

Vergaderjaar 2013–2014

32 706

Beveiliging zeevaartroutes tegen piraterij

Nr. 63

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 24 maart 2014

Binnen de vaste commissie voor Defensie hebben enkele fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen over de brieven van de Ministers van Defensie, van Buitenlandse Zaken en van Veiligheid en Justitie van 3 oktober 2013 betreffende respectievelijk de stand van zaken van het dossier *Vessel Protection Detachments* (VPD's) (Kamerstuk 32 706, nr.57), over de lijst van vragen en antwoorden van 4 maart 2014 respectievelijk de stand van zaken van het dossier *Vessel Protection Detachments* (VPD's) (Kamerstuk 32 706, nr. 61) en over de brief van de Minister van Veiligheid en Justitie van 4 februari 2014 betreffende het tijdschema voor de totstandkoming van de wetgeving voor gewapende particuliere beveiliging op Nederlandse schepen (Kamerstuk 32 706, nr.59). De Ministers van Defensie, van Buitenlandse Zaken en van Veiligheid en Justitie hebben deze vragen bij brief van 13 maart 2014 beantwoord. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

Adjunct-griffier van de commissie,
Mittendorff

	blz.
I	
Vragen en opmerkingen vanuit de fracties	2
Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie	2
Vragen en opmerkingen van de leden van de PvdA-fractie	3
Vragen en opmerkingen van de leden van de SP-fractie	6
Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie	6
II	
Antwoord/reactie van het kabinet	7

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

De leden van de **VVD-fractie** hebben met belangstelling kennis genomen van de brief van het kabinet en de beantwoording van de feitelijke vragen over dit onderwerp. Deze leden achten het handhaven van vrije handelsroutes over zee een kerntaak van de overheid. Het handhaven van vrije handelsroutes over zee achten zij noodzakelijk om de 17 miljoen Nederlanders in vrijheid te laten leven, voor een veilige en ongestoorde internationale orde die bijdraagt aan ons BNP van 612 miljard en helpt ons totale nationale bezit van 3,8 biljoen euro in stand te houden. De leden van de VVD-fractie constateren dat voor het handhaven van vrije handelsroutes soms geweld moet worden gebruikt. De leden van de VVD-fractie onderschrijven dat in de hedendaagse rechtsstaat het principe bestaat dat in beginsel alleen vanwege de staat geweld mag worden gebruikt.

De leden van de VVD-fractie achten de dreiging van piraterij en zeeroof een ernstig probleem waarbij per transport aan een economische schade vanwege verzekeringen, beveiligingsmaatregelen of omvaren aan vijftig- tot honderdduizend euro moet worden gedacht. De totale kosten wereldwijd lopen op tot acht miljard euro per jaar. De leden van de VVD-fractie constateren dat het kabinet in internationaal verband piraterij voor de oostkust van Afrika adequaat oppakt. Tegelijkertijd zijn de leden van de VVD-fractie bezorgd over de toenemende berichten van gewapende overvallen voor de westkust van Afrika.

De leden van de VVD-fractie constateren dat de inzet van militaire VPD's weliswaar goed voldoet, maar dat reders behoefte hebben aan een goedkoper alternatief. De leden van de VVD-fractie reageren daarom instemmend op het voornemen van het kabinet om eind 2014 een wetsvoorstel in te dienen dat de inzet van particuliere beveiligers op koopvaardischepen mogelijk maakt.

De leden van de VVD-fractie hebben vragen over het geweldsmonopolie van de staat. In beginsel is in ons land geweldstoepassing voorbehouden aan de staat en wordt geweld uitgeoefend door de politie en de krijgsmacht. Bekend is dat particuliere beveiligingsorganisaties in ons land een rol zijn gaan spelen in het verzorgen van veiligheid. Zij vervullen deze rol niet alleen voor particulieren, maar ook voor overheidsinstanties. De leden van de VVD-fractie vragen het kabinet toe te lichten welke EU-landen inmiddels VPD's toestaan en op welke wijze de landen dit hebben vormgegeven in relatie tot hun visie op het geweldsmonopolie van de staat.

Het kabinet wil particuliere beveiligers onder voorwaarden toestaan. De leden van de VVD-fractie zijn met het kabinet van mening dat de positie van de kapitein zorgvuldig geregeld moet worden. In 2011 schreef het kabinet: «Voor het kabinet weegt zwaar of van de kapitein van een

koopvaardijsschip verwacht mag worden dat hij een verantwoord besluit neemt over de noodzaak van het inzetten van automatische wapens, terwijl een dergelijke beslissing nu alleen genomen wordt door leden van de krijgsmacht die volledig zijn ingevoerd in de context van, en subsidiariteits- en proportionaliteitseisen aan, een dergelijke geweldstoepassing.» (Kamerstuk 32 706, nr. 19) De leden van de VVD-fractie vragen het kabinet toe te lichten of en op welke wijze dit verschil overbrugd kan worden en hoe het kabinet tot dat inzicht is gekomen.

De leden van de **PvdA-fractie** hebben met belangstelling kennisgenomen van de stand van zaken met betrekking tot de VPD's. Uitgangspunt voor de leden van de PvdA-fractie is dat het geweldsmonopolie bij de overheid ligt. Indien en wanneer daar van afgeweken zou gaan worden, dient volgens deze leden het nut en de noodzaak daarvan ondubbelzinnig vast te liggen en moeten voldoende juridische en operationele waarborgen worden ingebouwd, zodat de staat voldoende grip kan houden. Op deze punten zijn de leden van de PvdA-fractie nog niet geheel overtuigd. Snelheid moet daarnaast in het proces naar wetgeving niet ten koste gaan van zorgvuldigheid, aldus deze leden.

De antipiraterij missies Ocean Shield en Atalanta beginnen hun vruchten af te werpen. In 2013 is er geen enkele succesvolle kaping gerapporteerd. De leden van de PvdA-fractie vragen of en hoe dit van invloed is geweest op het lage aantal VPD aanvragen van in 2013. Met 64 aanvragen, waarvan er 32 zijn uitgevoerd, is dit aanzienlijk achtergebleven op de door Defensie verwachte en beschikbare 175. De leden van de PvdA-fractie vragen of het kabinet over dit lage aantal overleg contact heeft gehad met de reders over de oorzaken van de achterblijvende aanvragen. Uitgaande van een inzetbaarheid van 175 VPD eenheden, menen de leden van de PvdA-fractie dat alle beschikbare middelen van Defensie niet volledig uitgeput zijn. De capaciteit bij Defensie om in de aanvragen te voorzien is ruim voldoende, aldus deze leden. Voor bepaalde categorieën schepen is volgens de reders de inzet van een VPD te duur of is de omvang van de teams te groot. De kosten voor de reders zijn sinds 2011 sterk gedaald. De leden van de PvdA-fractie vragen hoeveel de kosten van € 5.000 per dag die Defensie rekent voor een VPD verschillen met het bedrag dat gerekend wordt door private beveiligers. Hoeveel denken de reders te kunnen besparen? Kan feitelijk in kaart worden gebracht wat de gevolgen zijn voor de concurrentiepositie van Nederlandse reders wanneer er geen wetgeving is die de inzet van gewapende private beveiligers mogelijk maakt? Zo vragen deze leden.

Het kabinet heeft eerder al aangegeven dat er omstandigheden denkbaar zijn om af te wijken van de standaardomvang van een VPD bestaande uit 11 personen. Tot op heden hebben die omstandigheden zich niet voorgedaan. De leden van de PvdA-fractie waarom bij de VPD zo strak wordt vastgehouden aan een minimale samenstelling van 11 militairen terwijl bij andere kleine missies lagere aantallen ook mogelijk zijn. Kan het kabinet een verklaring geven voor het feit dat reders geen aanvraag ingediend hebben voor de inzet van een VPD met een kleinere dan de standaardomvang? Of zijn er wel aanvragen geweest en indien dit het geval is, hoeveel, maar heeft Defensie geen aanleiding gezien af te wijken van de standaardomvang van een VPD? Welke verdere mogelijkheden zijn er nog om de flexibiliteit van de Nederlandse VPD's te verbeteren? Wat is de feitelijke omvang van de (internationale) inzet van de private bewapende beveiligers in overeenstemming met de regelgeving van de vlaggenstaat? Wat is de feitelijke omvang van de (internationale) inzet van de private bewapende beveiligers zonder juridische grondslag? Zo vragen de leden van de PvdA-fractie.

In antwoord op de feitelijke vragen (vraagnr. 13) stelt het kabinet dat de omvlagging van het drijvende wapendepot voor de kust van Sri Lanka naar Sri Lankaanse vlag mogelijk aanleiding is tot heroverweging van het standpunt dat Nederland geen gebruik maakt van deze depots. De leden van de PvdA-fractie vragen wanneer het kabinet duidelijkheid heeft over het mogelijke gebruik van de drijvende depots. Hoe vindt vervoer en opslag van wapens en munitie plaats bij inzet van gewapende private beveiligers, en hoe wordt dit gecontroleerd, en hoe past dit binnen het wettelijke kader in de territoriaal gebied van vreemde kuststaten? Zo vragen de leden van de PvdA-fractie.

De leden van de PvdA-fractie stellen dat, ondanks het feit dat de inzet van de VPD's nog niet volledig is uitgeput, het kabinet een voorlopig beleidsstandpunt heeft geformuleerd in de antwoorden op de feitelijke vragen (vraagnummers 21, 23 en 42). Hierin staat dat de reder een aanvraag voor zowel militaire als private beveiliging indient bij de overheid. Hoewel het vooruitloopt op de huidige situatie, kent het voorlopige beleidsstandpunt nog te veel onduidelijkheden om enig inzicht te krijgen in de wijze waarop de overheid dit dan zou willen regelen. De leden van de PvdA-fractie zouden graag duidelijkheid hebben over het traject dat een dergelijke aanvraag zou gaan afleggen. Deze leden stellen de volgende vragen. Hoe zal de overheid omgaan met een aanvraag tot beveiliging? Hoe wordt de kwantiteit en kwaliteit van de private beveiligers bepaald? Welke categorieën transport en welke gebieden zouden mogelijk in aanmerking komen voor de inzet van private beveiligers, en onder welke voorwaarden en voor welke tijdsduur? Welke afwegingscriteria gaan er gelden bij de mogelijke inzet van een private beveiligingseenheid? Kan een aanvraag voor een private beveiligingseenheid afgewezen worden en in plaats daarvan een VPD toegewezen worden? En indien dit het geval is, op welke gronden? Komt er een soort van vergunningenstelsel voor de inzet van private beveiligers? Bij wie zijn of komen de private beveiligers in dienst? Welke gezagsrelatie zal er gaan gelden? Die van werknemer en werkgever, en wie is in dit geval dan de werkgever? Welke status krijgen de private beveiligers aan boord (bijv. bemanningslid, passagier)? Hoe is de bevelsstructuur aan boord geregeld, en wat is de verantwoordelijkheid van de kapitein ten opzichte van de private beveiligers? Wordt er verschil gemaakt tussen de positie van Nederlandse en buitenlandse private beveiligingsbedrijven? Indien dit het geval is, op welke wijze? Onder welke juridische constructie zullen de private beveiligers ingezet kunnen worden? Hoe wil het kabinet de juridische aspecten die samenhangen met de inzet van private beveiligers en de aansprakelijkheid, al dan niet strafrechtelijk, gaan regelen? Wie is aansprakelijk voor de eventuele schade, gewonden en/of doden aangericht door private beveiligers, en hoe verloopt de daarop volgende juridische procedure? Te denken valt aan de rechtspositie van de kapitein als eindverantwoordelijke voor de gehele bemanning, de eigenaar van het schip, de positie van de verzekeraars en het belang van de verladers. Welke verzekeringen worden voorgeschreven? Hoe wordt medische ondersteuning aan boord geregeld bij de inzet van private bewapende beveiligers? Waar staan de eisen genoemd die Defensie hanteert op het gebied van command and control en medische ondersteuning? Zo vragen de leden van de PvdA-fractie.

Het kabinet voorziet in toezichthoudende taken, zowel aan boord als bij de beveiligingsorganisaties met een Nederlandse vergunning. De leden van de PvdA-fractie vragen wat zij onder deze taken verstaan, wie deze uitvoert en waar deze uitgevoerd zullen worden. Hoe wordt toezicht uitgeoefend op volle zee? Mag de toezichthouder ter plaatse ingrijpen als een private beveiligers in actie komt of bezig is met een actie? Onder wiens verantwoordelijkheid zullen deze uitgevoerd worden? Maakt het hierbij uit waar de toezichthoudende taken uitgevoerd zullen gaan

worden? Wie garandeert dat er geen geweld zal worden gebruikt bij het uitoefenen van deze toezichthoudende taken? Hoe zit het in geval er door onvoorziene omstandigheden geweld wordt gebruikt bij het uitvoeren van deze taken door private beveiligers? Wie neemt de beslissing of er al dan niet gebruik gemaakt zal gaan worden van geweld en wie is er aansprakelijk voor het eventuele gebruik van geweld? Hoe zal het onderzoek naar het eventuele gebruik van geweld uitgevoerd gaan worden en door wie? Wat in geval het eventuele gebruik van geweld plaatsvindt in territoriale wateren? Hebben de private beveiligers de bevoegdheid mensen aan te houden? Indien dit het geval is, op grond waarvan en welk traject zal er daarna gevolg moeten worden? Wat in het geval van potentiële piraten? Zo vragen de leden van de PvdA-fractie.

Bij het laatste AO over de VPD's hebben de leden van de PvdA-fractie het kabinet gevraagd om het draaiboek voor VPD-aanvragen openbaar te maken. Het kabinet verwachtte dit document in het najaar van 2013 aan de Kamer te sturen. De leden van de PvdA-fractie vragen hoe het daar nu mee staat en wanneer de Kamer dit gaat ontvangen.

Gezien de ingewikkelde problematiek rondom de aansprakelijkheid en het uit handen geven van het geweldsmonopolie door de overheid, dient de overheid wat de leden van de PvdA-fractie betreft zo terughoudend mogelijk te zijn in het overdragen van de beschermings- en beveiligingsmogelijkheid aan private beveiligers. Naast deze terughoudendheid dient het wetgevingsproces zo inclusief mogelijk te zijn. De leden van de PvdA-fractie stellen de volgende vragen. Welke partijen zijn betrokken bij de voorbereiding van het wetgevingsproces? Welke belanghebbenden uit de maritieme sector en de beveiligingssector zijn uitgenodigd voor de consultatieronde die eind januari 2014 is gestart? Met welke partijen in de sector is gesproken ter voorbereiding op het voorlopige beleidsstandpunt? Welke conclusies zijn uit deze gesprekken getrokken? Welke andere belanghebbenden zijn hierbij uitgenodigd? Is er met alle partijen overleg geweest? Indien dit niet het geval is, wanneer verwacht het kabinet alle betrokken partijen gesproken te hebben? Is er hierbij sprake van een vrijblijvende consultatieronde of is het kabinet voornemens alle mogelijke bezwaren en zorgen te adresseren in het concept wetsvoorstel? Waarom is het voorlopige beleidsstandpunt niet met de leden van de Tweede Kamer gedeeld? Waarom worden de centrales voor overheidspersoneel getuige de brief van 4 februari 2014 niet actief betrokken bij het voorlopige beleidsstandpunt, terwijl zij wel tijdens de formele consultatieronde van het wetsvoorstel hun zienswijze naar voren kunnen brengen? Hoe is de wetgeving in andere landen geregeld? Wat zijn daar de voorwaarden en condities voor private beveiliging? Kan het kabinet de Kamer een overzicht sturen van de wetgeving in een aantal andere landen die al over zijn gegaan op het toestaan van private beveiligers? Zo vragen de leden van de PvdA-fractie.

De problemen met piraterij beperken zich niet tot de Golf van Aden, aldus de leden van de PvdA-fractie. Ook in de Golf van Guinee voor de kust van West-Afrika nemen de problemen met piraterij en overvallen op zee sterk toe. De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat wetgeving niet moet worden ingericht op een gebied waar het probleem in mindere mate urgent is, terwijl elders in de wereld de piraterij toeneemt en ook oplossingen vereist. De leden van de PvdA vragen het kabinet wat uit het overleg met de KNVR over piraterij in West-Afrika is gekomen, en welke maatregelen dit kabinet mogelijk kan en zal nemen. Is er contact geweest met de West-Afrikaanse kuststaten over mogelijke toestemming voor de inzet van VPD's in hun territoriale wateren? Zijn zij hier toe bereid? Wordt inzet van private gewapende beveiligers ook mogelijk voor de kust van West-Afrika? Wordt dit gebied ook gezien als risicogebied? Hoe wordt

vastgesteld wat een risicogebied is en op basis van welke informatie? Zo vragen de leden van de PvdA-fractie.

De leden van de **SP-fractie** maken zich ernstige zorgen over de snelheid waarmee de wetgeving voor gewapende particuliere beveiliging wordt ingevoerd. Het tijdschema dat in de brief van 4 februari 2014 wordt omschreven lijkt hen te krap, gezien de vergaande gevolgen van de voorgestelde privatisering.

De leden van de SP-fractie hadden graag van te voren een gedetailleerd kostenoverzicht gehad waarin alle kosten van de piraterijbescherming, zoals uiteengezet in «The Economic Cost of Piracy» van de One Earth Foundation, voor de Nederlandse scheepvaart waren opgesomd. Het gaat volgens hen immers niet alleen om de kosten van beveiligers op zichzelf, maar ook die van brandstofverbruik, omvaarroutes, konvooi vorming en dergelijke. Uit het antwoord op vraag 19 begrijpen deze leden dat de reders beschikken over dergelijke gedetailleerde informatie. Daarin zouden zij graag inzage willen hebben.

Helaas moeten de leden van de SP-fractie constateren dat er al een voorlopig beleidsstandpunt is ingenomen, ten behoeve van de belanghebbenden. Zij hopen dat het kabinet zich niet te makkelijk laat leiden door de constante druk die vanuit de rederijen wordt uitgeoefend om privé bewaking mogelijk te maken. De leden van de SP-fractie blijven erbij dat dit een slecht idee is, omdat de zwaarmacht van de staat wordt aangetast. Bovendien snappen de leden van de SP-fractie de haast niet. Uit de laatste cijfers van het International Maritime Bureau is het volgens hen immers volstrekt duidelijk dat piraterij rond de Hoorn van Afrika sterk is afgenomen. De leden van de SP-fractie vragen of het kabinet dat kan bevestigen.

De leden van de SP-fractie willen ook inzage in het voorlopige beleidsstandpunt, zoals deels beschreven in antwoord op vraag 21. Het lijkt hen belangrijk om dat te kunnen vergelijken met de uiteindelijke wetstekst. Overigens herinneren deze leden zich uit het op 26 juni 2013 gehouden rondetafelgesprek dat vooral de positie van de kapiteins – met name hun verantwoordelijkheid voor het optreden van de probe beveiligers – een heikel punt was. De leden van de SP-fractie vragen of de positie van de kapiteins nog steeds dezelfde is in het voorlopige beleidsstandpunt. Voorts vragen deze leden of er bezwaren zijn van andere betrokkenen (bijv. de verladers) die te maken krijgen met schade of de eindverantwoordelijkheid voor eventuele geweldsuitoefening door privébewakers.

De leden van de **D66-fractie** zien uit naar de uitkomsten van de consultatieronde bij belanghebbenden in de maritieme sector en de beveiligingssector inzake de wetgeving over gewapende particuliere beveiliging en het daaruit voortvloeiende beleidsstandpunt. Vooral snog ontbreekt het volgens deze leden namelijk aan een degelijke en zorgvuldige argumentatie van het voornemen van het kabinet om gewapende private beveiligers toe te laten staan. Volgende leden van de D66-fractie betekent dit dat een van de essenties van de staat, namelijk het geweldsmonopolie, op een al te gemakkelijke wijze van de hand wordt gedaan.

De leden van de D66-fractie constateren dat het aantal aanvragen van VPD's achter blijft bij het aanbod en dat het kabinet geen verklaring heeft voor dit feit. Deze leden vragen of het kabinet bereid is hier aanvullende onderzoek naar te doen. Tevens vragen zij het kabinet om private beveiliging pas dan mogelijk te maken wanneer bekend is waarom er minder beroep wordt gedaan op VPD's. Immers, als de vraag naar VPD's achterblijft bij het aanbod, geeft dit te denken over het nut en de noodzaak van private beveiliging, zo merken deze leden op.

De leden van de D66-fractie merken op dat het kabinet vooralsnog geen gebruik wil maken van drijvende wapendepots. Tegelijkertijd wordt bezien of het toezicht op deze drijvende wapendepots voldoende is om dit besluit te heroverwegen. Deze leden vragen het kabinet aan te geven wanneer zij denkt hierover uitsluitsel te kunnen geven.

De leden van de D66-fractie vragen het kabinet toe te lichten of bij de ontwikkeling van de wetgeving over gewapende particuliere beveiliging ook nadrukkelijk wordt gekeken naar reeds bestaande wetgeving in andere landen. Indien dit het geval is, vragen zij het kabinet toe te lichten welke nationale en internationale regelgeving en de daar aan ten grondslag liggende principes tot voorbeeld dienen voor de Nederlandse wetgeving die nu wordt gemaakt. Ook vragen deze leden het kabinet wanneer het wetsvoorstel in open consultatie wordt gegeven.

II Antwoord/reactie van de Ministers

Naar aanleiding van de brieven van de Ministers van Defensie, van Buitenlandse Zaken en van Veiligheid en Justitie d.d. 3 oktober 2013 betreffende respectievelijk de stand van zaken van het dossier *Vessel Protection Detachments (VPD's)* en d.d. 20 januari betreffende de antwoorden op de feitelijke vragen van de vaste commissie voor Defensie over de brief van 3 oktober 2013, alsmede over de brief van de Minister van Veiligheid en Justitie d.d. 4 februari 2014 betreffende het tijdschema voor de totstandkoming van de wetgeving voor gewapende particuliere beveiliging op Nederlandse schepen, zijn enkele vragen gesteld en opmerkingen gemaakt. Hieronder gaan de Ministers van Defensie, van Buitenlandse Zaken en van Veiligheid en Justitie graag op deze opmerkingen en vragen in.

Inbreng van de leden van de VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van de brief van het kabinet en de beantwoording van de feitelijke vragen over dit onderwerp.

Deze leden hebben vragen over het geweldsmonopolie van de staat en vragen het kabinet toe te lichten welke EU-landen inmiddels VPD's toestaan en op welke wijze de landen dit hebben vormgegeven in relatie tot hun visie op het geweldsmonopolie van de staat.

Italië en Frankrijk maken gebruik van *vessel protection detachments (VPD's)*. In Italië bestaat sinds oktober 2013 de mogelijkheid om naast VPD's ook gewapende particuliere beveiliging in te zetten ter bescherming van Italiaanse koopvaardischepen tegen piraterij. Het inzetten van PSC's is toegestaan indien het Italiaanse Ministerie van Defensie niet kan voorzien in een VPD. In Frankrijk zal het wetsvoorstel om de inzet van gewapende particuliere beveiliging aan boord van schepen mogelijk te maken naar verwachting eind 2014 worden aangenomen.

Andere Europese landen die gewapende particuliere maritieme beveiliging toestaan, zijn België, Cyprus, Duitsland, Finland, Griekenland, Malta, Noorwegen, Spanje, het Verenigd Koninkrijk en Zweden. De staat kan onder voorwaarden, mits omgeven met voldoende rechtstatelijke waarborgen, het geweldsmonopolie delegeren. In deze landen is het geweldsmonopolie gedelegeerd.

Deze leden vragen voorts naar de positie van de kapitein bij geweldstoepassing door gewapende particuliere beveiligers.

Het kabinet is voornemens de inzet van gewapende particuliere beveiligers aan boord van Nederlandse schepen mogelijk te maken. Conform het voorlopige beleidsstandpunt krijgen maritieme beveiligers de

beschikking over middelen ter afschrikking van piraten. Hiertoe zal in het wetsvoorstel worden voorzien in een reeks aan boord toegestane handelingen die zijn gericht op het voorkomen van een aanval van piraten. Het aanwenden van geweld jegens goederen of personen wordt niet wettelijk toegestaan. De kapitein kan hierover op grond van de in te richten wettelijke regeling dan ook geen besluit nemen. Hiermee is de zorg van het kabinet, zoals tot uitdrukking gebracht in de reactie op het rapport «Geweldsmonopolie en piraterij» van de Adviescommissie gewapende particuliere beveiliging tegen piraterij (commissie-De Wijkerslooth) van 7 oktober 2011 (Kamerstuk 32 706, nr.19) ondervangen.

Inbreng van de leden van de PvdA-fractie

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de stand van zaken met betrekking tot de VPD's. Deze leden geven aan dat er voldoende juridische en operationele waarborgen moeten worden ingebouwd bij het delegeren van het geweldsmonopolie aan gewapende maritieme beveiligers. Het kabinet ondersteunt deze stelling. De nadruk in het proces van wetgeving ligt derhalve op zorgvuldigheid.

Deze leden stellen vast dat de antipiraterijmissies Ocean Shield en Atalanta hun vruchten afwerpen. In 2013 is er geen enkele succesvolle kaping gerapporteerd, maar de PvdA-fractie vraagt of en hoe dit van invloed is geweest op het lage aantal VPD-aanvragen in 2013.

Het feit dat er sinds mei 2012 geen schepen meer zijn gekaapt, heeft in 2013 geen merkbaar effect gehad op het aantal ingediende aanvragen voor een VPD. In 2013 werden 40 VPD's ingezet. Dat is 25 procent meer dan in 2012. In 2013 kon Defensie vrijwel alle aanvragen voor bijstand met een VPD honoreren. Drie keer was het niet mogelijk onder de door de reder gestelde voorwaarden een VPD in te zetten. Negen keer werd een aanvraag ingetrokken omdat de reder de financiële bijdrage te hoog vond.

Deze leden vragen voorts naar het achterblijvende aantal aanvragen van de reders.

Het aantal van 175 VPD's per jaar strookt met het geschatte aantal transporten dat jaarlijks behoefte heeft aan bescherming in het risicogebied nabij Somalië. Dit aantal is vastgesteld in overleg met de reders. De KVRN heeft haar leden gevraagd waarom het aantal aanvragen structureel achterblijft bij deze schatting, maar op basis van de beperkte respons kunnen geen andere conclusies worden getrokken dan reeds eerder is gedaan: tijd, omvang en/of kosten beperken de inzet¹.

De kosten voor de reders zijn sinds 2011 sterk gedaald. De leden van de PvdA-fractie vragen hoeveel de kosten van € 5.000 per dag die Defensie rekent voor een VPD verschillen met het bedrag dat gerekend wordt door private beveiligers. Voorts vragen de leden hoeveel de reders denken te besparen en of feitelijk in kaart worden gebracht wat de gevolgen zijn voor de concurrentiepositie van Nederlandse reders wanneer er geen wetgeving is die de inzet van gewapende private beveiligers mogelijk maakt.

Het is niet mogelijk om uitspraken te doen over de exacte tarieven die maritieme beveiligers in de toekomst, na voltooiing van het wetgevings-traject, zullen hanteren. Daarbij zullen de kosten sterk variëren omdat ze afhankelijk zijn van bijvoorbeeld de omvang van het team en waar de maritieme beveiligers aan boord komen. Er zijn geen cijfers beschikbaar over de invloed van het Nederlandse beleid op de feitelijke omzetontwikkeling en de bedrijfsvoering van reders.

¹ Kamerstuk 32 706, nr. 44 d.d. 26 april 2013

Voorts vragen deze leden naar de door Defensie gehanteerde standaardomvang van een VPD van elf personen. De leden vragen om een verklaring voor het feit dat reders geen aanvraag hebben ingediend voor de inzet van een VPD met een kleinere dan de standaardomvang. De standaardomvang van een VPD is elf militairen. Dit aantal is nodig om te voldoen aan de eisen die Defensie hanteert op het gebied van *command and control* en medische ondersteuning. Reders doen een aanvraag voor bijstand en niet een aanvraag voor een team van bepaalde grootte. Van geval tot geval wordt gezien of de standaardomvang van het VPD toereikend is. In vier gevallen is in 2013 besloten tot de inzet van een VPD dat groter was dan de standaardomvang. Bij geen van de ingediende aanvragen in 2013 was er voldoende aanleiding om te besluiten minder dan elf militairen in te zetten.

De leden van de PvdA-fractie vragen naar de mogelijkheden om de flexibiliteit van de Nederlandse VPD's te verbeteren. In dit kader wordt ook gevraagd naar de heroverweging van het gebruik van de drijvende wapendepots voor de kust van Sri Lanka.

Defensie heeft onderzocht of de flexibiliteit van de Nederlandse VPD's kan worden vergroot door de opslaglocatie voor VPD-materiaal van de Verenigde Arabische Emiraten te verplaatsen naar Oman. Dit levert geen verbetering op. Thans wordt gezien of het toezicht op de drijvende wapenopslagplaatsen voor de kust van Sri Lanka voldoende is om het gebruik ervan te heroverwegen. Mocht het tot een heroverweging komen, dan wordt u hierover voor de zomer geïnformeerd. Hierbij wordt aangetekend dat ook met het gebruik van drijvende wapendepots niet voor alle transporten de inzet van een VPD kan worden gegarandeerd.

Bij het gebruik van opslagplaatsen aan land en in geval van de in-, uit- en doorvoer van wapens in andere landen moeten gewapende (particuliere) maritieme beveiligers voldoen aan de lokale wet- en regelgeving van het land in kwestie. In de territoriale wateren van kuststaten geldt het recht van de kuststaat. Op grond van het internationaal recht van de zee onthouden kuststaten zich van toepassing van dat recht op schepen in onschuldige doorvaart. In geval van geweldgebruik in de territoriale wateren, is het recht van de kuststaat van toepassing en vervalt de aanspraak op onschuldige doorvaart.

Enkele landen hebben daarnaast voorwaarden of verboden ingesteld voor het binnenvaren van de territoriale wateren door schepen met bewapende beveiligers en/of met wapens aan boord.

Voorts vragen deze leden naar de feitelijke omvang van de (internationale)inzet van gewapende particuliere beveiligers, al dan of niet met juridische grondslag.

Er bestaat geen eensluidend beeld van de omvang van de inzet van gewapende particuliere maritieme beveiligers in landen die deze inzet toestaan. Dit is het gevolg van de uiteenlopende wijze van inzet en de registratie daarvan. België heeft sinds begin 2013 de inzet van vijftien private beveiligingsteams toegestaan; Italië sinds oktober 2013 twaalf teams. In Duitsland is acht bedrijven een vergunning verleend. Zweden heeft veertien schepen een vergunning verleend (geldig voor twee jaar), Griekenland verleende ongeveer tweehonderd vergunningen (met een looptijd tussen zes en twaalf maanden) en Noorwegen meldt dat het op 40 procent van zijn schepen gewapende particuliere beveiliging inzet. Finland, Spanje en de Verenigde Staten hebben geen zicht op het aantal ingezette gewapende particuliere beveiligers. Japan en het Verenigd Koninkrijk hebben wel informatie over het aantal aanvragen, maar maken deze informatie niet openbaar. Over de inzet van gewapende particuliere beveiliging zonder juridische grondslag zijn geen gegevens bekend.

De leden van de PvdA-fractie vragen om duidelijkheid over de aanvraagprocedure voor beveiliging en stellen verschillende vragen over de aard, omvang en status van private beveiligingsteams.

Het voorlopige beleidsstandpunt gaat ervan uit dat een reder een aanvraag kan indienen voor de inzet van gewapende beveiliging (militair dan wel particulier) op transporten waarvoor hij dit noodzakelijk acht binnen het vastgestelde risicogebied. Indien een VPD (of een andere vorm van preventieve bijstand van overheidswege) beschikbaar is, dient de reder dat aanbod te accepteren indachtig het uitgangspunt «VPD, tenzij». In uitzonderingsgevallen zal de reder in aanmerking kunnen komen voor gewapende particuliere beveiligers. Hierbij kan bijvoorbeeld, naast schepen met onvoldoende ruimte voor een VPD, worden gedacht aan transporten waarvoor de kosten van een VPD, in vergelijking met de kosten voor particuliere maritieme beveiliging, relatief hoog zijn of aan transporten die relatief ver zouden moeten omvaren. De aanvraagprocedure en de afwegingscriteria worden op basis van het definitieve beleidsstandpunt, dat eind maart met uw Kamer zal worden gedeeld, verder uitgewerkt.

Het voorlopige beleidsstandpunt stelt voor om certificering van de beveiligingsorganisatie volgens de vereisten van de ISO/PAS-standaard 28007 als voorwaarde te stellen voor het verkrijgen van een vergunning om diensten aan boord van Nederlandse schepen te leveren. Dit houdt onder meer in dat in te zetten gewapende particuliere maritieme beveiligers moeten voldoen aan specifieke, strikte eisen op het gebied van opleiding, screening en training. Er wordt geen verschil gemaakt tussen Nederlandse en buitenlandse beveiligingsorganisaties.

Maritieme beveiligers zijn in dienst bij het maritieme beveiligingsbedrijf. Nadat toestemming voor de inzet van private maritieme beveiliging is verleend, sluit de reder een overeenkomst om beveiligingsdiensten te leveren. De maritieme beveiligers zullen conform de Regeling Zeevarenden de status van boventalligen (*supernumerals*) hebben. De kapitein blijft eindverantwoordelijk voor alles wat er op het schip gebeurt.

Deze leden stellen ook vragen over de medische ondersteuning aan boord bij de inzet van gewapende particuliere beveiligers. Ook vraagt de PvdA-fractie naar de eisen die Defensie hanteert op het gebied van command and control en medische ondersteuning.

Op grond van de Wet Zeevarenden moeten de kapitein én de zeevarende die daarvoor is aangewezen op een zeegaand schip een training basis medische hulp hebben gevolgd. Deze training kent een periodieke herhaling iedere vijf jaar om de kennis en vaardigheden op te frissen. In het geval van een serieuze medische calamiteit kan zo nodig via communicatiemiddelen een arts worden geraadpleegd.

De eisen aan medische ondersteuning aan boord zijn beschreven in een aanwijzing van de Secretaris-generaal van Defensie. Het inzetconcept van de VPD's bepaalt de eisen die op het gebied van *command and control* worden gesteld. De belangrijkste eisen 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

Voorts wordt gevraagd naar de aansprakelijkheid voor de eventuele schade, gewonden en/of doden aangericht door private beveiligers. In het wetsvoorstel wordt voorzien in een reeks aan boord toegestane handelingen die zijn gericht op het voorkomen van een aanval van piraten. Het aanwenden van geweld jegens goederen of personen wordt

niet wettelijk toegestaan. Niet strafbaar is geweldstoepassing indien die geboden is voor de noodzakelijke verdediging van eigen of andermans lijf, eerbaarheid, of goed, tegen ogenblikkelijke wederrechtelijke aanranding. Een eventueel beroep op noodweer is ter beoordeling van het Openbaar Ministerie en (uiteindelijk) de rechter.

De maritieme beveiligingsorganisatie kan aansprakelijk worden gesteld voor schade als gevolg van het gebruik van haar materieel en dient daarvoor ook een verzekering af te sluiten. Datzelfde geldt voor de reders, indien schade is veroorzaakt door of vanaf een schip.

De leden van de PvdA-fractie stellen verschillende vragen over het toezicht op maritieme beveiligingsorganisaties, met name bij het eventuele gebruik van geweld (al dan of niet in de territoriale wateren). Op grond van het voorlopige beleidsstandpunt worden toezichthoudende taken voorzien zowel aan boord als bij beveiligingsorganisaties die over een Nederlandse vergunning beschikken. Met toezicht op de naleving wordt bedoeld op werkzaamheden die door of namens een bestuursorgaan worden verricht om na te gaan of voorschriften worden nageleefd. De bevoegdheden die toezichthouders hebben bij de uitoefenen van hun taak zijn geregeld in titel 5.2 van de Algemene wet bestuursrecht. Het toepassen van geweld behoort niet tot de bevoegdheden van toezichthouders.

Op grond van het voorlopige beleidsstandpunt zal in geval van een incident (te weten een afwijking van wat op grond van de wettelijke regeling is toegestaan) de kapitein onverwijld een melding doen aan het Openbaar Ministerie. Het Openbaar Ministerie beoordeelt of er aanleiding bestaat voor (nader) strafrechtelijk onderzoek.

In territoriale wateren geldt de wet- en regelgeving van de desbetreffende kuststaat. Afhankelijk van die wet- en regelgeving zijn het gebruik van geweld en het aanhouden van personen door burgers, zoals maritieme particuliere beveiligers, al dan niet toegestaan en kan deze staat er voor kiezen rechtsmacht uit te oefenen. Buiten de territoriale wateren geldt dat uit art. 53 van het Wetboek van Strafvordering volgt dat in geval van ontdekking op heterdaad ieder bevoegd is de verdachte aan te houden. De verdachte dient in een dergelijk geval onverwijld te worden overgedragen aan een opsporingsambtenaar.

Ingevolge Titel VIA van het Vierde Boek van het Wetboek van Strafvordering, is aan boord van een Nederlands schip de handhaving van openbare orde en veiligheid aan boord en een aantal taken en bevoegdheden in het kader van de opsporing van strafbare feiten en de toepassing van dwangmiddelen – waaronder tijdelijke vrijheidsbeneming – opgedragen aan de kapitein.

De leden vragen wat de status is van het draaiboek voor VPD-aanvragen en waarom dit nog niet met uw Kamer is gedeeld.

Er is inderdaad toegezegd dat het draaiboek VPD's zou worden gedeeld. Met het opstellen van het voorlopig beleidsstandpunt is gebleken dat ook het draaiboek VPD's mogelijk kan wijzigen als gevolg van de nieuwe, nader te bepalen, aanvraagprocedure. Deze aanvraagprocedure, die momenteel door een interdepartementale werkgroep wordt vormgegeven, wordt toegelicht in het definitieve beleidsstandpunt dat naar verwachting eind maart met uw Kamer wordt gedeeld.

Deze leden vragen voorts naar de voorbereiding van het wetgevingsproces voor gewapende maritieme beveiligers en welke partijen in het consultatieproces worden betrokken.

Het kabinet heeft op 26 april 2013 aangekondigd de inzet van gewapende particuliere beveiligers aan boord van schepen mogelijk te maken. Dit besluit is gevolgd door een ambtelijke verkenning van de voorwaarden waaronder dit kan gebeuren. In dat kader zijn gesprekken gevoerd met deskundigen van andere overheden (landen) en met vertegenwoordigers uit de maritieme en beveiligingssector. Het betreft de Koninklijke Vereniging voor Nederlandse Reders (KVNR) mede namens de Vereniging van Waterbouwers, de Nederlandse Vereniging voor Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK), Nautilus International, ondernemersvereniging EVO, en de Nederlandse Veiligheidsbranche.

Op basis van de uitgevoerde ambtelijke verkenning uit 2013 is een voorlopig beleidsstandpunt geformuleerd, dat wordt gebruikt voor (informele) consultaties met dezelfde vertegenwoordigers van de maritieme en beveiligingssector. De reacties van de genoemde organisaties op het voorlopig beleidsstandpunt worden betrokken bij de voorbereiding van een definitief beleidsstandpunt. Dit definitieve beleidsstandpunt zal, zoals toegezegd in de brief van 4 februari 2014 (Kamerstuk 32 706, nr.59), naar verwachting eind maart aan uw Kamer worden voorgelegd. Op basis van dit definitieve beleidsstandpunt wordt vervolgens wetgeving opgesteld. Na (formele) consultatie, behandeling in de Ministerraad en de daarop volgende advisering door de Raad van State, zal dit wetsvoorstel uw Kamer eind 2014 toekomen.

De mogelijke inzet van gewapende particuliere beveiligers aan boord van Nederlandse koopvaardij schepen betekent vooralsnog geen reductie in de benodigde VPD-capaciteit. Ook worden geen wijzigingen in het VPD-concept voorzien. Tijdens de formele consultatieronde is het wetsvoorstel zodanig concreet dat er uitsluitel kan worden gegeven over mogelijke personele gevolgen voor overheidspersoneel. Op dat moment worden de centrales betrokken.

Op deze manier beoogt het kabinet de meest betrokken belangenvertegenwoordigers de gelegenheid te bieden tijdig hun zienswijze naar voren te brengen. Andere betrokkenen kunnen hun standpunt op de daarvoor geëigende momenten in het vervolgtraject naar voren brengen.

De leden van de PvdA-fractie vragen naar de wetgeving in andere landen die de inzet van particuliere maritieme beveiliging toestaan.

Zoals reeds gesteld in de brief van het kabinet van 2 november 2012 (Kamerstuk 32 076, nr. 36), verschillen de voorwaarden waaronder en de rechtsbasis waarop landen de inzet van gewapende particuliere maritieme beveiligers toestaan, per land. Sommige landen hebben bestaande wetgeving inzake particuliere beveiliging aangepast, andere landen hebben specifieke wetgeving opgesteld ten behoeve van inzet van gewapende particuliere beveiligers op zee.

Om nader inzicht te krijgen in de aanpak van andere landen die al ervaring hebben opgedaan met (het vormgeven van) wetgeving over gewapende particuliere beveiligers aan boord van koopvaardij schepen, organiseerde Nederland op 12 november 2013 een bijeenkomst met vertegenwoordigers uit Denemarken, Duitsland, België, Italië, Noorwegen, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten. De landen die inzet van gewapende particuliere maritieme beveiligers mogelijk maken, verwijzen in hun wetgeving veelal naar de door de *International Maritime Organisation* (IMO) vastgestelde richtsnoeren. Aangezien de ISO-standaard voor gewapende particuliere beveiligers recent is opgesteld, wordt daar in wetgeving nog niet naar verwezen. Sommige landen overwegen dit alsnog te doen.

Enkele landen (Denemarken, Noorwegen, Duitsland) kennen in meer of mindere mate de eindverantwoordelijkheid bij incidenten op zee toe aan de reder, waarbij – gelet op de betrokken bepalingen van het VN Zeerecht-verdrag – de verantwoordelijkheid en de positie van de kapitein op het koopvaardijship niet kunnen worden genegeerd.

Hieronder vindt u de digitale vindplaats van de beschikbare (waar mogelijk Engelstalige) wet- en regelgeving van een aantal landen over de inzet van gewapende particuliere maritieme beveiligers:

- België: http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&table_name=wet&cn=2013011603
- Cyprus: <http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/7f35023e46646133c22572fa005207ee/c440139e6fba7fd9c2257a28003951ca?OpenDocument>
- Duitsland:
http://www.bgbl.de/Xaver/text.xav?bk=Bundesanzeiger_BGBI&start=%2F%2F*%5B%40attr_id%3D'bgbl113s1601.pdf'%5D&wc=1&skin=WC#_Bundesanzeiger_BGBI_%2F%2F*%5B%40attr_id%3D'bgbl113s1623.pdf'%5D_1393234973143
- Griekenland:
http://www.et.gr/idos-nph/search/pdfViewerForm.html?args=5C7QrtC22wEbA_BZxkczbHdtvSoClrL8fss9ofyoJlDtlI9LGdkF53Ulxsx942CdyqxSQYNUqAGCF0lfB9HI6qSYtMQEkEHLwnFqmgJSA5WlsUv-nRwO1oKqSe4BIOTSpEWYhszF8P8UqWb_zFijMwlrztVO8peQtabFJT40DgY34jTChHLIGnoPBMQyxON
- Italië:
http://img.poliziadistato.it/docs/dm_28_dicembre_12_n.266_Gazzetta_Ufficiale.pdf
- Malta:
<http://justiceservices.gov.mt/DownloadDocument.aspx?app=lp&itemid=24740&l=1>
- Noorwegen:
<http://www.sjofartsdir.no/ulykker-sikkerhet/pirater/>
- Spanje:
<http://boe.es/boe/dias/2009/10/31/pdfs/BOE-A-2009-17245.pdf>
<http://boe.es/boe/dias/2009/11/02/pdfs/BOE-A-2009-17309.pdf>
- VK:
https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/204123/use-of-armed-guards-to-defend-against-piracy.pdf

Tot slot vragen de leden van de PvdA-fractie welke maatregelen dit kabinet mogelijk kan en zal nemen ten aanzien van piraterij in West-Afrika. In november 2013 heeft de KVNRR haar leden gevraagd de problematiek van piraterij aan de westkust van Afrika inzichtelijk te maken. Uit de vijf ontvangen reacties komt een diffuus beeld naar voren, dat wel bevestigt dat het in het gebied veelal gaat om gewapende overvallen in de territoriale wateren van de kuststaten in de Golf van Guinee.

Op basis van de informatie van de KVNRR lijkt bij de reders geen aanzienlijke behoefte te bestaan aan de inzet van VPD's in de territoriale wateren van de Golf van Guinee. Op dit moment is er dan ook geen directe aanleiding om in contact te treden met West-Afrikaanse kuststaten over mogelijke toestemming voor de inzet van VPD's in hun territoriale wateren.

De inzet van gewapende particuliere beveiligers op schepen kan worden toegestaan in op voorhand vast te stellen zeegebieden waar een hoog risico bestaat van piraterij. Bij het bepalen van de zeegebieden wordt onder meer de in de *Best Management Practices* opgenomen *High Risk*

Area betrokken en kunnen actuele ontwikkelingen worden meegewogen. Op dit moment wordt inzet van gewapende particuliere beveiligers voorzien in de wateren voor de kust van Somalië. De zeegebieden waar inzet van gewapende particuliere beveiligers kan worden toegestaan, worden aangewezen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur. In geval van wijzigende omstandigheden kan binnen afzienbare tijd een nieuwe geografische afbakening van het risicogebied worden vastgesteld.

Inbreng van de leden van de SP-fractie

De leden van de SP-fractie maken zich ernstige zorgen over de snelheid waarmee de wetgeving voor gewapende particuliere beveiliging wordt ingevoerd. Het kabinet heeft op 26 april 2013 aangekondigd de inzet van gewapende particuliere beveiligers aan boord van schepen mogelijk te maken en doorloopt sindsdien een zorgvuldig traject.

De SP-fractie is bezorgd dat het kabinet zich te makkelijk laat leiden door de constante druk die vanuit de rederijen wordt uitgeoefend.

Om het voorlopige beleidsstandpunt vorm te geven zijn gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers uit de maritieme en beveiligingssector, maar wordt ook gekeken naar de wijze waarop andere landen omgaan met de inzet van particuliere maritieme beveiliging (zie hiervoor de reactie op de inbreng van de PvdA-fractie). Een interdepartementale werkgroep (met vertegenwoordigers van de Ministeries van Buitenlandse Zaken, Veiligheid en Justitie, Infrastructuur en Milieu, en Defensie) komt wekelijks bij elkaar om te zorgen dat de verschillende invalshoeken van alle betrokkenen worden meegewogen in het wetsvoorstel. Om deze reden is gekozen voor een consultatieronde op basis van het in 2013, door deze interdepartementale werkgroep opgestelde, voorlopig beleidsstandpunt.

De reacties van de Koninklijke Vereniging voor Nederlandse Reders (KVNR) mede namens de Vereniging van Waterbouwers, de Nederlandse Vereniging voor Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK), Nautilus International, ondernemersvereniging EVO, en de Nederlandse Veiligheidsbranche, worden betrokken bij de voorbereiding van een definitief beleidsstandpunt. Dit definitieve beleidsstandpunt zal naar verwachting eind maart aan uw Kamer worden voorgelegd. Hierin wordt uiteraard aandacht besteed aan de positie van de kapiteins. Het kabinet ziet er naar uit om met u van gedachten te wisselen over de uitgangspunten in het definitieve beleidsstandpunt. Op basis van dit definitieve beleidsstandpunt wordt vervolgens wetgeving opgesteld.

De SP-fractie vraagt naar een gedetailleerd kostenoverzicht waarin alle kosten voor de Nederlandse scheepvaart zijn opgesomd.

Het kabinet beschikt niet over deze informatie voor wat betreft de kosten bij reders.

Tot slot vraagt de SP-fractie of het kabinet kan bevestigen dat piraterij rond de Hoorn van Afrika sterk is afgenomen. Sinds 2012 is het aantal aanvallen en geslaagde kapingen inderdaad sterk gedaald. De dreiging die uitgaat van piraterij is echter niet verdwenen. Er is nog altijd sprake van onvoldoende alternatieve inkomstenbronnen en onvoldoende *rule of law* in Somalië. Piraten en de achterliggende criminele netwerken zijn nog steeds actief. De verwachting is dan ook dat indien de inzet van marineschepen en gewapende beveiliging aan boord van koopvaardij schepen wordt beëindigd, piraterij weer zal toenemen.

Inbreng van de leden van de D66-fractie

De leden van de D66-fractie zien uit naar de uitkomsten van de consultatieronde bij belanghebbenden inzake de wetgeving over gewapende particuliere beveiliging. Het kabinet ziet er naar uit om met u van gedachten te wisselen over de uitgangspunten in het definitieve beleidsstandpunt.

De leden van de D66-fractie constateren dat het aantal aanvragen van VPD's achter blijft bij het aanbod en vraagt het kabinet of het bereid is hier aanvullend onderzoek naar te doen. Zoals ook gesteld in de reactie op de inbreng van de PvdA-fractie, beperken tijd, omvang en/of kosten de inzet van VPD's. Aanvullend onderzoek van het kabinet naar het achterblijvende aantal aanvragen voor VPD's wordt op dit moment dan ook niet voorzien.

Deze leden vragen wanneer het kabinet uitsluitsel kan geven over het gebruik van drijvende wapendepots.

Thans wordt gezien of het toezicht op de drijvende wapenopslagplaatsen voor de kust van Sri Lanka voldoende is om het gebruik ervan te heroverwegen. Mocht het tot een heroverweging komen, dan wordt u hierover voor de zomer geïnformeerd.

De D66-fractie vraagt tot slot of bij de ontwikkeling van de wetgeving over gewapende particuliere beveiliging ook nadrukkelijk wordt gekeken naar reeds bestaande wetgeving in andere landen.

Het kabinet kan bevestigen dat bij de ontwikkeling van de wetgeving over gewapende particuliere maritieme beveiliging nadrukkelijk wordt gekeken naar reeds bestaande wetgeving in andere landen. Voor gedetailleerde informatie wordt u verwezen naar de reactie op de inbreng van de PvdA-leden. Het wetsvoorstel voor de inzet van maritieme beveiligers op Nederlandse schepen wordt na behandeling in de Ministerraad en de daarop volgende advisering door de Raad van State in formele consultatie gegeven.