

Vergaderjaar 2020–2021

35 811

**Wijziging van de Wet ter Bescherming
Koopvaardij houdende aanpassingen in verband
met het certificerings- en vergunningstelsel, de
positie van particuliere beveiligers, de
scheepsbeheerder en de kapitein, de verwerking
van bijzondere persoonsgegevens en herstel van
enkele onvolkomenheden (Reparatiewet WtBK)**

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 21 mei 2021

De vaste commissie voor Justitie en Veiligheid, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet en bijbehorend ontwerpbesluit, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen. Onder het voorbehoud dat de hierin gestelde vragen en gemaakte opmerkingen voldoende zullen zijn beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van het voorstel van wet en ontwerpbesluit genoegzaam voorbereid.

INHOUDSOPGAVE

1. Algemeen	1
2. Hoofdpijnen van het wetsvoorstel	2
3. Artikelsgewijze toelichting	3
<i>E (wijziging artikel 6)</i>	<i>3</i>
<i>L (artikel 17)</i>	<i>3</i>
<i>M (artikel 17a en 17b)</i>	<i>4</i>
4. Artikelen 2.2 en 2.3 Bbk (aanvraag bij Kustwachtcentrum en criteria)	4

1. Algemeen

De leden van de VVD-fractie en CDA-fractie hebben met instemming kennisgenomen van het voorstel tot wijziging van de Wet ter Bescherming Koopvaardij houdende aanpassingen in verband met het certificerings- en vergunningstelsel, de positie van particuliere beveiligers, de scheepsbeheerder en de kapitein, de verwerking van bijzondere persoonsgegevens en herstel van enkele onvolkomenheden (hierna: Reparatiewet WtBK) en het ontwerpbesluit bescherming koopvaardij (hierna: Bbk).

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de Reparatiewet WtBK en het Ontwerpbesluit Bbk. Deze leden hebben nog enkele vragen.

De leden van de SP-fractie hebben met verbazing kennisgenomen van de Reparatiwet WtBK.

2. Hoofdpijnen van het wetsvoorstel

De leden van de VVD-fractie en de CDA-fractie zijn als initiatiefnemers trots op de totstandkoming van de WtBK op 15 mei 2019. Deze leden merken evenwel op dat nadien knelpunten aan het licht zijn gekomen bij de werking van de WtBK. Ook bleek een aanvullende grondslag noodzakelijk voor verwerking van bijzondere persoonsgegevens bij de uitvoering van de wet. Om de werking van de wet te kunnen realiseren bleek de reparatiwet nodig en nadere regelgeving. Dit kan rekenen op steun van deze leden. Wel zijn zij teleurgesteld over het trage proces.

De leden van de VVD-fractie en de CDA-fractie benadrukken dat piraterij nog altijd een veelvoorkomende ernstige vorm van criminaliteit is. Veilige scheepvaartroutes en een beschermde doorgang van koopvaardij schepen die onder de Nederlandse vlag varen, zijn van cruciaal belang voor Nederland. Iedereen in de maritieme sector heeft recht op een veilige werkplek en in dat kader is het noodzakelijk dat particuliere beveiligers onder voorwaarden Nederlandse koopvaardij schepen mogen beschermen. De inzet van Vessel Protection Detachments (VPD's) blijft daarnaast ook in de toekomst een passende oplossing voor het beveiligen van Nederlandse koopvaardij schepen tegen piraterij. Niettemin achten deze leden het van groot belang dat het alternatief van particuliere beveiligers snel mogelijk wordt voor de gevallen waarvoor de inzet van VPD's geen uitkomst biedt.

De leden van de VVD-fractie en de CDA-fractie roepen, gelet op het bovenstaande, de regering op zich tot het uiterste in te spannen om de WtBK uiterlijk op 1 januari 2022 in werking te laten treden. Deze leden roepen de regering ook op alle belanghebbenden, die al zo lang wachten op de inwerkingtreding van deze wet, betrokken te houden bij het proces. Graag ontvangen deze leden een reactie van de regering hierop.

De leden van de D66-fractie lezen dat de definitie van particulier maritiem beveiligingspersoneel wordt verbreed om zo het knelpunt te verhelpen dat het door de vergunninghouder in te zetten maritiem beveiligingspersoneel altijd een arbeidsovereenkomst met de vergunninghouder moet hebben. Kan de regering toelichten hoe de verbreding van de definitie dit verhelpt? Wat voor effect heeft dit in de praktijk? Betekent dit dat de internationale markt voor beveiligers en maritieme beveiligingsbedrijven nu wel kan worden ingezet voor de beveiliging van Nederlandse schepen? Wat voor eisen stelt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) aan deze bedrijven en beveiligers, voordat zij een vergunning krijgen en in hoeverre is het mogelijk om het personeel van deze internationale bedrijven te controleren op de vergewisplicht? Zijn de eisen voor particulier beveiligingspersoneel anders dan voor beveiligingspersoneel met arbeidsovereenkomst?

De leden van de SP-fractie merken op dat vele jaren lang en principieel is gedebatteerd over de noodzaak van de uitrusting van maritieme beveiligingsbedrijven. Deze leden hebben altijd uitgedragen dat beveiliging van de koopvaardij een taak van de staat is en in dit geval van de marine. Na het door deze leden niet gewenste, maar wel aangenomen wetsvoorstel op initiatief van CDA en VVD verbaast het deze leden dat thans al zo spoedig een reparatie hiervan wordt voorgelegd. Dat leidt tot de vraag of er al gebruik is gemaakt van maritieme beveiligingsbedrijven sinds de wet van kracht is geworden. Zo ja, hoe vaak? Wat zijn de ontwikkelingen in de internationale piraterij sinds 2018 en op welke wijze en met welke aantallen is de Nederlandse koopvaardij daarbij geraakt of rechtuit het

slachtoffer geworden? Is een indicatie te geven van de financiële schade die de gehele Nederlandse koopvaardij hiervan heeft geleden?

De leden van de SP-fractie lezen in de toelichting bij het wetsvoorstel dat de markt van maritieme beveiligingsbedrijven, in hun ogen, buitengewoon klein is. Eén tot vijftien bedrijven zouden dit soort taken uit kunnen voeren. Voor deze leden is niet duidelijk of het hier om een wereldwijde markt gaat of om de groep goed te keuren (of certificeerbare) bedrijven. Gaat het daarbij om alleen westerse bedrijven en is daar ook een Nederlands bedrijf bij? Wat verklaart het verschil tussen één en vijftien?

De leden van de SP-fractie vragen voorts of er voldoende Nederlandse staatsburgers zijn om dit soort taken uit te voeren. Is de regering bekend welke nationaliteit de uitvoerende leden van de maritieme beveiligingsbedrijven hebben? Wat betekent dat voor eventuele strafrechtelijke vergrijpen, ingeval Nederlandse scheepsbeheerders een dergelijk bedrijf hebben ingehuurd? Wat is de juridische verhouding tussen maritieme beveiligingsbedrijven en uitzendorganisaties die maritieme beveiligers inhuren?

De leden van de SP-fractie merken op dat het hun niet duidelijk is wat de reactie van de regering is op de kwalificatie «ontoereikend» van de Raad van State waar het de doorgifte van persoonsgegevens aan andere, «derde» landen betreft. Op welke wijze wordt aan een zogeheten adequaatheidsbesluit van de Europese Commissie voldaan?

De leden van de SP-fractie vragen de regering of zij naar aanleiding van de gebleken noodzaak en daarbij de kritiek uit kringen van de Nederlandse koopvaardij op haar eerste versie van deze reparatiewet overwogen heeft om de hele wet in te trekken en opnieuw de Nederlandse marine verantwoordelijk te maken. Zo ja, waarom heeft zij dat niet gedaan? Zo nee, waarom niet? Deelt de regering de kritiek van deze leden, zoals in het debat van 23 januari 2018 verwoord, dat de internationale koopvaardij de rol van de staat heeft geminimaliseerd? Deelt u tevens de analyse van deze leden dat dat ongewenst is?

3. Artikelsgewijze toelichting

E (wijziging artikel 6, vergewis- en informatieplicht, verantwoordelijkheid van de kapitein en delegatiegrondslagen)

De leden van de D66-fractie lezen dat in verband met het geweldsmonopolie de wetgeving wordt aangevuld met een nadere regeling van de vergewisplicht van de kapitein en de teamleider. In de memorie van toelichting valt te lezen: «(...) bij embarkatie van het particulier maritiem beveiligingspersoneel met de geweldsmiddelen, munitie en apparaatuur (camera's en microfoons)(...)». Kan de regering deze vergewisplicht toelichten? Wat voor controle dienen de kapitein en teamleider uit te voeren bij de embarkatie? En hoe wordt dit gecontroleerd? Is de ILT met de capaciteiten toegerust om dit te controleren? Zo ja, hoe gaat de ILT dit aanpakken? Kan de regering ingaan op de voorgestelde regels die krachtens een algemene maatregel van bestuur worden opgesteld om de strikte procedure van de vergewisplicht te waarborgen? Zal dit gaan om een nadere invulling van de normen van de International Organization for Standardization (ISO-normen)?

L (uitbreiding bestuurlijke beboeting, artikel 17)

De leden van de D66-fractie lezen dat uiteindelijk de scheepsbeheerder verantwoordelijk is voor de veiligheid van het transport en de opvarenden. Deze leden vragen de regering wat de consequenties zijn als de regels niet worden nageleefd en er bijvoorbeeld gevaarlijke of te veel wapens aan boord van een schip worden gevonden. Op welke manier

wordt een scheepsbeheerder dan berispt? Wat voor vormen kan een bestuurlijke boete aannemen en kan dit ook leiden tot het verlies van een vergunning om particuliere beveiligers aan boord te nemen?

M (toezicht/handhaving, internationale samenwerking, artikel 17a en 17b)

De leden van de D66-fractie lezen dat de prioriteiten bij het toezicht door de ILT nog nader worden geduid in het werkplan. Er wordt verwacht dat de ILT de controles, die op grond van artikel 16, eerste lid, van de wet jo. artikel 5.10 van het concept-Bbk mogelijk zijn, praktisch en juridisch gezien niet goed zal kunnen uitvoeren. Deze leden vragen de regering toe te lichten waarom deze niet goed uitvoerbaar zijn. Als dit nu al wordt voorzien, wat voor nut heeft het dan om de ILT deze bevoegdheid überhaupt te geven? Op basis waarvan wordt ingeschat dat de controles niet nodig zullen zijn? Op welke andere wijzen wordt dan in controle voorzien? Kan de regering toelichten welke andere (internationale) organisaties hier dan zorg voor dragen? Is de regering het ermee eens dat het instellen van particuliere beveiliging een risico met zich meedraagt, aangezien het de zwaarmacht van de overheid uitbestedt? Zou juist toezicht en handhaving door de ILT hierbij niet de hoogste prioriteit moeten krijgen? Zo nee, waarom niet?

4. Artikelen 2.2 en 2.3 Bbk (aanvraag bij Kustwachtcentrum en criteria)

De leden van de VVD-fractie en de CDA-fractie lezen in de toelichting op het vierde lid van art. 2.2 van het Bbk dat de regering er om redenen van doelmatigheid voor heeft gekozen om de weekenduren niet mee te rekenen bij de bepaling van de beslistermijn. Deze leden begrijpen dat er vanuit het oogpunt van de koopvaardij een beschikbaarheid van de behandelend ambtenaren van de Kustwacht en Defensie van 7 dagen per week, 24 uur per dag de voorkeur heeft, maar dat deze (extra) kosten van de beschikbaarheid maar beperkt doelmatig zouden zijn, omdat de regering verwacht dat er tijdens weekenden minder toestemmingsaanvragen zullen zijn. Deze leden stellen hier graag een aantal vragen over. De leden van de VVD-fractie en de CDA-fractie vragen de regering of zij, gezien de snelle ontwikkelingen van de spotmarkt en het belang van reders om snel te weten waar ze aan toe zijn, de opvatting deelt dat toestemming binnen 48 uur zou moeten worden verleend, zoals ook uiteengezet is op p. 21 in de memorie van toelichting van de Wet bescherming Koopvaardij (Kamerstuk 34 558, nr. 3). Kan de regering in dit verband bevestigen dat aanvragen die vlak voor (of wegens tijdverschillen net in) het weekend worden gedaan, met spoed worden behandeld? Kan de regering bijvoorbeeld toezeggen dat aanvragen op vrijdagochtend op dezelfde dag worden behandeld en dat aanvragen in het weekend op maandagochtend met spoed worden opgepakt? Is de regering tevens bereid in nauw overleg met de maritieme sector te monitoren welke effecten de beschikbaarheid van het Kustwachtcentrum heeft op de opdrachten van scheepsbeheerders? Is de regering tevens bereid om de beschikbaarheid van het Kustwachtcentrum zo snel mogelijk – en ruim vóór de geplande evaluatie na drie jaar – te verruimen, indien zou blijken dat scheepsbeheerders door de beperkte beschikbaarheid van het Kustwachtcentrum meerdere opdrachten mislopen? Graag ontvangen deze leden een reactie hierop.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Van Meenen

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman