

AH 2153
2021Z04196

Antwoord van minister Grapperhaus (Justitie en Veiligheid), mede namens de [minister van Infrastructuur en Waterstaat](#) (ontvangen 25 maart 2021)

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 op vraag 1

Ja.

Vraag 2

Herinnert u zich de antwoorden op de eerdere Kamervragen over de invoering van de Wet ter Bescherming Koopvaardij? 1)

Antwoord op vraag 2

Ja.

Vraag 3

Kunt u de laatste stand van zaken geven met betrekking tot de reparatiewet Bescherming Koopvaardij, het besluit Bescherming Koopvaardij en de ministeriële regeling Bescherming Koopvaardij?

Antwoord op vraag 3

Het is mijn streven het Reparatiewetsvoorstel bescherming koopvaardij nog deze maand ter behandeling aan te bieden bij de Ministerraad en zo spoedig mogelijk daarna in te dienen bij uw Kamer. Tegelijkertijd met de indiening van het Reparatiewetsvoorstel bij uw Kamer zal ook het concept-Besluit bescherming koopvaardij in het kader van de voorgeschreven voorhangprocedure (artikelen 4, vijfde lid, 9, negende lid, en 11, zesde lid, van de Wet ter Bescherming Koopvaardij) worden aangeboden aan de beide kamers der Staten-Generaal. In nauwe samenwerking met de Inspectie Leefomgeving en Transport en de Kustwacht en de maritieme sector is ook een concept-Regeling bescherming koopvaardij opgesteld. Deze concept-regeling zal, tezamen met het concept-Besluit bescherming koopvaardij dit voorjaar overeenkomstig Richtlijn 2006/123/EG en Richtlijn (EU) 2015/1535 aan de Europese Commissie worden genotificeerd. In een later stadium zal de concept-regeling nog in (internet)consultatie worden gegeven. Over de voortgang en de uitkomst daarvan zal ik u – en ook de Eerste Kamer der Staten-Generaal – nader informeren.

Vraag 4

Kunt u de laatste stand van zaken geven met betrekking tot de

voorbereidingen van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)?

Antwoord op vraag 4

De ILT werkt in deze fase aan de voorbereiding op en implementatie van de wettelijke taken van vergunningverlening, toezicht en bestuursrechtelijke handhaving, die zij namens mij, dan wel nadat haar ambtenaren door mij zijn aangewezen, gaat verrichten. Dat gebeurt in nauwe samenspraak met de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, van Defensie, van Buitenlandse Zaken en van Justitie en Veiligheid. De inrichting van de werkprocessen wordt nauwkeurig afgestemd op de inhoud van de Wet ter Bescherming Koopvaardij en onderliggende regelgeving. Tegelijkertijd zijn de beoogde werkprocessen ook van invloed op de inhoud van de wet- en regelgeving. Zo zijn er inmiddels model-vergunningaanvraagformulieren, model-embarkatieformulieren en model-rapportageformulieren ontwikkeld, die als bijlage bij de Regeling bescherming koopvaardij worden opgenomen. Daarnaast zal de ILT de komende periode, op mijn uitnodiging daartoe, een aanvullende toets op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid verrichten en daarbij de financiële gevolgen nader incalculeren. Over de uitkomst daarvan zal ik u nader informeren.

Vraag 5

Wat heeft u recentelijk ondernomen om de belanghebbenden, die al zo lang wachten op inwerkingtreding van deze wet, op de hoogte te stellen en betrokken te houden bij dit wel zeer trage en teleurstellende proces?

Antwoord op vraag 5

Er is periodiek overleg op hoog-ambtelijk/bestuurlijk niveau met de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KvNR), de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK) en de maritieme vakbond Nautilus International. Deze overleggen vinden plaats in aanvulling op de frequente contacten die de betrokken ministeries en ILT hebben met deze partijen. In deze overleggen, die in een constructieve sfeer plaatsvinden, wordt ook telkens de voortgang besproken van de voorbereiding van de wet- en regelgeving. Daarbij ervaar ik begrip bij betrokken partijen voor het gegeven dat de Wet ter Bescherming Koopvaardij, het Reparatiewetsvoorstel, het concept-Besluit en de concept-Regeling bescherming koopvaardij, niet alleen nog aan wijziging onderhevig kunnen zijn, maar ook sterk met elkaar vervlochten zijn, en bovendien vervlochten zijn met de in ontwikkeling zijnde nieuwe werkprocessen van de Kustwacht en van de ILT en daarom een zorgvuldige totstandkoming vergen.

Vraag 6

Bent u voornemens, nu de Afdeling advisering van de Raad van State op 20 januari 2021 haar advies heeft uitgebracht, het reparatiewetsvoorstel nog deze maand in te dienen bij de Kamer? Zo nee, waarom niet?

Antwoord op vraag 6

Zie hiervoor het antwoord op vraag 3. Er heeft overigens op 23 februari jl. overleg plaatsgevonden door vertegenwoordigers van de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, de ILT en Justitie en Veiligheid met de maritieme sector over een wijziging van het Reparatiewetsvoorstel en het concept-Besluit.

Vraag 7

Bent u nog steeds voornemens om de Wet ter Bescherming Koopvaardij, indien mogelijk, nog dit jaar, maar uiterlijk op 1 januari 2022 in werking

te laten treden?

Antwoord op vraag 7

Dat is nog onverminderd mijn streven. Daarbij teken ik aan dat het aan het nieuwe kabinet is om daarover een finale afweging te maken. Overigens hecht ik eraan op te merken dat het na inwerkingtreding nog enkele maanden zal duren voordat de eerste vergunningen zijn verleend en daadwerkelijk gewapende particuliere maritieme beveiligers kunnen worden ingezet op Nederlands gevlagde koopvaardij schepen.

Vraag 8

Bent u bereid de Golf van Guinee bij de aangewezen zeegebieden op te nemen bij de inwerkingtreding van de wet of zo spoedig mogelijk daarna? Kunt u in dit verband de laatste stand van zaken geven van de verkenning die u hiernaar samen doet met de ministers van Defensie en van Infrastructuur en Waterstaat?

Antwoord op vraag 8

De veiligheid van onze koopvaardij schepen in de Golf van Guinee baart ook het kabinet zorgen. De afgelopen jaren is het aantal incidenten toegenomen en is het zeegebied waar de incidenten plaatsvinden uitgebreid. Er zijn berichten over ernstige geweldsincidenten en recent is als gevolg van piraterij een dodelijk slachtoffer met de Azerbeidjaanse nationaliteit te betreuren geweest. In de beantwoording op 14 juli 2020 van de vraag hierover heb ik, mede namens mijn ambtgenoot van Infrastructuur en Waterstaat, aangegeven dat voor de problematiek van piraterij binnen de territoriale wateren van de desbetreffende kuststaten VPD's, noch gewapende particuliere beveiligers een oplossing bieden, aangezien de kuststaten een dergelijke gewapende beveiliging in hun kustwateren niet toestaan.

Anders dan bij Somalië, gaat het bij West-Afrika niet om de beveiliging van schepen op doorvaart door een risicogebied, maar om schepen die de havens in het gebied moeten aandoen. Voor zowel VPD-beveiliging, als voor gewapende particuliere maritieme beveiliging geldt dat de beveiligers het te beveiligen schip dan ook moeten hebben verlaten voordat het schip de territoriale wateren van de kuststaten binnenvaart. Die mogelijkheden zijn niet aanwezig. In dat verband wijs ik erop dat de Belgische regering de internationale wateren van de Golf van Guinee sinds september 2016 formeel heeft aangewezen als risicogebied waar gewapende maritieme beveiliging op Belgisch gevlagde koopvaardij schepen is toegestaan, maar dat in de praktijk (in ieder geval tot en met 2020) de rederijen nog geen gebruik hebben gemaakt van die mogelijkheid.

Op 25 februari jl. is door vertegenwoordigers van de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, van Buitenlandse Zaken, van Defensie en van Justitie en Veiligheid gesproken met vertegenwoordigers van de maritieme sector over de veiligheid in de Golf van Guinee. Daarbij is uitvoerig ingegaan op de EU-pilot inzake Coordinated Maritime Presences in de Golf van Guinee waarbij Nederland betrokken is. Binnen een aangewezen Maritime Area of Interest (MAI) zal een EU Militaire Staf coördinatie-cel de uitwisseling van informatie coördineren ter versterking van het gezamenlijk bewustzijn en ter facilitering van gezamenlijke inzet. Op een later moment is binnen de pilot ook verdere samenwerking met de individuele kuststaten in de Golf van Guinee voorzien, onder meer door ondersteuning van de 'Yaounde-architecture', het forum voor maritieme samenwerking in de regio. Ook zijn andere mogelijkheden in internationaal verband aan de orde gekomen die kunnen bijdragen aan de veiligheid van de koopvaardij in de Golf van Guinee, zoals een betere (internationale) registratie

van de scheepvaart en een betere opvolging van noodsituaties. Hierover zal op korte termijn vervolgoverleg plaatsvinden.

1) Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019-2020, nr. 3511