

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2228

Vragen van de leden **Tellegen** en **Ten Broeke** (beiden VVD) aan de Ministers van Veiligheid en Justitie en van Buitenlandse Zaken over *het bericht «honderden zeeschepen van de radar»* (ingezonden 11 mei 2017).

Antwoord van Minister **Blok** (Veiligheid en Justitie) mede namens de Minister van Buitenlandse Zaken (ontvangen 29 juni 2017). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 2014.

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «honderden zeeschepen van de radar»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt de berichtgeving dat per maand honderden verdachte zeeschepen de Nederlandse wateren binnenvaren zonder dat duidelijk is waar zij daarvoor exact geweest zijn omdat de schepen in de periode daarvoor hun gps-signaal hebben uitgezet?

Antwoord 2

De Noordzee wordt 24/7 gemonitord door de Nederlandse Kustwacht. Bij het Maritiem Informatie Knooppunt (MIK) van de Kustwacht werken informatie-ambtenaren van de Koninklijke Marechaussee, de Douane, de politie, de Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit en de Koninklijke Marine samen. Op basis van informatie van de diverse diensten wordt een zo compleet mogelijk beeld opgebouwd van de Noordzee en vindt risicoprofilering plaats. Indien nodig dan wordt op basis van de informatie opgetreden (Informatie Gestuurd Optreden). Voor de beeldopbouw gebruikt de Kustwacht diverse sensoren zoals: Automatic Identification System (AIS) en Radar.

De Kustwacht beschikt niet over de onderzoeksgegevens waarop Windward haar conclusies heeft gebaseerd en kan derhalve een dergelijke uitspraak niet bevestigen.

¹ <http://www.ad.nl/binnenland/honderden-zeeschepen-enlsquo-van-de-radarenrsquo~aaa8e84c/>

Vraag 3

Kunt u bevestigen dat van ieder schip dat Nederlandse havens of wateren binnenvaart bij de autoriteiten bekend is welk schip er binnenkomt en waar dat schip geweest is?

Antwoord 3

Voor de registratieplichtige schepen gelden internationale eisen waardoor men verplicht is voor binnenkomst van een haven o.a. de plaats van herkomst te rapporteren. Daarnaast zijn deze schepen verplicht om bepaalde apparatuur te voeren zoals AIS. Tevens hebben de registratieplichtige schepen een scheepsidentificatienummer (IMO-nummer). Dit unieke nummer is scheepsgebonden en wordt bij de bouw van een zeeschip uitgegeven door Lloyd's Register. De maritieme communicatieapparatuur aan boord van een schip wordt geprogrammeerd met een uniek Maritieme Mobile Service Identiteit-nummer (MMSI) waardoor identificatie mogelijk is.

De scheepvaart kan globaal worden opgedeeld in vijf segmenten:

- 1- Vracht;
- 2- Ferry;
- 3- Cruise;
- 4- Visserij;
- 5- Pleziervaart.

De eerste 4 segmenten zijn verplicht (wettelijke uitzonderingen daar gelaten) een AIS transponder te voeren. Deze transponder zendt een signaal uit waarbij het schip naast locatiegegevens gelijk een aantal parameters meestuurt waardoor het schip kan worden geïdentificeerd. Als een schip zijn transponder uitzet kan de Kustwacht het schip, mits binnen bereik, alleen op radar zien. Buiten radarbereik wordt het schip niet gezien. Het segment pleziervaart is niet verplicht een transponder te voeren waardoor identificatie niet altijd mogelijk is. Van geïdentificeerde schepen kan worden achterhaald waar zij zijn geweest. De Kustwacht en haar partners kunnen hiervoor diverse (inter)nationale systemen raadplegen.

Vraag 4 en 5

Kunnen handelingen als het wijzigen van het identificatienummer of het tijdelijk uitzetten van het gps-signaal inderdaad een indicatie zijn voor illegale activiteit? Zo ja, wat wordt hiermee gedaan? Hoe wordt nagegaan of er wellicht sprake is geweest van betrokkenheid bij smokkel van drugs, wapens of mensen?

Bent u bekend met het door het bedrijf in kwestie aangehaalde voorbeeld van een schip dat in de buurt van Libanon de gps uit had staan en even later werd gesignaleerd in de buurt van Groningen? Deelt u de bezorgdheid over dergelijke verdachte bewegingen, temeer in het licht van de diverse ontdekkingen van illegale wapens op schepen in de Middellandse Zee?

Antwoord 4 en 5

Het gedurende de reis aan of uit hebben gehad van het GPS/AIS kunnen signaal zijn voor illegale activiteiten, echter de oorzaak kan ook gelegen zijn in de technische sfeer zoals meteorologische omstandigheden of technische oorzaken in de systemen.

Elk schip dat in Nederland aankomt, zeker als Nederland als Europese buitengrens wordt aangedaan, biedt de Nederlandse autoriteiten de mogelijkheid om passagiers/bemanning en goederen te controleren. Ook kan aan boord een inspectie plaatsvinden. Schepen die van buiten het Schengen-gebied komen en een Nederlandse haven willen aandoen, moeten tevens conform de Schengengrenscodes vooraf de gegevens van hun bemanningsleden en eventuele passagiers aan de Nederlandse autoriteiten doorgeven. Op basis hiervan vinden vervolgens controles plaats in datasystemen door de Koninklijke Marechaussee, en waar nodig fysieke controles. Daarnaast voert de Douane controles uit t.a.v. schepen waar het gaat om goederen. Voor goederen die de Nederlandse havens binnenkomen moet door het bedrijfsleven vooraf een aangifte gedaan worden bij de Douane en moet de aankomst van de goederen en het schip gemeld worden. De Douane werkt risicogericht en analyseert de gegevens van deze aangiften en maakt daarbij gebruik van informatie uit open en gesloten bronnen. De Douane selecteert te controleren schepen en scheepsladingen op basis van een risicoanalyse. Een signaal van een verandering van een koers of een onjuiste of onvolledige opgave van de

aangedane havens of een signaal van het uitzetten van de AIS-installatie wordt door de Douane beschouwd als een risico-indicator.

De wettelijke mogelijkheden worden niet beperkt of vergroot al naar gelang een schip wel of niet gedurende zijn reis het GPS/AIS-signaal aan heeft gehad. Indien veiligheidsautoriteiten aanwijzingen hebben dat een schip daadwerkelijk een veiligheidsrisico vormt, of bij verdenking van verdachte activiteiten, dan vindt verder onderzoek plaats waarna wordt overgegaan op informatie gestuurd optreden. Afhankelijk van de uitkomst van het onderzoek wordt opgetreden door de Kustwacht waar het de Noordzee betreft of vanaf de wal door de verschillende bevoegde instanties.

Vraag 6

Wat gebeurt er met schepen met een ondeugdelijke registratie? Worden schepen die zonder reden hun gps-signaal uitgezet hebben, onderworpen aan extra controles?

Antwoord 6

Een AIS transponder zendt automatisch zijn positie en geprogrammeerde identiteitsgegevens uit, zoals het MMSI-nummer, het scheepsidentificatienummer, de scheepsnaam en radioroepnaam. Indien blijkt dat een schip zijn AIS niet of verkeerd voert dan treedt de Kustwacht, in samenwerking met de participerende diensten, op.

Vraag 7

Klopt het dat gps-gegevens niet gecontroleerd worden bij aankomst in Nederlandse wateren? Zo ja, waarom niet?

Antwoord 7

De Kustwacht controleert aan de hand van risicoprofilering schepen o.a. op een juist gebruik van AIS. De Kustwacht ziet toe of schepen binnen de territoriale wateren hun AIS systeem aan hebben en treedt op als dat niet het geval is. De Noordzee wordt permanent gemonitord door de Nederlandse Kustwacht en maakt daarbij gebruik van het AIS alsmede van de radarinstallatie. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat de Noordzee één van de drukst bevaren zeeën is ter wereld en dat niet elk schip kan worden gecontroleerd. Graag verwijs ik u hierbij tevens naar de beantwoording van de vragen van de leden Jetten, Groothuizen en Bouali (allen D66) aan de ministers van Infrastructuur en Milieu, van Veiligheid en Justitie en van Buitenlandse Zaken over het bericht dat verdachte schepen niet worden gecontroleerd (ingezonden 11 mei met kenmerk 2017Z06153).

Vraag 8

Klopt het dat de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) deze praktijken als een probleem ziet? Zo ja, welk risico ziet de NCTV en waarom maakt dat risico geen onderdeel uit van haar driemaandelijke dreigingsbeeld?

Antwoord 8

Het Dreigingsbeeld Terrorisme Nederland (DTN) is een globale analyse (trends en ontwikkelingen) van de aard en omvang van de terroristische dreiging tegen Nederland en Nederlandse belangen. Het gaat daarbij dus niet om risico's. Het DTN is het algemene ankerpunt voor het Nederlandse contraterrorisme beleid. Er zijn tal van risico's die bestaan doch niet worden opgenomen in een DTN, maar waar de overheid wel op acteert. Zie ook het antwoord op vraag 5.

Vraag 9

Kunt u aangeven of u ondeugdelijke registratie van schepen als een probleem ziet? Zo ja, hoe groot is dit probleem, is er wel of geen grip op en wat zijn de risico's?

Antwoord 9

De Kustwacht ervaart geen problemen ten aanzien van de registratie van de registratie plichtige schepen.