

Vergaderjaar 2012–2013

32 706

Beveiliging zeevaartroutes tegen piraterij

Nr. 51

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 25 juni 2013

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de ministers van Defensie, van Buitenlandse Zaken, van Veiligheid en Justitie en van Infrastructuur en Milieu over de brief van 26 april 2013 inzake het kabinetsstandpunt Vessel Protection Detachments aan boord van Koninkrijksgevlagde koopvaardij schepen en aanvullende maatregelen (Kamerstuk 32 706, nr. 44).

De ministers hebben deze vragen beantwoord bij brief van 20 juni 2013. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

De adjunct-griffier van de commissie,
Dekker

**1.
Kunt u uit eigen onderzoek bevestigen dat er sprake is van illegale inzet van gewapende beveiligers aan boord van schepen die varen onder de Nederlandse vlag? Om hoeveel gevallen gaat het?**

Nee, tot dusver beschikt het Openbaar Ministerie (OM) niet over concrete informatie (zoals pleegplaats, pleegdatum, concrete strafbare gedragingen) die aanleiding geeft tot het instellen van een (strafrechtelijk) onderzoek. Algemene uitlatingen dat zich mogelijk strafbare feiten hebben voorgedaan zijn daartoe niet voldoende.

**2.
Kunt u een overzicht geven van de aanleiding(-en) die hebben geleid tot het nodig maken van het heroverwegen van de oorspronkelijke kabinetsreactie op het rapport van de commissie De Wijkerslooth¹?**

Er zijn twee redenen die hebben geleid tot heroverweging. Als onverhoopt zou blijken dat met uitbreiding van militaire VPD-capaciteit geen toereikend niveau van bescherming kon worden geboden, zou het kabinet een besluit nemen over het al dan niet mogelijk maken van gewapende particuliere beveiliging. Dat moment is nu gekomen omdat Defensie niet alle categorieën transporten kan bedienen en dit ook in de toekomst niet mogelijk zal zijn. Daarnaast hebben zich sinds de kabinetsreactie in 2011 relevante internationale ontwikkelingen voorgedaan. In Europa staan inmiddels vrijwel alle landen gewapende particuliere beveiligers toe. Dit heeft gevolgen voor het *level playing field* van de onder Koninkrijksvlag varende koopvaardij. Onze heroverweging is zodoende in lijn met de kabinetsreactie op het rapport van de commissie- De Wijkerslooth.

**3.
Klopt het dat de minister-president op 7 april 2013 in het RTL-journaal het volgende gesteld heeft over beveiliging van koopvaardij door de overheid: «Het is natuurlijk een principieel punt dat Koninkrijksgerelateerde schepen ... dat daar de zwaarmacht geldt van de Nederlandse staat. Dus dat is een vrij principieel punt. Dus dat is de macht van de overheid om het geweldsmonopolie uit te oefenen». Hoe verhouden deze uitspraken van de minister-president zich tot de nu voorgenomen legalisering van particuliere beveiliging?**

Uitgangspunt voor het kabinet blijft dat het geweldsmonopolie bij de overheid berust. Zoals de commissie-De Wijkerslooth in haar rapport ook heeft overwogen, kan de overheid onder bepaalde voorwaarden en mits dat met voldoende rechtstatelijke waarborgen wordt omgeven, gewapende zelfverdediging toestaan en daarmee het geweldsmonopolie delegeren. Wij verwijzen hiervoor ook naar onze brief «Reactie op verzoek nadere informatie VPDs» van 14 juni 2013.

**4.
Welke financiële consequenties heeft dit besluit voor de defensiebegroting? Zal de begroting 2013 worden aangepast? Vallen er bedragen vrij?**

Het besluit om gewapende particuliere beveiliging voor nader te bepalen categorieën transporten toe te gaan staan, heeft vooralsnog geen financiële consequenties voor de defensiebegroting. Eventuele conse-

¹ Kamerstuk 32 706, nr. 19.

quantities zullen pas zichtbaar worden wanneer gewapende particuliere beveiliging is toegestaan. Wel blijft het aantal inzetten van VPDs op dit moment achter bij het aantal waarmee rekening is gehouden. De begroting van 2013 berust op 175 VPD inzetten. Dit aantal is bij de 1^e suppletoire begroting 2013 verlaagd naar 75 inzetten waardoor een bedrag van € 11 miljoen kon worden vrijgegeven.

5.

Kunt u toelichten waaruit blijkt dat de bescherming van koopvaardischepen een beleidsprioriteit is, daar Nederland qua bescherming achterloopt op veel andere landen?

Nederland zet zich sinds 2008 actief in op het gebied van piraterijbestrijding en staat een geïntegreerde aanpak van piraterijbestrijding voor. Door deelneming aan anti-piraterijoperaties op zee van de EU en de Navo en de EU missies aan land wordt geïnvesteerd in vrede, veiligheid, rechtsorde en ontwikkeling en het opbouwen van regionale capaciteit om piraterijbestrijding ter hand te nemen in Somalië. De bescherming van koopvaardischepen is daarbij voortdurend een belangrijk aandachtspunt. Regelmatig werden de vraag, het aanbod, de prijs en de flexibiliteit van de inzet van VPD's gemonitord en gewogen, ter verzekering van een toereikend niveau van bescherming en het behoud van het *level playing field* voor de onder Koningkrijksvlag varende koopvaardij.

Nu blijkt dat met een uitbreiding van militaire VPD-capaciteit niet in alle gevallen een toereikend niveau van bescherming kan worden geboden, heeft de regering besloten om een wetsvoorstel voor te bereiden dat de inzet van gewapende particuliere beveiliging toestaat op nader te bepalen categorieën transporten, in het risicogebied nabij Somalië onder strikte, nog nader te definiëren, voorwaarden.

6.

Welke gevolgen heeft dit besluit voor de gereedstelling van eenheden die voor VPD-inzet zijn gereserveerd?

Dit besluit heeft vooralsnog geen gevolgen voor de structurele gereedstelling van eenheden. In 2013 is bij de eerste suppletoire begroting besloten om het geplande aantal van 175 VPD-inzetten per jaar incidenteel te verlagen naar 75. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 4.

7.

Kunt u een overzicht geven van het verschil in (rechts-) positie van de kapiteins bij de inzet van de Vessel Protection Detachments (VPD's) ten opzichte van particuliere beveiligers?

In de brief van 26 april jl.² is vastgesteld dat het voornemen van het kabinet om de inzet van gewapende particuliere beveiligers aan boord toe te staan ertoe leidt dat wetgeving moet worden voorbereid. Deze voorbereiding houdt onder meer in dat moet worden bepaald op welke specifieke categorieën transporten die wetgeving betrekking moet hebben, welke eisen moeten worden gesteld aan de organisaties die de bewapende beveiligers inzetten en hoe de positie van de kapitein zal worden vormgegeven. Hierbij wordt onder andere onderzocht of het mogelijk en wenselijk is om ten aanzien van de kapiteins tot eenzelfde verantwoordelijkheidsverdeling tussen kapitein en beveiligingsteam te komen als thans het geval is met de inzet van VPDs. Zoals in eerdergenoemde brief is aangegeven, is het streven erop gericht nog dit jaar een wetsvoorstel in consultatie te geven.

² Kamerstuk 32 706, nr. 44.

Voor de volledigheid wijs ik u erop dat de inzet van VPD's geschiedt in het kader van artikel 97 van de Grondwet. Afspraken tussen de reder en het ministerie van Defensie worden vastgelegd in een overeenkomst. Met betrekking tot de verantwoordelijkheidsverdeling tussen de kapitein van het schip en de commandant van het militair beveiligingsteam is de kapitein van het schip verantwoordelijk voor de navigatie en het opereren van het schip, waarbij het advies van de commandant van het beveiligingsteam wordt meegewogen, terwijl de commandant van het beveiligingsteam verantwoordelijk is voor het geweldgebruik.

8.

Welk percentage van de Nederlandse schepen op doorvaart door dit gebied maakt gebruik van de «group transits»?

Deze informatie is niet bij ons bekend.

9.

Klopt het dat er het afgelopen jaar geen enkel schip meer gekaapt is in de Golf van Aden en omgeving, en dat het probleem van piraterij door effectieve bestrijding met marines afneemt? Waarom gaat u dan juist nu over tot het toestaan van particuliere beveiliging?

Het afgelopen jaar zijn er geen schepen gekaapt in de Golf van Aden. Dit is mede te danken aan de inzet van marines in het gebied, alsmede de maatregelen die reders nemen om zich te beschermen (*Best Management Practices*). Deze maatregelen behelzen onder meer het aanmelden van de schepen in het gebied, het aanbrengen van prikkeldraad op schepen en het gebruik maken van militaire of niet-militaire beveiligingsteams. Ondanks de verminderde dreiging, is het piraterijprobleem voor de kust van Somalië echter geenszins opgelost. Piraten en de criminele netwerken erachter blijven actief zodat de dreiging van piraterij blijft bestaan. Er worden ook nog steeds verdachten gearresteerd. Zolang deze dreiging van piraterij voor de kust van Somalië bestaat, is er behoefte aan bescherming van de onder Koninkrijksvlag varende koopvaardij en blijft het kabinet maatregelen treffen. Daarom hebben wij besloten om, aanvullend aan de inzet van VPDs, de inzet mogelijk te maken van gewapende particuliere beveiliging op koopvaardij schepen voor nader te bepalen categorieën transporten.

10.

Op welke manier gaan private security companies (PSC's) (in de praktijk) in internationale wateren gecontroleerd worden, om zogenaamde wildwestpraktijken te voorkomen? Hoe pakken andere landen dit probleem aan?

In de brief van de toenmalige minister van Defensie van 2 november 2012 (32 706, nr. 36) is uiteengezet dat de wijze waarop landen omgaan met het toestaan van de inzet van gewapende particuliere beveiligers van land tot land verschillend is. Dat geldt ook voor het toezicht op de naleving van de regelgeving. De verschillen hangen samen met de wetgeving ten aanzien van particuliere beveiligingsbedrijven en de wapenwetgeving van de desbetreffende landen. De wijze waarop het toezicht in Nederland zal worden vormgegeven maakt deel uit van het wetgevingstraject.

11.

Wanneer aan PSC's dezelfde eisen gesteld worden als aan VPD's en zij onder dezelfde voorwaarden, op dezelfde manier opereren – dit om onveilige situaties te voorkomen –, blijft het verschil in kosten tussen VPD's en PSC's dan nog wel een argument voor het toestaan van PSC's?

12.

Verwacht u dat na invoering van de wetwijziging private bewakers nog steeds aanzienlijk goedkoper zullen zijn dan VPD's? Zo ja, kunt u toelichten waardoor private bewakers na de wetwijziging goedkoper kunnen blijven opereren?

Het is op voorhand niet mogelijk om uitspraken te doen over de voorwaarden waaronder gewapende particuliere beveiligers in de toekomst, na voltooiing van het wetgevingstraject, zullen gaan opereren. Dat geldt ook voor het verschil in kosten. De kosten zijn overigens geen eigenstandig argument om tot het toestaan van gewapende particuliere beveiligers over te gaan voor die categorieën transporten waar met een VPD niet in kan worden voorzien (zie ook het antwoord op vraag 2).

13.

Verwacht u dat illegale praktijken na het legaliseren van particuliere beveiliging als sneeuw voor de zon zullen verdwijnen?

In de wettelijke regeling zal worden vermeld hoe het toezicht op de naleving van deze wet vorm zal krijgen.

14.

Zijn de eisen van de reders doorslaggevend in de besluitvorming over het toestaan van gewapende particuliere beveiliging? Is er ook gekeken naar de optie van konvoovaart als alternatief?

15.

Gesteld wordt dat in de toekomst ook niet in alle gevallen aan de eisen van de reders kan worden voldaan. Waarom moet in uw redenering de overheid altijd aan alle eisen van de reders voldoen, en als dit niet kan, worden overgegaan tot het legaliseren van particuliere beveiliging? Geldt het omgekeerde niet veel meer: dat reders aan de eisen van de overheid moeten voldoen?

16.

Zijn er ook mogelijkheden denkbaar waarin de reders aan de eisen die gesteld worden aan een VPD tegemoet kunnen komen, ook ten aanzien van de aanvraagtermijn, omvang, kosten en geografische reikwijdte?

De doorslaggevende factor in de besluitvorming over het toestaan van gewapende particuliere beveiliging is dat de overheid een zorgplicht heeft om burgers voldoende veiligheid en rechtshandhaving te bieden. Zoals in de brief van 26 april jl. is verwoord, is geconstateerd dat de overheid niet in staat is voor alle categorieën transporten van de onder Koninkrijksvlag varende koopvaardij deze zorgplicht na te komen en is ook het bieden van veiligheid en rechtshandhaving op andere wijze, bijvoorbeeld door maatregelen van de reder zelf, niet mogelijk en daarmee niet toereikend.

17.

Welke categorieën transporten komen potentieel in aanmerking voor de nader te bepalen categorieën transporten?

In de brief van 26 april jl. worden categorieën transporten genoemd die Defensie niet met een VPD kan bedienen. Dit zijn onder andere transporten waarbij aan boord de ruimte ontbreekt om een VPD te plaatsen.

18.

Welke voorwaarden komen potentieel in aanmerking voor de nader te definiëren voorwaarden? Welke uitgangspunten zullen daarbij gehanteerd worden?

Deze voorwaarden maken deel uit van het wetgevingstraject en betreffen onder meer het voorhanden hebben en gebruiken van (al dan niet automatische) wapens door particuliere beveiligers, de eisen die worden gesteld aan de particuliere beveiligers en de beveiligingsorganisaties die voornemens zijn maritieme gewapende beveiligingsactiviteiten te verrichten en het verlenen van een vergunning aan en het houden van toezicht op dergelijke beveiligers. Zoals gesteld in het antwoord op vraag 7 is het te vroeg om over de uitgangspunten die daarbij gehanteerd zullen worden uitsluitend te geven.

19.

Is Defensie absoluut niet in staat het benodigde niveau van bescherming van kwetsbare transporten tegen piraterij te verzorgen? Welke definitie van absoluut hanteert u hierbij?

20.

Hoe omschrijft u absoluut in de zin «indien Defensie absoluut niet in staat is het benodigde niveau bescherming van kwetsbare transporten tegen piraterij te verzorgen»?

21.

Wat is het benodigde niveau in de zinsnede «indien Defensie absoluut niet in staat is het benodigde niveau bescherming van kwetsbare transporten tegen piraterij te verzorgen»?

Het woord «absoluut» omschrijven wij als de feitelijke vaststelling dat niet alle categorieën transporten voor de onder Koninkrijksvlag varende koopvaardij in het risicogebied nabij Somalië kunnen worden beschermd. Onder het benodigde niveau verstaan wij het kunnen beschermen van de transporten varende onder Koninkrijksvlag.

22.

Wat verstaat u onder «basale regulerende voorwaarden op internationaal niveau»?

In het geval van regelgeving rondom gewapende particuliere beveiligers verstaat het kabinet daaronder de tijdelijke richtlijnen van de IMO (*International Maritime Organization*). Hierin staan aanbevelingen voor onder andere selectie, keuring en training van personeel, zorgvuldige certificering van de organisaties, procedures ten aanzien van maritieme veiligheid en communicatierichtlijnen. Daarnaast is de *International Organization for Standardization* door de IMO verzocht om internationale richtlijnen op te stellen voor gewapende particuliere beveiligers. Deze zijn in maart jl. voltooid. De IMO zal deze richtlijnen naar verwachting binnenkort aannemen. De ISO-normering bevat een scala aan elementen waaraan gewapende particuliere beveiligers moeten voldoen, waaronder de verplichting tot rapportage aan een nationale auditor. Daarnaast hebben de beveiligingsindustrie, de scheepvaartindustrie en verzekeraars in 2011 en 2012 ook richtlijnen uitgegeven. Dit geeft aan dat de sector ook zelf doordrongen is van de noodzaak tot zorgvuldig opereren.

23.

Is het dat er met de uitbreiding van de militaire VPD-capaciteit geen toereikend niveau van bescherming kan worden geboden, of is het dat de uitgebreide militaire VPD-capaciteit onvoldoende is om aan de eisen van de reders tegemoet te komen, dat maakt dat u een besluit over het mogelijk maken van particuliere beveiliging overweegt?

Met de uitgebreide militaire VPD-capaciteit kan niet in alle gevallen een toereikend niveau van bescherming worden geboden. Hierbij moet worden opgemerkt dat de grenzen aan de inzetmogelijkheden van VPDs

niet zijn gelegen in de personele capaciteit, maar in de omvang, de flexibiliteit van aanvraagtermijnen en de prijsstelling.

24.

Wat zijn de voorwaarden in het inzetconcept die de grootte van de in te zetten VPD's bepalen?

De belangrijkste voorwaarden zijn het onafhankelijk opereren van de scheepsbemanning, het 24 uur per dag gelaagd kunnen optreden met 360 graden zicht rondom het schip, het zelfstandig kunnen voorzien in eerstelijns geneeskundige verzorging en het onderhouden van verbindingen met Nederland en militaire schepen in de omgeving.

25.

Zijn de voorwaarden voor de grootte van de in te zetten VPD niet onevenredig zwaar voor het type risico dat een VPD team loopt bij de beveiliging van schepen tegen piraterij?

Nee.

26.

Zullen de voorwaarden en eisen die gesteld worden aan de VPD's ook moeten gelden voor private beveiligers?

Het onderzoek naar de voorwaarden waaronder gewapende particuliere beveiligers zullen mogen optreden maakt deel uit van het wetgevings-traject. Zie hiervoor ook het antwoord op de vragen 7 en 18.

27.

Welke aanpassingen zijn er mogelijk respectievelijk nodig om het inzetconcept zo aan te passen dat de Defensie de Nederlandse koopvaardischepen met kleinere teams kan beveiligen?

De teamgrootte van een VPD is reeds aangepast van 30 personen naar achttien personen tot het huidige aantal van elf personen. Dit is vanuit operationeel oogpunt de minimum standaardomvang om de bescherming op verantwoorde wijze uit voeren en te voldoen aan de eisen die binnen Defensie gelden op het gebied van *command and control* en medische ondersteuning. Van geval tot geval moet worden bezien of de beveiliging met een nog kleiner team dan deze standaardomvang kan worden uitgevoerd. De uitzondering is dan alleen van toepassing op dat specifieke transport, wat gedurende een maximaal aantal dagen op zee is en op een specifieke route vaart.

28.

U stelt dat het aantal van 175 in te zetten VPD's voldoende is. Waarop is dit aantal gebaseerd? Hoe verhoudt zich dit tot het aantal van 250–300 schepen dat de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) aangeeft dat jaarlijks door het risicogebied bij de Golf van Aden vaart³?

Dit aantal is in 2012 in overleg met de reders gebaseerd op het geschatte aantal schepen onder Koninkrijksvlag dat jaarlijks het risicogebied doorkruist, aangevuld met het aantal schepen dat langdurig in het risicogebied verblijft. Het verschil met het aantal dat door de KVNR wordt genoemd kan zijn ontstaan omdat de KVNR het aantal schepen dat langdurig in het gebied vaart meerekent per gevaren transport (vaarten).

³ <http://www.kvnr.nl/CMS/showpage.aspx?id=433>.

29.

De uitbreiding van de militaire VPD-capaciteit zal eind 2013 voldoende zijn voor 175 inzetten per jaar, welk aantal strookt met de schatting van de reders van het jaarlijkse aantal Koninkrijks-gevlagde transporten voor de kust van Somalië. Is het niet voorbarig op dit moment al te concluderen dat de uitgebreide militaire VPD-capaciteit onvoldoende zal zijn?

Nee, dit is niet voorbarig. De inzetmogelijkheden van VPDs worden niet begrensd door personele capaciteit, maar door de omvang, de flexibiliteit van aanvraagtermijnen en de prijsstelling.

30.

Bent u van plan andere gebieden, zoals voor de Westkust van Afrika ook als risicogebied aan te gaan merken?

Maritieme criminaliteit voor de westkust van Afrika gebeurt vooral binnen de territoriale wateren en bestrijding hiervan is in dat geval de verantwoordelijkheid van de kuststaat. Piraterij (zeeroof) is een misdrijf op volle zee, gewapende overvallen op zee in territoriale wateren vallen hier niet onder. Een internationale antipiraterijmissie is dan ook niet aan de orde. Ook de inzet van VPD's en gewapende particuliere beveiligers op koopvaardij schepen is hier niet aan de orde, omdat West-Afrikaanse kuststaten hier niet welwillend tegenover staan. Wel is het noodzakelijk de Afrikaanse partners aan te spreken op hun primaire verantwoordelijkheid voor adequate bescherming van koopvaardij schepen en het nemen van de daarvoor benodigde maritieme veiligheidsmaatregelen. Ook werken het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten en Frankrijk aan een regionaal *information sharing centre* in Accra. Koopvaardij schepen kunnen hier (verdachte) activiteiten van maritieme criminaliteit doorgeven. Het *information centre* geeft deze gegevens vervolgens door aan de nationale autoriteiten van het land in wiens territoriale wateren de (verdachte) activiteiten hebben plaatsgevonden. Ook werkt de EU aan een maritieme strategie voor de Golf van Guinee. Deze strategie wordt in het najaar van 2013 gepresenteerd.

31.

Kunt u toelichten hoeveel van de door risicovol gebieden varende Nederlandse koopvaardij schepen spotlading vervoeren?

32.

Hoeveel schepen in de Nederlandse vloot varen spotlading zodat extreem flexibele inzet van VPD's gewenst is en dus onhaalbaar?

33.

Hoe groot is het aantal «spotmarket» gerelateerde vaarten?

De spotmarkt is een open markt waar goederen voor vervoer en de daarvoor benodigde scheepsruimte worden aangeboden. Er kan worden gecontracteerd voor één reis, maar er kan ook een groter ladingpakket of gespecialiseerde lading worden aangeboden waarvoor meer reizen nodig zijn. De spotmarkt domineert ongeveer 75 procent van de wereldhandel. Lijnvaart (vooral containers) is goed voor de overige 25 procent. De essentie van de spotmarkt is dat de reder vandaag niet weet waar zijn schip morgen naar toe gaat. Het aantal spotmarkt gerelateerde vaarten door het risicogebied (*High Risk Area*) wordt door de KVRN geschat op 250 per jaar. Alleen de schepen die container lijndiensten onderhouden bevinden zich niet op de spotmarkt. Een deel van de spotmarktvaarten heeft flexibelere inzet nodig dan met VPDs kan worden geboden.

34.

Nu de aanvraagtermijn is verkort, de financiële bijdrage van de reders is verlaagd en de flexibiliteit is verhoogd door het inrichten van een aantal depots in de regio voor de opslag van wapens en munitie, is het niet voorbarig nu al te concluderen dat er niet tegemoet gekomen kan worden aan de eisen van de reders?

Nee. Deze verbeteringen hebben ervoor gezorgd dat Defensie kan en zal voorzien in de bescherming van een belangrijk deel van de transporten, maar blijven onvoldoende om alle categorieën transporten te bedienen. Dit zal ook in de toekomst niet mogelijk zijn omdat er grenzen zijn aan de inzetmogelijkheden van VPDs. Zo is geconstateerd dat er geen mogelijkheid bestaat de standaardomvang van een VPD te verkleinen vanwege de eisen die binnen Defensie gelden op het gebied van *command and control* en medische ondersteuning.

35.

Is of wordt overwogen drijvende depots voor de opslag van wapens en munitie in te richten? Zo ja, waarom is hiervan afgezien? Zo nee, waarom niet?

36.

Waarom is wenselijkheid en haalbaarheid van drijvende depots niet eerder onderzocht?

37.

Heeft u al onderzoek gedaan naar de wenselijkheid en haalbaarheid van drijvende wapendepots? Zo niet, wanneer verwacht u de Kamer hierover te kunnen informeren?

38.

Op welke termijn zal het resultaat naar de wenselijkheid en haalbaarheid van drijvende depots bekend zijn?

39.

Waarom wordt de inzet van drijvende wapendepots niet eerst verder uitgewerkt, om zo te kunnen beoordelen waar de grenzen van de flexibiliteit liggen en of zodoende in voldoende mate tegemoet gekomen kan worden aan de beveiligingsbehoefte van de reders.

40.

Worden VPD's door het inzetten van drijvende depots flexibeler inzetbaar? Hoeveel flexibeler?

Defensie zoekt voortdurend naar mogelijkheden om de inzet van VPDs te verbeteren. In dat kader worden thans de bruikbaarheid en risico's van drijvende wapendepots (*floating armouries*) voor de opslag van wapens en munitie in kaart gebracht. Dit houdt in dat wapens en munitie worden opgeslagen op drijvende wapendepots in internationale wateren aan de rand van of in het risicogebied nabij Somalië. Mede op basis van deze operationele analyse zal moeten worden vastgesteld of dit een reële optie betreft. U wordt hierover nader geïnformeerd.

Ook met drijvende wapendepots kan niet voor alle transporten de inzet van een VPD worden gegarandeerd. Derhalve is dit niet van invloed op ons besluit om gewapende particuliere beveiliging op Koninkrijksvlag varende koopvaardij schepen mogelijk te maken.

41.

Welke kostenreductie kan behaald worden door het gebruik van opslagruimten voor wapens op strategische plaatsen?

Defensie maakt reeds gebruik van opslagruimten voor wapens en munitie op strategische plaatsen in de landen in de regio van het vaargebied nabij Somalië (*pré-stock* locaties). Hierdoor kon een kostenverlaging worden gerealiseerd vanwege het korter meevaren van het personeel van een VPD op een te beveiligen transport. In 2012 is besloten niet langer een vast tarief te hanteren voor de inzet van een VPD, maar aan de reders een tarief per dag te gaan doorberekenen. Dit dagtarief is in 2012 verlaagd van € 8.300 euro naar € 5.000 euro per dag.

42.

Kunt u een overzicht geven van de specifieke omstandigheden waarbij afgeweken zou kunnen worden van de standaardomvang van een VPD van 11 personen? Wat is hierbij de minimale omvang van een VPD?

43.

Is onvoldoende ruimte aan boord van een schip een specifieke omstandigheid waaronder de omvang van het VPD kleiner zou kunnen zijn? Zo nee, waarom niet?

Er bestaat geen overzicht met specifieke omstandigheden waarbij kan worden afgeweken van de standaardomvang van een VPD. Van geval tot geval moet worden bezien of de beveiliging met een nog kleiner team dan de standaardomvang kan worden uitgevoerd. De uitzondering is dan alleen van toepassing op dat specifieke transport, wat gedurende een maximaal aantal dagen op zee is en op een specifieke route vaart. Onvoldoende ruimte aan boord is derhalve nooit een reden om de omvang van een VPD per definitie te verkleinen.

44.

Zouden de minimum eisen die worden gesteld aan de operationele veiligheid van mariniers ook niet moeten gelden voor private bewakers? Zo ja, mogen na legalisering private bewakers schepen nog steeds met vier bewakers beveiligen?

Zie hiervoor het antwoord op vraag 26.

45.

Waarom zouden private bewakers wel en VPD's niet met minder dan 11 mensen kunnen en mogen werken? Waarom houdt u vast aan een minimum aantal mariniers van 11 in één VPD?

Gewapende particuliere beveiligingsteams hanteren andere voorwaarden dan de eisen die binnen Defensie gelden op het gebied van *command and control* en medische ondersteuning. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 24.

46.

Kunt u toelichten hoe gewapende particuliere beveiligers momenteel omgaan met het verkrijgen van diplomatieke toestemming voor het in- en uitvoeren van wapens en munitie?

47.

Kunt u toelichten hoe gewapende particuliere beveiligers in de voorziene wet- en regelgeving met het verkrijgen van diplomatieke toestemming voor het in- en uitvoeren van wapens en munitie om dienen te gaan?

49.

In hoeverre is diplomatieke toestemming, of in elk geval een vergunning, nodig voor het em- en debarkeren van wapens en

munitie door particuliere beveiligingsbedrijven? Kost dit niet evenzeer tijd, net als bij inzet van VPD's?

Diplomatieke toestemming wordt aan de Nederlandse staat door andere staten verleend voor (militaire) VPDs en geldt niet voor gewapende particuliere beveiligers. Voor het in- en uitvoeren en gebruik en dragen van wapens en munitie dienen gewapende particuliere beveiligers over de juiste vergunningen en/of verlopen van de betreffende (kust)staat te beschikken.

48.

Kunt u toelichten waarom de kosten van gewapende particuliere beveiligers niet te vergelijken zijn met de kosten van VPD's?

De berekeningsgrondslag voor de kosten van gewapende particuliere beveiligers is niet bekend en daarom niet vergelijkbaar.

50.

Is de voorziene verlaging van het planaantal van 175 VPD's een voorbode op een structurele verlaging van het (plan)aantal VPD's dat Defensie beschikbaar stelt, wanneer particuliere beveiliging wettelijk geregeld is?

Het aantal van 175 VPDs per jaar strookt met het geschatte aantal transporten dat jaarlijks behoefte heeft aan bescherming in het risicogebied nabij Somalië. In 2013 blijft het aantal aanvragen achter bij dit planaantal. Daarom is besloten dit getal incidenteel bij te stellen naar 75. Het is mogelijk dat dit planaantal na inwerkingtreding van de benodigde wetgeving wordt bijgesteld.

51.

Welke kostenreductie kan behaald worden door te gaan varen met minder mariniers per VPD inzet?

De kosten voor een VPD bestaan onder andere uit personele toelagen en reis- en verblijfskosten. Zoals gesteld in de brief van 26 april jl. is een verkleining van de omvang van VPDs niet aan de orde. Zodoende is ook geen sprake van een kostenverlaging.

52.

Waarom gebruikt u de grenzen die er zijn aan omvang van VPD's als een argument om tot particuliere beveiliging over te gaan? Er kan toch in specifieke omstandigheden van dit aantal worden afgeweken, zoals u zelf stelt? Hoe verhoudt zich dit tot het feit dat er vanaf maart 2011 slechts één VPD-aanvraag afgewezen is, omdat het schip te klein was?

Onvoldoende ruimte aan boord is nooit een reden om de omvang van een VPD te verkleinen. Enkel in specifieke omstandigheden kan worden afgeweken van de standaardomvang van een VPD (zie ook het antwoord op de vragen 42 en 43.) Van een structurele verkleining van de omvang van een VPD is geen sprake. Dit betekent dat het mogelijk is dat een aanvraag voor een VPD moet worden afgewezen vanwege de omvang. Het feit dat dit vanaf maart 2011 slechts een keer is gebeurd, doet hieraan geen afbreuk. De inzet van een VPD kan niet worden gegarandeerd voor schepen waarbij de ruimte ontbreekt om een VPD te plaatsen.

53.

In hoeverre benadeelt het huidige Nederlandse beleid de feitelijke omzet van reders door gevaarlijk gebied?

Veel bevrachters eisen bescherming wanneer een transport door het risicogebied nabij Somalië moet worden vervoerd. Wanneer geen VPD kan worden ingezet of de kosten van een VPD voor een reder te hoog zijn, bestaat de mogelijkheid dat hij niet kan meedingen naar de desbetreffende lading. Hierdoor wordt, zeker in de huidige economische omstandigheden waar de concurrentie om vracht hoog is, omzet misgelopen. Er zijn geen cijfers beschikbaar over de invloed van het Nederlandse beleid op de feitelijke omzetontwikkeling van reders. Zie hiervoor ook het antwoord op de vragen 60 en 90.

54.

Wordt er gebruik gemaakt van Nederlandse bedrijven die voor andere landen VPD's inzetten die hebben aangeboden te willen meedenken over certificering? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?

Het wetsvoorstel zal in consultatie worden gegeven aan belanghebbende partijen. Dit betreft ook vertegenwoordigers van particuliere beveiligingsbedrijven.

55.

Wordt er gebruik gemaakt van de expertise van andere landen? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?

Ja, ten behoeve van het wetgevingstraject worden overheden van andere landen geconsulteerd over hun praktijk en ervaringen.

56.

Voor de standaarden en voorwaarden voor inzet van particuliere beveiligers zijn er nu verschillende initiatieven wat de overzichtelijkheid noch de standaardisering van de eisen ten goede komt. Bovendien zijn er ook voorstellen voor niet-verplichtende richtlijnen. Komt hiermee het level playing field ook niet in gevaar nu er de potentiële mogelijkheid is dat reders verschillende voorwaarden dan wel standaarden gaan toepassen? Zo nee, waarom niet?

Het toestaan van gewapende particuliere beveiliging op koopvaardij-schepen is een aangelegenheid van de vlaggenstaat en daarmee onderwerp van nationale wetgeving. Het is mogelijk dat de ISO/standaarden een harmoniserend effect zullen hebben op de voorwaarden waaronder gewapende private beveiligers mogen opereren.

57.

Welke rol speelt de midden 2013 verwachte International Organization for Standardization (ISO) standaard voor gewapende particuliere beveiligers aan boord van schepen bij de beoordeling dat u voornemens bent particuliere beveiligers toe te staan?

De ISO standaard zal mede worden betrokken bij de te maken keuzes in het vormgeven van de wetgeving.

58.

Welke principiële keuzes zullen gemaakt worden met betrekking tot de inzet van particuliere beveiligers zoals onder meer het wapengebruik, de eisen aan de particuliere beveiligers, de beveiligingsorganisaties, de vergunningverlening en het toezicht? Op welke wijze zullen deze keuzes worden gemaakt? Op welke wijze zal de Kamer hierbij betrokken worden?

De keuzes en de vertaling daarvan in een wetsvoorstel worden op dit moment gemaakt (zie ook het antwoord op vraag 7). De discussie over de invulling zal met uw Kamer worden gevoerd aan de hand van het wetsvoorstel. Dit wetsvoorstel zal na de consultatie en de daarop volgende advisering door de Raad van State naar verwachting in de loop van 2014 worden ingediend.

59.

Bent u bereid onderzoek te doen naar de aantallen en de redenen voor het uitvlaggen van schepen en wanneer kan de Kamer deze cijfers verwachten?

De Inspectie Leefomgeving en Transport/Scheepvaart registreert het in- en uitvlaggen voor het Nederlandse scheepsregister. De redenen waarom reders in- of uitvlaggen worden niet geregistreerd en zijn daarom ook niet bekend en niet te achterhalen. In de periode van 31 december 2011 tot en met 31 maart 2013 zijn in totaal 65 schepen uit het register uitgeschreven.

60.

Kunt u toelichten hoeveel inkomsten ons land de afgelopen jaren is misgelopen door a) het uitvlaggen, b) het niet langer inschrijven van nieuwe schepen in Nederland c) de toename van personeelskosten door het mislopen van belastingvoordeel en d) het verliezen van Nederlandse arbeidsplaatsen in de scheepvaartsector?

De Nederlandse vloot telde per 1 januari 2013 ruim 1200 schepen (7,6 miljoen gross ton) onder Nederlandse vlag. Volgens het meest recente onderzoek (2013) was het aantal Nederlandse zeevarenden op Nederlandse vlagschepen 3960. Dit is gemiddeld 3,8 per schip. In 2011 realiseerde de zeevaartsector een directe toegevoegde waarde van € 0,6 miljard. In 2008 was dat nog € 1,2 miljard. Deze daling is in hoge mate veroorzaakt door de economische crisis. De invloed op het mislopen van inkomsten van uitvlaggen, niet invlaggen, de toename van personeelskosten en het verlies van arbeidsplaatsen is niet bekend. Reders die schepen hebben uitgevlagd, hebben te kennen gegeven dat dit zijn weerslag heeft op de locatie waar het management van de schepen zich bevindt, hun aannamebeleid voor nieuw personeel dat voorheen Nederlands personeel betrof, hun aanbestedingen voor reserveonderdelen en reparaties en de financieringen bij hun banken.

61.

Hoe heeft het kunnen gebeuren dat Nederland in Europa vrijwel alleen is komen te staan als het gaat om het niet toestaan van gewapende particuliere beveiligers? Waarom is niet eerder ingehaakt op de Europese trend teneinde een gelijk level playing field te behouden en welke lessen trekt Defensie hier uit voor de toekomst?

In 2011 had het kabinet net een beleidsintensivering voor de inzet van VPDs in gang gezet. Daarom besloot het kabinet nog niet over te gaan tot het toestaan van gewapende particuliere beveiligers en eerst de resultaten van deze intensivering af te wachten. Inmiddels heeft het kabinet vastgesteld dat met deze beleidsintensivering weliswaar kan worden voorzien in een belangrijk deel van de transporten waarvoor reders gewapende beveiliging noodzakelijk achten, maar dat niettemin niet alle categorieën transporten kunnen worden bediend. Daarnaast hebben zich sinds de kabinetsreactie op het rapport van de commissie-De Wijkerslooth relevante internationale ontwikkelingen voorgedaan. Wereldwijd is een groot aantal landen overgegaan tot de inzet van gewapende particuliere

beveiligers. Hierdoor is het *level playing field* veranderd. In Europa staan inmiddels vrijwel alle landen inzet van gewapende particuliere beveiligers toe voor transporten voor de kust van Somalië. Daarnaast heeft de IMO in 2012 de internationale richtsnoeren voor de inzet van gewapende particuliere beveiligers geactualiseerd en zijn door de ISO (*International Organization for Standardization*) standaarden ontwikkeld.

Tegen deze achtergrond heeft het kabinet besloten een wetsvoorstel voor te bereiden dat de inzet van gewapende particuliere beveiligers toestaat op nader te bepalen categorieën transporten in het risicogebied nabij Somalië, onder strikte nog nader te definiëren voorwaarden.

62.

Waarom ontbreken er complete cijfers over de aantallen en redenen van uitvlaggen van schepen? Kunnen deze aantallen uitgezocht worden? Zo ja, binnen welke termijn? Kunt u een overzicht geven op basis van informatie die nu wel al beschikbaar is?

De redenen waarom reders ervoor kiezen zich te laten uitschrijven uit het Nederlandse scheepvaartregister (uitvlaggen) worden niet formeel geregistreerd. Dit geldt ook voor de redenen waarom reders nieuwe schepen niet langer inschrijven in het register. De motivering hiervoor wordt alleen bekend wanneer de reder dit zelf bekendmaakt. Op basis van gesprekken van het ministerie van Infrastructuur & Milieu met de redersvereniging kan worden afgeleid dat, van de schepen die jaarlijks door het risicogebied nabij Somalië varen (circa 175), tussen de vijftien en twintig Nederlandse schepen, al dan niet tijdelijk, uitvlaggen om onder andere vlag legaal particuliere beveiligers in te huren.

63.

Als de kosten van VPD's omlaag gaan en de flexibiliteit omhoog, in hoeverre is dan nog sprake van een benadeling van Nederlandse reders in het kader van het Europese level playing field? Zijn Nederlandse reders met de VPD's niet juist beter af dan reders in Europese landen die geen VPD's inzetten?

Defensie voorziet met VPDs in de bescherming van een belangrijk deel van de transporten waarvoor reders gewapende beveiliging noodzakelijk achten. Dit gebeurt naar tevredenheid en Defensie zal deze inzet ook in de toekomst blijven leveren. Niettemin kan Defensie met een VPD niet alle categorieën transporten bedienen. Dit zal ook in de toekomst niet mogelijk zijn.

Het is niet mogelijk een uitspraak te doen of Nederlandse reders met een VPD beter af zijn dan reders in andere Europese landen die geen VPDs inzetten.

64.

Hoeveel rederijen hebben besloten niet onder Nederlandse vlag te gaan varen vanwege het tekortschieten van beveiliging?

Bij de KVNVR zijn vijf rederijen bekend die om deze reden hebben besloten af te zien van de Nederlandse vlag voor hun nieuwe schepen.

65.

Hoeveel schepen zijn er nu daadwerkelijk uitgevlagd vanwege het tot dusver uitblijven van het legaliseren van particuliere beveiliging? Was dat dan echt de reden of lagen daar meer fiscale overwegingen aan ten grondslag?

De redenen waarom reders ervoor kiezen zich uit het Nederlandse scheepvaartregister te laten uitschrijven (bijvoorbeeld om uit te vlaggen) worden niet geregistreerd en zijn daarom niet bekend. De motivering om uit te vlaggen is alleen bekend wanneer de reder die zelf bekendmaakt. Door uitlatingen in de pers en contacten met reders en de redersvereniging KVNVR, kan worden afgeleid dat van de in Nederland geregistreerde schepen die regelmatig door het piraterijgebied varen, er in 2012 tussen de vijftien en twintig schepen permanent of tijdelijk uitgevlagd zijn vanwege het verbod op het gebruik van gewapende particuliere beveiligers. Over fiscaal uitvlaggen is over de desbetreffende periode geen informatie bekend.

66.

U bent voornemens om de inzet van particuliere beveiligers aan boord (van nader te bepalen categorieën transporten) toe te staan, wat leidt tot de vaststelling dat er wetgeving moet worden voorbereid. Welke voorwaarden en welke rechtstatelijke waarborgen zullen daarin worden meegenomen?

67.

Kunt u toelichten of de voorziene wet- en regelgeving die de inzet van gewapende beveiligers zal reguleren, zich beperkt tot het risicogebied nabij Somalië, of zich zal uitstrekken tot alle risicogebieden?

68.

Wordt er in de wetgeving rekening mee gehouden dat piraterij (geografisch) geen statisch probleem is?

Deze vragen maken deel uit van de voorbereiding van de noodzakelijke wetgeving. De uitwerking van deze keuzes en de vertaling in een wetsvoorstel hebben op dit moment plaats. Zie ook het antwoord op vraag 7.

69.

U stelt dat voorzien zal worden in wet- en regelgeving onder strikte, nog nader te definiëren voorwaarden. Is het te verwachten dat deze voorwaarden die aan private bewaking zullen worden gesteld een prijsopdrijvende werking hebben?

Dit is afhankelijk van de inhoud van het wetsvoorstel. Het is op voorhand niet vast te stellen of deze voorwaarden een prijsopdrijvende werking zullen hebben op de prijs van een team met gewapende particuliere beveiligers.

70.

Wat wordt bedoeld met «bijzondere wetgeving»?

Met «bijzondere wetgeving» is de gedachte tot uitdrukking gebracht om voor het toestaan van gewapende particuliere beveiligers op koopvaardij-schepen een zelfstandige wet te maken in plaats van het aanpassen van bestaande wetgeving, zoals bijvoorbeeld de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus.

71.

Welke aandacht zal geschonken worden aan de positie van de kapitein en betreft u ook de (vertegenwoordigers van de) kapiteins bij de te ontwikkelen wet- en regelgeving? En zo ja, hoe?

Het onderzoek naar de voorwaarden waaronder gewapende particuliere beveiligers zullen worden toegestaan, is onderdeel van het wetgevings-

traject. Hierbij onderzoeken wij onder andere of het mogelijk en wenselijk is om ten aanzien van de kapiteins tot dezelfde verantwoordelijkheidsverdeling te komen als bij de inzet van VPDs het geval is. In dit kader zal de maritieme sector, waaronder de kapiteinsvereniging NVKK en de vakbond voor zeevarenden (Nautilus), worden geconsulteerd.

Zie hiervoor ook onze brief «Reactie verzoek nadere informatie *Vessel Protection Detachments*» van 14 juni jl.

72.

Hoe zal de wijze waarop dergelijke principiële keuzes in de ons omringende landen zijn gemaakt in ogenschouw worden genomen? Wat wordt hiermee bedoeld?

De toenmalige minister van Defensie heeft in de brief van 2 november 2012 (kamerstuk 32 706, nr. 36) gemeld dat de wijze waarop landen omgaan met het toestaan van de inzet van gewapende particuliere beveiligers van land tot land verschilt. De wetgeving in de ons omringende landen biedt aanknopingspunten voor het opstellen van een Nederlandse wettelijke regeling.

73.

Betreft het alle ons omringende landen die particuliere beveiliging toestaan? En zo nee, welke landen dan wel?

Europese landen die gewapende particuliere beveiliging toestaan zijn België (dit betreft interim-wetgeving tot het wetgevingstraject is voltooid), Cyprus, Denemarken, Finland, Griekenland, Italië, Noorwegen, Polen, Portugal, Spanje en het Verenigd Koninkrijk. In Duitsland en Zweden is de inwerkingtreding van de noodzakelijk wetgeving beoogd per 1 augustus 2013. Daarnaast wordt in Kroatië, Luxemburg en Malta wetgeving voorbereid. Frankrijk staat geen gewapende particuliere beveiliging toe.

74.

Komt er een overzicht van de afwegingen van ons omringende landen waarna u verwijst die dergelijke principiële keuzes al gemaakt hebben beschikbaar voor de Kamer? Zo nee, waarom niet? Beschikt u over een volledig overzicht van alle afwegingen die de bedoelde landen hebben gemaakt alvorens een keuze te maken?

In de brief van de toenmalige minister van Defensie van 2 november 2012 (32 706, nr. 36) is gemeld dat de wijze waarop landen omgaan met het toestaan van de inzet van gewapende particuliere beveiligers van land tot land verschilt. Wij verwijzen naar het overzicht in deze brief. De verschillen hangen samen met de wetgeving ten aanzien van particuliere beveiligingsbedrijven en de wapenwetgeving van de desbetreffende landen. De afwegingen van andere landen zijn derhalve niet zonder meer vergelijkbaar. De IMO verzamelt informatie over de verschillende wetgeving van landen ten aanzien van gewapende private beveiligers voor koopvaardischepen (zie hiervoor http://psm.du.edu/international_regulation/un_initiatives/imo.html).

75.

Hoe snel kan de aangepaste wet- en regelgeving van kracht worden?

77.

Wanneer kan de aangepaste wet- en regelgeving van kracht worden, mede in het licht van het feit dat bescherming van koopvaardischepen tot een beleidsprioriteit is bestempeld?

Zoals ook geantwoord op vraag 58 zal naar verwachting in de loop van 2014 een wetsvoorstel kunnen worden ingediend bij uw Kamer.

76.

Is het mogelijk dat u door tijdelijke regelingen vooruitloopt op de aangepaste wet- en regelgeving zodat reeds kan worden overgegaan op bescherming met gewapende private beveiligers?

Zoals vermeld in de brief van 26 april jl. kan van de inzet van gewapende particuliere beveiligers geen sprake zijn voordat daarvoor een wettelijke regeling is getroffen. Zonder die wettelijke regeling zou immers sprake zijn van wapengebruik zónder de noodzakelijke waarborgen. Overigens vergt ook een tijdelijke regeling een regeling bij wet.

78.

Erkent u de urgentie voor een snelle regeling gezien de internationale ontwikkelingen en het uitvlaggen van schepen?

Ja. Daarnaast erkennen wij het belang van een ordentelijke wettelijke regeling.

79.

Hoe kan de veiligheid van de bemanningen die het moeten doen zonder VPD's, in de periode totdat nieuwe regelgeving van kracht is, gegarandeerd worden?

80.

Hoe kan de veiligheid van de bemanningen, op transporten waar geen adequate bescherming door Defensie voor handen is, toch gegarandeerd worden in de periode tot de voorziene wettelijke regeling?

Wij erkennen de urgentie voor een snelle, maar ook ordentelijke wettelijke regeling. Derhalve is het streven om een wetsvoorstel eind dit jaar in consultatie te geven. Het garanderen van de veiligheid is niet mogelijk.

81.

Kunt u toelichten waarom er geen sprake kan zijn van inzet van gewapende particuliere beveiligers totdat er een wettelijke regeling is getroffen? Is er geen mogelijkheid een tussentijdse regeling te treffen, zoals België, het Verenigd Koninkrijk en Duitsland ook hebben gedaan?

In bovengenoemde landen was geen sprake van een wettelijk beletsel. Het kabinet kiest voor het vormgeven van een ordentelijke wettelijke regeling.

82.

Kunt u een overzicht geven van de bestaande (internationale) bedrijven die voorzien in particuliere beveiliging van schepen?

Wij beschikken niet over een dergelijk overzicht.

83.

Op welke wijze zullen de verladers betrokken worden bij de nadere besluitvorming en ontwikkelingen?

Het wetsvoorstel zal in consultatie worden gegeven bij relevante actoren. Eventuele andere relevante partijen kunnen voorafgaand daaraan bij het overleg worden betrokken. Dat geldt ook voor de verladers.

84.

Kunt u toelichten voor welke categorieën transporten u de gewapende particuliere beveiligers denkt te gaan inzetten?

In de brief van 26 april jl. worden categorieën transporten genoemd die Defensie niet met een VPD kan bedienen. Dit zijn onder meer transporten waarbij aan boord de ruimte ontbreekt om VPD te plaatsen en transporten waarvan de aankomsthaven pas in een laat stadium bekend wordt, de zogenaamde spotmarkt.

85.

Kunt u de bijzondere aandacht aan de positie van de kapitein toelichten?

In de voorbereiding op het wetgevingstraject onderzoeken wij onder meer of het mogelijk en wenselijk is tot eenzelfde verantwoordelijkheidsverdeling te komen als thans het geval is met de inzet van VPDs. Zie ook onze brief daarover van 14 juni jl.

86.

Waarom is er nog geen grond geweest om een strafrechtelijk onderzoek te starten naar de illegale aanwezigheid van particuliere beveiligers aan boord van schepen varende onder de Nederlandse vlag?

87.

Wordt er door het Openbaar Ministerie (OM) onderzoek gedaan naar deze illegale aanwezigheid van particuliere beveiligers aan boord van schepen die varen onder de Nederlandse vlag?

89.

Aangegeven wordt dat het OM in het geval van (illegaal) bewapende PSC inzet op Nederlandse schepen, strafrechtelijk onderzoek zal starten. In verschillende media is het gebruik van bewapende PSC's al aangekaart. Waarom is er vooralsnog geen enkel strafrechtelijk onderzoek gestart? Hoe zal deze controle op het al dan niet gebruik van PSC's op zeeschepen er in de praktijk uit gaan zien?

Wij kunnen niet ingaan op de stand van zaken met betrekking tot opsporing en vervolging in individuele zaken. Wel kunnen wij in het algemeen melden dat het OM signalen over de inzet van gewapende particuliere beveiligers nauwlettend in de gaten houdt. Zie ook het antwoord op vraag 1.

Wat betreft de inhoud van de nog te treffen wettelijke regeling verwijzen wij naar het antwoord op vraag 7.

88.

Gesteld wordt dat er strafrechtelijke controle plaats zal gaan vinden. Hoe zal dit in de praktijk ingevuld gaan worden? Welke effectieve controle en toezicht door de overheid streeft u na?

Dit maakt onderdeel uit van het wetgevingstraject. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 7.

90.

Op basis van welke omzet gegevens is vastgesteld dat er sprake is van een aanslag op het *level playing field* van de Nederlandse koopvaardij?

Omzetgegevens zijn niet bekend. Op basis van relevante internationale ontwikkelingen is geconstateerd dat het *level playing field* voor de onder Koninkrijksvlag varende koopvaardij is veranderd. In Europa staan inmiddels vrijwel alle landen gewapende particuliere beveiligers toe. Reders met schepen onder Koninkrijksvlag, kunnen zodoende moeilijk concurreren met reders van andere Europese landen die de mogelijkheid hebben legaal, en volgens de reders goedkoper, gewapende particuliere beveiliging in te huren. Zie ook het antwoord op de vragen 53 en 60.

91.

In de bijlage staan geen cijfers vermeld over reders die behoefte hadden aan bescherming, maar geen VPD hebben aangevraagd omdat zij menen dat inzet ervan in tijd, omvang en/of kosten niet mogelijk zal zijn. Kunt u -evt. in overleg met redersverenigingen- een indicatie geven van het aantal om die redenen niet ingediende aanvragen?

Het aantal aanvragen voor een VPD blijft achter bij het planaantal van 175 inzetten per jaar. Om deze reden is dit aantal voor 2013 bijgesteld naar 75. In overleg met de KVNR zijn reders bevraagd naar de argumenten waarom zij geen VPDs aanvragen. De respons was echter onvoldoende om hier conclusies aan te verbinden.

92.

Uit het als bijlage opgenomen overzicht blijkt dat er sprake is van een dalende trend voor zowel het aantal ingetrokken als het aantal afgewezen VPD- aanvragen, nog voordat de inzetcapaciteit is uitgebreid naar 175 inzetten per jaar. Kunt u nader ingaan op de achtergrond van de meest recent afgewezen dan wel ingetrokken VPD aanvragen? Het betreft de aanvragen uit jul-dec 2012 en jan-maart 2013: kunt u de reden van afwijzing dan wel intrekking van deze VPD aanvragen nader specificeren?

De drie aanvragen die zijn afgewezen in de periode juli tot en met december 2012 waren ingediend op respectievelijk drie, vier en twaalf dagen voor vertrek. Deze periode was te kort om een VPD beschikbaar te krijgen. Voor de 21 ingetrokken aanvragen is door de reders vijftien keer gesteld dat de kosten voor een VPD te hoog waren. Vijf keer is geen reden opgegeven en een keer is door de reder gesteld dat het contract voor het desbetreffende transport was ingetrokken.

In de periode januari tot en met maart 2013 zijn geen aanvragen afgewezen. Voor de zes aanvragen die zijn ingetrokken is door de reder drie keer gesteld dat er geen behoefte was aan een VPD. Twee keer is aangegeven dat de kosten voor een VPD te hoog waren en een keer dat het contract voor het desbetreffende transport was ingetrokken.

93.

Is bekend in hoeveel gevallen reders vaker dan noodzakelijk bewapende bewaking aan boord willen hebben?

Nee, dit is niet bekend. Wanneer er alternatieven mogelijk zijn, bijvoorbeeld door het varen van een alternatieve route, wordt geen VPD toegekend.

94.

Kunt u toelichten waarom er vijf keer een VPD was aangevraagd, terwijl er geen behoefte aan bestond?

De leden van de KVNR is verzocht om te allen tijde een verzoek in te dienen om zodoende een goede indicatie te krijgen van hoeveel schepen het gebied passeren en hoeveel behoefte aan beveiliging bestaat. In deze vijf gevallen heeft een reder aan dit verzoek voldaan. Dit betekent dat de reder een verzoek indient en na contact met Defensie meldt dat er geen behoefte bestaat aan een VPD.

95.

Uit het overzicht van afhandeling door Defensie van de VPD-aanvragen blijken de kosten van VPD's de voornaamste reden waarom aanvragen ingetrokken zijn. Hieraan wordt toch in hoge mate tegemoet gekomen door de kosten voor de reders te verlagen?

Defensie heeft de kosten voor de reders sinds het begin van de inzet van VPDs in 2011 aanzienlijk verlaagd. Vertegenwoordigers van de sector stellen dat de kosten van een gewapend particulier beveiligingsteam lager zijn dan het tarief dat Defensie hanteert. Gezien de druk op de begroting van Defensie is het niet mogelijk het aandeel van de reders in de kosten van de inzet van een VPD nog verder te verlagen.

96.

Waarom gaat u over tot het toestaan van particuliere beveiliging, terwijl uit de tabel blijkt hoezeer de afhandeling door Defensie van de VPD-aanvragen verbeterd is, en bijvoorbeeld in januari t/m maart van dit jaar geen enkele aanvraag is afgewezen?

Defensie heeft sinds het begin van de inzet van VPDs de capaciteit uitgebreid en de organisatie van VPDs sterk verbeterd. Hierdoor kan Defensie voorzien in de bescherming van een belangrijk deel van de transporten waarvoor reders gewapende beveiliging noodzakelijk achten. De cijfers in de tabel onderstrepen dit. Defensie zal deze categorieën transporten ook in de toekomst van een VPD blijven voorzien. Niettemin kan Defensie niet voor alle categorieën transporten een toereikend niveau van bescherming bieden omdat inzet van een VPD niet kan worden gegarandeerd. Derhalve zal worden voorzien in wet-en regelgeving die de inzet van gewapende particuliere beveiliging voor deze categorieën toestaat onder strikte, nader te definiëren voorwaarden.

97.

Was het varen in konvooi een alternatief voor de aanvragen die afvielen? Indien niet, waarom niet?

Defensie probeert te allen tijde in overleg met de reder tot een goed alternatief te komen, waarbij het meevaren in een konvooi een mogelijkheid kan zijn. Er bestaat echter geen volgsysteem voor aanvragen die zijn afgevallen.