

VERENIGDE COMMISSIES VOOR
DE BUITENLANDSE
BETREKKINGEN EN VOOR DE
LANDSVERDEDIGING

COMMISSIONS REUNIES DES
RELATIONS EXTERIEURES ET DE
LA DEFENSE NATIONALE

van

du

DINSDAG 19 MEI 2009

MARDI 19 MAI 2009

Voormiddag

Matin

De vergadering wordt geopend om 9.43 uur en voorgezeten door mevrouw Hilde Vautmans en door de heer Ludwig Vandenhove.

01 Beslissing van de regering betreffende het verlenen van militaire bijstand aan de Belgische koopvaardijvloot: debat en samengevoegde vragen van

- de heer Wouter De Vriendt aan de eerste minister over "het inzetten van militairen op Belgische schepen in de strijd tegen piraterij in de Golf van Aden" (nr. 13000)
- de heer Ludo Van Campenhout aan de eerste minister over "het inzetten van Belgische militairen ter bescherming van de Belgische koopvaardij schepen" (nr. 13022)
- de heer André Flahaut aan de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken over "de beslissing van de regering om militairen mee te sturen aan boord van schepen die onder de Belgische vlag varen" (nr. 13038)
- de heer André Flahaut aan de minister van Landsverdediging over "de beslissing van de regering om militairen mee te sturen aan boord van schepen die onder de Belgische vlag varen" (nr. 13039)
- de heer André Flahaut aan de eerste minister over "de beslissing van de regering om militairen mee te sturen aan boord van schepen die onder de Belgische vlag varen" (nr. 13040)
- de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Landsverdediging over "het inzetten van militairen aan boord van schepen die onder de Belgische vlag varen" (nr. 13041)
- mevrouw Brigitte Wiaux aan de minister van Landsverdediging over "de strijd tegen piraterij voor de kust van Somalië en de aanwezigheid van Belgische militairen aan boord van koopvaardij schepen onder Belgische vlag" (nr. 13063)
- mevrouw Brigitte Wiaux aan de eerste minister over "de strijd tegen piraterij voor de kust van Somalië en de aanwezigheid van Belgische militairen aan boord van koopvaardij schepen onder Belgische vlag" (nr. 13064)
- de heer David Geerts aan de minister van Landsverdediging over "de militaire maritieme bescherming in de Somalische wateren en aangrenzende wateren" (nr. 13159)
- de heer Gerald Kindermans aan de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken over "de piraterij voor de kust van Somalië" (nr. 13181)
- mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Landsverdediging over "de maritieme bescherming aan de Hoorn van Afrika en in de Golf van Aden" (nr. 13296)
- de heer Dirk Van der Maelen aan de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken over "het inzetten van Belgische militairen op Belgische koopvaardij schepen" (nr. 13312)

01.01 Minister **Karel De Gucht** (*Nederlands*): Sinds kort worden we opnieuw geconfronteerd met het fenomeen van piraterij. Gisteren nog hebben we Operatie Atalanta, zoals de missie tegen piraterij wordt genoemd, voor het eerst geëvalueerd op de Raad Algemene Zaken en Externe Betrekkingen. Het probleem is ernstig, aangezien het zich voordoet op een van de drukste vaarroutes ter wereld.

Vooreerst rijst de vraag in verband met het belang van de Belgische koopvaardijvloot in de betrokken regio. Belgische schepen zijn schepen die onder Belgische vlag varen, hoewel er ook schepen zijn uitgevlagd naar

onder andere Luxemburg uit financiële en sociale beweegredenen. Door de invoering van een nieuw en gunstiger Belgisch systeem van sociale zekerheid zijn er weliswaar veel schepen teruggekeerd onder Belgische vlag, maar aangezien dit systeem slechts geldt voor schepen die minstens 50 procent van de tijd worden gebruikt voor vervoer, blijven onze talloze baggerschepen hiervan uitgesloten.

Het risicogebied zelf is enorm uitgestrekt, van de Golf van Aden tot de Seychellen en de Oostkust van Afrika, zodat opvolging, begeleiding en bescherming een zeer groot militair dispositief vergen. Bovendien breiden de piraten hun actieterrein uit naarmate men tracht in te grijpen, zoals de onderschepping van de Pompei op 800 zeemijlen uit de kust van Somalië heeft uitgewezen. Nochtans gebeurt dit met bootjes van primitieve makelij.

Het gaat dus om alle schepen onder de Belgische vlag, de Belgische schepen onder een andere vlag en de privéjachten. De laatste categorie kan beter elders gaan varen en bevindt zich op eigen risico in het gebied.

Het idee om Belgische militairen op schepen te laten meevaren om de doorvaart te garanderen is een oplossing waarvoor in tweede instantie gekozen kan worden. In eerste instantie moeten rederijen een vraag richten aan Atalanta om in konvooi mee te varen. Kan dat niet, dan pas kan de rederij militaire bijstand vragen.

We zijn van dichtbij betrokken bij de debatten binnen de Europese Unie en de NAVO. Er zijn ook andere internationale fora, zoals de Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia en de International Maritime Organisation.

Wij zijn ook betrokken bij de discussies over Somalië zelf. De discussie dat het land gestabiliseerd moet worden, lijkt mij vreemd. Van de drie delen van Somalië is Somaliland het meest gestabiliseerd en de piraten komen precies daarvandaan. De geschiedenis leert ons dat stabilisering en *institution building* op papier heel mooi ogen, maar bijzonder moeilijk te realiseren zijn als er geen substraat is waarop dat zich kan enten. Het is duidelijk dat zo een substraat in Somalië niet aanwezig is. Het bijzonder arme land is al vijftien jaar in een burgeroorlog verwickeld en er heerst een wirwar van belangengroepen en milities en een religieuze strijd gekoppeld aan een etnisch conflict.

Natuurlijk moeten we ons inzetten om de slepende burgeroorlog te doen stoppen, maar dat zoiets op korte termijn zou kunnen, zelfs met onbeperkte inspanningen, is onrealistisch.

Onze Belgische bijdrage aan Atalanta is het fregat Louise-Marie, dat ook een helikopter heeft. We nemen onze verantwoordelijkheid dus wel degelijk op. Luxemburg heeft de vraag gesteld om hierbij betrokken te worden. Dat zal leiden tot gesprekken, want die betrokkenheid zal wel een pendant hebben. Minister De Crem zal daar verder op ingaan, alsook op de opdracht van de Belgische militairen.

(Frans) Er werd een juridisch modelreglement opgesteld. De financiële bijdrage van de reders – waarmee de vervoerkosten van de militaire teams gedekt zouden kunnen worden – is een voorwaarde voor de uitvoering van het project. Ze zal aan de Belgische Staat worden betaald en niet rechtstreeks aan de personen aan boord.

Het departement Buitenlandse Zaken onderhandelt met de buurlanden van Somalië over de voorwaarden voor de transit, de inscheping en de ontscheping van de Belgische militairen en hun materieel. Het staat nog niet vast waar de manschappen aan en van boord zullen gaan. Er zal rekening moeten worden gehouden met de vaarroute van de schepen die bescherming moeten krijgen, in samenspraak met de betrokken steden. Ik ben niet bevoegd voor de bewapening van de militairen.

De piraten pikken er gemakkelijke en kwetsbare prooien uit. Ze zijn lichtbewapend en varen met aftandse sloepen. Hun motivatie is financieel van aard, niet ideologisch of religieus. De aanwezigheid van militairen aan boord van de koopvaardij schepen zal ontradend werken en het geweld doen afnemen.

De kapitein blijft de enige baas aan boord en de militairen staan onder zijn commando. Ze blijven evenwel verantwoordelijk voor de operationele of technische beslissingen tijdens een eventuele operatie.

De rechteloosheid in Somalië vormt een goede voedingsbodem voor piraterij. Er zijn geen aanwijzingen dat piraten met terreurorganisaties zouden samenwerken: de piraten hebben geen politieke eisen gesteld en willen enkel losgeld. De veronderstelling dat Egypte hun eigenlijke doelwit zou zijn, lijkt me overdreven.

01.02 Minister **Pieter De Crem** (*Nederlands*): Ik zal een stand van zaken geven over de militaire aspecten van de uitvoering van de regeringsbeslissing inzake de strijd tegen de piraterij.

(*Frans*) De regering besliste op 28 november 2008 dat België zou deelnemen aan de Europese operatie Atalanta tegen piraterij in een *high risk zone* die gelegen is tussen de Golf van Aden, de kust van Somalië en de Indische Oceaan.

Eén van de Belgische fregatten, de Louise-Marie, zal van september tot december 2009 deelnemen aan die operatie, met twee detachementen (van acht militairen) aan boord die ingezet zullen worden voor de bescherming van schepen; die manschappen krijgen momenteel een opleiding bij de Royal Navy. De detachementen zullen in voorkomend geval kunnen worden meegestuurd met koopvaardij schepen.

De precieze modaliteiten voor het inzetten van het fregat en de beschermingsdetachementen – met inbegrip van de *rules of engagement* en de manier waarop tegen de piraten zal worden opgetreden – worden nog uitgewerkt. Ingevolge een akkoord tussen Kenia en de Europese Unie zouden de piraten in Kenia moeten kunnen worden berecht.

(*Nederlands*) De inzet van militairen aan boord van schepen die onder Belgische vlag varen, is een zuiver nationale aangelegenheid. Op 30 april ging het kernkabinet akkoord om aan de Belgische koopvaardijvloot militaire bescherming te verlenen tegen piraterij in de *high risk zone*, met name de zone voor de kust van Somalië, de Golf van Aden en de Indische Oceaan. Vorige vrijdag heb ik de voorwaarden uiteengezet in de Ministerraad.

(*Frans*) Om militaire bescherming te verkrijgen zullen de Belgische koopvaardij schepen in eerste instantie om bijstand moeten vragen bij de Europese vloot in het kader van operatie-Atalanta. Het commando van de EU-vloot zal dan nagaan of er in functie van de beschikbaarheid van de eskaders – met inbegrip van die van de NAVO – die zich in de regio bevinden, een escorte kan worden toegewezen.

Indien het commando van de EU-vloot de bescherming van de Belgische koopvaardij schepen niet zou kunnen verzekeren, zouden er militaire beschermingsteams aan boord van die schepen gaan. Teneinde die bescherming van de nationale koopvaardijvloot handen en voeten te geven, heeft Defensie een reeks uitvoeringsmodaliteiten uitgewerkt.

(*Nederlands*) Er zal aan de reders een standaardovereenkomst worden voorgelegd met de voorwaarden voor de militaire steun.

Elke reder moet vooraf kunnen aantonen dat het schip volledig verzekerd is voor deze zone. De reder en de verzekeraar aanvaarden om afstand van verhaal te doen tegen de Belgische Staat voor schade aan de lading, het schip en de bemanning. Zodra het hoofdkwartier van Atalanta steun heeft geweigerd, wordt een contract tussen Defensie en de reder gesloten, waarna Defensie binnen de 48 uur haar activiteiten zal ontplooiën, mits alle noodzakelijke diplomatieke toelatingen via Buitenlandse Zaken zijn verkregen. Na het inschepen hebben de Belgische militairen het mandaat – gebaseerd op de *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) en een resolutie van de VN-Veiligheidsraad - om de schepen te beschermen tegen piraterij op volle zee en gewapende diefstallen in de territoriale wateren van Somalië. Als geweld moet worden gebruikt, ligt de beslissing bij de militaire commandant. De reder moet de kosten betalen, waarvoor een vast forfaitair bedrag werd vastgelegd van 115.000 euro per ploeg per week. De reële meerkosten zullen na een budgettaire controle gerecupereerd worden.

Elke inzet van militairen zal besproken worden door het kernkabinet en de ministerraad.

(*Frans*) Er werden progressieve *rules of engagement* opgesteld voor het optreden van de Belgische militairen, wanneer er een vermoeden bestaat dat het om piraten gaat die willen toeslaan.

In eerste instantie zal men de betrokkenen mondeling ondervragen over de bedoelingen van het verdachte vaartuig. Vervolgens zal een mondelinge waarschuwing worden gegeven, gevolgd door licht- en geluidssignalen. Ten slotte wordt een laatste mondelinge waarschuwing gegeven, waarbij de wapens op het vaartuig worden gericht. Vervolgens zal er een vuurpijl worden afgeschoten, zo nodig gevolgd door waarschuwingsschoten. Het detachement zal schieten op de romp en daarna op het roer van het vaartuig. Uiteindelijk zal het beschermingsdetachement ook rechtstreeks de bemanning onder vuur mogen nemen.

(Nederlands) Volgens de administratieve procedure moet een reder altijd eerst steun vragen aan de Europese operati-Atalanta, maar hij kan ook gelijktijdig de inzet vragen van Belgische militairen. Daarvoor werd één contactpunt vastgelegd, wat Defensie en Buitenlandse Zaken in staat zal stellen de opdracht snel en goed aan te vatten.

Deze militaire inzet gebeurt in het kader van een proefperiode tot eind juni. In die periode zullen zes Belgische koopvaardij schepen zich in de zone bevinden. De reder van de Atlantis, een steenstoter, heeft de steun ingeroepen van Atalanta en beëindigde vannacht de transit onder privé-escorte van een Nederlands fregat. Het containerschip Atlantic Express heeft eveneens onder bescherming de doorgang zonder incidenten uitgevoerd. Een ander schip begon vannacht aan de transit onder bescherming van een privéfirma. De overige drie schepen hebben op dit moment nog geen aanvraag tot militaire bijstand ingediend, waaronder een zeesleper en een baggerschip die traag varen en die daardoor een reëel risico inhouden.

Het gekaapte schip, de Pompei, ligt voor anker voor de kust van Somalië. Er worden onderhandelingen gevoerd over het losgeld. De reder is bezorgd over de bescherming van het schip nadat het wordt vrijgegeven. De mogelijkheid tot bescherming door Atalanta wordt onderzocht.

01.03 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen!): Opnieuw lijken er binnen de regering meningsverschillen te bestaan, daarover moet snel duidelijkheid komen. Wij hebben weinig problemen met de inzet van Belgische militairen op koopvaardij schepen als de operatie Atalanta niet voor de nodige bescherming kan zorgen, maar ik heb een aantal praktische vragen.

Kan de minister een overzicht geven van incidenten of bijna-incidenten met Belgische schepen in de regio? Zijn er al reders die om de inzet van Belgische militairen hebben gevraagd? Om hoeveel militairen zou het gaan en hebben zij een specifieke opleiding genoten? Zijn er mogelijkheden tot versterking en werden er scenario's opgesteld voor conflictsituaties? Wat zijn de ervaringen van andere landen met het inzetten van militairen?

01.04 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Ik dank de regering voor de getroffen maatregelen. Piraterij is een ernstig economisch probleem. De vaarroutes worden verlegd en dat wordt doorgerekend in de kostprijs van de goederen. Het betalen van losgeld drijft ook de prijs op. Het probleem is dus complex.

Door een reeks fiscale maatregelen is de Belgische vloot nu groter dan de Nederlandse en de Franse samen. Veel schepen varen dus onder Belgische vlag. Dat zijn vooral tankers, die door hun diepgang nog kwetsbaarder zijn voor piraterij. Onze baggerschepen vormen ook een probleem. Zij varen niet altijd onder Belgische vlag, maar ze maken wel deel uit van de Belgische vloot. Er is ook een humanitair probleem. De piraten belemmeren immers de voedselhulp aan een miljoen Afrikanen.

De beveiliging van een schip zou 115.000 euro per week kosten. Dat is nauwelijks minder dan wat een privéfirma vraagt. Het is normaal dat de reders voor de bescherming moeten betalen, maar anderzijds is de koopvaardij toch ook een openbaar goed dat moet worden beschermd?

Volgens minister De Crem zou men in een tijdsbestek van 48 uren militairen kunnen inschakelen. Dat is het goede nieuws. Men had de reders immers een langere wachttijd meegedeeld.

Er wordt onderhandeld over een losprijs voor de Pompei. Het is goed dat het schip dan vrijkomt, maar anderzijds stimuleert het betalen van losgeld de piraterij nog meer. Is er nieuws over de twee Belgische gegijzelden aan boord van de Pompei?

01.05 André Flahaut (PS): Hoe hebben de reders op de overeenkomst gereageerd, en in het bijzonder op het beding dat stipuleert dat ze zich niet tot de Belgische Staat kunnen keren als hun schip beschadigd raakt tijdens een interventie?

We bespreken zaken die al achterhaald zijn: de genomen beslissing heeft betrekking op zes schepen die een oproep zouden kunnen doen nadat ze zich in eerste instantie tot Atalanta gewend zouden hebben. Drie schepen zijn al gepasseerd, en de andere drie hebben tot op heden niet om hulp gevraagd. Als er de komende dagen een aanvraag binnenkomt, zou die onmiddellijk behandeld moeten worden, maar ik geloof niet dat het mogelijk is alles binnen 48 uur te regelen. Het vergt meer tijd om de militairen te mobiliseren, ze naar een schip te brengen en aan boord te laten gaan, de diplomatieke vergunningen voor de bewapening te verkrijgen.

Ik heb de indruk dat men het signaal wilde geven dat België meer zou doen dan de andere landen, in plaats van voluit deel te nemen aan de internationale operatie. Het lijkt mij nuttiger dat men een meer permanente verbintenis aangaat door een fregat uit te sturen in het kader van Atalanta.

We hebben te maken met een nieuwe vorm van oorlogvoering, een puur asymmetrische oorlogvoering. Die piraten gebruiken geen klassieke middelen, slaan niet toe waar of wanneer men dat zou verwachten en maken zich zeer snel uit de voeten.

Ik wil nog enkele opmerkingen formuleren over de *rules of engagement*. Men heeft er kennelijk minder moeite mee de *rules of engagement* mee te delen voor deze operatie dan voor de missie in Afghanistan, hoewel de risico's even groot zijn. Als ik piraat zou zijn, zou ik het verslag van deze commissievergadering lezen om te achterhalen wat de Belgische militairen aan boord van de schepen gaan doen.

Er rijst een probleem met betrekking tot het statuut van de meevarende militairen. In Afghanistan worden onze manschappen vergezeld door agenten van de federale politie of zelfs door Belgische magistraten. In hoeverre wordt er voor deze operatie samengewerkt met de departementen Binnenlandse Zaken en Justitie?

U hebt gezegd dat de militairen onder commando van de kapitein van het koopvaardijship, een burger, zullen staan... Dat vormt een probleem. We moeten ook samenwerken met het Groothertogdom Luxemburg, zoals we dat doen in het kader van onze operaties ter zee: de Luxemburgse militairen zijn zeer bekwaam.

Enkele dagen geleden kwam de RAZEB bijeen: wat werd er daar gezegd over die operatie? De Britse viceadmiraal Philip Jones, de commandant van Atalanta, heeft verklaard dat de piraterij dankzij de Europese operatie al werd teruggedrongen, en dat er een Europese troepenmacht moet komen. De operatie heeft echter geen einde gemaakt aan de piraterij en er kan niet aan alle schepen bescherming worden geboden.

Wel nam hij een voorzichtig standpunt in over de aanwezigheid van militairen aan boord van koopvaardijshippen, en benadrukte hij veeleer de nood aan een regionale oplossing. Onze beleidskeuze kon om praktische, technische en juridische redenen nog niet ten uitvoer worden gebracht. De operatie loopt gedurende twee maanden. Zullen er wel ooit Belgische militairen aan boord van koopvaardijshippen worden ingezet? Bij dit tempo denk ik niet dat het er nog van zal komen! Ik blijf me dan ook verzetten tegen deze formule.

01.06 Brigitte Wiaux (cdH): Ik bedank beide ministers voor hun informatie over de logistieke, juridische en

financiële aspecten en over de *rules of engagement* voor die operatie. Ik begrijp echter niet waarom de beslissing van de regering zo'n korte periode betreft.

01.07 David Geerts (sp.a): Graag voeg ik aan de al gestelde vragen nog een vraag toe. Er werd internationaal overeengekomen dat gevangen genomen piraten zouden worden berecht volgens het Keniaanse recht, maar hoe zit het met de aansprakelijkheid op het schip zelf voor wat betreft de militairen en passagiers die gewond geraken bij een incident? Wie beslist om een dreigende entering tegen te gaan? De kapitein of de hoogste militair die aanwezig is op het schip? Wie is dus verantwoordelijk?

01.08 Gerald Kindermans (CD&V): Het is goed en noodzakelijk dat de meerderheidspartijen achter dit eensgezinde standpunt staan. Hopelijk blijft dat ook zo wanneer zich een incident zou voordoen.

Na de eerste internationale conferentie in Kenia in december 2008 is er nu opnieuw een conferentie in Maleisië. De internationale experts plaatsen daar grote vragen bij de bewapening van de schepen. Zij vrezen voor een escalatie van het geweld en voor het creëren van een *legal mine field*. Zij zijn ook gekant tegen privébewapening.

Is er een Belgische vertegenwoordiging op die conferentie? Wat is het standpunt van België in verband met de uitspraken van die experts? Het meesturen van soldaten is een tijdelijke noodoplossing, maar hoe zal de beveiliging in de toekomst eruit zien?

01.09 Hilde Vautmans (Open Vld): Van hoeveel militairen per schip gaat de regering uit? Zullen die soldaten *full armed* zijn en hoe zal hun logistieke bevoorrading verlopen?

Zijn er concrete afspraken gemaakt in het kader van Atalanta om in te grijpen in geval van het *worst case scenario*?

Onder welk strafrechtelijk statuut zullen onze militaire opereren? Hoe is hun verzekering geregeld als er bijvoorbeeld een van onze soldaten een piraat doodschiet?

Zal het bevel tot actie uitsluitend door de militaire commandant kunnen worden gegeven?

Is het mogelijk om bij elke inzet van Belgische militairen in het kader van deze operatie de bijzondere commissie Militaire Operaties bijeen te roepen?

01.10 Dirk Van der Maelen (sp.a): De regering is van plan 115.000 euro per week te vragen aan de rederijen in ruil voor de inzet van Belgische militairen. Hoeveel kost deze operatie eigenlijk aan de overheid zelf? Klopt het bedrag van 275.000 euro dat ik heb opgevangen?

Er zou een akkoord zijn met Kenia met betrekking tot de in het kader van de Atalanta-operatie gearresteerde piraten. Wat houdt dat in? Zal er Keniaanse politie worden ingezet om de piraten effectief te arresteren? Worden de gearresteerden in Kenia vastgezet of worden ze naar ons land gebracht?

Zullen onze militairen uitsluitend worden ingezet om schepen te beschermen die onder Belgische vlag varen? Wat met al die baggerschepen die onder de vlag van Luxemburg varen?

Nogal wat schepen van Belgische rederijen hebben uitsluitend een Belgische kapitein, terwijl de rest van de bemanning bestaat uit onder meer Filippino's of Oekraïners. Ik stel me dus de vraag of er een apart tarief zal gelden voor schepen die ervoor geopteerd hebben de in ons land geldende sociale en fiscale verplichtingen te omzeilen. Minstens zes van alle Belgische rederijen maken gebruik van de mogelijkheden die hun worden geboden door fiscale paradijzen. Zal de regering ook schepen die niet onder Belgische vlag varen en waarvan de rederij de fiscale verplichtingen in ons land omzeilt, hetzelfde bedrag van 115.000 euro per week vragen voor militaire bescherming of zal er voor die schepen een ander en hoger bedrag worden aangerekend dan voor de schepen die wel onder Belgische vlag varen en niet via fiscale paradijzen hun belastingen regelen?

01.11 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Piraterij is zeker geen recent fenomeen of een verschijnsel dat we alleen vanuit de films kennen. In de buurt van Nigeria, in de Chinese Zee of rond Singapore bestaat deze plaag al jaren.

Het voor de militaire bescherming gevraagde bedrag van 115.000 euro is niet min, zeker niet als men bedenkt dat de piraterij in de Hoorn van Afrika de rederijen al met pittige bijkomende kosten opzadelt, zoals het opteren voor langere maar veiligere vaarroutes. Dat tarief benadert wat de private beschermingsfirma's vragen en privatiseert min of meer de oorlog, hetgeen trouwens wordt aangeklaagd in een op de OVSE-conferentie van Astana aangenomen motie. Een schip dat onder Belgische vlag vaart, is eigenlijk een stukje Belgisch grondgebied en de verdediging daarvan is toch een taak die ons leger kosteloos moet opknappen. Zeker als men bedenkt dat onze strijdkrachten momenteel gratis actief zijn op tal van plaatsen in de wereld.

Klopt het dat er achttien militairen aan boord zullen zijn van de fregatten? Zullen zij door de rederijen worden gevraagd om op te treden of worden er bij elke vraag tot inzet militairen uit België overgevoerd?

Tot slot vind ik dat de procedure waarmee onze militairen moeten optreden bij gevaar, veel te omslachtig is. Als ze eerst alle voorgeschreven acties moeten uitvoeren, is het schip al lang geënterd door de piraten.

01.12 Georges Dallemagne (cdH): Volgens de pers werden de piraten vanuit Londen geïnformeerd over de vaarroutes en de types van schepen in de Golf van Aden. Kon die bron worden geneutraliseerd?

We hebben het hier nog niet gehad over het aantal Belgische schepen die die zone wekelijks doorvaren. Staan die diensten in verhouding tot het aantal schepen?

Op welke wettelijke grond zouden de gevangengenomen Somalische piraten in Kenia worden berecht? Is het internationaal recht duidelijk? Bestaat de kans niet dat de beklaagden die beslissingen aanvechten?

De kosten van die operaties zouden 115.000 euro per week bedragen, alleen al voor het transport. Moet men niet duidelijk aangeven welke kosten de koopvaardischepen werkelijk zullen moeten dragen?

De keuze van de Belgische regering lijkt me redelijk. Maar Europa vordert in gespreide slagorde. Nu stelt iedereen zijn eigen benadering voor; kunnen de interventiestrategieën niet beter worden gecoördineerd? En welke inspanningen worden er geleverd om een samenhangende aanpak te ontwikkelen die het Europese niveau overstijgt, aangezien schepen uit de hele wereld die zone doorvaren? Hoe worden de interventies momenteel gecoördineerd?

01.13 Herman De Croo (Open Vld): Vooreerst wijs ik diegenen die de regering hebben vergeleken met een schip, op het feit dat voor het regeringsschip de spreuk *fluctuat nec mergitur* geldt. Ook wijs ik erop dat ik in 1985 de uitvlagging van Belgische koopvaardischepen naar Luxemburg heb meegemaakt. En hoewel toenmalig fractieleider Louis Tobback daar sterk tegen was gekant, is die operatie na zijn toetreding tot de regering gewoon blijven doorlopen.

Maar vooral steun ik de heer Dallemagne in zijn redenering dat men de strijd tegen de piraterij internationaal moet coördineren en gezamenlijk dient op te treden. Het gaat hier immers om een internationaal belangrijke route en een cruciale toeleveringsroute voor een aantal producten en diensten. Daarom moeten wij onze bijdrage leveren aan het beveiligingsplan voor schepen van om het even welke nationaliteit door troepen van om het even welke nationaliteit. Zo een operatie geeft concreet gestalte aan het solidariteitsprincipe, ze kan hier volgens mij perfect worden toegepast en ze zal onze kijk op de dingen ingrijpend verruimen.

01.14 Minister Karel De Gucht (Nederlands): Er is de NAVO-operatie en er is de EU-operatie Atalanta, die gisteren nog werd besproken in de Raad Algemene Zaken en Externe Betrekkingen. Momenteel bestaat er echter geen unanimititeit onder de Europese lidstaten om militairen in te zetten in het raam van de EU-operatie. Wij zijn daar wel voorstander van. Dat zou een groter afschrik-effect hebben.

Met het oog op een structurele oplossing van het probleem, heeft men het over *capacity building* en *institution building* in Somalië, iets waar ik grote vragen bij heb, omdat zo'n land heropbouwen geen eenvoudige taak is.

Er gebeurt wel een en ander. Zo zal Frankrijk een bataljon van 600 Somalische militairen opleiden, leidt Djibouti de Somalische kustwacht op en heeft een donorconferentie in Brussel in april een financiering opgeleverd van een miljard euro voor die *capacity building*. De militaire groeperingen in Somalië durven echter nog al eens van affiniteit veranderen en het is niet zeker hoe, met wie en met welk doel en beoogd resultaat men acties moet ondernemen.

De inzet van de Afrikaanse Unie concentreert zich eigenlijk alleen in en rond Mogadishu, en de recente aanwezigheid van 15.000 Ethiopische soldaten in Somalië bleek vruchteloos, omdat zij geen vat kregen op de situatie. De heropbouw van Somalië is dus wel een mooi verhaal, maar het ligt niet voor de hand.

De baggeraars- en redersvereniging is uitdrukkelijk voorstander van de inzet van militairen en ook de Nederlandse reders vragen dit nu. De kostprijs daarvan is niet zo eenvoudig te berekenen, maar het forfaitaire bedrag van 115.000 euro per operatie vertegenwoordigt in het beste geval de helft van de werkelijke kosten. Maar is het beschermen van het Belgische grondgebied niet per definitie een overheidstaak?

Bij operaties op het land kunnen immers ook privéfirma's worden ingezet voor de bescherming van bijvoorbeeld industriële installaties. Ik heb echter mijn bedenkingen bij privéoperaties op zee. Als reder zou ik in dat geval de voorkeur geven aan Belgische militairen. Onze gegevens wijzen uit dat een professionele uitbesteding aan een privéorganisatie zowat het dubbele zou kosten. Een verdeling van de kosten komt mij niet onredelijk voor en volgens mij hebben de reders daar ook geen probleem mee.

Met Luxemburg heeft België een zeer nauwe samenwerking en waarschijnlijk zal deze kwestie op een bepaald ogenblik moeten worden besproken met de Luxemburgse collega's. Er zijn trouwens al informele contacten hierover. Op dit moment gaat het uiteraard echter om een regeringsbeslissing over schepen die onder Belgische vlag varen. Desgevallend kunnen ook de Luxemburgers soldaten leveren, mocht daartoe ooit worden besloten, vermits men daarvoor geen mariniers nodig heeft.

De periode nodig voor een inzet is 48 uur. Om de operatie effectief te kunnen starten moeten we een *diplo clearance* hebben. We hebben buurlanden gevraagd een standaard *diplo clearance* te krijgen, zodat dat bijna op afroep kan gebeuren.

Het is de bedoeling dat we de operatie eind juni evalueren en eventueel stopzetten of voortzetten, al dan niet aangepast. Dat hangt mede af van de vraag of er dan al sprake van europeanisering is.

De reders doen afstand van verhaal ten opzichte van de Belgische Staat, in dit geval Defensie, tenzij bij grove fout. Ons model wordt ook gehanteerd door een andere natie die dergelijke operaties opzet.

Wij nemen deel aan de internationale contactgroep ter bestrijding van de piraterij, die trouwens eind mei zal bijeenkomen op basis van VN-resolutie 1816. De conferentie waarnaar collega Kindermans verwijst, is ons niet bekend.

Er zijn drie pogingen geweest om Belgische schepen te enteren. Alleen met de Pompei is het gelukt. Om aanhoudingen te verrichten hoeven er geen politiemensen op de boot aanwezig te zijn. De boordcommandant is bevoegd om bewarende maatregelen te nemen, zelfs als dat geen Belg is. De politiebevoegdheid heeft te maken met het schip en niet met de nationaliteit van de boordcommandant.

Er wordt ook gewerkt aan de aanpassing van de Belgische wetgeving, zodat piraterij als dusdanig een strafbaar feit. Nu zijn enkel strafbare feiten gepleegd bij de piraterij, strafbaar.

Onder Atalanta zou er een overdracht gebeuren aan Kenia. Gisteren op de RAZEB was wel te horen dat daaraan beperkingen verbonden zijn, o.m. op het vlak van gevangenis capaciteit; Kenia wil niet de vergaarbak van alle piraten uit de regio worden. Voorlopig is de zaak geregeld.

Atalanta zal inderdaad worden verlengd en uitgebreid qua operationele zone, schepen en vliegtuigen. Ook de Seychellen hebben gevraagd om in hun wateren op te treden.

De Pompei is trouwens heel dicht bij de Seychellen geënterd, meer bepaald op 1300 kilometer van Somalië. Dat wijst erop dat op de Seychellen wellicht ook bases zijn van waaruit piraten vertrekken.

De radiostilte in verband met de Pompei is in het belang van de onderhandelingen. Het crisiscentrum volgt het dossier dagelijks. Het evolueert voorspelbaar.

Het aantal Belgische schepen dat rondvaart in de regio is vrij hoog, ongeveer twintig per maand. Uiteraard zijn die niet allemaal even kwetsbaar.

Volgens collega Flahaut is de hele constructie nu opgezet, maar doen we er niets mee. We zijn echter klaar en als het nodig is, zijn we in 48 uur operationeel. Mocht de regering geen constructie hebben opgezet en er komt een nieuw incident, zou ze zwaar onder vuur worden genomen.

01.15 Minister **Pieter De Crem** (*Nederlands*): Ik sluit mij aan bij de antwoorden en suggesties van collega De Gucht.

Buiten Atalanta zijn er totnogtoe geen aanvragen ingediend. De dienstverlening van Defensie is ondergeschikt aan Atalanta. De regio is gespannen, maar er zijn geen nieuwe incidenten. Sinds de regering de VPD-mogelijkheid aanbiedt, is er geen aanleiding geweest om ze in te zetten. Er zijn ook geen aanvragen van schepen onder Belgische vlag.

De teams bestaan uit acht leden, commando's die een opleiding hebben genoten bij de Nederlandse marine.

De Louise-Marie zal actief zijn vanaf 1 september met twee keer acht kleine detachementen aan boord, een van de marinecomponent en een van de landcomponent. Ze zullen een opleiding hebben gevolgd in het Verenigd Koninkrijk. Het fregat rondt er de laatste trainingsoperatie in Plymouth af.

De tijd om operationeel te zijn is 48 uur. We gaan er dan vanuit dat er gelijktijdig een aanvraag naar Atalanta vertrekt en een naar Defensie.

(*Frans*) Ik zal de *rules of engagement* uitvoerig uiteenzetten in de opvolgingscommissie.

Overeenkomstig de internationale regelgeving is de kapitein baas aan boord van zijn schip. De commandant van ons militaire team is evenwel bevoegd voor het inzetten van de gewapende militairen en voor de uitvoeringsmodaliteiten. Wanneer hij beslist de beschreven procedure in werking te stellen, zal de kapitein niet meer kunnen interveniëren.

(*Nederlands*) Volgens de geldende Belgische wetgeving is de kapitein gerechtelijk officier aan boord. Hij wordt geacht de Belgische wet toe te passen. Het is een soort expansieve interpretatie van het Belgische territorium.

Dan is er nog de vraag naar het soort steun die de VPD's genieten wanneer zij in operatie zijn. Ik stel voor een aantal specifieke antwoorden te geven, maar dan niet in deze openbare vergadering.

Op voorstel van mij en de staf is de bewapening noodzakelijk en stapsgewijs inzetbaar. Er wordt rekening gehouden met dracht en kracht bij de beslissing welke wapens kunnen worden ingezet. Daar zijn bij: het FNC-wapen, het persoonlijke wapen van de militair, de Mitrailleur à Gaz, het MAG-wapen, en de Minimi's. Zij kunnen worden ingezet in de verschillende aangekondigde stadia van een eventuele tussenkomst.

Minister De Gucht heeft al een toelichting gegeven over de kostprijs van 115.000 euro per opdracht. Dat bedrag dekt natuurlijk nooit de volledige kostprijs, maar is een soort vergoeding die wij vragen. Er werd echter afgesproken dat, als er beduidend meer kosten zouden zijn, die dan door de regering zullen worden toegekend bovenop het budget voor Defensie. De reders gaan akkoord met het bedrag dat wij vragen.

(Frans) De bemanning van de Louise-Marie wordt met zestien extra militairen versterkt zolang het mandaat van ons land in het kader van Atalanta loopt. Als wij moeten ingrijpen in het raam van een EU-hulpoperatie, zal dat bedrag van 115.000 euro per opdracht evenwel niet als een verplichting vooropgesteld worden.

(Nederlands) Minister De Gucht heeft al geantwoord op de vraag van de heer Kindermans dat er geen Belgische vertegenwoordiging is op de vergadering in Singapore. Hij zei ook dat Luxemburg op dit moment nog niet gevraagd heeft om hulp van Belgische militairen, maar dat hij niet uitsluit dat dit nog gebeurt.

01.16 André Flahaut (PS): Een internationale en Europese operatie verdient weliswaar de voorkeur. Wij zijn trouwens perfect in staat om aan de huidige opdracht deel te nemen, aangezien het fregat operationeel is en het personeel voor dergelijke missies is opgeleid. Ik blijf echter sceptisch met betrekking tot de termijn van achtenveertig uur, omdat het om een nieuwe opdracht gaat telkens wanneer er militairen aan boord worden gebracht, en de context telkens verschillend is, zowel wat de vereisten op veiligheidsgebied als wat de interventies betreft. Voorts dient er zoveel mogelijk discretie aan de dag te worden gelegd met betrekking tot de persoonlijke uitrusting en de bewapening van onze militairen.

01.17 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Moeten reders die een beroep doen op beveiliging in het kader van de Atalanta-operatie, daarvoor ook betalen en hoeveel? Als er Belgische militairen worden ingezet, zal het dan gaan om de militairen die nu aan boord zijn van de Louise Marie?

Minister De Gucht merkte op dat een bedrijf ook betaalt voor privébewakingsdiensten, maar als een bedrijf wordt overvallen of in brand staat, dan vraagt de politie of de brandweer daar toch ook geen vergoeding voor? Het lijkt mij niet logisch dat de reders voor deze bescherming moeten betalen. De kosten voor de rederijen zijn al groot. Zij moeten het baggerpersoneel met het vliegtuig naar hun bestemming brengen. Kan daar geen rekening mee worden gehouden?

01.18 Dirk Van der Maelen (sp.a): Kan er geen onderscheid worden gemaakt in de gevraagde vergoeding voor schepen die onder buitenlandse vlag en schepen die onder Belgische vlag varen? Schepen die onder buitenlandse vlag varen, ontwijken de sociale en fiscale verplichtingen en zouden meer moeten betalen voor Belgische militaire ondersteuning.

01.19 Minister Karel De Gucht (Nederlands): Op dit moment gaat het alleen maar over schepen die onder Belgische vlag varen en ik zie niet hoe wij daar een onderscheid kunnen maken. Het zou kunnen dat Luxemburg ons vraagt om hulp en op dat moment zullen wij dat bekijken. Dan zullen wij er ook rekening mee houden of Luxemburg bereid is om mee te betalen of om militairen te leveren. De bestaande regeling is op dit moment enkel voor schepen onder Belgische vlag.

01.20 Dirk Van der Maelen (sp.a): De minister heeft verklaard dat vooral baggerschepen onder Luxemburgse vlag varen omwille van die Europese richtlijn. Kunnen Belgische baggerschepen dan geen beroep doen op de inzet van militairen?

01.21 Minister Karel De Gucht (Nederlands): De Pompei is een baggerschip dat onder Belgische vlag vaart, maar dat werd gekaapt voordat er een regeling bestond. Belgische baggerschepen varen vooral onder Belgische, Luxemburgse en Franse vlag. Frankrijk biedt ook militaire ondersteuning aan. Alleen voor schepen onder de Luxemburgse vlag zou er een probleem kunnen zijn. Als Luxemburg militaire steun zou vragen, dan zal de Belgische Staat daarover onderhandelen met de Luxemburgse.

01.22 Dirk Van der Maelen (sp.a): Maar als er schepen van Belgische rederijen onder een buitenlandse vlag varen die niet de Luxemburgse is, dan kan er geen beroep gedaan worden op de steun van onze militairen?

01.23 Minister Karel De Gucht (*Nederlands*): Als er een ander land ons om militaire hulp vraagt, dan zal dat in eerste instantie Luxemburg zijn, omdat wij daar een zeer nauwe samenwerking mee hebben. Ik heb geen weet van een ander land dat ons om ondersteuning zou vragen, maar als dat zou gebeuren dan zal dat in een ander kader bekeken worden dan wanneer Luxemburg ons dat vraagt.

01.24 François-Xavier de Donnea (MR): Internationale piraterij is een gesel die het wereldwijde handelsverkeer ernstig in het gedrang brengt. Het lijkt me dan ook normaal dat de *rules of engagement* voorschrijven dat onze militairen bijstand mogen verlenen aan een derde schip dat wordt aangevallen in de omgeving van de boot waarop zij zich bevinden.

Wat de berechting van de gevangengenomen piraten betreft, lijkt het me belangrijk dat zij op een meer humane manier worden behandeld dan zij zelf hun gijzelaars behandelen, om hen ertoe te bewegen op hun beurt een humanere houding aan te nemen. Een oplossing zou erin kunnen bestaan dat het mandaat van het Internationaal Strafhof wordt uitgebreid en dat het Hof ook bevoegd gemaakt wordt voor de berechting van piraten die opgepakt worden in internationale wateren. Op die manier kan ook worden voorkomen dat landen als Kenia of Tanzania de vuilnisbak van de internationale piraterij worden.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.34 uur.

La réunion publique est ouverte à 9 h 43 par Mme Hilde Vautmans et M. Ludwig Vandenhove, présidents.

01 **Décision du gouvernement de fournir une assistance militaire à la marine marchande belge : débat et questions jointes de**

- M. Wouter De Vriendt au premier ministre sur "l'envoi de militaires sur des navires belges dans le cadre de la lutte contre la piraterie dans le Golfe d'Aden" (n° 13000)
- M. Ludo Van Campenhout au premier ministre sur "le déploiement de militaires belges en vue de protéger les navires marchands belges" (n° 13022)
- M. André Flahaut au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères sur "la décision du gouvernement d'envoyer des militaires à bord des navires battant pavillon belge" (n° 13038)
- M. André Flahaut au ministre de la Défense sur "la décision du gouvernement d'envoyer des militaires à bord des navires battant pavillon belge" (n° 13039)
- M. André Flahaut au premier ministre sur "la décision du gouvernement d'envoyer des militaires à bord des navires battant pavillon belge" (n° 13040)
- M. Jean-Luc Crucke au ministre de la Défense sur "l'engagement de militaires à bord de navires battant pavillon belge" (n° 13041)
- Mme Brigitte Wiaux au ministre de la Défense sur "la lutte contre la piraterie au large de la Somalie et la présence de militaires belges à bord de navires de la marine marchande battant pavillon belge" (n° 13063)
- Mme Brigitte Wiaux au premier ministre sur "la lutte contre la piraterie au large de la Somalie et la présence de militaires belges à bord de navires de la marine marchande battant pavillon belge" (n° 13064)
- M. David Geerts au ministre de la Défense sur "la protection militaire maritime dans les eaux somaliennes et les eaux limitrophes" (n° 13159)
- M. Gerald Kindermans au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères sur "la piraterie au large de la Somalie" (n° 13181)
- Mme Hilde Vautmans au ministre de la Défense sur "la protection des navires au large de la Corne de l'Afrique et dans le golfe d'Aden" (n° 13296)
- M. Dirk Van der Maelen au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères sur "le déploiement de militaires belges à bord de navires marchands belges" (n° 13312)

01.01 Karel De Gucht, ministre (*en néerlandais*) : Nous sommes à nouveau confrontés, depuis peu, au phénomène de la piraterie. Pas plus tard qu'hier, nous avons évalué pour la première fois au Conseil Affaires générales et Relations extérieures l'Opération Atalante, comme est dénommée la mission de lutte contre la

piraterie. Le problème est d'autant plus grave qu'il concerne une des routes maritimes les plus fréquentées du monde.

Il y a tout d'abord la question des intérêts de la flotte marchande belge dans la région concernée. Les navires belges sont des navires battant pavillon belge, bien que, pour des raisons financières et économiques, des navires soient passés sous pavillon luxembourgeois, notamment. De nombreux navires sont certes repassés sous pavillon belge à la suite de l'instauration d'un nouveau système de sécurité sociale belge plus favorable mais nos nombreux dragueurs en sont exclus dans la mesure où ce système ne s'applique qu'aux navires utilisés à raison d'au moins 50 % du temps pour le transport.

La zone à risques proprement dite est particulièrement vaste et s'étend du golfe d'Aden aux Seychelles et à la côte ouest de l'Afrique et le dispositif militaire requis pour assurer suivi, accompagnement et protection devrait être très important. En outre, comme en témoigne l'interception du Pompéi à 800 milles marins des côtes somaliennes, les pirates élargissent leur champ d'opération à mesure que les tentatives d'intervention se multiplient. Les actions sont cependant menées à l'aide de petites embarcations de conception primitive.

Il s'agit de tous les navires battant pavillon belge, des navires belges naviguant sous pavillon étranger et des yachts privés. Les bateaux de cette dernière catégorie s'y rendent à leurs risques et périls et ont davantage intérêt à éviter cette zone.

L'embarquement de militaires belges à bord des navires ne peut être envisagé que si une demande de navigation en convoi préalablement adressée par l'armement a été refusée par Atalante.

Nous participons activement aux débats au sein de l'Union européenne et de l'OTAN. Il existe également d'autres tribunes internationales comme le Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia et l'Organisation maritime internationale.

Nous sommes aussi associés aux discussions sur la Somalie proprement dite. Le débat sur la nécessité de stabiliser le pays me semble étrange. Le Somaliland, l'une des trois composantes de la Somalie, est la partie la plus stable et c'est précisément de cette région que sont originaires les pirates. L'histoire nous enseigne que les notions de stabilisation et d'*institution building* sont très séduisantes sur le papier, mais s'avèrent néanmoins très difficiles à concrétiser si elles ne trouvent pas le moindre substrat sur lequel se greffer. Ce substrat n'existe manifestement pas en Somalie. Cela fait quinze ans déjà que ce pays particulièrement pauvre est déchiré par une guerre civile, groupes d'intérêt et milices y font la loi, sans oublier une lutte religieuse associée à un conflit ethnique.

Nous devons évidemment nous mobiliser pour mettre fin à cette interminable guerre civile, mais il serait irréaliste de croire que cela puisse se faire à court terme, même sans ménager nos efforts.

L'envoi de la frégate Louise-Marie, qui dispose également d'un hélicoptère, constitue la contribution de la Belgique à l'opération Atalanta. Nous prenons donc bien nos responsabilités. Le Luxembourg a demandé à être associé à l'initiative, ce qui donnera lieu à des discussions, car il y aura nécessairement une contrepartie à cette implication. Le ministre De Crem fournira plus de détails à ce sujet, ainsi que sur la mission des militaires belges.

(En français) Un modèle de règlement juridique a été établi. La contribution financière des armateurs - qui pourrait couvrir les frais de transport des équipes militaires - constitue une condition du projet. Elle sera payée à l'État belge et non au personnel à bord du navire.

Les Affaires étrangères sont en pourparlers avec les États limitrophes de la Somalie pour les arrangements relatifs au transit, à l'embarquement et au débarquement des militaires belges et de leur matériel. Le lieu de ces embarquements et débarquements n'est pas encore défini. Il faudra se baser sur la route des navires à protéger, en accord avec les villes concernées. Je ne suis pas compétent pour la nature de l'armement des militaires.

Les pirates choisissent des proies faciles et vulnérables. Ils sont légèrement armés et équipés de chaloupes

en mauvais état. Leurs motivations sont financières et non idéologiques ou religieuses. La présence de militaires à bord des navires marchands aura un effet dissuasif et conduira à une désescalade de la violence.

Le capitaine demeure le seul maître à bord et les militaires seront sous son commandement. Ils restent cependant responsables des décisions opérationnelles ou techniques lors d'une intervention éventuelle.

L'absence de droits en Somalie constitue un terreau fertile pour la piraterie. Il n'y a pas d'indications sur une collaboration entre pirates et organisations terroristes : les pirates n'ont formulé aucune exigence politique et ne demandent que des rançons. Il m'apparaît exagéré de supposer que l'Égypte constitue leur véritable cible.

01.02 Pieter De Crem, ministre (*en néerlandais*) : Je vais détailler les aspects militaires de l'exécution de la décision du gouvernement en matière de lutte contre la piraterie

(*En français*) Le 28 novembre 2008, le gouvernement a décidé la participation de la Belgique à l'opération européenne « Atalante », pour lutter contre la piraterie dans une *high risk zone* située entre le Golfe d'Aden, le large des côtes somaliennes et l'Océan Indien.

Une de nos frégates, la « Louise-Marie », participera à cette opération de septembre à décembre 2009, avec deux détachements de protection de navires (huit militaires chacun), qui reçoivent actuellement une formation à la Royal Navy. Ces détachements pourront, le cas échéant, être installés à bord des navires marchands.

Les modalités exactes de la mise en œuvre de la frégate et des détachements de protection – y compris les règles d'engagement et l'attitude à adopter face aux pirates – sont en train d'être élaborées. Un accord entre le Kenya et l'Union européenne doit permettre le jugement des pirates dans ce pays.

(*En néerlandais*) L'embarquement de militaires à bord de navires battant pavillon belge est une matière purement nationale. Le 30 avril, le cabinet ministériel restreint a donné son accord pour que la flotte marchande belge bénéficie d'une protection militaire contre la piraterie dans la zone à haut risque, celle qui s'étend au large de la Somalie, dans le golfe d'Aden et l'Océan indien. J'en ai expliqué les conditions au Conseil des ministres de vendredi dernier.

(*En français*) Pour obtenir une protection militaire de ses navires, la flotte marchande belge devra demander, en priorité, assistance à la flotte européenne « Atalante ». L'état-major de la flotte étudiera la faisabilité d'une escorte en fonction des disponibilités des escadres présentes dans la région, y compris les navires de l'OTAN.

Si l'état-major de la flotte européenne n'était pas en mesure d'assurer la protection des navires marchands belges, des équipes de protection militaire seraient embarquées à bord de ces navires. Afin de concrétiser cet appui à la marine marchande nationale, la Défense a élaboré des modalités d'exécution.

(*En néerlandais*) Les armateurs se verront soumettre un contrat standard spécifiant les conditions de l'appui militaire.

Chaque armateur doit pouvoir démontrer au préalable que le navire est entièrement assuré pour la zone concernée. L'armateur et l'assureur acceptent de renoncer à tout recours contre l'État belge en cas de dommages à la cargaison, au bateau ou à l'équipage. Dès que le quartier général d'Atalante aura refusé un appui, un contrat sera conclu entre la Défense et l'armateur. La Défense déploiera ensuite ses activités dans les 48 heures, moyennant l'obtention de toutes les autorisations diplomatiques nécessaires par le biais des Affaires étrangères. Après l'embarquement, les militaires belges auront pour mandat – en vertu de l'*United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) et d'une résolution du Conseil de Sécurité de l'ONU – de protéger le navire contre les actes de piraterie en haute mer et les vols à main armée dans les eaux territoriales de la Somalie. La décision de recourir à la violence incombera au commandant militaire. L'armateur devra payer les frais, un montant forfaitaire fixe de 115.000 euros ayant été fixé par équipe et par

semaine. Les surcoûts réels seront récupérés après un contrôle budgétaire.

Tout déploiement de militaires sera examiné par le cabinet restreint et le Conseil des ministres.

(En français) Des règles d'engagement ont été définies pour l'intervention de militaires belges selon une approche progressive, en cas de suspicion d'un acte de piraterie.

En premier lieu, on procèdera à une interrogation initiale verbale sur les intentions de l'embarcation suspecte. Un avertissement verbal sera ensuite donné, suivi de signaux lumineux et sonores. Un avertissement verbal ultime sera enfin donné, tout en pointant les armes dans sa direction. L'étape suivante consiste à utiliser des fusées éclairantes, suivies, si nécessaire, de tirs d'avertissement. Le détachement effectuera des tirs sur la coque du navire puis sur son gouvernail. Enfin, le détachement de protection pourra tirer directement vers l'équipage.

(En néerlandais) Selon la procédure administrative, tout armateur doit au préalable demander l'aide des forces de l'UE en mission dans le cadre de l'opération européenne Atalanta mais simultanément, il peut aussi solliciter l'intervention de militaires belges. À cette fin a été créé un point de contact qui devrait permettre à la Défense et aux Affaires étrangères de commencer à accomplir cette mission rapidement et efficacement.

Cette mobilisation de nos soldats s'inscrit dans le cadre d'une période d'essai qui arrivera à échéance fin juin. Au cours de cette période, six bâtiments de la marine marchande belge croiseront dans cette zone. L'armateur de l'Atlantis, un dragueur qui décharge des cargaisons de pierres destinées entre autres à la création de digues artificielles, a appelé au secours Atalanta, ce qui lui a permis d'achever cette nuit, sous escorte privée, le transit d'une frégate néerlandaise. Le porte-conteneurs Atlantic Express a lui aussi effectué sans anicroche ce périple sous protection. Un autre navire a entamé cette nuit le même transit sous la protection d'une firme privée. Actuellement, les trois bâtiments restants n'ont pas encore introduit de demande visant à obtenir une assistance militaire. Il s'agit notamment d'un remorqueur et d'un dragueur qui naviguent lentement et qui de ce fait sont exposés à un risque réel.

Le navire victime d'un acte de piraterie, le Pompéi, mouille au large des côtes somaliennes. Des négociations portant sur la rançon exigée par les pirates sont en cours. L'armateur est en proie à une certaine inquiétude s'agissant de la protection de son bateau après qu'il aura échappé aux griffes des pirates. La possibilité d'une protection de ce navire par Atalanta est à l'étude.

01.03 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen!) : Le gouvernement semble en proie à de nouvelles dissensions internes concernant lesquelles il doit apporter rapidement des clarifications. Nous ne voyons aucun inconvénient à ce que des militaires belges interviennent sur des navires de la marine marchande si les forces de l'opération Atalanta ne peuvent leur assurer la protection nécessaire. Néanmoins, je voudrais poser quelques questions d'ordre pratique au ministre.

Le ministre pourrait-il fournir un aperçu des incidents ou quasi-incidents dans lesquels des navires belges croisant dans cette région ont été impliqués ? Des armateurs ont-ils déjà sollicité l'aide de militaires belges ? De combien de militaires s'agirait-il et ont-ils reçu une formation spécifique ? Notre contingent mobilisable dans ce cadre pourrait-il être renforcé et des scénarios lui permettant de faire face à des situations conflictuelles ont-ils été rédigés ? Quelles expériences ont acquises les autres pays dans le domaine de la mobilisation de militaires dans le cadre de la lutte antipiraterie ?

01.04 Ludo Van Campenhout (Open Vld) : Je remercie le gouvernement pour les mesures prises. Les actes de piraterie représentent un problème économique grave. Les navires sont déroutés et ce coût additionnel est répercuté sur le prix de revient des marchandises. Le paiement de rançons fait également grimper les prix. Le problème est dès lors complexe.

A la suite d'une série de mesures fiscales, la taille de la flotte belge dépasse désormais celle des flottes hollandaise et française réunies. De nombreux bateaux naviguent par conséquent sous pavillon belge. Il s'agit principalement de pétroliers rendus encore plus vulnérables à la piraterie à cause de leur tirant d'eau. Nos dragueurs posent également un problème. Ils ne battent pas nécessairement pavillon belge, mais font partie de la flotte belge. Il y a aussi un problème humanitaire. Les pirates empêchent en effet un million

d'Africains de recevoir l'aide alimentaire.

Le coût hebdomadaire de la sécurisation d'un navire atteindrait 115.000 euros. C'est à peine moins que le tarif des sociétés privées. Il est normal que les armateurs doivent payer leur protection, mais il n'en reste pas moins que la marine marchande est un bien public qu'il faut protéger.

Selon le ministre De Crem, les militaires pourraient intervenir dans un délai de 48 heures. C'est une excellente nouvelle. Le délai d'intervention communiqué aux armateurs était en effet plus long.

Une rançon est actuellement négociée pour le Pompéi. La libération du navire serait une bonne nouvelle, mais d'autre part, le versement de rançons ne fait qu'encourager les actes de piraterie. A-t-on des nouvelles des deux otages retenus à bord du Pompéi ?

01.05 André Flahaut (PS) : Il m'intéresserait de connaître les réactions des armateurs à la convention, notamment à la clause selon laquelle, en cas de dégradation à leur bâtiment lors d'une intervention, ils ne se retourneront pas contre l'État belge.

Nous discutons de choses déjà dépassées : la décision prise concernait six bateaux susceptibles de lancer un appel après s'être préalablement adressés à « Atalante ». Trois navires sont déjà passés et il en reste trois ; à ce jour, aucune demande n'a été faite. Si une demande arrivait dans les jours qui viennent, elle devrait être traitée *illico*, mais je ne crois pas en la possibilité de la traiter en 48 heures. Il faut plus de temps pour mettre en action les militaires, les acheminer vers un bateau et les embarquer, obtenir les autorisations diplomatiques pour les armements.

J'ai l'impression qu'on a voulu donner un signal que la Belgique ferait davantage que les autres, plutôt que de s'inscrire pleinement dans l'opération internationale. Il me semblerait plus utile de prévoir un engagement plus permanent d'une frégate dans la formule « Atalante ».

C'est une nouvelle forme de guerre, purement asymétrique. Ces pirates n'utilisent pas des moyens traditionnels, n'interviennent ni où ni quand on les attend et disparaissent très rapidement.

Quelques remarques sur les règles d'engagement. On a moins de scrupules à donner les règles d'engagement ici que pour l'Afghanistan, alors que les risques sont les mêmes. Si j'étais pirate, je prendrais connaissance des actes de cette commission pour savoir ce que feront les militaires belges à bord des navires.

Il y a un problème de statut pour nos militaires à bord. En Afghanistan, nos militaires sont accompagnés de membres de la police fédérale ou même de magistrats belges. Qu'en est-il de la collaboration ici avec les départements de l'Intérieur et de la Justice ?

Vous avez dit que les militaires allaient être placés sous le commandement du capitaine de navire civil, ... Cela pose des problèmes. Par ailleurs, il faut associer le Grand-Duché de Luxembourg, comme nous le faisons dans nos opérations en mer : ses militaires sont très compétents.

Il y a quelques jours s'est tenue la réunion du CAGRE : qu'y a-t-il été dit à propos de cette opération ? Le vice-amiral britannique Philip Jones, commandant d'« Atalante », a affirmé que l'opération européenne a permis de réduire la piraterie et qu'il fallait s'engager dans une force européenne. Mais l'opération n'a pas mis un terme à la piraterie et on ne peut offrir une protection à tous les navires.

Cela dit, il s'est montré prudent sur le déploiement de militaires à bord de navires marchands en insistant plutôt sur la nécessité d'une réponse régionale. Notre choix gouvernemental n'a pas encore pu être mis en œuvre pour des raisons pratiques, techniques et juridiques. Puisque l'opération est valable pour deux mois, y

aura-t-il un jour des militaires belges à bord de navires marchands ? Au rythme actuel, je ne le pense pas ! Et je continue à être opposé à cette formule.

01.06 Brigitte Wiaux (cdH) : Je remercie les deux ministres pour ces informations sur les aspects logistiques, juridiques, financiers et sur les règles d'engagement de cette opération. Mais la décision du gouvernement porte sur une période très courte et je ne comprends pas pourquoi.

01.07 David Geerts (sp.a) : Je voudrais ajouter une question à celles qui ont déjà été posées. Il a été convenu au niveau international que les pirates capturés seraient jugés selon le droit kényan, mais qu'en est-il de la responsabilité sur le navire en ce qui concerne les militaires et les passagers blessés lors d'un incident ? Qui décide de repousser un abordage imminent ? Le capitaine ou le militaire le plus haut gradé présent sur le navire ? Qui est responsable en la matière ?

01.08 Gerald Kindermans (CD&V) : Il est judicieux et nécessaire que les partis de la majorité défendent cette position unanime. Espérons que cette unanimité restera de mise en cas d'incident.

Une conférence internationale a déjà été organisée en décembre 2008 au Kenya, et une autre se tient actuellement en Malaisie. Les experts internationaux y mettent en doute l'opportunité d'armer les navires. Ils craignent une escalade de violence et la création d'un *legal mine field*. Ils sont également opposés au recours privé à des armes.

Une représentation belge est-elle présente à cette conférence ? Quelle est la position de la Belgique concernant les déclarations faites par ces experts ? L'embarquement de militaires sur les navires constitue une solution provisoire d'urgence, mais comment la protection sera-t-elle assurée à l'avenir ?

01.09 Hilde Vautmans (Open Vld) : Combien de militaires le gouvernement prévoit-il par bateau ? Ces soldats seront-ils équipés d'un armement complet et comment leur approvisionnement logistique sera-t-il organisé ?

Des accords concrets ont-ils été conclus dans le cadre de l'opération Atalante pour intervenir dans un scénario du pire ?

Sous quel statut pénal nos militaires opéreront-ils ? Qu'en est-il de l'assurance si, par exemple, un de nos soldats tue un pirate ?

Le commandant militaire sera-t-il le seul à pouvoir donner l'ordre d'intervenir ?

Est-il possible de réunir la commission spéciale des Opérations militaires lors de chaque déploiement de militaires belges dans le cadre de cette opération ?

01.10 Dirk Van der Maelen (sp.a) : Le gouvernement a l'intention de demander aux armateurs 115.000 euros par semaine en échange du déploiement de militaires belges. Combien coûte en fait cette opération aux pouvoirs publics proprement dits ? Le montant de 275.000 euros qui m'a été rapporté est-il exact ?

Un accord aurait été conclu avec le Kenya en ce qui concerne les pirates arrêtés dans le cadre de l'opération Atalanta. Quelle en est la teneur ? La police kényane sera-t-elle affectée à l'arrestation effective des pirates ? Les personnes arrêtées seront-elles incarcérées au Kenya ou transférées dans notre pays ?

Nos militaires seront-ils exclusivement affectés à la protection des navires battant pavillon belge ? Qu'en sera-t-il des nombreux dragueurs qui battent pavillon luxembourgeois ?

A bord de nombreux navires d'armateurs belges, seul le capitaine est Belge tandis que le reste de l'équipage est composé de Philippins ou d'Ukrainiens. Je me demande dès lors si un tarif particulier sera appliqué aux navires ayant préféré contourner les obligations sociales et fiscales en vigueur dans notre pays. Parmi les armateurs belges, au moins six profitent des avantages offerts par des paradis fiscaux. Pour la protection militaire des navires ne battant pas pavillon belge et dont l'armateur élude ses obligations fiscales dans notre

pays, le gouvernement belge a-t-il l'intention de facturer la somme de 115.000 euros par semaine ou va-t-il leur facturer davantage que ce qui est demandé pour les navires battant pavillon belge et qui ne règlent pas leurs impôts via des paradis fiscaux ?

01.11 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : La piraterie n'est pas un phénomène récent et ni seulement un thème de films d'aventures. C'est un fléau connu depuis des années au large du Nigéria, en Mer de Chine ou près de Singapour.

Le montant de 115.000 euros demandé pour la protection militaire n'est pas modeste, d'autant que les actes de piraterie dans la Corne de l'Afrique se traduit déjà par des surcoûts considérables pour les armateurs qui sont par exemple amenés à faire emprunter à leurs navires des routes plus longues mais plus sûres. Ce tarif, proche de celui que réclament les sociétés de protection privées, induit en quelque sorte une privatisation de la guerre, ce que dénonce du reste une motion adoptée lors de la Conférence de l'OSCE à Astana. Un navire battant pavillon belge est ni plus ni moins une petite portion de territoire belge que notre armée se doit de protéger gratuitement, surtout lorsqu'on songe que nos forces armées interviennent actuellement gratuitement en de nombreux endroits du globe.

Est-il exact qu'il y aura dix-huit militaires à bord des frégates ? Seront-ils mis à contribution par les armateurs ou des militaires seront-ils acheminés par avion depuis la Belgique à chaque demande de déploiement ?

Enfin, la procédure d'intervention de nos militaires en cas de danger est beaucoup trop complexe. S'ils doivent d'abord se conformer à toutes les prescriptions, le navire aura depuis longtemps été pris d'assaut par les pirates.

01.12 Georges Dallemagne (cdH) : La presse a rapporté que les pirates étaient informés des routes et des types de bateaux dans le Golfe d'Aden à partir de Londres. Cette source d'informations a-t-elle pu être neutralisée ?

Nous n'avons pas abordé ici le problème du nombre de bateaux belges qui transitent dans cette zone chaque semaine. Ces services sont-ils proportionnels au nombre de bateaux ?

Quelle base légale permet-elle de faire juger au Kenya les pirates somaliens capturés ? Le droit international est-il clair ? Ne risque-t-on pas des recours ?

Les coûts de ces opérations seraient de 115.000 euros par semaine pour le transport seul. Ne faudrait-il pas préciser les coûts que devront réellement prendre en charge les navires marchands ?

L'option prise par le gouvernement belge me paraît raisonnable. Mais sur le plan européen, on avance en ordre dispersé. N'est-il pas possible de mieux coordonner les méthodes d'intervention, alors que chacun propose sa propre recette ? Et quels sont les efforts consentis pour définir des approches cohérentes au-delà du plan européen, puisque cette zone est fréquentée par des navires du monde entier ? Comment coordonne-t-on aujourd'hui les interventions ?

01.13 Herman De Croo (Open Vld) : Je tiens tout d'abord à dire à ceux qui ont comparé le gouvernement à un navire que la devise de ce gouvernement est *fluctuat nec mergitur*. Je tiens à dire aussi que les navires de la marine marchande belge ont troqué leur pavillon national contre un pavillon luxembourgeois en 1985, c'est-à-dire à une époque où j'étais le ministre compétent. Et en dépit du fait que Louis Tobback, qui était alors chef de groupe, y était farouchement opposé, cette opération a suivi son cours après son entrée au gouvernement.

Mais si j'interviens aujourd'hui, c'est surtout pour apporter mon soutien à M. Dallemagne dont le raisonnement me paraît juste: il faut en effet coordonner la lutte antipiraterie à l'échelon international et agir de concert car les côtes somaliennes sont un itinéraire international important ainsi qu'un trajet cardinal pour l'approvisionnement d'un certain nombre de produits et services. C'est la raison pour laquelle nous devons apporter notre pierre à l'édifice du plan de sécurisation des navires, et cela indépendamment de leur nationalité et par des soldats de quelque nationalité que ce soit. Une opération comme Atalante illustrant le principe de solidarité, elle peut tout à fait, à mon estime, intervenir dans ce cas-ci et, ce faisant, elle ne manquera pas d'élargir radicalement notre angle de vue.

01.14 Karel De Gucht, ministre (*en néerlandais*) : Il y a l'opération OTAN et l'opération UE Atalante qui a

encore été au centre des débats hier au Conseil Affaires générales et Relations extérieures. Toutefois, les États membres de l'UE n'approuvent pas à l'unanimité l'idée de mobiliser une force militaire dans le cadre de l'opération Atalante. Nous en sommes quant à nous partisans car nous pensons que, consolidée par une telle force, Atalante aurait un effet plus dissuasif.

Dans l'optique d'un règlement structurel de ce problème, certains considèrent qu'il serait adéquat de faire à la fois de la *capacity building* et de la *institution building* en Somalie. Personnellement, je suis très sceptique car reconstruire un tel pays est une véritable gageure.

Toutefois, la situation n'est pas tout à fait au point mort. Ainsi, la France formera un bataillon de 600 militaires somaliens, Djibouti formera quant à elle la garde côtière somalienne et en avril dernier, une conférence des donateurs qui s'est tenue à Bruxelles a permis de financer cette *capacity building* à hauteur d'un milliard d'euros. Cependant, les factions militaires somaliennes n'hésitent pas à retourner leur veste si bien qu'on ne sait plus très bien comment agir, avec qui, dans quel but et avec quel dessein.

En ce qui concerne l'Union africaine, elle se focalise au fond sur Mogadiscio et ses alentours, et la présence récente de 15.000 soldats éthiopiens en Somalie s'est avérée infructueuse car ils n'ont pas réussi à maîtriser la situation. La reconstruction de la Somalie est certes un beau projet mais sa mise en œuvre concrète ne va pas de soi.

L'association des sociétés de dragage et des armateurs s'est expressément prononcée en faveur du déploiement de militaires et les armateurs néerlandais sont aujourd'hui également demandeurs. Il n'est pas aisé de calculer le coût d'une telle intervention mais le montant forfaitaire de 115.000 euros par opération représente tout au plus la moitié des coûts réels. Toutefois, la protection du territoire belge ne constitue-t-elle pas par définition une mission publique ?

Si des firmes privées peuvent également être affectées à la protection d'installations industrielles, par exemple lors d'opérations terrestres, je suis plus dubitatif en ce qui concerne les opérations privées en mer. En tant qu'armateur, je privilégierais dans ce cas le recours à des militaires belges. Selon les informations en notre possession, le recours à une organisation privée spécialisée serait deux fois plus coûteux. Une répartition des frais ne me paraît pas déraisonnable et je pense que les armateurs n'y sont pas opposés non plus.

La Belgique entretient une étroite collaboration avec le Luxembourg et cette question devra probablement être abordée avec nos collègues luxembourgeois à un moment donné. Des contacts informels ont d'ailleurs déjà eu lieu à ce sujet. À l'heure actuelle, il s'agit toutefois d'une décision gouvernementale concernant des navires qui battent pavillon belge. Si une décision en ce sens devait un jour être prise, les Luxembourgeois pourraient également fournir des soldats, puisqu'il n'est pas nécessaire de disposer de marins.

Le délai requis pour un déploiement est de 48 heures. Il nous faut un *diplo clearance* pour pouvoir lancer effectivement l'opération. Nous avons sollicité auprès des pays voisins un *diplo clearance* standard afin de pouvoir l'obtenir quasiment sur demande.

Il est prévu de procéder à une évaluation de l'opération fin juin et d'éventuellement de l'interrompre ou de la poursuivre, moyennant des aménagements ou non. Cela dépendra notamment d'une européanisation qui serait intervenue entre temps.

Les armateurs renoncent à tout recours contre l'Etat belge, en l'occurrence la Défense, hormis les cas de faute grave. Un autre Etat qui mène des opérations de même nature s'est inspiré de notre modèle.

Nous participons au groupe de contact international de la lutte contre la piraterie, qui se réunira d'ailleurs fin mai sur la base de la résolution 1816 des Nations unies. Nous ne connaissons pas la conférence à laquelle M. Kindermans réfère.

Il y a eu trois tentatives d'abordage de bateaux belges. Seul l'abordage du Pompei a réussi. La présence de policiers à bord du navire n'est pas nécessaire pour pouvoir procéder à des arrestations. Le commandant de bord est compétent pour prendre des mesures conservatoires, même pour les ressortissants étrangers. La compétence de police est liée au navire et pas à la nationalité du commandant de bord.

Nous préparons également une révision de la législation belge afin que la piraterie soit punissable en tant que telle. Actuellement, seuls les faits délictueux commis lors d'actes de piraterie sont punissables.

Un transfert au Kenya est prévu dans le cadre de l'opération Atalanta. Toutefois, il a été souligné hier, lors du CAGRE, que ces transferts sont soumis à des restrictions, notamment en ce qui concerne la capacité pénitentiaire, le Kenya refusant de devenir le réceptacle de tous les pirates de la région. La question est provisoirement réglée.

L'opération Atalanta sera effectivement prolongée, la zone d'opération élargie et le nombre de navires et d'avions accru. Les Seychelles ont également demandé d'intervenir dans leurs eaux.

L'abordage du Pompéi est d'ailleurs intervenu à proximité immédiate des Seychelles, plus précisément à 1300 kilomètres de la Somalie, ce qui indique qu'elles abritent sans doute des bases à partir desquelles opèrent les pirates.

C'est pour ne pas compromettre les négociations que nous ne divulguons rien sur le Pompéi. Le centre de crise suit au jour le jour le dossier qui évolue conformément aux prévisions.

Le nombre de navires belges croisant dans la région est relativement élevé, puisqu'on en dénombre une vingtaine par mois. Mais tous ne sont naturellement pas aussi vulnérables.

Selon M. Flahaut, le dispositif a été mis en place mais n'est pas exploité. Mais nous sommes prêts et, le cas échéant, nous serons opérationnels dans un délai de 48 heures. Si le gouvernement n'avait rien prévu, il ne serait certainement pas épargné par les critiques en cas de nouvel incident.

01.15 Pieter De Crem, ministre (*en néerlandais*) : Je me rallie aux réponses et aux suggestions de mon collègue, M. De Gucht.

Aucune demande n'a encore été introduite en dehors de la mission Atalante. Le soutien proposé par la Défense est subordonné à Atalante. Même si la situation dans la région est tendue, aucun nouvel incident n'a été à déplorer. Depuis que le gouvernement propose la possibilité VPD, sa mise en œuvre n'a jamais été nécessaire. Il n'y a par ailleurs eu aucune demande émanant de navires battant pavillon belge.

Les équipes sont composées de huit membres et il s'agit de commandos ayant bénéficié d'une formation auprès de la marine néerlandaise.

La frégate Louise-Marie sera opérationnelle à partir du 1^{er} septembre avec à son bord deux fois huit petits détachements, avec à chaque fois un détachement de la composante marine et un détachement de la composante terrestre. Les hommes auront suivi une formation au Royaume-Uni. La frégate termine son dernier entraînement à Plymouth.

Le délai d'intervention est de 48 heures. Nous partons du principe qu'une demande est adressée simultanément à Atalante et à la Défense.

(*En français*) Je détaillerai les règles d'engagement en commission de suivi.

Conformément aux législations internationales, le capitaine d'un navire est maître de tout ce qui se passe à bord. Or, l'engagement armé et les modalités d'exécution sont du ressort du chef de notre équipe militaire. Aussi, quand ce dernier aura décidé de déclencher la procédure décrite, le capitaine ne pourra pas intervenir.

(*En néerlandais*) Selon la législation belge en vigueur, le capitaine est l'officier de police judiciaire à bord ; il est censé appliquer la loi belge. Il s'agit d'une espère d'interprétation extensive du territoire belge.

Il reste à examiner la question du type de soutien dont bénéficient les VPD lorsqu'ils sont en opération. Je propose de vous fournir un certain nombre de réponses spécifiques, mais pas dans le cadre de cette réunion publique.

Sur ma proposition et celle de l'état-major, un armement s'impose et il peut être utilisé de manière progressive. La décision concernant le type d'armement à utiliser tiendra compte des circonstances particulières. Il y a le fusil FNC, l'armement individuel du militaire, la mitrailleuse à gaz, le fusil MAG et les minimi. Ces armes pourront être utilisées aux différents stades d'une éventuelle intervention.

M. De Gucht a déjà fourni des informations à propos du coût de 115.000 euros par mission. Ce montant ne couvre évidemment jamais le coût total mais constitue une sorte de dédommagement que nous demandons. Nous avons toutefois convenu que si les coûts sont largement supérieurs, le gouvernement les compensera en augmentant le budget de la Défense. Les armateurs acceptent le montant que nous demandons.

(En français) Seize militaires supplémentaires viendront renforcer l'équipage de la « Louise-Marie » pour assurer sa mission durant le mandat de notre pays dans le cadre de l'opération « Atalante ». Le cas échéant, le montant de 115.000 euros ne constituera pas une obligation si nous devons intervenir dans une opération de secours s'inscrivant dans le cadre de l'Union européenne.

(En néerlandais) M. De Gucht a déjà répondu à la question de M. Kindermans qu'aucune représentation belge n'assistait à la réunion de Singapour. Il a également déclaré que le Luxembourg n'avait pas encore sollicité l'aide de militaires belges mais que ce pays n'excluait pas cette solution à l'avenir.

01.16 André Flahaut (PS) : Une opération internationale et européenne est certes préférable. Nous sommes d'ailleurs parfaitement aptes à participer à l'opération actuelle, la frégate étant opérationnelle et le personnel formé pour ce type de mission. Mais je reste sceptique quant au délai de quarante-huit heures dès lors qu'il s'agit d'une nouvelle opération à chaque mise à bord de militaires, et ce dans des contextes différents tant au niveau des attentes au niveau sécuritaire que sur le plan des interventions. Par ailleurs, il convient de faire preuve d'un maximum de discrétion quant à l'équipement personnel et à l'armement de nos militaires.

01.17 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Les armateurs qui demandent à bénéficier d'une protection dans le cadre de l'opération Atalante devront-ils payer cette intervention et à concurrence de quel montant ? En cas de déploiement de militaires belges, s'agira-t-il des militaires qui sont actuellement à bord du Louise-Marie ?

Le ministre De Gucht a fait observer qu'une entreprise paie également pour des services privés de gardiennage, mais si une entreprise est victime d'un hold-up ou d'un incendie, la police ou les services d'incendie ne monnaient tout de même pas leur intervention ? Il ne me paraît pas logique que les armateurs doivent financer cette protection. Ils sont déjà confrontés à des coûts élevés et doivent acheminer le personnel de dragage par avion vers sa destination. Ne peut-on tenir compte de cet état de choses ?

01.18 Dirk Van der Maelen (sp.a) : Ne pourrait-on pas imposer aux navires naviguant sous pavillon étranger une indemnité différente de celle demandée aux navires battant pavillon belge ? Les navires sous pavillon étranger échappent à toute obligation sociale et fiscale et devraient payer davantage pour l'appui des militaires belges.

01.19 Karel De Gucht, ministre (en néerlandais) : Il ne s'agit pour l'instant que de navires battant pavillon belge et je ne vois pas de quelle façon nous pourrions opérer une distinction à ce niveau. Nous examinerons ce problème si le Luxembourg sollicite notre aide. Nous tiendrons également compte de la question de savoir si le Luxembourg est disposé à participer aux coûts ou à fournir des militaires. Le règlement actuel ne s'applique pour l'heure qu'aux navires battant pavillon belge.

01.20 Dirk Van der Maelen (sp.a) : Le ministre a affirmé que les dragueurs naviguent plus particulièrement sous pavillon luxembourgeois en raison de cette directive européenne. Les dragueurs belges ne peuvent-ils dès lors faire appel au déploiement de militaires ?

01.21 Karel De Gucht, ministre (en néerlandais) : Le Pompei est un dragueur qui navigue sous pavillon belge mais qui a été piraté avant l'élaboration d'une règle. Les dragueurs belges naviguent principalement sous pavillon belge, luxembourgeois et français. La France propose également un soutien militaire. Seuls les navires battant pavillon luxembourgeois pourraient poser problème. Si le Luxembourg demandait un soutien militaire, l'État belge entamera des négociations à ce sujet avec l'État luxembourgeois.

01.22 Dirk Van der Maelen (sp.a) : Mais si des navires d'armateurs belges naviguent sous un pavillon étranger qui n'est pas luxembourgeois, ils ne peuvent donc faire appel au soutien de nos militaires ?

01.23 Karel De Gucht, ministre (*en néerlandais*) : Si un autre pays devait nous demander une aide militaire, ce serait prioritairement le Luxembourg, parce que nous entretenons une coopération très étroite avec ce pays. Je ne vois pas d'autre nation susceptible de demander notre soutien, mais, le cas échéant, cette requête ne serait pas examinée de la même manière qu'une demande luxembourgeoise.

01.24 François-Xavier de Donnea (MR) : La piraterie internationale est une catastrophe qui perturbe gravement les circuits commerciaux mondiaux. Il me paraît donc normal que les règles d'engagement prévoient que nos militaires puissent prêter assistance à un bateau tiers attaqué dans les parages du bateau sur lequel ils se trouvent.

Concernant le sort judiciaire réservé aux pirates arrêté, il me semble important de les traiter de façon plus humaine qu'eux ne traitent leurs otages afin de les pousser à adopter des attitudes plus humaines. Aussi, une solution serait peut-être d'élargir le mandat du tribunal pénal international pour lui permettre de juger les pirates pris dans les eaux internationales. Ce serait également une façon d'éviter que des pays comme le Kenya ou la Tanzanie ne deviennent la poubelle de la piraterie internationale.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 11 h 34.