Ministerie van Defensie

> Retouradres Postbus 20701 2500 ES Den Haag

de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Plein 2
2511 CR Den Haag

**Ministerie van Defensie**

Plein 4
MPC 58 B
Postbus 20701
2500 ES Den Haag
www.defensie.nl

**Onze referentie**
BS/2011008212

**Afschrift aan**
de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal
Binnenhof 22
2513 AA Den Haag

*Bij beantwoording datum, onze referentie en betreft vermelden.*

Datum 15 maart 2011
Betreft Inzet *Vessel Protection Detachments* (VPD's) op maritieme transporten

Tijdens het algemeen overleg van 8 maart jl. over de informele NAVO-ministeriële heb ik de Kamer toegezegd dat de regeringsreactie op het AIV-advies over 'piraterijbestrijding op zee. Een herijking van publieke en private verantwoordelijkheden' voor 15 maart naar de Kamer zou worden gestuurd. Hierbij deel ik u mee dat de beoordeling van dit advies meer tijd vergt. Bovendien zal op 18 maart a.s. een publiek seminar worden georganiseerd over de publiek-private samenwerking bij de preventie van piraterij en het thema militaire of particuliere beveiligers op Nederlandse schepen. Om de resultaten van dit seminar mee te kunnen nemen in de overwegingen met betrekking tot de adviezen van de AIV zal de integrale regeringsreactie uiterlijk 1 april naar de Kamer worden gestuurd. Zonder hierop vooruit te lopen informeer ik u hierbij, mede namens de minister van Infrastructuur en Milieu en de minister van Buitenlandse Zaken, over het besluit een zelfstandig militair beveiligingsteam (*Vessel Protection Detachment* (VPD)) in te zetten aan boord van twee transporten ter bescherming tegen piraterij. Dit besluit past binnen het staande beleid dat de mogelijkheid biedt in uitzonderlijke gevallen over te gaan tot de inzet van een zelfstandig militair beveiligingsteam.

De preventieve bijstandsaanvragen ter bescherming tegen piraterij die bij het Kustwachtcentrum worden ingediend, wanneer de aanvraag betrekking heeft op de tocht door de Golf van Aden, in principe doorverwezen naar het *Maritime Security Centre Horn of Africa* (MSCHOA) in Northwood. Het MSCHOA bepaalt aan de hand van een aantal criteria de kwetsbaarheid van het schip en de passende manier van bescherming (in de vorm van een *group transit, supported transit* of individuele escortering). Ook kan het MSCHOA adviseren over de mogelijke aansluiting bij een konvooi van bijvoorbeeld China of Rusland. Door het gebruik van gekaapte schepen als moederschepen kunnen de Somalische piraten echter steeds verder uit de kust opereren. Behalve in de Golf van Aden en het Somalië Bassin vormt piraterij nu ook in de gehele Arabische Zee een bedreiging voor de koopvaardij. De piraterijbestrijdingsoperaties van de Europese Unie, de NAVO en de *Coalition Maritime Forces* in de regio concentreren de beschikbare capaciteiten op de bescherming van schepen van het *World Food Programme* en AMISOM, de

beveiliging van de corridor door de Golf van Aden en het patrouilleren in het Somalië Bassin en de Arabische Zee. Er zijn echter onvoldoende eenheden om buiten de Golf van Aden transporten te kunnen escorteren.

Via het Kustwachtcentrum zijn twee preventieve bijstandsaanvragen voor kwetsbare schepen ontvangen die niet of onvoldoende kunnen worden beschermd door de internationale operaties in de regio. Eind maart vertrekt een transport van twee sleepboten varend onder Nederlandse vlag met een kraanschip varend onder Panamese vlag vanuit India naar de Verenigde Arabische Emiraten (VAE). Deze route ligt voor het grootste deel buiten het operatiegebied van de EU, NAVO en CMF. Toch bestaat ook op deze route gevaar van piraterij. Een tweede transport van een hefschip varend onder Nederlandse vlag voor het installeren van windturbines op zee, vertrekt naar verwachting eind maart vanuit China met bestemming Nederland. Hoewel dit transport volgens de criteria van het MSCHOA in Northwood in aanmerking komt voor aanvullende bescherming, ontbreekt daarvoor - met uitzondering van de Golf van Aden – zeer waarschijnlijk de capaciteit.

Daarom is gekeken of de transporten volgens het draaiboek 'Behandeling bijstandsaanvragen bij piraterij en gewapende overvallen op zee' uit 2008 in aanmerking komen voor nationale bijstand. Deze vraag is bevestigend beantwoord. Zo zijn de sleepboten en het hefschip in Nederland geregistreerd, kunnen zij geen alternatieve route varen en lopen zij vanwege het type schip risico op een kaping. Ook hebben beide transporten de aanbevolen zelfbeschermingsmaatregelen getroffen. Omdat het ondoelmatig en dus onwenselijk is dat Defensie een marine-eenheid vrijmaakt uit de lopende NAVO-operatie *Ocean Shield* voor het escorteren van deze transporten is, bij wijze van uitzondering, besloten tot de inzet van een zelfstandig militair beveiligingsteam.

Deze inzet valt onder de eerste hoofdtaak van Defensie: bescherming van de belangen van het Koninkrijk zoals vermeld in artikel 97 van de Grondwet. De 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 afgesproken dat de kapitein van het schip verantwoordelijk is 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. Ook wordt vastgelegd dat de reder de Staat niet aansprakelijk kan stellen voor eventuele schade die kan ontstaan door het optreden van het beveiligingsteam. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over de logistieke en medische voorzieningen die de reder moet treffen voor het onderbrengen en verzorgen van het beveiligingsteam.

De omvang van het militair beveiligingsteam is afhankelijk van de te beveiligen schepen. Voor de bescherming van het transport, bestaande uit drie schepen, van India naar de VAE zullen circa dertig militairen aan boord gaan in Mumbai en van boord gaan in Dubai. De transittijd bedraagt ongeveer tien dagen. Voor de bescherming van het transport van China naar Nederland zullen circa twintig militairen aan boord gaan in Singapore en van boord gaan in Djibouti. Deze transittijd bedraagt ongeveer vijftien dagen. Op dit moment wordt met de landen waar het beveiligingsteam aan boord gaat en van boord wordt gezet nog overlegd

om toestemming te krijgen voor de doorvoer van de militairen en hun wapens en munitie.

Er zijn goede argumenten om een deel van de kosten van de inzet op de reder te verhalen. Het kabinet beraadt zich nog op de gewenste omvang daarvan, mede in het licht van de in het geding zijnde publieke en private belangen en verantwoordelijkheden. Vanwege het naderende vertrek van deze twee transporten is vooralsnog gekozen voor een ad hoc oplossing waarbij de reder de verblijfskosten van het beveiligingsteam voor zijn rekening neemt en de kosten voor de medische faciliteiten aan boord. Deze faciliteiten dienen aan de eisen van Defensie te voldoen. De overige additionele kosten voor de inzet van deze twee militaire beveiligingsteams worden geraamd op € 800.000 en komen eenmalig ten laste van de Defensiebegroting. De gedeeltelijke financiering door de Staat van de inzet bij de zich nu aandienende transporten is geen precedent. In de regeringsreactie op het AIV-advies zal ten principale worden teruggekomen op onder meer de publiek/private verantwoordelijkheidsverdeling.

*DE MINISTER VAN DEFENSIE*

Drs. J.S.J. Hillen

**Ministerie van Defensie**

**Datum**
15 maart 2011

**Onze referentie**
BS/2011008212