

LIJST VAN VRAGEN

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

De voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

De adjunct-griffier van de commissie,
Dekker

- Nr. Vraag
- 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?
 - 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?
 - 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 principiële punt dat Koninkrijksgerelateerde schepen ... dat daar de zwaarmacht geldt van de Nederlandse staat. Dus dat is een vrij principiële 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?
 - 4 Welke financiële consequenties heeft dit besluit voor de defensiebegroting? Zal de begroting 2013 worden aangepast? Vallen er bedragen vrij?
 - 5 Kunt u toelichten waaruit blijkt dat de bescherming van koopvaardij schepen een beleidsprioriteit is, daar Nederland qua bescherming achterloopt op veel andere landen?
 - 6 Welke gevolgen heeft dit besluit voor de gereedstelling van eenheden die voor VPD-inzet zijn gereserveerd?
 - 7 Kunt u een overzicht geven van het verschil in (rechts-) positie van de kapiteins bij de inzet van de Vessel Protection Detachements (VPD's) ten opzichte van particuliere beveiligers?
 - 8 Welk percentage van de Nederlandse schepen op doorvaart door dit gebied maakt gebruik van de «group transits»?
 - 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?
 - 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?
 - 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?
 - 13 Verwacht u dat illegale praktijken na het legaliseren van particuliere beveiliging als sneeuw voor de zon zullen verdwijnen?
 - 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?

- Nr. Vraag
- 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?
- 17 Welke categorieën transporten komen potentieel in aanmerking voor de nader te bepalen categorieën transporten?
- 18 Welke voorwaarden komen potentieel in aanmerking voor de nader te definiëren voorwaarden? Welke uitgangspunten zullen daarbij gehanteerd worden?
- 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»?
- 22 Wat verstaat u onder «basale regulerende voorwaarden op internationaal niveau»?
- 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?
- 24 Wat zijn de voorwaarden in het inzetconcept die de grootte van de in te zetten VPD's bepalen?
- 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?
- 26 Zullen de voorwaarden en eisen die gesteld worden aan de VPD's ook moeten gelden voor private beveiligers?
- 27 Welke aanpassingen zijn er mogelijk respectievelijk nodig om het inzetconcept zo aan te passen dat de Defensie de Nederlandse koopvaardij schepen met kleinere teams kan beveiligen?
- 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 vaart²?
- 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 Koninkrijksgevlagde 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?
- 30 Bent u van plan andere gebieden, zoals voor de Westkust van Afrika ook als risicogebied aan te gaan merken?
- 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?
- 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?

- Nr. Vraag
- 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?
- 41 Welke kostenreductie kan behaald worden door het gebruik van opslagruimten voor wapens op strategische plaatsen?
- 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?
- 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?
- 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?
- 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?
- 48 Kunt u toelichten waarom de kosten van gewapende particuliere beveiligers niet te vergelijken zijn met de kosten van VPD's?
- 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?
- 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?
- 51 Welke kostenreductie kan behaald worden door te gaan varen met minder mariniers per VPD inzet?
- 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?

- Nr. Vraag
- 53 In hoeverre benadeelt het huidige Nederlandse beleid de feitelijke omzet van reders door gevaarlijk gebied?
- 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?
- 55 Wordt er gebruik gemaakt van de expertise van andere landen? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?
- 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?
- 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?
- 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?
- 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?
- 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?
- 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?
- 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?
- 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?
- 64 Hoeveel rederijen hebben besloten niet onder Nederlandse vlag te gaan varen vanwege het tekortschieten van beveiliging?
- 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?
- 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?

- Nr. Vraag
- 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?
- 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?
- 70 Wat wordt bedoeld met «bijzondere wetgeving»?
- 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?
- 72 Hoe zal de wijze waarop dergelijke principiële keuzes in de ons omringende landen zijn gemaakt in ogenschouw worden genomen? Wat wordt hiermee bedoeld?
- 73 Betreft het alle ons omringende landen die particuliere beveiliging toestaan? En zo nee, welke landen dan wel?
- 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?
- 75 Hoe snel kan de aangepaste wet- en regelgeving van kracht worden?
- 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?
- 77 Wanneer kan de aangepaste wet- en regelgeving van kracht worden, mede in het licht van het feit dat bescherming van koopvaardij schepen tot een beleidsprioriteit is bestempeld?
- 78 Erkent u de urgentie voor een snelle regeling gezien de internationale ontwikkelingen en het uitvlaggen van schepen?
- 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?
- 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?
- 82 Kunt u een overzicht geven van de bestaande (internationale) bedrijven die voorzien in particuliere beveiliging van schepen?
- 83 Op welke wijze zullen de verladers betrokken worden bij de nadere besluitvorming en ontwikkelingen?
- 84 Kunt u toelichten voor welke categorieën transporten u de gewapende particuliere beveiligers denkt te gaan inzetten?
- 85 Kunt u de bijzondere aandacht aan de positie van de kapitein toelichten?
- 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?

- Nr. Vraag
- 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?
- 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?
- 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?
- 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?
- 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?
- 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?
- 93 Is bekend in hoeveel gevallen reders vaker dan noodzakelijk bewapende bewaking aan boord willen hebben?
- 94 Kunt u toelichten waarom er vijf keer een VPD was aangevraagd, terwijl er geen behoefte aan bestond?
- 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?
- 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?
- 97 Was het varen in konvooi een alternatief voor de aanvragen die afvielen? Indien niet, waarom niet?

¹ Kamerstuk 32 706, nr. 19.

² <http://www.kvnr.nl/CMS/showpage.aspx?id=433>.