's liability to third parties such as personal injury to passengers and seafarers, damage to third party property, wreck removal costs, counter-pollution measures and clean-up operations, cargo damage etc. Hence, the P&I insurance is the most relevant one for the purposes of a place of refuge situation.

It is important to note that the ship's H&M, Cargo and P&I insurance covers are not prejudiced by a ship seeking assistance or a safe place of refuge whether that is in a sheltered haven, port or terminal.

Potential liabilities & related costs

Accommodation of a ship in a place of refuge may lead to the following types of damage or related costs, which are covered by a shipowner's insurance cover arrangements:

- physical damage to the environment,
- economic damage,
- personal injury or death,
- damage to property,
- wreck removal,
- clean-up costs,
- costs resulting from unloading, unpacking, storing, transshipping, etc. of cargo.

Insurance Cover

Insurance covering claims subject to limitation under the International Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims (see [LLMC Convention – global limitation of liability](#)) is mandatory in the EU for all ships over 300gt, when these are entering EU ports, or –in some cases – when these operate in the territorial waters of a Member State, or – in any event – when these are registered in a Member State.

Mandatory insurance is also a requirement under a number of IMO international conventions (see Appendix H) for the shipowner's liabilities for: oil, including bunker oil, as well as wreck removal and any activities undertaken to render the wreck - or any parts thereof - harmless. Liability in respect of pollution prevention, damage and clean-up of HNS is also a covered risk for P&I insurance providers (see [International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea \(HNS Convention 1996 and HNS Protocol 2010\)](#)).

Once cover arrangements for the ship concerned are verified, the CA will have access to the identified insurance provider who will respond under the relevant IMO convention/s or national legislation. International Group Clubs may also provide a Letter of Undertaking following consultation with the affected State.

---- Click to come back to PoR Quick Reference ----

List of Acronyms

---- Click to come back to PoR Quick Reference ----

CA	Competent Authority
CMS	Co-ordinating Member State
CS	Classification Society
DPA	Designated Person Ashore
CSN	CleanSeaNet
EEZ	Economic Exclusion Zone
EMSA	European Maritime Safety Agency
ERS	Emergency Response Service
GESAMP	Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection
H&M	Hull and Machinery
IACS	International Association of Classification Societies
IBC	International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk
ICS	International Chamber of Shipping
IGP&I	International Group Protection & Indemnity
IMDG	International Maritime Dangerous Goods code
IMS	Integrated Maritime Services
ISU	International Salvage Union
IOPC Funds	International Oil Pollution Compensation Funds
ITOPF	International Tanker Owners Pollution Federation Limited
MAR-ICE	Marine – Intervention in Chemical Emergencies Network
MAR-CIS	Marine Chemical Information Sheets
MAS	Maritime Assistance Service
MRCC	Maritime Rescue Co-ordination Centre
MSS	Maritime Support Services
NCP	National Contingency Plan
QDM	Quick Decision Methodology
SERS	Ship Emergency Response Service
SITREP	Situation Report
SMS	Supporting Member State
SRR	Search and Rescue Region
SSN	The Union Maritime Information and Exchange System, SafeSeaNet
THETIS	EU Port State Control Inspection Regime database
VTs	Vessel Traffic Service

VTMIS	Vessel Traffic Monitoring and Information System (2002/59/EC)
-------	---

List of Definitions²⁶

---- Click to come back to PoR Quick Reference ----

Flag State	"Member State whose flag the ship is flying" according to Directive 2009/21/EC on compliance with flag State requirements
Charterer	Bareboat charterer
Company	According to the ISM Code, point 1.1.2 it "means the Owner of the ship or any other organization or person such as the Manager, or the Bareboat Charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the Shipowner and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibility imposed by the [ISM] Code."
Coordination	The organization of the different elements of a complex body or activity so as to enable them to work together effectively.
MAR-ICE	The network established by EMSA in close cooperation with the French institution Research and Experimentation on Accidental Water Pollution (Cedre) and the European Chemical Industry Council (Cefic).
MAR-CIS	The datasheets provided to requesting maritime administrations in case of emergencies through MAR-ICE.
SafeSeaNet	The Union Maritime Information and Exchange System
Salvor	The salvor is the party providing services to a vessel in need of assistance on a volunteer basis and who is responsible for the conduct of those services.
Salvage Operation	Means any act or activity undertaken to assist a vessel or any other property in danger in navigable waters or in any other waters whatsoever

²⁶ For the purposes of these guidelines

INDEX

Background	3
POR GUIDELINES – FLOW CHART (QUICK REFERENCE)	5
Chapter 1	10
Roles and Responsibilities of Key Players in relation to a request for a Place of Refuge	10
1.1. Responsibilities of Member States	10
1.1.1. Member State’s Competent Authority	10
1.1.2. Co-ordinating and Supporting Member States	11
1.1.3. Responsibilities of the Co-ordinating Member State (CMS)	11
1.1.4. Responsibilities of the Supporting Member States (SMS)	12
1.1.5. Role of Maritime Assistance Service and Maritime Rescue Co-ordination Centre	12
1.2. Responsibilities of other involved parties	13
1.2.1. The master	13
1.2.2. Persons responsible for the vessel at the time of the incident	14
1.2.3. The Flag State	15
1.2.4. The Classification Society	15
1.2.5. The Salvor	15
1.2.6. Port & Harbour Authorities	16
1.2.7. Insurers	16
Chapter 2	17
Initial Incident Reporting, Monitoring & Information gathering	17
2.1. Initial Incident Reporting	17
2.2. Monitoring the situation	18
2.2.1. Obtaining information relative to the vessel and cargo:	18
2.2.2. SafeSeaNet, information system relative to the event:	18
2.2.3. Relative to dangerous, polluting and toxic goods	19
2.2.4. Integrated Maritime Services	20

2.3.	Information Gathering.....	20
2.3.1.	Information sources and accessibility	21
2.3.2.	Contacts.....	21
2.3.3.	Information on insurance coverage	21
2.3.4.	Actions in case of absence of proof of insurance	23
Chapter 3	.....	24
Places of Refuge Co-ordination	.....	24
3.1.	Incidents within jurisdiction of a Member State.....	24
3.1.1.	Place of refuge request - following SAR operation	24
3.1.2.	Place of refuge request – no initial SAR operation	24
3.2.	Incidents outside jurisdiction of any one Member State.....	25
3.3.	Obligations on Co-ordinating Authority and Neighbouring Member States	25
3.4.	Transfer of co-ordination	25
Chapter 4	.....	26
Requesting a Place of Refuge	.....	26
4.1.	Process.....	26
4.1.1.	Appraisal of the situation	26
4.1.2.	Identification of Hazards and Assessment of Associated Risks.....	26
4.1.3.	Identification of Assistance / Services Required in place of refuge	26
4.1.4.	Transmission of request to the Member State and cooperation.....	26
4.2.	Formal Request for a Place of Refuge	27
4.3.	Member States’ Plans for allocating a Place of Refuge.....	27
Chapter 5	.....	28
Risk Assessment & Inspection	.....	28
5.1.	EU Decision Methodology	28
5.2.	Inspection / Expert Analysis	29
Chapter 6	.....	30
Decision Making & Outcomes	.....	30

6.1.	Competent Authority Final Decision	30
6.1.1.	Decision to grant a place of refuge	30
6.1.2.	Decision not to grant a place of refuge	30
6.1.3.	Subsequent Request to another MS to grant a POR	31
6.1.4.	Passage Plan & Monitoring	31
Chapter 7	.....	32
Financial Security	.....	32
7.1.	Operational action points.....	32
Chapter 8	.....	33
Media and Information Handling	.....	33
8.1.	Media and Information Handling	33
8.2.	Key Principles.....	33
8.3.	Key interest groups.....	33
8.4.	Key actions for persons handling incident	33
Chapter 9	.....	34
Lessons Learned	.....	34
9.1.	National & Regional De-briefs	34
9.2.	Places of Refuge CA Co-operation Group De-brief.....	34
9.3.	Exercises & Workshops	34
Appendix A	.....	36
Appendix B	.....	37
Appendix C	.....	38
Appendix D	.....	40
Appendix E	.....	45
Appendix F	.....	46
Appendix G	.....	49
Appendix H	.....	52
Appendix I	.....	62

Appendix J 63

List of Acronyms..... 65

List of Definitions 66

INDEX..... 67

Van: 5.1.2.e - [ILT](#)
Aan: 5.1.2.e - [ILT](#)
Onderwerp: RE: 1e versie Interim Guidance situation Ukraine
Datum: dinsdag 22 maart 2022 10:44:00

Thanks! Aangepast.

Groeten,
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: dinsdag 22 maart 2022 09:54
Aan: 5.1.2.e - [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: 1e versie Interim Guidance situation Ukraine

Hai 5.1.2.e

Goed helder stuk, complimenten!

Paar kleine suggesties:

5.2.1

Grtz, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: maandag 21 maart 2022 16:42
Aan: 5.1.2.e - [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e
 - [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - [ILT](#)
 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: NSI-TEZ-KV 5.1.5 @ILenT.nl>; NSI-STCW 5.1.5 @ilent.nl>; NSI-MLC 5.1.5
 @ILenT.nl>; 5.1.2.e [ILT](#) 5.1.2.e @ilent.nl>;
 5.1.2.e [ILT](#) 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e) - [ILT](#)
 5.1.2.e @ILenT.nl>; Medisch Adviseur Scheepvaart 5.1.5 @ILenT.nl>; 5.1.2.e
 - [ILT](#) 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: 1e versie Interim Guidance situation Ukraine

Urgentie: Hoog

Beste 5.1.2.e en 5.1.2.e

Bijgevoegde een eerste opzet voor de "Interim Guidance related to the situation in Ukraine" volgens mij zijn alle onderwerpen benoemd en redelijk ingevuld.

Graag hoor ik het commentaar en eventuele aanvullingen vanuit jullie (teams) graag uiterlijk donderdagmiddag a.s. Daarna wil ik het uitzetten bij de sector en DGLM. Hopelijk hebben we dan begin volgende week een versie op de site.

Bij voorbaat is de dank groot.

Groeten,
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT
Aan: 5.1.2.e HBJZ; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e g,
 5.1.2.e) - HBJZ; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e ki
 - HBJZ; 5.1.2.e - ILT; 5.1.2.e - DGLM
Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet
Datum: dinsdag 22 maart 2022 11:55:00

Dat zou dan RWS, de HID Zee en Delta zijn? Of Directeur Kustwacht?

Mogelijk dat deze dan ook nog even betrokken moeten worden in het verhaal/afstemming.

Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 22 maart 2022 11:07

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e
 @minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e
 HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
 - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>;
 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Hallo 5.1.2.e ,

Ik ben niet de specialist op dit gebied maar in de Wet bestrijding maritieme ongevallen (artikelen 16 en 18) is de minister aangewezen. De bevoegde autoriteit van de haven moet het schip toelaten als de minister het daar naar toe stuurt (artikel 22). De bevoegdheden van de minister zijn ogv het Besluit uitvoerings- en handavingsvoorzieningen Wet bestrijding maritieme ongevallen (artikel 3) gemandateerd aan de voorzitter en de plaatsvervangend voorzitter van het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen.

Groet

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: dinsdag 22 maart 2022 10:32

Aan: 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
 @minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e
 HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
 HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>;
 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 107

Van: 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 22 maart 2022 09:53

Aan: 5.1.2.e minbuza.nl>; 5.1.2.e) - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e
 - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
 - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 107

Van: 5.1.2.e @minbuza.nl>

Verzonden: dinsdag 22 maart 2022 09:52

Aan: 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e -
 DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e
 HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e -
 DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM < 5.1.2.e @minienw.nl>;
 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
 DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 107

Van: 5.1.2.e - HBJZ < 5.1.2.e @minienw.nl>

Datum: dinsdag 22 mrt. 2022 8:39 AM

Aan: 5.1.2.e @minbuza.nl>, 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e @minbuza.nl>, 5.1.2.e
 - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e
 HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>, 5.1.2.e
 - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>, 5.1.2.e DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 107

Van: 5.1.2.e <minbuza.nl>

Verzonden: maandag 21 maart 2022 18:00

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e <@minienw.nl>; 5.1.2.e
<@minbuza.nl>; 5.1.2.e HBJZ
5.1.2.e <@minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e <@minienw.nl>; 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e <@minienw.nl>; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e <minienw.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e <@ILenT.nl>;
5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e <@ilent.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e <@minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e <@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 107

From: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e <@minienw.nl>

Sent: maandag 21 maart 2022 17:30

To: 5.1.2.e <minbuza.nl>; 5.1.2.e <@minbuza.nl>; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e <@minienw.nl>; 5.1.2.e
DGLM 5.1.2.e <@minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e <@minienw.nl>;
5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e <minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT
5.1.2.e <@ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e <@ilent.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e <@minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e <@minienw.nl>

Subject: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 92

Van: 5.1.2.e <@minbuza.nl>

Verzonden: maandag 21 maart 2022 16:05

Aan: 5.1.2.e) - DGLM 5.1.2.e <@minienw.nl>; 5.1.2.e
<minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e <@minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e <@minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e <@minienw.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e <@minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e <@ILenT.nl>;

5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 85

From: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Sent: maandag 21 maart 2022 15:23
To: 5.1.2.e minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>

Subject: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 85

Van: 5.1.2.e @minbuza.nl>
Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 18:45
Aan: 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e n) - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Van: 5.1.2.e @minbuza.nl>

Datum: vrijdag 18 mrt. 2022 4:48 PM

Aan: 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e
5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e @minbuza.nl>, 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @lLenT.nl>, 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>, 5.1.2.e
5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 85

From: 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>
Sent: vrijdag 18 maart 2022 14:47
To: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e
- DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @lLenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>;
5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>
Subject: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 85

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: donderdag 17 maart 2022 17:59
Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @lLenT.nl>;
5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>;
5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e DGLM

Verzonden: dinsdag 15 maart 2022 14:55

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e minienw.nl>; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @lLenT.nl>;
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>;
5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Overleg schepen Sanctiewet

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 14 maart 2022 13:12

Aan: 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @lLenT.nl>;
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e - DGLM

Verzonden: vrijdag 11 maart 2022 11:39

Aan: 5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e) - DGLM
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e @minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

Van: 5.1.2.e @minbuza.nl>

Verzonden: vrijdag 11 maart 2022 11:16

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e -
DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>;
5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: schepen weren

Dubbel zie nr. 58

From: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Sent: vrijdag 11 maart 2022 10:52

To: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
- HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>;
5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
@minbuza.nl>; 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Subject: RE: schepen weren

Importance: High

Dubbel zie nr. 58

Van: [redacted] 5.1.2.e - DGLM [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>

Datum: donderdag 10 mrt. 2022 5:50 PM

Aan: [redacted] 5.1.2.e - DGLM [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>, [redacted] 5.1.2.e) - DGLM

[redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>, [redacted] 5.1.2.e HBJZ [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>, [redacted] 5.1.2.e
- HBJZ <[redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>, [redacted] 5.1.2.e) - ILT [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]r@lLenT.nl](mailto:[redacted]r@lLenT.nl)>,
[redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minbuza.nl](mailto:[redacted]@minbuza.nl)>, [redacted] 5.1.2.e - ILT [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@ilent.nl](mailto:[redacted]@ilent.nl)>, [redacted] 5.1.2.e
[redacted] <[\[redacted\]minbuza.nl](mailto:[redacted]minbuza.nl)>, [redacted] 5.1.2.e - HBJZ [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>

Onderwerp: RE: schepen weren

Van: [redacted] 5.1.2.e - DGLM [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>

Verzonden: woensdag 9 maart 2022 14:59

Aan: [redacted] 5.1.2.e - DGLM [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>; [redacted] 5.1.2.e i) - HBJZ

[redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>; [redacted] 5.1.2.e) - HBJZ
[redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>; [redacted] 5.1.2.e - ILT [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]r@lLenT.nl](mailto:[redacted]r@lLenT.nl)>;
[redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minbuza.nl](mailto:[redacted]@minbuza.nl)>; [redacted] 5.1.2.e ILT [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@ilent.nl](mailto:[redacted]@ilent.nl)>;
[redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minbuza.nl](mailto:[redacted]@minbuza.nl)>; [redacted] 5.1.2.e - HBJZ [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>

CC: [redacted] 5.1.2.e - DGLM [redacted] 5.1.2.e <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>

Onderwerp: schepen weren

Van: [5.1.2.e] - DGLM

Verzonden: woensdag 9 maart 2022 12:44

Aan: [5.1.2.e] HBJZ [5.1.2.e] [\[5.1.2.e\]@minienw.nl](mailto:[5.1.2.e]@minienw.nl); [5.1.2.e] - DGLM

[5.1.2.e] [\[5.1.2.e\]@minienw.nl](mailto:[5.1.2.e]@minienw.nl); [5.1.2.e] - HBJZ [5.1.2.e] [\[5.1.2.e\]@minienw.nl](mailto:[5.1.2.e]@minienw.nl); [5.1.2.e]

[5.1.2.e] - HBJZ [5.1.2.e] [\[5.1.2.e\]@minienw.nl](mailto:[5.1.2.e]@minienw.nl); [5.1.2.e]) - ILT

[5.1.2.e] [\[5.1.2.e\]@lLenT.nl](mailto:[5.1.2.e]@lLenT.nl); [5.1.2.e] [\[5.1.2.e\]@minbuza.nl](mailto:[5.1.2.e]@minbuza.nl)>

CC: [5.1.2.e] - DGLM [5.1.2.e] [\[5.1.2.e\]@minienw.nl](mailto:[5.1.2.e]@minienw.nl)>

Onderwerp: afstemming 14:00

Van: 5.1.2.e) - ILT
Aan: 5.1.2.e ILT
Onderwerp: RE: EU sancties Rusland/Belarus conceptverslag
Datum: dinsdag 22 maart 2022 11:59:15
Bijlagen: [image003.png](#)

5.1.2.e ik heb het dan over

Vakgroep luchtvaart gevaarlijke stoffen en
 Vakgroep zeevaart gevaarlijke stoffen.

Beiden ik mijn team. gS3. Binnen. TKGSO

Primair in het werk actief.

Grt

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
Datum: dinsdag 22 mrt. 2022 10:03 AM
Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>, 5.1.2.e - ILT
 5.1.2.e @ILenT.nl>, 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>
Kopie: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>, 5.1.2.e) -
 ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Onderwerp: FW: EU sancties Rusland/Belarus conceptverslag

Dank voor alle info .

Als ik het goed begrijp ligt er dus een keuze voor: ofwel de scheepvaart- en luva inspecteurs schakelen maritieme politie en luva politie in bij overtreding (dit is de route die zij normaliter volgen als het strafrecht moet worden ingezet) ofwel ze schakelen 'eigen' ILT BOA's in, die dan moeten worden getraind om een PV op te maken. Het laatste lijkt bewerkelijker.

Graag jullie advies!

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: dinsdag 22 maart 2022 09:09
Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
CC: 5.1.2.e - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e -
 ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
Onderwerp: RE: EU sancties Rusland/Belarus conceptverslag

Hallo 5.1.2.e

In principe kan iedere BOA van de ILT een proces-verbaal ter zake overtreding van de Sanctiewet opmaken.

Zodra een toezichthouder kennis heeft van een overtreding kan hij dus een BOA van de ILT inschakelen.

Groet 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Verzonden: dinsdag 22 maart 2022 08:56

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e
- ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: EU sancties Rusland/Belarus conceptverslag

Hi 5.1.2.e

Dank voor je reactie. Begrijp helemaal dat evt inzet dan in goed overleg zou moeten. Even voor mijn begrip, zijn dit wel BOA's die ook actief zijn in GS vervoer luva en SV? Maw raakt dit hun werk of zijn ze echt op heel andere vlakken bezig?

Hgr 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Datum: maandag 21 mrt. 2022 8:56 PM

Aan: 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ilent.nl>, 5.1.2.e
- ILT 5.1.2.e @ilent.nl>, 5.1.2.e) - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>

Kopie:⁵ 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>, 5.1.2.e - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>, 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: EU sancties Rusland/Belarus conceptverslag

Hoi 5.1.2.e en andere betrokken,

Scheepvaart en luchtvaart algemeen klopt. Echter vanuit gevaarlijke stoffen, zoals ik heb aangegeven zijn onze inspecteursGS allen BOA en 4 man BAVPOL op CN.

Goed overleg mbt inzet van groot belang!

Capaciteit is nu een groot probleem. Regulier werk en piket is namelijk een probleem om rond te krijgen.

Dus scenario's goed bespreken wat eventueel wel niet zou kunnen in verlengde van het reguliere werk.

Grt
5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Datum: maandag 21 mrt. 2022 5:03 PM

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>, 5.1.2.e ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>, 5.1.2.e - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>

Kopie:⁵ 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>, 5.1.2.e - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>, 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: EU sancties Rusland/Belarus conceptverslag

Ha allen,

Dank voor de snelle terugkoppeling.

Zojuist even met 5.1.2.e besproken. Op zich een heldere lijn, maar als ik het vanochtend in het topic team goed begreep zijn er geen ILT BOA's op terrein luva en SV, en is de geëigende route om indien een overtreding van een sanctie wordt geconstateerd, de luva politie of SV politie in te schakelen. De inspecteurs moeten dan wel een heldere instructie krijgen van waar ze op moeten letten en wat de sancties inhouden.

Klopt dat of zijn er wel BOA's die we zouden kunnen inschakelen?

Hgr 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Verzonden: maandag 21 maart 2022 16:27

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
- ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: FW: EU sancties Rusland/Belarus conceptverslag

Hoi 5.1.2.e

Hierbij terugkoppeling van het al aangekondigde overleg van 5.1.2.e en 5.1.2.e met 5.1.2.e van het Functioneel Parket te Amsterdam. Kan je dit in je verslag verwerken en in de informatieverstrekking aan het IG team betrekken?

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: maandag 21 maart 2022 15:34

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: FW: EU sancties Rusland/Belarus conceptverslag

5.1.2.e

En dan nu met de aanvullingen van 5.1.2.e

Svp versturen aan 5.1.2.e als secretaris van het topicteam. (voor morgen 12.00 uur).

Groet 5.1.2

Op 21 maart 2022 hebben 5.1.2.e en 5.1.2.e op verzoek van de specialistisch beleidssecretaris van het Functioneel Parket Amsterdam, 5.1.2.e, een overleg gevoerd.

Aanleiding voor dit verzoek was de wijze van optreden door ILT na constatering overtredingen van de Sanctiewet.

Met de secretaris zijn volgende afspraken gemaakt:

Bij constatering van overtredingen van de Sanctiewet op de **Noordzee** is afgesproken contact op te nemen met:

5.1.2.e

Telefoon: 5.1.2.e

Bij constatering van overtredingen in de **Lucht en op de Weg** is afgesproken contact op te nemen met:

5.1.2.e

Telefoon: 5.1.2.e

5.1.2.e

is verantwoordelijk voor de Sanctiewet breed.

In voorkomend geval zal 5.1.2.e contact leggen met de officier die zorgdraagt voor verdere afhandeling van de zaak. Daarnaast is zij degene die contact onderhoudt met de Douane bij de uitvoering van de Sanctiewet.

Buiten kantooruren kan altijd contact worden opgenomen met

5.1.2.e

Als achtervang is 5.1.2.e altijd bereikbaar

tel.nr.: 5.1.2.e

5.1.2.e @om.nl

Maatregelen

Het treffen van de maatregelen geschiedt in opdracht van de verantwoordelijke officier van justitie.

Proces-verbaal:

Van de ILT wordt verwacht dat na constatering van overtreding van de Sanctiewet proces-verbaal door de bijzonder opsporingsambtenaar (BOA) wordt opgemaakt.

Het proces-verbaal wordt opgestuurd via de reguliere kanalen van de ILT.

Er is geen voorbeeld proces-verbaal en/of instructie van het OM.

Overtreding van de sanctiewet is strafbaar gesteld in artikel 1 van de Wet op de economische delicten dus er kan volstaan worden met een regulier proces-verbaal.

Verdere ontwikkelingen:

Binnen het OM wordt nog gekeken of er een handhavings- en vervolgingsbeleid specifiek voor deze Sanctiewet wordt opgesteld.
Voor nu is zo dat zij alles oppakken wat aangeleverd wordt.

Mvg

5.1.2.e

5.1.2.e



Van: 5.1.2.e - HBJZ
Aan: 5.1.2.e) - DGLM; 5.1.2.e - HBJZ; 5.1.2.e - HBJZ;
 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e DGLM; 5.1.2.e - ILT
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Overleg Beveiliging Zeehavens
Datum: dinsdag 22 maart 2022 12:16:14
Bijlagen: [image001.png](#)

Hoi 5.1.2.e

Vanmiddag na 15u15 of morgenochtend (na 10u30) is voor mij mogelijk.

Groet,

5.1.2
 .e

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 22 maart 2022 12:06
Aan: 5.1.2.e) - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e -
 HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>;
 5.1.2.e) - DGLM 5.1.2.e minienw.nl>; 5.1.2.e) -
 DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e) - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e @minbuza.nl>
Onderwerp: FW: Overleg Beveiliging Zeehavens
Urgentie: Hoog

Collega's,

Zie hieronder; wanneer zouden jullie kunnen, vanmiddag na 15u15, morgenochtend?

NB. Nota zit inmiddels wel in de lijn met opmerking dat er mogelijk vanuit havens nog iets komt.

Groet,
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @portofamsterdam.com>
Verzonden: dinsdag 22 maart 2022 11:38
Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
CC: 5.1.2.e portofrotterdam.com>; 5.1.2.e
 @podh.eu>; 5.1.2.e @northseaport.com>; 5.1.2.e
 @ groningen-seaports.com>; 5.1.2.e
 @portofmoerdijk.nl>; 5.1.2.e portofharlingen.nl>;
 5.1.2.e @portofamsterdam.com>; 5.1.2.e
 @portofamsterdam.com>; 5.1.2.e
 @portofrotterdam.com>

Onderwerp: RE: Overleg Beveiliging Zeehavens

Hoi 5.1.2.e

Ik denk dat we elkaar net op tijd hierover spreken. Inmiddels heb ik al een reactie van onze interne jurist en het blijkt dat er wel haken en ogen zitten aan de koppeling met dit artikel van de Regionale Havenverordening.

Ons voorstel is om op korte termijn even met elkaar te bellen om af te stemmen hoe we dit

juridisch gezien het beste kunnen regelen.

Zou jij een paar voorstellen willen doen waarop jij en de jurist van I&W zouden kunnen? Vanuit Amsterdam en Rotterdam lijkt het mij in ieder geval goed als onze interne juristen 5.1.2.e en 5.1.2.e aansluiten).

5.1.2.e : laten we kijken of het voor jullie ook lukt om hier op korte termijn over af te stemmen. Anders kunnen 5.1.2.e en ik dit ook namens jullie doen.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 22 maart 2022 09:56

Aan: 5.1.2.e @portofamsterdam.com>

CC: 5.1.2.e @portofrotterdam.com>; 5.1.2.e
@podh.eu>; 5.1.2.e @northseaport.com>; 5.1.2.e
@ groningen-seaports.com>; 5.1.2.e
@portofmoerdijk.nl>; 5.1.2.e @portofharlingen.nl>;
5.1.2.e @portofamsterdam.com>

Onderwerp: RE: Overleg Beveiliging Zeehavens

Hi 5.1.2.e

Ik neem dat graag nog mee. Alleen wanneer verwacht je evt. nog met een vraag of opmerking te komen? Ik wil de nota zsm bij minister hebben ook gezien de schepen die in aantocht zijn waar 5.1.2.e gisteravond melding van maakte.

Groet,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @portofamsterdam.com>

Verzonden: dinsdag 22 maart 2022 09:36

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

CC: 5.1.2.e @portofrotterdam.com>; 5.1.2.e
@podh.eu>; 5.1.2.e @northseaport.com>; 5.1.2.e
@ groningen-seaports.com>; 5.1.2.e
@portofmoerdijk.nl>; 5.1.2.e @portofharlingen.nl>;
5.1.2.e @portofamsterdam.com>

Onderwerp: RE: Overleg Beveiliging Zeehavens

Hoi 5.1.2.e

Dank je wel voor de tussentijdse update. Ik toets dit concept ook even intern bij onze jurist. Mochten hier vragen uit komen, dan laat ik het weten. Lijkt me goed om dat dan met elkaar te bespreken, voordat het formeel wordt vastgesteld.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 21 maart 2022 14:31

Aan: 5.1.2.e @portofamsterdam.com>

CC: 5.1.2.e @portofrotterdam.com>; 5.1.2.e
@podh.eu>; 5.1.2.e @northseaport.com>; 5.1.2.e
@ groningen-seaports.com>; 5.1.2.e
@portofmoerdijk.nl>; 5.1.2.e portofharlingen.nl>;
5.1.2.e portofamsterdam.com>

Onderwerp: RE: Overleg Beveiliging Zeehavens

Hi 5.1.2.e ,

Dank voor je bericht.

Er is momenteel een nota onderweg naar de Minister over het handelingsperspectief. Er zitten best wel wat juridische kanten aan. Ik kan dan ook pas een formele lijn verkondigen op het moment dat ik reactie heb van de Minister. Maar ik snap dat jullie in tussentijd informatie nodig hebben. Daarom geef ik jullie hierbij in een notendop het advies mee dat aan de Minister voorgelegd zal worden:

Zodra de havenautoriteit op de hoogte is van de komst van een schip van een gesanctioneerd persoon of entiteit, moet de havenautoriteit de kapitein van het schip informeren dat hij de haven niet kan aandoen, omdat er geen diensten zullen worden verleend. De kapitein kan dan doorvaren. Als de kapitein hieraan geen gevolg geeft en de haven toch wil aan doen, kan de havenautoriteit hier tegen optreden op grond van de (lokale) havenverordening. Dit optreden vindt dan plaats op grond van het gevaar voor de veiligheid of openbare orde die ontstaat wegens de ontbrekende dienstverlening. Dit betekent dat schepen die eigendom of in zeggenschap zijn van een persoon of entiteit de sanctielijst kunnen worden geweerd, mits de daarvoor benodigde informatie tijdig beschikbaar is bij de havenautoriteit. De havenautoriteiten zullen hierover worden geïnformeerd.

Let op: de lijst met schepen is een andere dan ik jullie eerder stuurde. Er staan voornamelijk maar zeven schepen op, waarvan de eigendoms/zeggenschapsrelatie met een persoon/entiteit op de sanctielijst op dit moment is vastgesteld. Het gaat om deze schepen:

BALTIC LEADER (IMO: 9220639),
LINDA (IMO: 9256858),
PEGAS (IMO: 9256860),
FESCO MAGADAN (IMO: 9287699),
FESCO MONERON (IMO: 9277412),
ALFA NERO (IMO: 1009376), yacht,
ECLIPSE (IMO: 1009613), yacht.

Tot zover, wordt vervolgd.

Groet,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @portofamsterdam.com>

Verzonden: maandag 21 maart 2022 13:47

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

CC: 5.1.2.e portofrotterdam.com>; 5.1.2.e

5.1.2.e @podh.eu>; 5.1.2.e @northseaport.com>; 5.1.2.e
@ groningen-seaports.com>; 5.1.2.e
@portofmoerdijk.nl>; 5.1.2.e @portofharlingen.nl>;
5.1.2.e @portofamsterdam.com>

Onderwerp: FW: Overleg Beveiliging Zeehavens

5.1.2.e goedemiddag,

Ik mail je graag even over het volgende:

1. Er is bij ons intern verwarring ontstaan over de officiële sanctielijst van Russische schepen. Bijgaande lijst lijkt een lijst te zijn met schepen die bijzondere aandacht krijgen van de Kustwacht, maar vraag is of dit de officiële EU-lijst is. Eén van onze nautische dienstverleners blijkt nl. een uitgebreidere lijst te hanteren. Kan jij ons uitsluitsel geven over de officiële EU-lijst die wij moeten hanteren?
2. Kan jij al een handelingsperspectief bieden over wat te doen als één van deze schepen onze havens aandoen? We willen voorkomen dat we dit op het laatste moment moeten uitzoeken en daarnaast willen wij ook graag duidelijkheid geven aan onze nautische dienstverleners die hier vragen over stellen.

Ik begreep van ons 5.1.2.e dat er morgenmiddag een informatiesessie staat ingepland tussen jullie Ministerie en de Nederlandse zeehavens. Hij zal bovenstaande daar voor de volledigheid ook onder de aandacht brengen.

Alvast bedankt voor je reactie.

Vriendelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 15 maart 2022 14:23

Aan: 5.1.2.e @portofrotterdam.com>; 5.1.2.e
@podh.eu>; 5.1.2.e @portofamsterdam.com>; 5.1.2.e
@portofharlingen.nl>; 5.1.2.e northseaport.com>; 5.1.2.e

5.1.2.e @ groningen-seaports.com>; 5.1.2.e
@ portofmoerdijk.nl>
CC: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @ minienw.nl>; 5.1.2.e
- DGLM 5.1.2.e @ minienw.nl>; 5.1.2.e DGLM
5.1.2.e @ minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg Beveiliging Zeehavens

NNB. Kreeg toevallig net nog een nieuwere lijst binnen; gaat nu over blz 12.

Van: 5.1.2.e DGLM
Verzonden: dinsdag 15 maart 2022 14:22
Aan: 5.1.2.e @ portofrotterdam.com; 5.1.2.e
@ podh.eu; 5.1.2.e @ portofamsterdam.com; 5.1.2.e
5.1.2.e @ portofharlingen.nl>; 5.1.2.e @ northseaport.com>; 5.1.2.e
@ groningen-seaports.com>; 5.1.2.e
@ portofmoerdijk.nl>
CC: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @ minienw.nl>; 5.1.2.e
DGLM 5.1.2.e @ minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @ minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg Beveiliging Zeehavens

Oh ja, hierbij ook nog de link naar de genoemde RVO-site met info over de sancties:
[Informatie over sancties Rusland | RVO.nl | Rijksdienst](#)

Van: 5.1.2.e) - DGLM
Verzonden: dinsdag 15 maart 2022 14:21
Aan: 5.1.2.e @ portofrotterdam.com>; 5.1.2.e
@ podh.eu>; 5.1.2.e @ portofamsterdam.com>; 5.1.2.e
@ portofharlingen.nl>; 5.1.2.e @ northseaport.com>; 5.1.2.e
@ groningen-seaports.com>; 5.1.2.e
@ portofmoerdijk.nl>
CC: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e minienw.nl>; 5.1.2.e
DGLM 5.1.2.e @ minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
5.1.2.e @ minienw.nl>

Onderwerp: RE: Overleg Beveiliging Zeehavens

Dag collega's,

Mijn excuses voor de bereslechte verbinding net; de kantoorwifi liet te wensen over.

Hierbij stuur ik jullie zoals aangekondigd de meest recente lijst van RUS schepen; op de laatste blz (blz 11) staan de schepen op de sanctielijst. Nav de laatste set sancties met oa een uitbreiding van de listings zal de lijst met schepen waarschijnlijk nog wat langer worden.

Verder heb ik genoteerd:

- Zodra er uitsluitel is over wat te doen met RUS schepen op de sanctielijst horen jullie dat.
- Ook krijgen jullie van ons nog bericht over hoe de communicatie verloopt hierover ook op piketmomenten;
- Vast agenda item op de OBZ-agenda wordt een stand van zaken mbt de ISPS-levels.

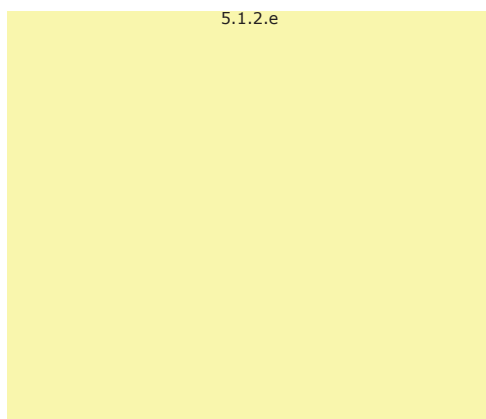
Groet,
5.1.2.e

Van: [redacted] 5.1.2.e <[redacted]@portofrotterdam.com>
Verzonden: dinsdag 15 maart 2022 13:57
Aan: [redacted] 5.1.2.e <[redacted]@podh.eu>; [redacted] 5.1.2.e <[redacted]@portofamsterdam.com>; [redacted] 5.1.2.e <[redacted]@portofharlingen.nl>; [redacted] 5.1.2.e <[redacted]@northseaport.com>; [redacted] 5.1.2.e <[redacted]@ groningen-seaports.com>; [redacted] 5.1.2.e <[redacted]@portofmoerdijk.nl>
CC: [redacted] 5.1.2.e - DGLM [redacted] 5.1.2.e <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] 5.1.2.e - DGLM [redacted] 5.1.2.e <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] 5.1.2.e DGLM [redacted] 5.1.2.e <[redacted]@minienw.nl>
Onderwerp: Overleg Beveiliging Zeehavens

Hi,

Zoals net beloofd, mijn overzicht van de verhoogde securitylevels...

Groetjes, [redacted] 5.1.2.e



Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Op berichtgeving en correspondentie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een disclaimer van toepassing. Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

On notices and correspondence of Port of Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full e-mail disclaimer [here](#).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Op berichtgeving en correspondentie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een disclaimer van toepassing. Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

On notices and correspondence of Port of Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full e-mail disclaimer [here](#).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is

toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Op berichtgeving en correspondentie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een disclaimer van toepassing. Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

On notices and correspondence of Port of Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full e-mail disclaimer [here](#).

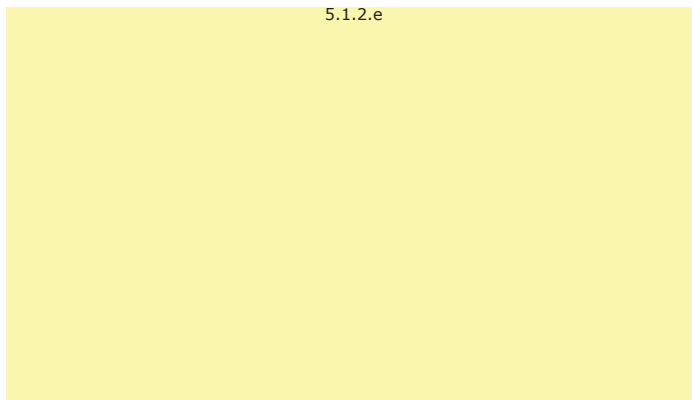
Van: 5.1.2.e [ILT](#)
Aan: 5.1.2.e [- ILT](#); 5.1.2.e [- ILT](#); 5.1.2.e [- ILT](#)
Cc: 5.1.2.e [- ILT](#)
Onderwerp: RE: Stukje tekst IG team
Datum: dinsdag 22 maart 2022 13:43:59

Ha 5.1.2.e

Volgens mij wil het IG team wel iets specifieker geadviseerd worden over de nadelen(wat doen we dan niet meer) en voordelen(wat kunnen we dan precies extra doen en wat verwachten we daarvan aan opbrengst).

Anders neem ik het hoog over mee maar dan verwacht ik met meer vragen dan antwoorden terug te komen.

Groet,
 5.1.2.e



Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: dinsdag 22 maart 2022 12:28
Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
Onderwerp: RE: Stukje tekst IG team

Hai 5.1.2.e

Ik neem aan dat wij niet zelf de voorstellen tot herprioritering doen? Da tlijkt mij aan het IG team. Er is binnen de VV team en ook de HH teams geen mogelijkheden meer om te herprioriteren zonder door de ondergrens van wettelijke verplichtingen heen te zakken (voor zover we dat al niet zijn).

Wat er extra aan toezicht gebeurd is dat aan boord van schepen wordt gekeken of er namen of goederen zijn die op de sanctielijst staan (dus extra administratieve verificaties) hoeveel tijd dit extra kost kan 5.1.2.e mogelijk aangeven (1 uur per inspectie?) en dit gaat dan ten koste van de conrole van de veiligheids-, arbeidsomstandigheden en milieuaspecten.

Groeten,
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
Verzonden: dinsdag 22 maart 2022 12:11
Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>
Onderwerp: RE: Stukje tekst IG team

Hoi 5.1.2.e

Zie in rood.

Scheepvaart

Op diverse onderwerpen komen vanuit de sector en de departementen verzoeken om meer duidelijkheid te verschaffen hoe de ILT omgaat met issues die voortvloeien uit de situatie in de Oekraïne.

Vanuit Netwerken wordt een document opgesteld genaamd 'Interim guidance in relation to the situation in Ukraine' waarin alle maritieme onderwerpen die spelen zijn geadresseerd en het handelingsperspectief wordt geschetst. Dit document zal eind van de week nog met de sector en DGLM worden afgestemd en naar verwachting begin volgende week op de internetsite van de ILT kunnen worden gepubliceerd.

Dit document bevat onderwerpen zoals de consequenties van de sanctieregelgeving, zowel op het gebied van de vergunningverlening (bv. verificatie van eigendom) als de handhaving (verificatie goederen en personen en entiteiten genoemd in de officiële scheepsdocumenten). Daarnaast geeft het ook oplossingsrichtingen op het gebied van de gevolgen van de oorlog voor bemanningsdocumenten, medische keuringen en langer aan boord verblijven dan de arbeidsovereenkomst toelaat. Hierbij wordt gehoor gegeven aan de verzoeken van diverse internationale gremia om flexibel met deze situatie om te gaan.

Een knelpunt treedt momenteel op in de vergunningverlening. De afdeling die al zwaar onder druk staat en in sommige gevallen de wettelijke termijn van de Awb overschrijdt in de afgifte van vergunningen, wordt belast met een extra taak, te weten de verificatie of in de ingediende documenten geen personen of entiteiten worden genoemd die voorkomen op de sanctielijsten.

Advies is om hier capaciteit bij te schalen vanuit herprioritering. Wat 5.1.2.e, 5.2.1

Ook in de handhaving vergt de verificatie extra inspanning en indien een mogelijk strafbaar feit wordt geconstateerd, betekent dit op basis van de recente afspraken met het Openbaar Ministerie dat dit extra capaciteit zal vergen. 5.1.2.e, 5.2.1

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: dinsdag 22 maart 2022 11:27

Aan: 5.1.2.e) - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Stukje tekst IG team

Hoi 5.1.2.e

Voor mij helemaal prima.
Geen aanvullingen.

Groet 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: dinsdag 22 maart 2022 11:05

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>; 5.1.2.e
- ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: FW: Stukje tekst IG team

Nee nog niet, bij deze. Ik dacht dat de hele memo nog langs zou komen bij de leden van het topic team... (ook vanwege de onderwerpen die iedereen raken)

5.1.2.e en 5.1.2.e, nog aanvullingen?

Graag asap....

Groeten,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Datum: dinsdag 22 mrt. 2022 11:01 AM

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>, 5.1.2.e - ILT
5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Stukje tekst IG team

Tnx 5.1.2.e Heb je dit ook kunnen afstemmen met vv/toezicht? 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: dinsdag 22 maart 2022 10:41

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: FW: Stukje tekst IG team

Hai 5.1.2.e

Hierbij een stukje voor in de memo naar het IG team.

Zie 5.1.2.e z'n bemerking (en dat hangt ook samen met het capaciteitsvraagstuk voor handhaving), dit zou wat mij betreft in algemene zin moeten worden voorgelegd (luchtvaart, scheepvaart en mogelijk Gevaarlijke Stoffen?).

Groeten,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Verzonden: dinsdag 22 maart 2022 10:34

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Stukje tekst IG team

Hee 5.1.2.e,

1 typo uit de tekst gehaald. Moeten we aan het IG team niet ook de expliciete keuze voorleggen om de situatie in Oekraïne alleen mee te nemen in het reguliere toezicht of dat er ook extra aandacht moet worden besteed aan mogelijk aan Rusland gelieerde schepen of goederen?

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ILenT.nl>

Verzonden: dinsdag 22 maart 2022 10:27

Aan: 5.1.2.e - ILT 5.1.2.e @ilent.nl>

Onderwerp: Stukje tekst IG team

Urgentie: Hoog

Hai 5.1.2.e

Ik stel onderstaand stukje tekst voor richting IG team, heb jij nog aanvullingen/verbeteringen?

Groeten,
5.1.2.e

Scheepvaart

Op diverse onderwerpen komen vanuit de sector en de departementen verzoeken om meer duidelijkheid te verschaffen hoe de ILT omgaat met issues die voortvloeien uit de situatie in de Oekraïne.

Vanuit Netwerken wordt een document opgesteld genaamd 'Interim guidance in relation to the situation in Ukraine' waarin alle maritieme onderwerpen die spelen zijn geadresseerd en het handelingsperspectief wordt geschetst. Dit document zal eind van de week nog met de sector en DGLM worden afgestemd en naar verwachting begin volgende week op de internetsite van de ILT kunnen worden gepubliceerd.

Dit document bevat onderwerpen zoals de consequenties van de sanctieregelgeving, zowel op het gebied van de vergunningverlening (bv. verificatie van eigendom) als de handhaving (verificatie goederen en personen en entiteiten genoemd in de officiële scheepsdocumenten). Daarnaast geeft het ook oplossingsrichtingen op het gebied van de gevolgen van de oorlog voor bemanningsdocumenten, medische keuringen en langer aan boord verblijven dan de arbeidsovereenkomst toelaat. Hierbij wordt gehoor gegeven aan de verzoeken van diverse internationale gremia om flexibel met deze situatie om te gaan.

Een knelpunt treedt momenteel op in de vergunningverlening. De afdeling die al zwaar onder druk staat en in sommige gevallen de wettelijke termijn van de Awb overschrijdt in de afgifte van vergunningen, wordt belast met een extra taak, te weten de verificatie of in de ingediende documenten geen personen of entiteiten worden genoemd die voorkomen op de sanctielijsten. Advies is om hier capaciteit bij te schalen vanuit herprioritering.

Ook in de handhaving vergt de verificatie extra inspanning en indien een mogelijk strafbaar feit wordt geconstateerd, betekent dit op basis van de recente afspraken met het Openbaar Ministerie dat dit extra capaciteit zal vergen.

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - [ILT](#)
Aan: 5.1.2.e [ILT](#); 5.1.2.e - [ILT](#)
Cc: 5.1.2.e - [ILT](#); 5.1.2.e - [ILT](#); 5.1.2.e - [ILT](#)
Onderwerp: toezichtkader luchtvaart sancties Rusland
Datum: dinsdag 22 maart 2022 13:51:58
Bijlagen: [Doorkijk toezichtkader luchtvaart sancties Rusland.docx](#)

Hallo 5.1.2.e ,

In de bijlage de bijdrage van de afdeling TVM aan de notitie aan het IG team.

Groet

5.1.2.e