

Vergaderjaar 2008–2009

30 490

Kustwacht In Nederland

Nr. 13

BRIEF STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 juni 2009

Mede namens de minister van Buitenlandse Zaken en de minister van Defensie reageer ik hierbij op het verzoek van 15 april jl. van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat om informatie te verstrekken inzake de ervaring tot op heden met de uitvoering van het Draaiboek Piraterij.

Hoewel het aantal bijstandsaanvragen door de escalatie van piraterij in het zeegebied bij Somalië en de Golf van Aden alle verwachtingen overtreft, zijn de ervaringen met het draaiboek als afwegingskader voor bijstandsaanvragen positief. Het in het draaiboek opgenomen «stroomschema» blijkt een efficiënte procedure om tot een gedegen afweging te komen of een aanvraag kwalificeert. Na ontvangst van een bijstandaanvraag bij het Kustwachtcentrum volgt onmiddellijk beoordeling door de ministeries van Buitenlandse Zaken, Defensie en Verkeer en Waterstaat. De reders ontvangen normaliter binnen 24–48 uur na ontvangst een antwoord op de bijstandsaanvraag.

Of, na het doorlopen van het draaiboek en het goedkeuren van een aanvraag, werkelijk bijstand kan worden geboden hangt mede af van de beschikbare capaciteiten van Nederland en bondgenoten in het gebied waar de aanvraag betrekking op heeft.

In de regio Somalië en de Golf van Aden is een bijzondere situatie ontstaan door de ontplooiing van de maritieme EU Operatie Atalanta en de mogelijkheid om aanvragen voor bijstand rechtstreeks bij de EU in te dienen via het *Maritime Security Centre (Horn of Africa)* (MSCHOA), gevestigd in Northwood. Dit betekent dat er aanleiding is de procedure voor het indienen van bijstandsaanvragen door Nederlandse reders met betrekking tot deze regio aan te passen.

Reders die zich op basis van het draaiboek kwalificeren voor bijstand, worden door het Kustwachtcentrum reeds gewezen op de mogelijkheid om bijstand aan te vragen via het MSCHOA. De coördinatie door de EU

zorgt ervoor dat zoveel mogelijk schepen kunnen worden beschermd met gebruikmaking van alle beschikbare capaciteit in de regio. De gegevens die het MSCHOA van reders vraagt zijn voor een groot deel vergelijkbaar met hetgeen wordt gevraagd in het «Formulier Bijstandsaanvraag» dat de Nederlandse overheid hanteert. Dit betekent dat reders met schepen in het Nederlandse register, die bijstand aanvragen voor de regio Somalië/Golf van Aden, nu zowel bij de Nederlandse overheid, als bij MSCHOA een bijstandsaanvraag moeten indienen.

Teneinde dubbele aanvragen en dus onnodige administratieve lasten te voorkomen, wordt momenteel met de redersorganisaties de mogelijkheid besproken dat rederijen van hun bij MSCHOA ingediende aanvragen een kopie zenden aan het Kustwachtcentrum. Het Kustwachtcentrum geleidt deze aanvragen dan conform de draaiboek procedure door aan de betrokken ministeries. Invulling van een Nederlandse bijstandsaanvraag zou dan overbodig worden. De ministeries houden echter op deze wijze toch inzicht in de aanvragen (aard en aantal) en kunnen desgewenst in speciale omstandigheden interveniëren ten behoeve van de aanvrager.

Mochten de reders instemmen met de voorgestelde werkwijze dan zal het formulier in het kader van het «Draaiboek behandeling bijstands aanvragen» in ieder geval wel van toepassing blijven voor de wateren die niet in het werkingsgebied van de operatie Atalanta zijn gelegen.

Inzake de tijdens het rondetafelgesprek door de reders geuite wens voor het realiseren van één loket in Nederland waar reders met hun bijstands aanvragen voor piraterij terecht kunnen, wijs ik er op dat in de context van het draaiboek het Kustwachtcentrum al fungeert als centraal aanspreekpunt (één loket functie) voor de reders. Het Kustwachtcentrum is echter onvoldoende geëquipeerd om alle reders individueel van advies te dienen op het gebied van operationele zaken. Ik ben graag bereid met de reders in overleg te treden, bijvoorbeeld in het Nationale Piraterij Platform van overheid en bedrijfsleven, over de wijze waarop advisering en kennisuitwisseling beter kunnen worden vormgegeven.

Overigens is er al veel informatie en advies voor reders beschikbaar. Organisaties als de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en internationale koepels van het maritieme bedrijfsleven, hebben actuele overzichten van maatregelen (*best practices*) opgesteld die reders kunnen gebruiken om hun schepen en bemanningen zo goed mogelijk te beveiligen en de kans op een aanval te verkleinen. Ook het MSCHOA is actief bij het opstellen en verspreiden van *best practices* en het geven van gerichte adviezen aan de reders.

Wat betreft de wens van de reders om betere Nederlandse coördinatie te bewerkstelligen, eventueel uit te voeren door bijvoorbeeld een Nederlandse koopvaardijkapitein, te bekostigen door de Nederlandse overheid, ga ik ervan uit dat wordt gedoeld op coördinatie tussen Nederland en het MSCHOA hoofdkwartier in Northwood over bijstands aanvragen. Een liaison van de Nederlandse rederijen bij het MSCHOA in Northwood wordt, zoals aangegeven door de minister van Defensie tijdens het spoeddebat over piraterij op 13 mei jl, niet noodzakelijk geacht. Alle aanvragen bij MSCHOA worden op zorgvuldige wijze in behandeling genomen en in het geval de reder hierover vragen heeft kan via de website van MSCHOA rechtstreeks contact worden opgenomen.

Uiteraard ben ik bereid nader met de reders van gedachten te wisselen over optimalisering van de coördinatie en communicatie met het MSCHOA.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa