

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

3511

Vragen van de leden **Koopmans** (VVD) en **Van Helvert** (CDA) aan de Ministers van Justitie en Veiligheid en van Infrastructuur en Waterstaat over de *invoering van de Wet ter Bescherming Koopvaardij* (ingezonden 6 juli 2020).

Antwoord van Minister **Grapperhaus** (Justitie en Veiligheid) (ontvangen 14 juli 2020).

Vraag 1

Herinnert u zich dat de Wet ter Bescherming Koopvaardij op 13 maart 2018 in de Tweede Kamer en op 19 maart 2019 in de Eerste Kamer is aanvaard, met de bedoeling alle schepen en bemanningen onder Nederlandse vlag te kunnen beschermen tegen piraterij?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Erkent u dat het gebrek aan bescherming tegen piraterij zorgt voor onverminderd grote spanningen bij de mensen die werkzaam zijn in de maritieme sector?

Antwoord 2

Het risico op piraterij zorgt voor spanning bij de mensen die zelf werkzaam zijn in de maritieme sector, maar ook bij hun familieleden en naasten. Daarnaast raakt het aan de economische veiligheid van Nederland. In de voorbij jaren hebben dit kabinet en voorgaande kabinetten daarom sterk ingezet op de bestrijding van piraterij, onder andere met deelname aan de EU-missie Atalanta waaraan van 2009 tot en met 2017 jaarlijks met minimaal één schip werd bijgedragen. Inmiddels is het aantal succesvolle kapingen door piraten voor de kust van Somalië drastisch afgenomen en zijn de activiteiten van de missie fors teruggebracht. Dit zien we ook terug in de sterke afname van het aantal aanvragen voor Vessel Protection Detachments (VPD's) van Defensie. De dreiging van piraterij is echter nog niet voorbij en inzet op de bestrijding van de grondoorzaken daarvan blijft nodig, evenals het bieden van bescherming aan de mensen die werkzaam zijn in de maritieme sector. Nog steeds voorziet de overheid in die bescherming met de inzet van VPD's. Sinds 2015 werden alle VPD aanvragen gehonoreerd. Daarnaast wordt momenteel hard gewerkt aan de nadere regelgeving ten behoeve van de inwerkingtreding van de Wet ter Bescherming Koopvaardij zodat in gevallen

waar de overheid niet in bescherming kan voorzien particuliere beveiligers kunnen worden ingezet door een scheepsbeheerder, door een overeenkomst te sluiten met een vergunninghouder.

Vraag 3

Herinnert u zich dat de Kamer voor het laatst op 20 mei 2020 is geïnformeerd over de geplande datum van inwerkingtreding van de Wet ter Bescherming Koopvaardij?¹

Antwoord 3

Ja. In de antwoorden van 12 februari 2020 op eerdere Kamervragen van de leden Koopmans (VVD) en Van Helvert (CDA) over de groei van het aantal ontvoeringen in de West-Afrikaanse Golf van Guinee gaf ik aan te streven naar inwerkingtreding zo spoedig mogelijk in 2021 (Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 1728). Ik constateer dat de informatie in het jaarverslag van het Ministerie van Justitie en Veiligheid over 2019 niet meer actueel was.

Vraag 4

Klopt de datum van geplande inwerkingtreding op 1 januari 2021 zoals aan de Kamer is gemeld nog steeds? Zo nee, kunt u een overzicht geven van de zaken die na 20 mei 2020 aan het licht zijn gekomen waardoor inwerkingtreding mogelijk later moet plaatsvinden en kunt u aangeven welke datum van inwerkingtreding voor u acceptabel is?

Antwoord 4

Op basis van de huidige inzichten en rekening houdend met de vaste data van inwerkingtreding van wet- en regelgeving (1 januari, dan wel 1 juli), gaat het kabinet er vanuit dat inwerkingtreding van de Wet ter Bescherming Koopvaardij uiterlijk per 1 januari 2022 zal plaatsvinden. Het is spijtig dat de inwerkingtreding niet eerder kan plaatsvinden, maar die termijn is noodzakelijk om enerzijds de reparatiewet en de onderliggende regelgeving tot stand te brengen, en anderzijds om de ILT in staat te stellen de nodige voorbereidingen te treffen voor de uitvoering van de taken van vergunningverlening, bestuursrechtelijk toezicht en handhaving.

Vraag 5

Op welke momenten is sinds 20 mei 2020 inhoudelijke afstemming geweest over de Wet ter Bescherming Koopvaardij met de maritieme sector?

Antwoord 5

Op 14 mei jl. heb ik overleg gevoerd met de KVNR, NVKK en vakbond Nautilus en de initiatiefnemers van de wet. In de afgelopen periode heeft de prioriteit gelegen bij het creëren van financiële dekking voor de kosten in verband met zowel de uitvoering van de wet, als het inrichten van de werkprocessen van de ILT. Ondanks de budgettaire krapte kon uiteindelijk worden voorzien in deze financiële dekking. In dat verband, maar ook in het licht van de beantwoording van vraag 4, stuur ik u bijgaand² de HUF-toets van de ILT van 16 april jl., ontvangen op 30 april jl., alsmede de ambtelijke reactie daarop van 23 juni jl.³

Voorts heb ik op 2 juli jl. nader overleg gevoerd met de initiatiefnemers van de wet en is in aansluiting daarop op 6 juli jl. op ambtelijk niveau nader van gedachten gewisseld met de KVNR over aanpassingen van de beoogde regelgeving. Ook met de NVKK en vakbond Nautilus zullen op korte termijn nadere gesprekken plaatsvinden op de onderdelen die deze organisaties betreffen.

Vraag 6

Kunt u de reparatiewet en het Besluit bescherming Koopvaardij in het zomerreces aanbieden bij de Raad van State en in september naar de Kamer sturen? Zo nee, waarom niet?

¹ Jaarverslag en slotwet Ministerie van Justitie en Veiligheid 2019, p. 167 (Kamerstuk 35 470 VI, nr. 1)

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

³ Vgl. de notitie over vergroting van de transparantie van het wetgevingsproces als reactie op de motie Oosenbrug c.s., Kamerstuk 33 009, nr. 39.

Antwoord 6

Nee. Mede naar aanleiding van de HUF-toets door de ILT en het advies van de Autoriteit persoonsgegevens behoeven de reparatiewet en het concept-besluit bescherming koopvaardij nadere afstemming met de maritieme sector en de uitvoerende organisaties. Vooral nog wordt uitgegaan van behandeling van de reparatiewet en het Besluit bescherming koopvaardij in het najaar van 2020 door de ministerraad, waarna deze ter advisering zullen worden aangeboden aan de Afdeling Advisering van de Raad van State.

Vraag 7

Bent u bereid een taskforce op te richten, bestaande uit vertegenwoordigers van de Ministeries van Justitie en Veiligheid, Infrastructuur en Water, Buitenlandse Zaken en Defensie, Inspectie Leefomgeving en Transport, de Kustwacht en het openbaar ministerie, en deze wekelijks bijeen te laten komen om zeker te stellen dat dit traject zo snel mogelijk wordt afgerond en de maximale inzet is geleverd om de geplande datum van 1 januari 2021 te halen?

Antwoord 7

Er bestaat reeds een periodiek interdepartementaal overleg ten behoeve van de voorbereiding van de wet- en regelgeving. Daarnaast wordt overleg gevoerd over de (voorbereiding op de) uitvoering van de wetgeving door Kustwacht, Defensie, ILT en OM. Ook wordt een interdepartementaal overleg opgezet over de communicatie met de maritieme sector, beveiligingssector en certificerende instanties. Wanneer nodig vindt ook overleg plaats op hoog ambtelijk niveau. Ik acht het wenselijk noch noodzakelijk om in aanvulling daarop nog een extra wekelijks overleg in te richten. Waar nodig wordt steeds extra inzet gepleegd door alle betrokken partijen om de beoogde inwerkingtreding te realiseren.

Vraag 8

Bent u tevens bereid deze taskforce regulier te laten overleggen met de maritieme sector?

Antwoord 8

Waar nodig vindt reeds overleg plaats met de maritieme sector, zowel op ambtelijk als op bestuurlijk niveau. Met het oog op de voorbereiding op de uitvoering van de wet- en regelgeving zal ook intensief worden samengewerkt met de maritieme sector, maritieme beveiligingsbedrijven en certificerende instanties over de informatievoorziening aan alle betrokkenen in binnen- en buitenland.

Vraag 9

Hoe wordt invulling gegeven aan de reactietermijn van 48 uur voor de Kustwacht?

Antwoord 9

Met het oog op een doelmatige uitvoering van de wet door Kustwacht en Defensie als uitvoerende organisaties wordt voornamelijk een reactietermijn onderzocht van maximaal 48 uur gedurende de werkweek. De uren in de weekeinden zijn daarvan uitgezonderd. Over deze invulling vindt nog nader overleg plaats met de KVNR. Overigens merk ik daarbij op dat met het oog op het in de WtBK verankerde uitgangspunt van «VPD-tenzij» een onderscheid moet worden gemaakt tussen de beslistermijn op een aanvraag voor bescherming en de reactietermijn van de uitvoerende instantie. De uitvoering van de bescherming van een transport vergt een gedegen voorbereiding en risicoanalyse die, zeker bij de inzet van defensiepersoneel, afhankelijk van de aard van het transport, de benodigde verplaatsingstijd, opstaplocaties en overige omstandigheden meer dan 48 uur in beslag zal nemen. Een beslistermijn van maximaal 48 uur betekent dan ook niet dat een transport, dat niet valt onder de in de WtBK geformuleerde uitzonderingscriteria van VPD-tenzij, daadwerkelijk uiterlijk 48 uur na het indienen van de aanvraag, behoudens verkregen toestemming, kan plaatsvinden. Dit betekent dat bij het indienen van de aanvraag voor bescherming door de scheepsbeheerders een redelijke termijn voor de daadwerkelijke uitvoering van het transport in acht dient te worden genomen.

Ten slotte benadruk ik dat de beslistermijn van maximaal 48 uur, de mogelijkheid openlaat om in voorkomende gevallen ook sneller dan 48 uur toestemming te verlenen.

Vraag 10

Bent u bereid de Golf van Guinee bij de aangewezen zeegebieden op te nemen bij de inwerkingtreding van de wet op 1 januari 2021?

Antwoord 10

Ik ben me ervan bewust dat koopvaardij schepen gevaar lopen in de Golf van Guinee. Nederland ondersteunt daarom de uitwerking van het EU-concept «Coordinated Maritime Presences» (gecoördineerde maritieme aanwezigheid, CMP). Door de maritieme aanwezigheid van de lidstaten te coördineren kan de zichtbaarheid van EU-inzet worden vergroot. Door informatie te verzamelen, analyseren en verspreiden kan worden bijgedragen aan het ontwikkelen van «common operational understanding» (awareness) en meer internationale samenwerking, veiligheid en stabiliteit. Een eerste pilot van het CMP-concept zal worden uitgevoerd in de Golf van Guinee.

Daarnaast ben ik in interdepartementaal verband in gesprek met de maritieme sector over de gevaren in de Golf van Guinee. Als het aanwijzen van de Golf van Guinee als risicogebied in het Besluit bescherming koopvaardij kan bijdragen aan een oplossing ben ik bereid om, in samenspraak met mijn ambtgenoten van Defensie, van Infrastructuur en Waterstaat en van Buitenlandse Zaken, parallel aan de lopende voorbereiding van de wet- en regelgeving, deze mogelijkheid nader te verkennen.

Echter, gegeven het in artikel 4 van de wet verankerde uitgangspunt van «VPD, tenzij», zal de Minister van Defensie in dat geval dan ook bereid en in staat moeten zijn om in voorkomende gevallen buiten de territoriale wateren VPD-beveiliging in de Golf van Guinee te leveren. Ten slotte merk ik op dat voor de problematiek van piraterij binnen de territoriale wateren van de desbetreffende kuststaten VPD's, noch private beveiligers een oplossing bieden.