Eerste Kamer der Staten-Generaal

1

Vergaderjaar 2018–2019

34 558 Voorstel van wet van de leden Koopmans en Van Helvert houdende regels voor de inzet van gewapende particuliere maritieme beveiligers aan boord van Nederlandse koopvaardijschepen (Wet ter Bescherming Koopvaardij)

E

VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR JUSTITIE EN VEILIGHEID[1]

Vastgesteld 11 februari 2019

De memorie van antwoord en de beantwoording van de vragen door de regering hebben de commissie aanleiding gegeven tot het uitbrengen van verslag met daarin de volgende opmerkingen en vragen.

1. Inleiding

De leden van de **PvdA**-fractie danken de indieners van het wetsvoorstel en de regering voor de beantwoording van hun vragen. Deze leden hebben enkele aanvullende vragen aan zowel de indieners als de regering. Zij wachten de antwoorden met belangstelling af.

2. Verantwoordelijkheid

De leden van de **PvdA**-fractie zijn van mening dat er, in geval van gebruik van geweld aan boord van een schip, geen enkel misverstand mag bestaan over enerzijds de verantwoordelijkheden van de kapitein, anderzijds die van de teamleider. In het voorlopig verslag hebben meerdere fracties gewezen op het risico van «twee kapiteins op een schip»: de kapitein en de teamleider van het beveiligingsteam. Het antwoord van de indieners is voor de aan het woord zijnde leden nog niet geheel duidelijk. De indieners geven aan dat in *alle* gevallen de kapitein de gezagvoerder is. Begrijpen deze leden het goed dat het daarmee de kapitein is die uiteindelijk besluit over de inzet van geweld en dat geen geweld wordt ingezet als de kapitein dat niet nodig acht? Hoe verhoudt zich dit tot de zin in de memorie van antwoord dat «de teamleider van het beveiligingsteam eerst in *overleg* treedt met de kapitein alvorens hij

[1] Samenstelling
Engels (D66), Kox (SP), Van Bijsterveld (CDA) *(vice-voorzitter)*, Duthler (VVD) *(voorzitter)*, Ten Hoeve (OSF), Koffeman (PvdD), Strik (GL), Knip (VVD), Backer (D66), Schouwenaar (VVD), Van Strien (PVV), Kok (PVV), Gerkens (SP), Vlietstra (PvdA), Lokin-Sassen (CDA), Dercksen (PVV), D.J.H. van Dijk (SGP), Van Rij (CDA), Rombouts (CDA), Van de Ven (VVD), vac. (SP), Bikker (CU), Baay-Timmerman (50PLUS) Van Zandbrink (PvdA), vac. (PVV), Fiers (PvdA), Andriessen (D66), Vink (D66).

kst-34558-E
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2019

overgaat tot geweldsuitoefening»[2]? Wat als beiden verschillen van opvatting? Zien de voornoemde leden het juist dat dan de kapitein, op basis van zijn bevoegdheden zoals vastgelegd in artikel 27 en 28 van de Wet zeevarenden, altijd het laatste woord heeft? Bovenstaande vragen stellen deze leden ook aan de regering.

3. Strafrechtelijke vervolging

Indien geweld is aangewend, moet de kapitein daarvan melding doen bij het Openbaar Ministerie, dat vervolgens onderzoekt of is gehandeld binnen het kader van de wet. Is dat niet het geval, dan kan het Openbaar Ministerie besluiten over te gaan tot strafrechtelijke vervolging. Wie wordt dan vervolgd, zo vragen de leden van de **PvdA**-fractie aan de indieners en de regering: de kapitein als «*overriding authority*» of de teamleider?

4. Inzet Vessel Protection Detachments

De indieners geven aan dat er in 2017 180 incidenten zijn geweest. Een daarvan betrof een Nederlands koopvaardijschip. In 2014 betrof het zeven, in 2015 één en in 2016 twee Nederlandse koopvaardijschepen. De indieners kunnen de vraag van de leden van de **PvdA**-fractie of in deze gevallen een *Vessel Protection Detachment* (hierna: VPD) was ingezet, niet beantwoorden. Daarom vragen deze leden de regering om deze vraag van een antwoord te voorzien.

Volgens gegevens van het Ministerie van Defensie zijn er in de periode 2011–2018 443 aanvragen voor een VPD ingediend. 65 (15%) daarvan zijn afgewezen.[3] Sinds 2015 is geen enkele aanvraag afgewezen en vinden jaarlijks zo'n 40 transporten plaats door VPD's beveiligd.[4] Echter, volgens de indieners doen veel reders geen aanvraag voor een VPD. Kunnen zij aangeven om hoeveel transporten dit ging, wat de redenen waren om geen VPD aan te vragen en hoe in die gevallen de beveiliging was geregeld, zo vragen de PvdA-fractieleden.

Uitgangspunt van het initiatiefvoorstel is «VPD-tenzij». De indieners geven aan dat voor een belangrijk deel van de aanvragen niets verandert. De leden van de PvdA-fractie ontvangen graag een onderbouwing van dit standpunt in het licht van de verwachting van de indieners dat per jaar zo'n 125 aanvragen zullen worden ingediend (ten opzichte van gemiddeld 40 in de afgelopen jaren) en in relatie tot het gegeven dat 75% van de reders zaken doen in de zogenaamde spotmarkt.

Voor elk transport dient een reder een aanvraag in bij het Kustwachtcentrum, dat namens de Minister van Justitie en Veiligheid vaststelt of het transport in aanmerking komt voor militaire bescherming, en zo ja, of bescherming door een VPD redelijkerwijs mogelijk is. Bij het bepalen van wat redelijk is, wordt het «level playing field» voor reders de norm, zo merken de PvdA-fractieleden op. Daarbij speelt een aantal afwegingen:

a. de grootte van het schip in relatie tot de omvang van een VPD. Kan de regering aangeven waarom het in alle gevallen noodzakelijk is een VPD te laten bestaan uit elf personen? Een particulier beveiligingsteam bestaat uit vier tot zes personen. Hoe is het grote verschil te verklaren? Is de regering bereid te onderzoeken of met kleinere VPD's gewerkt kan worden? Zo nee, waarom niet? Acht de regering een beveiligingsteam van vier tot zes personen toereikend? Zo nee, welke

[2] *Kamerstukken I* 2018/19, 34 558, C, p. 3.
[3] *Kamerstukken I* 2018/19, 34 558, C, p. 24.
[4] *Kamerstukken I* 2018/19, 34 558, C, p. 7.

eisen gaat de regering stellen aan de omvang van een team particuliere beveiligers?

b. de kosten. Voor een VPD betaalt de reder 5.000 euro per dag. Kan de regering aangeven wat de kosten zijn van een team particuliere beveiligers? Het verschil tussen beide mag in de ogen van de regering niet meer bedragen dan 20%. Met andere woorden: als een VPD meer dan 20% duurder is dan een particulier team, kan de reder een beroep doen op particuliere beveiliging. Daarnaast heeft een reder de mogelijkheid af te zien van de inzet van een VPD als voor het aan boord nemen van de VPD meer dan 100 zeemijlen omgevaren moet worden. Deelt de regering de vrees van de leden van de PvdA-fractie dat dit ertoe zal leiden dat in de toekomst in vrijwel alle gevallen sprake zal zijn van particuliere beveiliging van koopvaardijschepen? Acht de regering dit een wenselijke situatie?

c. de veronderstelling van de indieners is dat een particulier team veel sneller inzetbaar is dan een VPD. Kan de regering aangeven hoeveel tijd nodig is tussen het moment dat een verzoek voor een VPD is ingediend en het feitelijk aan boord gaan van dit team? En hoe is dit in de situatie waarin een reder een verzoek indient voor particuliere beveiliging?

De indieners geven aan dat particuliere beveiligingsteams meer mogelijkheden hebben om bemanning en materieel aan boord te nemen dan VPD's. Graag ontvangen de leden van de PvdA-fractie op dit punt een nadere uitleg van de regering. Waarom hebben VPD's minder mogelijkheden? (Waarom) kunnen zij geen gebruikmaken van *floating armouries*? Voor dergelijke *floating armouries* bestaan geen internationale regels. Acht de regering deze opslagplaatsen voldoende veilig voor bijvoorbeeld overvallen door criminelen en ontploffingsgevaar? Is de regering voornemens zich in te spannen om te komen tot internationale regels op dit punt? Zo nee, waarom niet?

De leden van de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid zien met belangstelling uit naar de nota naar aanleiding van het verslag en het antwoord van de regering. Zij wensen deze uiterlijk **1 maart 2019** te ontvangen, gelet op het feit dat de commissie hecht aan een spoedige afronding van de behandeling van dit wetsvoorstel en om die reden de datum van 12 maart 2019 heeft gekozen voor de plenaire behandeling.

De voorzitter van de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid,
Duthler

De griffier van de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid,
Van Dooren