

VERENIGDE COMMISSIES VOOR
DE BUITENLANDSE
BETREKKINGEN EN VOOR DE
LANDSVERDEDIGING

COMMISSIONS RÉUNIES DES
RELATIONS EXTÉRIEURES ET DE
LA DÉFENSE 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.

La séance est ouverte à 9.43 heures et présidée par Mme Hilde Vautmans et par M. 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-eerste minister 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-eerste minister 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-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken over "het inzetten van Belgische militairen op Belgische koopvaardij schepen" (nr. 13312)

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)

Voorzitter Hilde Vautmans: Collega's, we hebben vandaag een belangrijk debat op onze agenda staan. De minister van Landsverdediging zal iets later zijn. Ik stel voor dat de minister van Buitenlandse Zaken start met de toelichting. Ik hoop dat minister De Crem daarna spoedig zal aansluiten. Hij is onderweg.

Mijnheer de minister, ik stel voor dat u begint met uw uiteenzetting, waarna de minister van Landsverdediging volgt. Daarna geven we het woord aan de leden, in de volgorde van de indiening van de vragen. Ook mensen die geen vraag hebben ingediend, kunnen zich aansluiten bij het debat.

01.01 Minister **Karel De Gucht:** Mevrouw de voorzitter, we worden inderdaad sinds enige tijd opnieuw met piraterij geconfronteerd. Piraterij viel tot voor kort alleen nog in films te bekijken, waar het verschijnsel meestal nog sympathiek overkomt, zoals bijvoorbeeld in "Pirates of the Caribbean".

De hele aangelegenheid blijkt een niet zo eenvoudige zaak te zijn. Wij hebben trouwens gisteren op de Raad Algemene Zaken en Externe Betrekkingen nog een gedachtewisseling gehad over de kwestie. Wij hebben een eerste evaluatie gemaakt van operatie Atalanta. Atalanta is een mooie naam voor een missie tegen piraten. Het zou bijna de titel van een film kunnen zijn.

Hoe dan ook, wij worden ter zake met serieuze problemen geconfronteerd. Het treft immers een van de meest drukke vaarroutes ter wereld.

De eerste vraag is wat het belang is van de Belgische koopvaardij in de betrokken regio. Het gaat immers ook over de bescherming van Belgische schepen. Er komt trouwens een probleem bij, met name de vraag wat een Belgisch schip is. Het is duidelijk wat een Belgisch schip is. Dat is een schip onder Belgische vlag. Een aantal andere schepen is echter in feite Belgisch, hoewel ze onder een andere vlag varen, bijvoorbeeld onder de Luxemburgse vlag.

Op een bepaald ogenblik zijn er om financiële en sociale redenen – de sociale bijdragen en het feit dat de Belgische vlag te duur was geworden – enorm veel schepen naar Luxemburg uitgevlagd. Ik herinner mij heel goed dat aan reders de raad is gegeven naar Luxemburg uit te vlaggen, teneinde de leefbaarheid van de Belgische koopvaardij niet blijvend in gevaar te brengen.

Ondertussen zijn veel van de voornoemde schepen teruggekeerd, omdat België een systeem – ook inzake sociale zekerheid – heeft opgezet dat met het Luxemburgse systeem vergelijkbaar is. Heel wat baggerschepen bijvoorbeeld zijn echter niet onder de Belgische vlag teruggekeerd, omdat de regelingen die de vlag betaalbaarder maken, enkel gelden voor schepen die minstens voor de helft van de tijd voor vervoer worden gebruikt.

Dat is een bepaling die in de Europese richtlijn staat. Het moet niet noodzakelijk om personenvervoer gaan, het kan ook vracht zijn, maar in hoeverre is een baggerschip een schip dat vervoer doet? Op bepaalde ogenblikken wel natuurlijk, maar niet alle technische schepen van een baggervloot doen dat. Dat heeft als gevolg dat nogal wat baggerschepen nog altijd onder de Luxemburgse vlag varen.

Wat is het gevaar voor de Belgische koopvaardij in het gebied zelf? Wij moeten eerst en vooral durven zeggen dat dit een ongelooflijk groot gebied is, van de Golf van Aden tot de Seychellen en de Oostkust van Afrika, in de richting van Durban. Dat betekent dat men een zeer groot militair dispositief moet hebben om daar alle bewegingen te volgen, te begeleiden en te beschermen.

Bovendien, dat is natuurlijk wel te verwachten, breiden de piraten hun actiegebied uit, naarmate men tracht in te grijpen. De Pompei, bijvoorbeeld, werd een achthonderdtal zeemijl, of meer dan 1.000 kilometer, buiten de grenzen van Somalië onderschept. Een zeemijl is 1.842 meter, als ik mij niet vergis. Men moet dan ook eens de bootjes bekijken waarmee men dat doet. In het begin dacht men hier in Europa dat het allemaal zeer modern uitgeruste bootjes waren, met moederschepen die hen bevoorraden, een soort van armada. Het zijn echter bootjes die met haken en ogen aan elkaar hangen.

Ik herinner me een bezoek kort na de tsunami aan Sri Lanka. Onze Belgische militairen waren daar bezig met het oplappen van de vissersboten die allemaal in de haven waren neergesmaakt. Onder andere de motoren moesten worden gerepareerd. Sommige stukken van die motoren waren aaneengeknoopt met koordjes en stukken ijzerdraad. Onze Belgische militairen hebben die motoren zodanig gerepareerd dat die vissers in geen veertig jaar dergelijke goede motoren in hun handen hadden gehad. Men staat er ongelooflijk versteld van met welk schamel materiaal die mensen op de oceaan gaan. In een aantal gevallen vergaan ze ook maar dat is minder in de pers te vinden.

Een andere vraag is om hoeveel schepen het nu eigenlijk gaat in die strook. Ik heb daarjuist gezegd dat er schepen zijn die sowieso Belgisch zijn. Verder zijn er die toebehoren aan Belgische bedrijven en onder een andere vlag varen. Er zijn ook schepen die zich niet noodzakelijk melden, bijvoorbeeld privéjachten. Men kan zich wel afvragen of men daar in de gegeven omstandigheden met een privéjacht naartoe moet gaan. Dat vind ik eerlijk gezegd een risico dat men dan ook deels voor zichzelf neemt. De koopvaardij moet daar passeren, dat kan moeilijk anders. Met een privéjacht kan men nu beter naar de Caraïben gaan, daar zijn ondertussen de piraten weg.

Zo kom ik bij het probleem van de militaire opstappers. Wat is het principe? Het principe is de idee dat men Belgische militairen kan posteren op koopvaardij schepen die onder Belgische vlag varen. Dat is een onderdeel van de inspanningen van de Belgische regering om de vrije doorvaart in internationale wateren te garanderen.

Wanneer een schip deel kan uitmaken van een konvooi, moet het deel uitmaken van een konvooi. Met andere woorden, het is in ondergeschikte orde dat men schepen zelf zal beschermen door het posteren van soldaten. Een reder die wenst gebruik te maken van de mogelijkheid militairen op zijn schip te posteren, moet zijn vraag eerst richten tot Atalanta. Pas op het ogenblik dat het wordt geweigerd, omdat het onmogelijk is, bijvoorbeeld wegens het grote probleem van de snelheid van de schepen, wordt de mogelijkheid geboden militairen te posteren aan boord. Die beslissing komt in laatste instantie, en terecht, altijd toe aan het leger.

In de Europese Unie en de NAVO zijn wij ook van dichtbij betrokken bij de debatten over de Somalische piraterij. 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. Men kan immers ook de vraag stellen of het niet noodzakelijk is het land zelf te stabiliseren om te vermijden dat die piraterij plaatsvindt. Dat vind ik een zeer vreemde discussie.

In Somalië zijn er eigenlijk drie stukken: Somalië, Puntland en Somaliland. Het meest gestabiliseerde stuk van Somalië is Somaliland, maar van daar vertrekken ook de piraten. Dat is een opmerkelijke zaak. Uit andere ervaringen weten wij ook dat het stabiliseren van een land, institution building en al dat soort zaken, er op papier goed uitzien, maar in de praktijk bijzonder moeilijk te verwezenlijken zijn als er niet eerst een soort substraat is waarop dat kan worden geënt. Dat substraat ontbreekt op dit ogenblik in Somalië volledig. Het is een wirwar van belangengroepen en milities en er is een godsdienstige strijd die wordt gekoppeld aan een etnische strijd. Het is ook een bijzonder arm land, dat intussen al vijftien jaar in een burgeroorlog is verwickeld.

Burgeroorlogen hebben de neiging veel langer te duren dan klassieke oorlogen. Afrika is daar een mooi

voorbeeld van. Met andere woorden, wij moeten ons daar inderdaad voor inzetten. Gisteren heb ik nog tegen mijn collega's gezegd dat men het idee dat men op korte termijn iets betekenisvol kan doen in Somalië, welke de inspanningen ook mogen zijn, mag vergeten. Dat we de voedingsbodem weghalen en er dan geen piraten meer zouden zijn, is voor mij niet zo evident.

Onze Belgische bijdrage aan Atalanta is het fregat Louise-Marie. Wij zijn geen grote zeemacht. Het is dus een vrij betekenisvolle bijdrage, want wij zetten de helft van onze fregatten in. Wij hebben er twee. Het fregat beschikt ook over een helikopter. Met andere woorden, wij nemen onze verantwoordelijkheid wel degelijk op ons.

Er is ook een vraag vanwege Luxemburg om hierbij betrokken te worden, waar minister De Crem wel verder op in zal gaan. Dat zal noodzakelijkerwijs leiden tot gesprekken tussen België en Luxemburg. Die betrokkenheid heeft waarschijnlijk een pendant, kan ik mij inbeelden.

Ik neem aan dat minister De Crem ook ingaat op de opdracht van de Belgische militairen.

Over de modaliteiten kan ik het volgende zeggen.

Un modèle de règlement juridique a été établi à cet effet.

La demande d'une contribution financière aux armateurs constitue une condition pour mettre en œuvre le projet. Cette contribution pourrait notamment couvrir les frais de transport des équipes militaires. Cette contribution forfaitaire sera payée par l'armateur à l'État belge. Rien ne sera payé au personnel à bord du navire.

En ce qui concerne la logistique, les services des Affaires étrangères sont en pourparlers avec les États limitrophes de la Somalie afin de trouver des arrangements permettant le transit, l'embarquement et le débarquement des militaires belges et de leur matériel.

Les lieux d'embarquement et de débarquement des militaires ne sont pas encore définis. Ces décisions devront être prises sur base de la route empruntée par les navires devant être protégés et cela, en étroite concertation et en accord avec les villes où l'embarquement et le débarquement auront lieu.

Je ne suis pas compétent pour vous préciser la nature de l'armement des militaires. Le ministre de la Défense pourra vous répondre à ce sujet.

L'expérience que nous avons des attaques menées par des pirates nous apprend qu'ils choisissent des proies faciles et vulnérables. Il apparaît aussi qu'ils sont légèrement armés et équipés de chaloupes en mauvais état. Leurs motivations sont clairement financières et non idéologiques ou religieuses.

La présence de militaires à bord des navires marchands aura sans aucun doute un effet dissuasif certain et conduira à une désescalade de l'utilisation de la violence par les pirates et non à une escalade de celle-ci.

Le capitaine demeure le seul maître à bord et les équipes militaires seront placées sous son commandement général. Ceci ne signifie toutefois pas que le capitaine pourra prendre des décisions opérationnelles ou techniques lors de l'intervention éventuelle des militaires à bord. Ces décisions resteront de la compétence des militaires.

Il ne fait aucun doute que l'absence de droits qui règne en Somalie constitue un terreau fertile pour la piraterie. Une solution à long terme au problème de la piraterie doit être trouvée sur la terre ferme somalienne. Il n'y a pour l'instant pas d'indications concernant une collaboration entre les pirates et les organisations terroristes. Les pirates n'ont formulé jusqu'à présent aucune exigence politique. Ils ne semblent demander que des rançons pour la libération des navires. Il m'apparaît dès lors un peu tiré par les cheveux de supposer que l'Égypte constitue la véritable cible des pirates somaliens.

01.02 Minister **Pieter De Crem**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer de voorzitter, waarde collega van Buitenlandse Zaken, collega's van de commissie, ik zal u de stand van zaken geven van de acties die Defensie in uitvoering van beslissingen van de regering heeft ondernomen en onderneemt in het kader van de strijd tegen de piraterij. Ik zal ook een antwoord geven op de parlementaire vragen die werden gesteld door uzelf, mevrouw de voorzitter, door collega Wiaux, collega Flahaut, collega Crucke en collega Geerts.

Een aantal zaken werd reeds aangehaald door collega De Gucht, met betrekking tot het algemene kader. Ik zal mij dan ook beperken tot een aantal vragen die specifiek betrekking hebben op het aspect defensie, op het militaire aspect van de regeringsbeslissing.

Chers collègues, le 28 novembre 2008, donc bien avant qu'un navire battant pavillon belge ne soit arraisonné par des pirates, le gouvernement avait déjà décidé la participation de la Belgique à l'opération Atalanta d'inspiration européenne. Elle s'est engagée dans la lutte contre la piraterie dans une 'high risk zone', constituée par le Golfe d'Aden, la zone au large des côtes somaliennes et l'Océan Indien.

C'est ainsi qu'une de nos frégates, la Louise-Marie, participera à cette opération du 1^{er} septembre jusqu'au mois de décembre 2009. Elle emportera à son bord deux détachements de protection de navires, chacun étant composé de huit militaires. Ces détachements, l'un issu de la composante terrestre et l'autre de la composante maritime, reçoivent actuellement une formation spécialisée à la Royal Navy. Ces détachements ne font pas partie de l'équipage de base de la frégate et pourront, sous certaines conditions, être installés à bord des navires marchands qui requièrent une protection militaire plus rapprochée.

Les modalités exactes de la mise en œuvre de la frégate et des détachements de protection au sein de la flotte européenne, y compris les règles d'engagement et l'attitude à adopter face aux pirates – notamment lors de leur possible capture –, sont en train d'être élaborées.

Un accord conclu entre le Kenya et l'Union européenne doit permettre, dans l'optique de l'opération Atalanta, le jugement des pirates dans ce pays.

Voorzitters, waarde collega uit de regering, leden van de commissies, het tweede deel van onze betrokkenheid in de antipiraterij, namelijk de inzet onder bepaalde voorwaarden van militairen aan boord van schepen die onder Belgische vlag varen, is een zuiver nationale aangelegenheid.

Op 30 april heeft het kernkabinet zijn akkoord gegeven om militaire bijstand te verlenen in het raam van de bescherming van de Belgische koopvaardijvloot tegen piraterij in de highriskzone die geografisch gedefinieerd is als de zone voor de kust van Somalië, de Golf van Aden en de Indische Oceaan. Vorige vrijdag heb ik in de Ministerraad de voorwaarden uiteengezet die aan de inzet van onze militairen zijn verbonden.

Madame la présidente, monsieur le président, chers collègues, tout d'abord, 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, situé à Northwood au Royaume-Uni, étudiera la faisabilité d'une escorte en fonction des disponibilités de toutes les escadres présentes dans la région, y compris les navires de l'OTAN.

Uniquement – et je le répète –, uniquement dans le cas où l'état-major de la flotte européenne ne serait pas en mesure d'assurer la protection des navires marchands belges, des équipes de protection militaire (appelées VPD) seront embarquées à bord de ces navires. Afin de concrétiser cet appui à la marine marchande nationale, la Défense a élaboré des modalités d'exécution.

Dit wil dus zeggen dat aan de reders een standaardovereenkomst zal worden voorgelegd waarin de te vervullen voorwaarden zijn opgenomen waaronder de steun van de militairen kan plaatsvinden.

Deze voorwaarden luiden als volgt. Elke reder dient voorafgaandelijk aan te tonen dat het schip volledig is verzekerd voor deze maritieme zone. De reder en de verzekeraar aanvaarden om afstand te doen van verhaal tegen de Belgische Staat voor elke mogelijke schade toegebracht aan de lading, het schip en zijn bemanning.

Zodra het negatieve antwoord van het hoofdkwartier van Atalanta wordt verspreid, wordt tussen Defensie en de reder een contract gesloten dat zowel de uitvoeringsmodaliteiten als de verantwoordelijkheden van elkeen beschrijft.

Defensie zal haar militairen ontplooien binnen de 48 uur na het sluiten van dit contract en het bekomen van alle noodzakelijke diplomatieke toelatingen via Buitenlandse Zaken.

Eenmaal ingescheept, hebben de Belgische VPD als mandaat om de koopvaardij schepen onder Belgische vlag waarop ze zich bevinden, te beschermen tegen alle daden van piraterij op volle zee en gewapende diefstallen in de territoriale wateren van Somalië. Dit mandaat steunt op de wettelijke basis van de United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS – en de resolutie 1816 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties.

Indien tijdens de uitvoering en uitoefening van dit mandaat geweld moet worden gebruikt, ligt de beslissing hieromtrent bij de commandant van de VPD.

Ten slotte zal de reder de kosten betalen voor de inzet van de militairen van Defensie. Hiertoe is een vast en forfaitair bedrag vastgelegd van 115.000 euro per ingeschepte ploeg en per week doorgebracht aan boord.

Bovendien zullen de reële meerkosten die deze inzet met zich zouden meebrengen tijdens een volgende budgettaire controle door Defensie worden gecompenseerd. Elke inzet van een VPD zal het onderwerp uitmaken van een dossier voor het kernkabinet en de Ministerraad.

Madame la présidente, monsieur le président, chers collègues, chers membres des commissions, des règles d'engagement ont été définies permettant l'intervention de militaires belges selon une approche phasée, en cas de suspicion d'un acte de piraterie.

En règle générale, l'intervention des militaires en cas de suspicion d'un acte de piraterie comprend les étapes suivantes. En premier lieu, le détachement procédera à une interrogation initiale verbale, en anglais et sur un canal de sécurité, sur les intentions de l'embarcation suspecte et en approche. Ensuite, un avertissement verbal sera donné suivi des signaux lumineux et sonores. Si l'embarcation suspecte n'obtempère toujours pas, un avertissement verbal ultime sera donné, tout en pointant les armes en direction de l'embarcation suspecte. L'étape suivante consiste à utiliser des fusées éclairantes, suivies si nécessaires de tirs d'avertissement. S'il n'y a pas de réaction aux actions précédentes, le détachement effectuera des tirs sur la coque du navire. S'il n'y a toujours pas de réaction, les tirs seront dirigés sur le gouvernail du navire. Enfin, si les possibilités précédentes n'ont eu aucun effet, le détachement de protection pourra en effet effectuer des tirs directs vers l'équipage de l'embarcation suspecte.

Voorzitters, waarde collega's, de administratieve procedure waarmee een reder de steun van Landsverdediging kan inroepen, werd eveneens op punt gesteld. Zoals gesteld, dient de reder eerst de aanvraag om steun van de Europese operatie Atalanta in te dienen. Om geen kostbare tijd te verliezen, kan de reder simultaan bij Landsverdediging zijn aanvraag indienen tot inzet van een VPD. Daartoe werd één contactpunt met telefoonnummer en emailadres vastgelegd. Dat zal Landsverdediging, maar ook Buitenlandse Zaken, bevoegd voor de diplomatieke toelatingen, in staat stellen om de uitvoering van de opdracht snel en goed voorbereid aan te vatten.

De inzet van Landsverdediging, zoals ik zonet heb beschreven, zal een proefperiode ondergaan die reeds is gestart tijdens deze maand en die loopt tot eind juni. Er werd aan Landsverdediging een lijst bezorgd waarin zes Belgische koopvaardij schepen worden vermeld die in de vernoemde periode in de highriskzone aanwezig zullen zijn.

Het eerste schip op de lijst is de Atlantis, een steenstoter zoals de gekaapte Pompei. De reder van de Atlantis heeft de steun ingeroepen van Atalanta en beëindigde deze nacht de transit onder privé-escorte van het Nederlandse fregat De Zeven Provinciën en dat door de Golf van Aden.

Het containerschip Atlantic Express kan hoge vaart lopen, heeft een hoge vrijboord en werd daarom gecatalogeerd als een "substantial risk". Dat schip heeft eveneens de doorgang langs de international recommended security corridor uitgevoerd, onder de voorziene bescherming en zonder enig incident.

De Alphonse Letzer is geregistreerd in MSCHOA sinds 12 mei en begon vannacht aan de transit richting west, onder de bescherming van een gehuurde firma, Hart Security.

Van de andere drie schepen is op dit ogenblik nog geen aanvraag tot militaire bijstand ingediend.

Twee van die schepen houden echter klaarblijkelijk een risico in. Het gaat om een zeesleper en een baggerschip die traag varen en een lage vrijboordhoogte hebben. Voor die schepen zou wel een aanvraag tot bescherming kunnen volgen. Dat is tot op heden nog niet gebeurd.

Ten slotte wil ik het nog even hebben over het gekaapte schip, de Pompei. Het schip ligt voor anker voor de kust van Somalië en er worden onderhandelingen gevoerd voor de bepaling van het losgeld dat de reder en/of verzekeraar zal betalen. De reder heeft wel zijn zorg uitgedrukt voor de bescherming van de Pompei wanneer het na de betaling door de piraten zal worden vrijgegeven en zal terugvaren. Het schip bevindt zich binnen de operatiezone van Atalanta en er zal worden gezocht naar een mogelijkheid om de Pompei te escorteren tot buiten de highriskzone.

Tot daar, de toelichting die ik wilde geven, naast de uiteenzetting die mijn collega voor Buitenlandse Zaken reeds gaf.

Voorzitter Hilde Vautmans: Dank u, mijnheer de minister. Ik geef graag het woord aan de collega's, in volgorde van de indiening van de vragen. Nadien kunnen anderen zich bij het debat aansluiten.

We beginnen met collega De Vriendt.

01.03 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen!): Mevrouw de voorzitter, ik dank de heren De Gucht en De Crem voor hun toelichting. Ik had mijn vraag oorspronkelijk ingediend ten aanzien van de eerste minister omdat er opnieuw een aantal meningsverschillen waren in de regering. Het leek mij belangrijk om daarover snel duidelijkheid te krijgen.

In het algemeen hebben wij weinig problemen met de inzet van Belgische militairen op Belgische koopvaardischepen indien de operatie Atalanta niet voor de nodige bescherming kan zorgen. Ik denk dat zoiets kan behoren tot de taken van Defensie.

Ik heb wel een aantal praktische, concrete vragen die in uw toelichting niet werden beantwoord.

Kunt u eventueel een overzicht geven van veiligheidsincidenten of bijna-incidenten die zich hebben voorgedaan met Belgische koopvaardischepen in de regio?

Is er al een specifieke vraag geweest van reders naar de inzet van Belgische militairen op hun schepen? Ik begrijp van niet. Ik denk dat er een aantal vragen zijn geweest aan de operatie Atalanta, maar nog niet voor bescherming door Belgische militairen.

Om hoeveel militairen zou het gaan? U spreekt van een aantal eenheden die kunnen worden ingezet. Uit hoeveel militairen bestaan die eenheden? Om welke militairen gaat het? Zijn het gespecialiseerde troepen? Hebben die militairen een specifieke opleiding genoten?

Stel dat er zich een conflict voordoet. Zijn er dan mogelijkheden tot versterking? Hoe gebeurt zoiets? Zijn er scenario's als er zich een gewelddadig conflict voordoet dat in een slechte richting evolueert? Is eraan gedacht hoe daarop kan worden gereageerd?

Wat is de ervaring van andere landen? Als ik mij niet vergis, zetten een aantal landen militairen in om hun schepen te beschermen. Wat zijn hun ervaringen? Welke modaliteiten hanteren die landen?

Ten slotte, deze vraag is eerder gericht aan u, mijnheer de minister De Gucht. Het is goed dat België die stap zet, maar het is natuurlijk ook nodig dat ons land de diplomatieke initiatieven versterkt om, zoals u zelf hebt opgemerkt, te komen tot institution building in Somalië.

Wat zijn de initiatieven die ter zake hangende zijn? Die initiatieven worden wellicht ook voor een stuk gecoördineerd door de VN. Kunt u daarop nog iets dieper ingaan en een stand van zaken geven?

01.04 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, ik dank de regering om dergelijke maatregelen te nemen. Ik denk dat operatie-Atalanta zijn verdiensten al heeft bewezen.

Piraterij is een ernstig economisch probleem. De vaarroutes worden verlegd. Dat heeft natuurlijk gevolgen voor de kostprijs. Of men betaalt losgeld, wat niet evident is en de piraterij nog stimuleert.

Dankzij de inspanningen van de vorige regering hebben wij een serieuze vloot onder de Belgische vlag. Door de inspanningen die de vorige regering fiscaal op het vlak van de sociale zekerheid heeft genomen, is

de Belgische vloot groter dan de Nederlandse en de Franse samen. Er varen dus veel schepen onder Belgische vlag, vooral tankers. Tankers liggen lager op het water en zijn dus veel meer vatbaar voor piraten.

Ook met onze baggerschepen is er een probleem. Ze varen niet altijd onder Belgische vlag, maar ze maken ook deel uit van onze Belgische vloot.

Er is ook een humanitair probleem. U moet weten dat ook de voedselhulp voor 1 miljoen Afrikanen in het gedrang komt door de piraterij. Dat is het cynische aan de zaak.

Ook de Belgische reders zitten met een aantal specifieke vragen. De kostprijs van 150.000 euro per week, men zegt dat dit nauwelijks minder is dan wat een privéfirma vraagt. Het is logisch dat reders betalen voor bescherming, maar anderzijds is de bescherming van de koopvaardij een soort van publiek goed. Publiek goed betalen kost nauwelijks minder dan wat de private markt voor een dergelijke bescherming vraagt. Dat is toch wel een bekommernis van de reders. U zult daarop een antwoord kunnen geven.

Ik ben blij te horen van minister De Crem dat men op 48 uur manschappen kan inschakelen. Aan de reders werd gezegd dat het logistiek veel langer zou duren om bescherming op een schip te krijgen. 48 uur lijkt mij echter perfect. Men had mij gezegd dat dit veel langer dan 48 uur was.

Men onderhandelt over het betalen van losgeld voor de Pompei. Het is goed dat dit schip dan vrijkomt, maar zo stimuleert men piraterij. Weet u nog iets meer over het lot van de twee gegijzelden van de Pompei?

01.05 André Flahaut (PS): Madame la présidente, monsieur le président, monsieur le ministre, il m'intéresserait d'abord de connaître les réactions des armateurs à la convention à laquelle ils seront soumis, notamment à la clause selon laquelle, en cas de dégradations à leur bâtiment lors d'une intervention, ils ne se retourneront pas contre l'État belge.

Ensuite, j'ai l'impression que nous discutons de choses déjà dépassées: en effet, la décision prise concernait six bateaux susceptibles de lancer un appel après s'être préalablement adressés à Atalante, ce que j'estime constituer la bonne solution. Trois navires sont déjà passés et il en reste trois à passer; à ce jour, aucune demande n'a été faite alors que la décision prise par le gouvernement est valable pour une période de deux mois, arrivant à échéance à la fin juin. Ainsi, si une demande arrivait dans les jours qui viennent, elle devrait être traitée illico, mais je ne crois pas que cela se mettrait en oeuvre, car je ne crois pas non plus à la possibilité de la traiter en 48 heures. Selon moi, il faut davantage de temps pour mettre en action les militaires, les acheminer vers un bateau et les embarquer, obtenir les "clearances" diplomatiques vu que les militaires transportent des armements (on ne se balade pas dans des ports ou des aéroports avec des armes comme s'il s'agissait de boîtes de biscuits).

J'ai donc l'impression qu'on a voulu donner un signal que la Belgique ferait plus que les autres, pour copier les Français alors que la France n'est pas la Belgique, plutôt que de vouloir s'inscrire pleinement dans l'opération internationale.

Monsieur le ministre des Affaires étrangères, vous l'avez dit: nous avons deux frégates. L'une est engagée et c'est très bien ainsi. De plus, ces frégates et nos marins ont un entraînement à ce genre d'opération: chaque année, avec la Marine des Pays-Bas, à tour de rôle frégate belge et frégate hollandaise, avec l'hélicoptère à bord, ils s'entraînent à lutter contre les trafiquants de drogue dans la mer des Caraïbes. Nos marins sont donc formés pour ce genre de travail d'escorte accompagnée d'un hélicoptère pour jouer la dissuasion.

Honnêtement, il me semblerait plus utile de prévoir un engagement plus permanent d'une de nos frégates dans la formule Atalante, dans le cadre de ces opérations voulues par la France notamment d'une marine qui se spécialise dans la lutte contre la piraterie. C'est une nouvelle forme de guerre, c'est vrai, une guerre purement asymétrique. Le ministre des Affaires étrangères a détaillé la façon dont travaillent les pirates. Par définition, ils n'utilisent pas des moyens traditionnels, ils n'interviennent pas là où on les attend ni quand on les y attend, et ils repartent en disparaissant très rapidement.

C'est vraiment une guerre asymétrique et pour poursuivre la lutte contre ces pirates, la communauté internationale doit renforcer son action sur les mers afin d'assumer les contrôles ou les convois. Le problème, c'est que cela coûte très cher à l'armateur de s'inscrire dans un convoi, cela fait perdre du temps

et cela peut rendre le déplacement inintéressant.

Quelques remarques à présent, notamment sur les règles d'engagement que le ministre de la Défense vient d'énoncer. On a moins de scrupules à donner quelques règles d'engagement dans ce cas que dans celui de l'Afghanistan, alors que les risques sont les mêmes. En outre, si j'étais pirate, je prendrais connaissance des actes de cette commission pour savoir ce que feront les militaires belges à bord des navires qu'on voudrait arraisonner.

Il y a un problème de statut pour nos militaires à bord. Quand nous détachons des militaires pour assurer une forme de sécurité en Afghanistan, ils doivent être accompagnés de membres de la police fédérale ou même de magistrats belges. Qu'en est-il de cette collaboration avec les autres départements concernés, l'Intérieur et la Justice? Mon collègue André Frédéric a interpellé le ministre de l'Intérieur. Ma question prend le relais de son interpellation car nous n'étions pas entièrement satisfaits des réponses, qui méritent quelques précisions.

Je vous ai entendu dire que les militaires allaient être placés sous le commandement d'un commandant de navire civil. Cela veut-il dire qu'ils seront obligés de suivre les ordres du commandant civil du bateau? Cela pose quelques problèmes.

Par ailleurs, il faut associer pleinement le Luxembourg, comme nous le faisons régulièrement dans nos opérations en mer: ses militaires sont très compétents également.

Il y a quelques jours s'est tenue la réunion du CAGRE: qu'y a-t-il été dit à propos de cette opération? J'ai relevé que le vice-amiral britannique Jones, commandant de l'opération Atalanta, avait dressé un premier bilan de cette opération devant le comité de l'Union européenne; il a affirmé que l'opération européenne a permis de réduire les opérations de piraterie et que cela allait donc dans le bon sens de s'engager dans une force européenne et de nous engager, nous Belges, de façon volontariste. Il a ajouté que l'opération n'avait pas mis un terme à la piraterie – je crois qu'il s'agit en effet d'un travail de longue haleine – et qu'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 appropriation et d'une réponse régionale. Les personnes qui sont sur le terrain ont fait un choix différent de celui de notre gouvernement, lequel est limité dans le temps. Il n'a pas encore eu l'opportunité d'être mis en œuvre pour des raisons pratiques, techniques, juridiques qui ne sont pas encore finalisées. Étant donné que 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 émettre des réserves, voire à être vivement opposé à cette formule.

01.06 Brigitte Wiaux (cdH): Madame la présidente, je voudrais remercier les deux ministres pour l'ensemble des informations qu'ils nous ont communiquées et qui répondent aux différentes interrogations que j'avais formulées tant sur les aspects logistiques, juridiques, financiers ainsi que sur les règles d'engagement pour cette opération.

Ma question portait également sur la période. Selon mes informations, elle s'élèverait à six semaines. La décision du gouvernement porte sur une période qui me semble très courte et je ne comprends pas pourquoi.

01.07 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de voorzitter, mijne heren ministers, ik heb nog één bijkomende vraag ter verduidelijking.

Mijnheer de minister, u zegt dat er een akkoord is tussen de Europese Unie en Kenia om, indien piraten gevangen worden genomen, hen volgens Keniaans recht te berechten. Laten wij hopen dat dit een hypothese is. Hoe zit het eigenlijk met de aansprakelijkheid bij het incident op het schip zelf waar ofwel militairen gewond geraken of passagiers van het schip? Hoe zit het dan met het recht? Hoe moeten wij dat dan interpreteren?

Een andere vraag omtrent de aansprakelijkheid betreft het volgende. Stel dat op een bepaald moment een schip wordt geënterd, wie neemt dan de beslissing of men effectief tot een beveliging of het afslaan van de enterling overgaat? Is dat de kapitein van het schip of is dat de militair die het hoogst in rang is op dat moment op het schip? Wie neemt op dat moment de uiteindelijke verantwoordelijkheid tot het overgaan van actie?

01.08 Gerald Kindermans (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de voorzitter, mijne heren ministers, onze fractie deelt uiteraard de bezorgdheid voor de problematiek. Wij zijn ons ook bewust van de negatieve impact van de plaag van de piraterij. Het is goed dat de regering enige verantwoordelijkheid op zich neemt voor de schepen die onder onze vlag varen. Wij zijn blij over het eensgezind standpunt. Wij gaan er ook vanuit dat minstens alle meerderheidsfracties die steun blijven bewaren, ook wanneer in de komende weken of maanden iets zou foutlopen op het terrein.

Ik had een aantal vragen schriftelijk gesteld, maar die zijn eigenlijk grotendeels beantwoord. Ik zou echter nog even uw aandacht willen vragen in verband met twee internationale conferenties die over piraterij plaatsvinden of hebben plaatsgevonden. In december is er een geweest in Kenia, in Nairobi. Op dit ogenblik is er een conferentie bezig in Maleisië, in Kuala Lumpur. In een bericht in de Wall Street Journal van gisteren lees ik dat experts die aanwezig zijn op die conferentie, grote vragen hebben bij de bewapening van schepen. Zij stellen dat daarmee een escalatie van geweld en een legal mine field kan worden gecreëerd. Zij zeggen: "We're also against private arming of seafarers in the fight against pirates." Dat werd gezegd door iemand van het Internationaal Maritime Bureau.

Mijn vraag is de volgende. Hebben wij als België daar iemand aanwezig op die conferentie? Volgen wij dat op? Wat is uw standpunt, mijnheer de minister, over een aantal van die conclusies die daar blijkbaar worden geopperd?

Wat is de oplossing op langere termijn? Ik neem immers aan dat het meesturen van soldaten op koopvaardischepen een noodoplossing is, die eigenlijk per definitie tijdelijk moet zijn.

Hoe ziet u de beveiliging van de corridors in de toekomst verlopen, zodat de voornoemde noodoplossing niet langer hoeft?

01.09 Hilde Vautmans (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik zal een heel korte uiteenzetting houden, omdat mijn collega, Ludo Van Campenhout, het Open Vld-standpunt al heeft vertolkt.

Ik wil mij op een aantal specifiek militaire punten van de operatie richten.

Ten eerste, mijnheer de minister, hoeveel militairen zouden per schip aan boord gaan? Welke bewapening krijgen zij mee? Zijn zij full-armed? Hoe zal hun logistieke bevoorrading gebeuren? Hoe gebeurt de bevoorrading heel concreet, wanneer zij bijkomende zaken nodig hebben?

Ten tweede, ook de heer De Vriendt heeft er al naar gevraagd. Wat gebeurt er met de worstcasescenario's? Ik zie immers niet dadelijk een quick reaction force op zee opereren.

Zijn er voor noodscenario's afspraken met Atalanta – dat is essentieel – of met andere legers die op de waters aanwezig zijn?

Ten derde, heel belangrijk is de volgende vraag, waarnaar ook de heer Geerts heeft verwezen. Wat is het statuut? Hoe zit het met de strafrechtelijke bepalingen? Hoe zit het met de verzekeringen? Wat gebeurt er, indien een van onze militairen een piraat doodschiet?

Ten vierde, kunt u heel duidelijk zijn? Hangt de inzet van de militaire commandant en niet van de scheepscommandant af? Heb ik dat goed begrepen?

Ten vijfde mogen wij vragen dat u, telkens er militairen worden ingezet en ze aan boord gaan, dus telkens wanneer er militairen ter bescherming van een koopvaardischip vertrekken, de bijzondere commissie voor de Militaire Operaties onmiddellijk inlicht?

U zegt dat ingezette militairen binnen de 24 uur kunnen vertrekken. Ook de commissie kan heel snel worden samengeroepen. Ik vraag dus expliciet dat wij van u een korte briefing krijgen, wanneer er militairen op de schepen worden ingezet.

01.10 Dirk Van der Maelen (sp.a): Ik wens drie punten aan te kaarten.

Ten eerste, ik heb daarnet van een collega gehoord dat de prijs die aan de reders wordt aangerekend

115.000 euro per week zou zijn. Wat is de budgettaire kostprijs voor de overheid? Ik heb in krantenartikels gelezen dat dit in bepaalde scenario's, met bepaalde becijferingen, tot 275.000 euro kan oplopen. Klopt dat of klopt dat niet?

Ten tweede, ik wil nog even een vraag van collega Flahaut herhalen. Mijnheer de minister van Defensie, heb ik het goed begrepen dat er een akkoord is met Kenia voor piraten die in het kader van de Operatie Atalanta worden aangehouden? Stel dat onze Belgische militairen erin slagen om piraten te overmeesteren, is het niet nodig dat daar dan een politieman bij is die hen officieel kan aanhouden? Wat gebeurt er in dat geval met die piraten? Mogen die naar Kenia worden gestuurd of moet België daarvoor instaan? Ik meen uit de uitleg van de minister begrepen te hebben dat het alleen geregeld was in het kader van de Operatie Atalanta.

Ten derde, ik ben geen kenner van de koopvaardijsector.

01.11 Minister **Karel De Gucht**: (...)

01.12 **Dirk Van der Maelen** (sp.a): Ik probeer wel geregeld het schip van de regering te enteren. Soms lukt dat een beetje, soms lukt dat niet, mijnheer de minister.

01.13 Minister **Karel De Gucht**: Op ons schip staan er ook soldaten.

01.14 **Dirk Van der Maelen** (sp.a): Ik heb aandachtig geluisterd en ik meen dat ik minister De Crem heb horen zeggen dat de operatie van de inzet van Belgische militairen op die schepen geldt voor schepen die onder Belgische vlag varen. Dat heb ik de minister van Defensie horen zeggen.

Ik heb de minister van Buitenlandse Zaken horen zeggen dat veel schepen zijn weggetrokken onder de Luxemburgse vlag en onder Belgische vlag zijn gaan varen, maar dat geldt niet voor baggerschepen, vanwege de Europese richtlijn. Als ik die twee verklaringen naast elkaar leg, weet ik niet juist wat de beslissing van de regering is. Heeft de regering beslist dat men onze baggerschepen die onder Luxemburgse vlag varen, dezelfde behandeling zal geven in deze sector als schepen die puur onder de Belgische vlag varen? Zo ja, dan wil ik toch wel een principiële vraag stellen. Ik ben bereid met mijn groep akkoord te gaan dat we bescherming moeten geven aan schepen die aan al hun Belgische verplichtingen voldoen. Ik wil echter het volgende principiële probleem aankaarten. We moeten helaas vaststellen dat ook op schepen die afhangen van Belgische rederijen vaak alleen de kapitein en de nummer twee aan boord Belg zijn, terwijl al de rest – ik bedoel dat niet denigrerend – Filippijners en Oekraïners zijn, met het oog op het omzeilen van onze arbeidsreglementering en sociale bescherming. Heeft de regering een onderscheid gemaakt in de ondersteuning en eventueel zelfs in de kostprijs die men aanrekent, afhankelijk van de situatie dat men onder Belgische vlag vaart of onder een andere vlag?

Mijn tweede punt zit in dezelfde sfeer. Ik heb eens de moeite gedaan om wat onderzoek te doen naar Belgische rederijen. Na twee uur zoeken, ben ik erop uitgekomen dat minstens zes van die Belgische rederijen zich fiscaal organiseren via fiscale paradijzen.

Ik neem nu het worstcasescenario. Is onze regering van oordeel dat een schip dat vaart onder een niet-Belgische vlag en dat bovendien behoort tot een rederij die de Belgische fiscale wetgeving omzeilt door via fiscale paradijzen te werken, de bescherming verdient aan de prijs van 115.000 euro per week, dezelfde prijs als voor een schip dat behoort tot een rederij die niet werkt via fiscale paradijzen en dat onder Belgische vlag vaart en dus onder de Belgische sociale reglementering valt? Dat is de concrete vraag die ik aan de beide ministers wil stellen.

01.15 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik dacht daarstraks van de minister van Buitenlandse Zaken te hebben gehoord dat de militaire bescherming schepen onder de Belgische vlag betrof. Als ik mij vergis, zal hij dat rechtzetten.

Ik moet de minister van Buitenlandse Zaken wel heel even tegenspreken. Het fenomeen piraterij is niet iets wat wij nog alleen van de film kenden. Het bestond nog altijd. Een paar jaar terug was er heel wat piraterij rond Nigeria en in de Chinese Zee en niet zo ver van Singapore heeft altijd bestaan. U kunt daarover heel wat informatie vinden bij de Lloyds in Londen.

01.16 Minister **Karel De Gucht**: (...)

01.17 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Absoluut. Wij zullen het schip van de regering niet enteren, wij zullen het proberen te torpederen. Dat is iets radicaler.

Waar ik hier over val – dit is niet nieuw –, is dat onze rederijen voor de verdediging van een schip dat onder Belgische vlag vaart, per week een bedrag van ongeveer 4 miljoen Belgische frank moeten betalen. Dat is niet weinig. Dat betekent dat, ten eerste, die prijs, voor zover ik ben geïnformeerd, de prijs van de privéfirma's die dergelijke beveiligingen organiseren, benadert. Wij creëren daarmee de mogelijkheid dat de rederijen de privéfirma's zullen aanspreken. Dat is een vorm van privatisering van de oorlog. Nochtans heeft de OVSE tijdens de interparlementaire conferentie van Astana bij grote meerderheid een motie goedgekeurd tegen de privatisering van de oorlog.

Ten tweede, veel principiëler, naar onze mening moet een schip dat onder de Belgische vlag vaart, als nationaal grondgebied worden beschouwd. Het gaat niet op dat men moet betalen om het leger in te zetten voor de verdediging van wat als nationaal grondgebied mag worden geschouwd.

Het is gek. Wij sturen militairen naar de hele wereld – ik heb een lijstje gemaakt – Benin, Afghanistan, Cambodja, Libanon, de zeemacht jaagt in de Caribische Zee op drugsmokkelaars. Hier gaat het over eigen schepen met landgenoten aan boord. Een en ander lijkt mij dus niet logisch. Daarom wil ik weten of de rederijen moeten betalen wanneer ze de bescherming krijgen van de eersten die ze moeten aanspreken, de mensen van Atalanta? Dat gaat volgens mij niet op.

Bovendien worden die rederijen door het fenomeen van de piraterij geconfronteerd met heel wat bijkomende kosten. De verzekeringsmaatschappijen leggen hen bijvoorbeeld vaak op om bepaalde vaarroutes te gebruiken die hen heel wat meer kosten. Sommigen moeten terug langs Kaap de Goede Hoop varen omdat zij via het Suezkanaal in de gevarenzone terechtkomen. Om die gevaarlijke zone te ontwijken, varen anderen tot voorbij de Seychellen. Zij maken dus een heel grote bocht om naar het zuiden van Afrika te geraken. Die bocht brengt hen bijna tot aan de Malediven. Dit betekent allemaal bijkomende kosten. Ook dit alles moet volgens mij in overweging worden genomen.

Ik kom dan bij mijn laatste vraag die meer specifiek gericht is aan de minister van Landsverdediging. Heb ik u goed begrepen als u zei dat er 18 militairen aan boord zullen gaan van de fregatten? Als het fregat de Marie-Louise in september zal worden ingezet, zullen er dan 18...

(...): Twee keer acht.

01.18 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Dat maakt dus 16. Zullen die militairen in eerste instantie kunnen worden aangesproken door de reders? Of zal men, al dan niet binnen een termijn van 48 uur, andere militairen naar daar brengen? Als dit het geval is, lijkt mij dit niet zo eenvoudig als die schepen op zee zijn. Hoe zal men die militairen aan boord brengen?

Een allerlaatste vraag. Ik vind dat de procedure nogal omslachtig is. Eerst een geluidssignaal, dan een lichtsignaal, boven de hoofden schieten en uiteindelijk op de romp en het roer schieten. Als die piraten iets of wat vinnig zijn, is het schip al lang geënterd. Tot hier toe is het immers nog nooit omgekeerd gebeurd.

Ik ben ook dankbaar dat wij eindelijk weten hoever het staat met de Pompei want de laatste dagen was er daar sprake van radiostilte op alle vlakken en dat begon mij te intrigeren.

Bedankt voor de aandacht.

01.19 Georges Dallemagne (cdH): Monsieur le président, je remercie les ministres pour leurs informations. Nous soutenons évidemment l'approche du gouvernement en cette matière. Cependant, j'aimerais avoir quelques précisions sur certains points qui n'ont pas encore été abordés.

La presse a évoqué à plusieurs reprises le fait que les pirates étaient informés des routes des bateaux dans le Golfe d'Aden ainsi que de leur type à partir de Londres. Des mesures spécifiques ont-elles été prises dans ce cadre? Le ministre peut-il nous confirmer ces informations? 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 et qui pourraient bénéficier des services offerts. Les services offerts sont-ils proportionnels au nombre de bateaux concernés? Pourra-t-on améliorer, grâce à ces actions, la protection de nos bateaux?

Il nous a été dit que les pirates qui seraient faits prisonniers seraient amenés au Kenya pour y être jugés. Quelle est la base légale qui permet de faire juger des ressortissants somaliens dans un pays tiers? Les procédures au niveau du droit international sont-elles claires? Ne risque-t-on pas de créer des polémiques qui conduiraient à des recours?

Les coûts de ces opérations pour les navires marchands seraient de 115.000 euros par semaine et le ministre nous a précisé qu'il ne s'agissait que des coûts de transport. Le ministre peut-il nous donner d'autres précisions?

Je désirerais également savoir si les frais de convois de la frégate Louise Marie seront partiellement pris en charge par les navires marchands. Le dispositif de convoi sera-t-il gratuit contrairement à la protection du bateau par des militaires embarqués? Ne faudrait-il pas préciser les coûts que devront réellement prendre en charge les navires marchands?

Autant l'option prise par le gouvernement belge me paraît raisonnable - et j'entends bien le soutien qu'elle reçoit de la part d'une série d'experts - autant je m'interroge sur le fait que l'on avance en ordre dispersé sur le plan européen. J'en veux pour preuve l'opération Atalanta, l'opération 'Standing Maritime Group' de l'OTAN et les propositions des firmes privées et d'une série d'États.

N'était-il pas possible, au niveau européen, d'adopter des dispositifs et des méthodes d'intervention mieux coordonnés, sans que chacun propose sa propre recette? Cela ne pose-t-il pas des difficultés en termes de d'opérationnalité? Sur le plan politique, il aurait été plus intéressant d'avoir un dispositif parfaitement cohérent au niveau européen. Quels ont été les efforts consentis pour définir des méthodes et des approches plus cohérentes au-delà du plan européen, car on sait que dans la zone se trouvent des navires chinois, etc. Comment se déroule aujourd'hui la coordination de ces interventions? Envisage-t-on des difficultés par la suite et lesquelles?

01.20 Herman De Croo (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, ten eerste, zij die de regering hebben vergeleken met een schip, moet ik erop wijzen dat voor het regeringsschip de spreuk van Parijs van toepassing is, met name fluctuat nec mergitur. De heer De Crem en de vice-eerste minister weten heel goed wat de spreuk betekent.

Hoewel ik 41 jaar in de Kamer ben, heb ik van piraterij weinig kaas gegeten. Ik ken echter wel iets van de koopvaardijvloot.

Ik heb de "verluxebuging", indien dat werkwoord mag worden uitgevonden, in 1985 meegemaakt, tegen de grote oppositie van wijlen fractieleider Tobback in. Toen collega Tobback twee jaar later in de regering stapte, is de verluxebuging blijven doorlopen. Men moet dus opletten wanneer men zich hier uitdrukt, opdat men niet op de blaren zou blijven zitten, wanneer men hier van positie verandert.

Ik ben geëmotioneerd door een aantal verklaringen over "eigen vlag eerst", wat in de huidige vergadering nogal ontroerend klinkt.

Ik steun de heer Dallemagne, die mijns inziens een interessant punt heeft aangehaald. Het was het enige dat ik wou zeggen na de bijzondere vragen die ik heb gehoord. Als er nu iets multinational is, dan is het toch wel het doorvaren ter hoogte van de betrokken kust. De baggerschepen moeten er langsheen de kust varen om hun zeewaardigheid te kunnen respecteren. Als er nu iets internationaal is, dan is het toch wel het doorvaren ginds.

Nu zal elke macht afwachten of het om zijn schip dan wel om een Frans, Engels of Belgisch schip gaat. Zoals de heer Van der Maelen al opmerkte, mag een Belgisch schip niet in om het even welk zonnig eiland gepavillonneerd zijn.

Het is triestig dat er in de hele zaak geen coördinatie of gemeenschappelijk optreden is. Het lijkt of er bijna onverschilligheid is over de vraag wie wat beschermt. Het is nochtans een internationaal belangrijke route en een kapitale toeleveringsroute voor een aantal producten en diensten.

De heer Dallemagne heeft gelijk. Ik steun hem ook. Wij moeten indien mogelijk binnen het kader van een multinationale begansenis onze bijdrage leveren en steun leveren aan het beveiligingsplan voor schepen van om het even welke nationaliteit door troepen van om het even welke nationaliteit.

Ten eerste, de operatie geeft tijd en gestalte aan de solidariteit. Ten tweede, ze lijkt mij, althans theoretisch, perfect toepasbaar. Ten derde, ze ontworpt de manier waarop wij de zaak bekijken.

01.21 Minister **Karel De Gucht**: Mevrouw de voorzitter, ik begin met de vraag over de internationale operaties. Er is dus een NAVO-operatie. Er is Atalanta, dat is een EU-operatie. Wij hebben daarover gisteren nog gesproken in de RAZEB. Ik heb dat trouwens zelf ter sprake gebracht.

Op dit moment is er geen bereidheid om ook het posteren van militairen tot de Europese operatie te rekenen, omdat een aantal lidstaten daar weigerachtig tegenover staat. Het is voorlopig, spijtig genoeg, nog steeds zo dat men in de sector van het gemeenschappelijk buitenlands en veiligheidsbeleid slechts vooruit kan bij unanimité. Dat is de reden.

Ik vind echter inderdaad ook dat een Europese operatie het beste zou zijn. Dat zou trouwens een groter afschrikwekkend effect hebben, omdat de piraten vrij vlug zouden weten dat als een schip alleen vaart, het sowieso beschermd is. Op dit moment is dat voorlopig minder duidelijk. Wij hebben daarop aangedrongen, maar voorlopig is daarover geen unanimité. Die unanimité zal er pas komen als een schip van een van die grote landen met veel mensen aan boord, effectief wordt geënterd. Dat was blijkbaar vorige week bijna gelukt.

Dan is er de vraag naar de structurele oplossing voor de toekomst, onder andere door capacity building en institution building in Somalië. Collega De Croo, u was er toen nog niet, maar ik heb daarbij grote vraagtekens geplaatst, omdat zo'n land heropbouwen – er is daar nog een grondgebied, maar waar is het land? – natuurlijk geen eenvoudige zaak is.

Er gebeuren daar echter zaken. Frankrijk, bijvoorbeeld, gaat een bataljon Somalische militairen opleiden, 600 man. Het grote probleem, men ziet dat ook in landen die wij een beetje beter kennen, is dat die militaire groepen constant van affiliatie veranderen. Men moet zich steeds de vraag stellen wie men voor wie opleidt. Djibouti leidt de kustwacht van Somalië op. Er is in april een donorconferentie geweest in Brussel voor het financieren van de capacity building. Als ik mij niet vergis, heeft die meer dan een miljard euro opgeleverd. Men kan dus wel degelijk acties opzetten maar met wie, met welke doelstelling, met welk resultaat. Dat is altijd de grote vraag. Er is natuurlijk ook de strijdkracht van de Afrikaanse Unie, AMISOM.

De strijdmacht van de Afrikaanse Unie is eigenlijk alleen aanwezig in en rond Mogadishu. U weet dat er tot voor kort ook Ethiopische troepen aanwezig waren in Somalië. Zij waren met veel meer, met 15.000, als ik mij niet vergis. Zij hebben na enkele maanden ook de aftocht geblazen omdat zij geen vat kregen op de situatie, terwijl het Ethiopische leger niet slecht is opgeleid en trouwens enige oorlogservaring heeft. Gedurende twintig jaar was het namelijk in een burgeroorlog met Eritrea verwickeld. Ik vind het een mooi verhaal dat er een staat heropgebouwd moet worden, maar dat zal toch nog wel een tijdje duren.

Ten tweede, de baggeraars- en redersvereniging is uitdrukkelijk voorstander van militairen. De Nederlandse reders vragen dat nu trouwens ook. Daarmee is de prijs verbonden. De prijs is niet zo eenvoudig te berekenen omdat – Pieter zal daarover meer details kunnen geven – het niet alleen om begeleiding gaat. Er moet ook een logistieke basis zijn om een soort van luchtbrug te organiseren. De militairen die de begeleiding doen, moeten namelijk ook kunnen terugkomen. Het forfaitaire bedrag van 115.000 euro per operatie is, in het beste geval, de helft van de werkelijke kosten voor de krijgsmacht.

De vraag die men principieel kan stellen, is of men moet interveniëren. Is het beschermen van het Belgische grondgebied niet per definitie een overheidstaak? Ja en neen. Als men kijkt naar operaties op het land, ziet men ook dat een aantal privéfirma's worden ingezet voor de bescherming van, bijvoorbeeld, industriële installaties. Ik heb mijn bedenkingen bij privéoperaties op zee. Dat zijn meestal niet bepaald brave jongens. Als ik een reder zou zijn, dan zou ik liever met Belgische militairen werken, dan men veiligheidsfirma's die daarin gespecialiseerd zijn. Dat lijkt mij, ook wat verantwoordelijkheden betreft, in het geval er iets gebeurt, toch een stuk comfortabeler.

Ik weet niet waar u al die gegevens haalt, maar de gegevens die wij hebben, wijzen er toch op dat het minstens het dubbele kost als men dat op een professionele manier met een privéorganisatie wil doen. Het

lijkt mij niet onredelijk dat er een verdeling van de kosten is. Ik heb trouwens ook niet de indruk, nadat ik met de reders heb gesproken, dat zij dat een probleem vinden. Dat lijkt mij niet het geval te zijn.

Ik kom tot de vragen over Luxemburg, die een aantal keren werden gesteld.

Er is een heel nauwe samenwerking tussen België en Luxemburg. Het zou mij niet verwonderen indien op een bepaald ogenblik die vraag komt vanuit Luxemburg. Tot gisteren was dit niet het geval, maar het zou mij niet verwonderen. Het is evident dat dit dan zal moeten worden besproken met Luxemburg.

Er zijn daarover trouwens reeds informele contacten. Zowel de heer De Crem als ikzelf hebben gisteren de Luxemburgse minister van Buitenlandse Zaken en de Luxemburgse minister van Defensie ontmoet. Het lijkt mij niet denkbeeldig dat daaromtrent een gesprek komt. Dat valt eerder te verwachten.

Op dit moment gaat het echter in de eerste plaats om een regeringsbeslissing over schepen die onder Belgische vlag varen, wat mij evident lijkt. Het tweede veronderstelt een vraag van een derde land waarmee wij een heel nauwe militaire samenwerking hebben. Trouwens, als dit ooit het geval mocht zijn, kunnen ook de Luxemburgers soldaten leveren voor een dergelijk detachement. Ze hebben geen marine, wat begrijpelijk is aangezien ze geen zee hebben, maar het zijn immers geen mariniers die aan boord van die schepen gaan.

(...): (...)

01.22 Minister **Karel De Gucht**: Zoals de heer De Crem u kan bevestigen, is de periode nodig om in te zetten inderdaad 48 uur. Men moet echter een diplo clearance hebben om die operatie effectief te kunnen laten plaatsvinden. We hebben gesprekken gevoerd om in de buurlanden een standaard diplo clearance te krijgen zodat dit bijna op afroep kan gebeuren. We menen dat dit wel in de goede richting gaat.

Er werd ook een vraag gesteld over de duur van de operatie. Het is de bedoeling dat wij die operatie eind juni evalueren. We zullen dan zien of het moet worden aangepast, in welke richting dat moet gebeuren, in welke mate de operatie moet worden verdergezet en of er ondertussen al elementen zijn op een europeanisering, wat ons de beste oplossing lijkt. Collega Flahaut, die operatie loopt eind juni niet automatisch af.

Wat de aansprakelijkheid betreft, de reders doen afstand van verhaal ten opzichte van de Belgische Staat, in dit geval Defensie, tenzij voor grove fout. Dat is wat anders. Het model dat wij hanteren, wordt ook gehanteerd door een andere natie die dergelijke operaties opzet.

Er is een vraag geweest over internationale conferenties. Neemt België daaraan deel? Zijn er internationale contacten?

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. We willen dat wel eens bekijken, maar het is ons niet onmiddellijk bekend.

Zijn er al pogingen geweest om Belgische schepen te enteren? Ja, er zijn al drie pogingen geweest, waarvan er één is gelukt. U kent het geval, de Pompei.

Moeten er politiemensen aanwezig zijn om in voorkomend geval aanhoudingen te kunnen verrichten?

Neen, dat hebben we nagekeken. De boordcommandant is bevoegd om in afwachting van de overdracht bewarende maatregelen te nemen en dus de betrokkenen aan te houden. Dat geldt zelfs als de boordcommandant geen Belg is. Dat heeft er eigenlijk niets mee te maken. Men kan zich dus inbeelden dat er een Belgisch schip is met een buitenlandse boordcommandant, wat trouwens in het geval van de Pompei het geval is. De commandant van de Pompei is een Nederlander. De tweede man is een Belg. De politiebevoegdheid heeft te maken met het schip en niet met de nationaliteit van de boordcommandant. Dat hebben wij laten nakijken.

Er wordt ook gewerkt aan de aanpassing van de Belgische wetgeving, zodat piraterij expliciet een strafbaar feit zou zijn. Nu zijn strafbare feiten gepleegd bij de piraterij, strafbaar, maar niet de piraterij als dusdanig. Dat moet dus worden verbijzonderd in de Belgische strafwet als een fenomeen, waarmee wij de jongste tijd

minder te maken hadden.

Onder Atalanta zou er een overdracht gebeuren aan Kenia. Er is daarover ook een akkoord met Kenia. Gisteren is op de RAZEB ook verwezen naar de reactie van de Kenianen, dat die overdracht ook grenzen heeft, in termen van gevangeniscapaciteit en dergelijke. Ik kan mij ook inbeelden dat één land niet de vergaarbak wil zijn van alle piraten uit de regio. Voorlopig is het dossier geregeld met Kenia.

Ten slotte, Atalanta zal inderdaad worden verlengd en uitgebreid qua operationele zone, qua schepen en qua vliegtuigen. Ook de Seychellen, bijvoorbeeld, hebben nu gevraagd om in hun wateren op te treden. De Pompei is trouwens zeer dicht bij de Seychellen geënterd.

Dat gebeurde eigenlijk ongeveer 1.300 km buiten de grenzen van Somalië. U moet zich eens inbeelden dat men met een krakkemikkig sloepje meer dan 1.000 km buiten de Somalische kust zit, wat er trouwens ook op lijkt te wijzen dat de piraten waarschijnlijk vanuit basissen – u mag zich dat natuurlijk niet voorstellen als een groot militair geheel – op de Seychellen opereren. Die afstand is immers ongelooflijk groot, meer dan 1.000 km. Die durven wel meer dan wij maar goed, zelfs dan.

De radiostilte in verband met de Pompei; waarnaar werd verwezen, is in het belang van de onderhandelingen. Het crisiscentrum volgt dat dagelijks en evalueert het ook regelmatig. De vaststelling die men op dit moment maakt, is dat het dossier evolueert zoals men dat op basis van een aantal andere dossiers kon voorspellen. Er gebeurt op dit moment niets dat uitzonderlijk is.

Het aantal Belgische schepen dat rondvaart in de regio, is vrij hoog, ongeveer 20 per maand. Ze zijn natuurlijk niet allemaal even kwetsbaar. Het gaat over de bijzondere gevallen.

Tot slot is er de opmerking van collega Flahaut. Hij zegt dat we dat allemaal hebben opgezet, maar dat we het nog niet hebben gedaan. Het is klaar en als het moet worden ingezet, kan dat gebeuren. Ik meen dat het dat is wat men van de regering mag verwachten. Beeld u eens in dat de regering zou hebben gezegd dat ze zich daar allemaal niet teveel zou aantrekken; wait and see. Als er dan over een paar weken opnieuw een Belgisch schip zou worden geënterd, ik denk dat dan toch het risico bestond dat er, niet zoals het Vlaams Belang zei torpedo's maar vuurpijlen zouden worden afgeschoten op de regering.

01.23 Minister **Pieter De Crem**: Voorzitters, collega's, ik sluit mij aan bij de antwoorden en suggesties die collega De Gucht daarnet heeft gemaakt.

Ik zal proberen om een beetje synthetisch, maar ook in synthese, te antwoorden op de verschillende vragen die zijn gesteld of waarop nog geen antwoord is gegeven.

Op dit moment, vandaag, 19 mei, kan ik formeel zeggen dat er nog geen aanvragen zijn ingediend buiten Atalanta. Ik wil nogmaals duidelijk stellen dat in ondergeschikte orde aan de Atalanta-operatie een beroep kan worden gedaan op de dienstverlening van Defensie. Er is ook geen info over incidenten, behoudens een algemeen en bijzonder gespannen kader in de regio die wordt beslagen door de operatie.

Mijnheer De Vriendt, er is geen melding van incidenten in de periode sinds dewelke de regering heeft beslist om de VPD-mogelijkheid aan te bieden. Er zijn ook geen specifieke aanvragen vanuit koopvaardischepen die varen onder Belgische vlag.

De teams bestaan uit acht leden. Het zijn commando's die een opleiding hebben gekregen bij Nederlandse mariniers.

Wanneer zal de Louise-Marie actief zijn? Vanaf 1 september, wat geen verrassing is. Dan zullen twee keer acht kleine detachementen, om het zo uit te drukken, aanwezig zijn op dat fregat, een van de marinecomponent en een ander van de landcomponent. Zij zullen ook een opleiding hebben gevolgd in het Verenigd Koninkrijk. Zoals u weet, is op dit moment de Louise-Marie bezig met de beëindiging van haar laatste trainingsoperatie in het Britse Plymouth.

De heren Flahaut en Van Campenhout hebben vragen gesteld in verband met tegengestelde informatie die de wereld in was gestuurd over het tijdsbestek binnen hetwelk wij operationeel zouden kunnen zijn na een aanvraag. Ik kan daarover heel formeel zijn. Dat tijdsbestek is 48 uur, dus twee etmalen. Dat is ook heel duidelijk in de briefings gezegd. Er werd daarover wat verkeerde informatie verspreid, maar ik kan daar

formeel in zijn. We hebben het dan wel over het feit dat een aanvraag bij Atalanta wordt ingediend en gelijktijdig een aanvraag bij Defensie, zoals ik zei in mijn inleiding. Op dat moment gaat de klok lopen, en 48 uur nadien zijn wij operationeel.

M. Flahaut a parlé des règles d'engagement mais je n'ai pas donné les règles dans le détail. Je suis disposé à le faire en commission de suivi. Je ne me cacherai pas derrière les travaux de cette commission. Une question a été posée par Mme Vautmans sur le type d'armement: je ferai donc quelques commentaires à ce sujet. Les éléments particuliers qui pourraient intéresser les pirates eux-mêmes seront communiqués en séance de la commission de suivi des opérations militaires à l'étranger.

Monsieur Flahaut, il est clair que le capitaine d'un navire est maître de tout ce qui se passe à bord, comme il est convenu dans les législations internationales portant sur le pavillon flottant. L'engagement armé et les modalités d'exécution sont du ressort unique de celui qui commande notre équipe militaire. Un capitaine, qu'il soit de nationalité belge ou étrangère, ne pourra pas intervenir quand le chef de notre équipe militaire aura décidé de déclencher la procédure décrite. Cela peut vous donner l'impression que ces modalités d'exécution sont un peu longues. Mon collègue M. De Gucht disait qu'il s'agissait peut-être d'un "clip" mais je dirais qu'il s'agit d'un "mini-clip" car tout cela se déroule dans un laps de temps réduit.

Collega Geerts heeft een vraag gesteld die daarmee een beetje te maken had. Volgens de geldende Belgische wetgeving is de kapitein gerechtelijk officier aan boord. Of hij nu Belg is of niet, hij is gehouden de wettelijke bepalingen en de wet toe te passen, en dat is een heel ruim toepassingsveld. Op dat vlak zou men een schip kunnen beschouwen als een stuk territorium. Dat is het evenwel niet, men heeft een soort expansieve interpretatie van het Belgische territorium. Wanneer een schip onder Belgische vlag vaart, is de Belgische wetgeving van toepassing. Daarover hebben wij het in een vorige commissievergadering reeds kunnen hebben.

Mevrouw Vautmans heeft een aantal vragen gesteld, maar op een aantal daarvan is al een antwoord gegeven. Zij heeft echter een specifieke vraag gesteld over het stand-by blijven en het soort steun – men kan niet zeggen achterwacht – die de VPD's genieten wanneer zij in operatie zijn. Ik stel voor een aantal specifieke antwoorden te geven, die weliswaar heel kort zijn maar die ik niet kan geven in deze openbare vergadering.

Met betrekking tot de ingezette bewapening wens ik wel een antwoord te geven in deze commissie, omdat de leden weten over welke soort bewapening wij beslissen en men bij deductie heel vlug te weten kan komen welke soort wapens in dergelijke omstandigheden kunnen worden gebruikt. Op mijn voorstel en dat van de staf is de bewapening noodzakelijk en inzetbaar voor de stapsgewijze inzet, zoals ik hem heb beschreven. Er wordt rekening gehouden met – zoals men dat noemt – dracht en kracht bij de beslissing welke wapens kunnen worden ingezet, zonder al te veel specificaties. De volgende maken in elk geval deel uit van de bewapening: 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.

De heer Van der Maelen heeft, samen met een aantal andere leden, de vraag gesteld naar de kostprijs van 115.000 euro per opdracht. De heer De Gucht heeft heel duidelijk uitgelegd hoe voornoemd bedrag tot stand is gekomen.

Het voornoemde bedrag dekt natuurlijk nooit de volledige kostprijs. Het is een soort vergoeding die voor een geleverde prestatie wordt gevraagd. Het is de tekening waarbinnen wij werken. Het is een prestatie die kan worden geleverd, wanneer er een beroep op wordt gedaan. De prijs of vergoeding is vastgesteld. Het bedrag van 115.000 euro moet volstaan om de kosten voor Defensie, die ginds aanwezig is om de opdracht uit te voeren, te dekken. Het genoemde bedrag zal echter, zoals u zelf ook weet, nooit alle kosten dekken.

Er is evenwel afgesproken dat, indien er beduidende meerkosten zouden zijn – die zich momenteel niet aankondigen, omdat wij nog geen operatie hebben moeten doorvoeren –, voornoemde eventuele meerkosten bijkomend bij de begrotingskredieten voor Defensie door de regering worden toegekend.

Ik meen echter dat wij ter zake een goede overeenkomst hebben en dat de reders ook met het genoemde bedrag akkoord gaan. Er zijn natuurlijk verklaringen in beide richtingen geweest. Ik heb echter bij de reders altijd de bereidheid ervaren om op voorgaand voorstel in te gaan.

Mijnheer Van den Eynde, u had het nogmaals over de toepasbare of toepasselijke wetgeving. Ik heb er daarnet al naar verwezen.

Er waren ook nog opmerkingen van de heer Dallemagne, die het ook over de kostprijs van de operatie had.

Pour ce qui concerne le coût de l'opération, lorsque la frégate Louise-Marie sera déployable et ce, à partir du 1^{er} septembre, elle assurera la mission avec la présence supplémentaire et permanente à bord – qui n'était pas prévue au départ – de deux fois huit militaires (des VPD) durant le mandat de notre pays dans le cadre de l'opération Atalante. Il est bien entendu que, si à ce moment-là, nous sommes appelés pour porter secours, le montant de 115.000 euros ne constituera pas une obligation dans la mesure où il s'agira d'une opération s'inscrivant dans le cadre de l'Union européenne.

Collega Kindermans, collega De Gucht heeft geantwoord op uw vragen. Hij zei dat hij op dit moment geen indicatie had dat er op een of andere manier een Belgische vertegenwoordiging is op de vergadering of bijeenkomst in Singapore, waarnaar hij had verwezen.

Zoals collega De Gucht zei, er is op dit moment ook geen aanvraag van Luxemburg – ik zeg wel op dit moment – om een beroep te doen op de dienstverlening die wij aanbieden. Dat sluit natuurlijk niet uit dat dit kan gebeuren.

01.24 André Flahaut (PS): Monsieur le ministre des Affaires étrangères, je n'ai pas dit qu'un gouvernement ne devait pas prévoir. Je considère simplement qu'on a voulu prévoir quelque chose qui ne sera peut-être pas utilisé, étant donné sa complexité et le fait qu'à côté de cela, il y a une opération internationale. Vous convenez d'ailleurs vous-même qu'il serait préférable que ce soit une opération internationale et européenne. Or, celle-ci existe et est en train de se développer, et nous sommes parfaitement aptes à y participer avec la frégate et du personnel qui est régulièrement formé. Telle est la portée de mon intervention. Je ne vais pas épiloguer sur les discussions relatives au niveau du paiement, etc. Je continue néanmoins à croire que ce n'est pas une bonne idée.

Monsieur le ministre de la Défense, en ce qui concerne le délai de 48 heures, je reste sceptique. Nous verrons ce que cela donnera. Ce qui pose toutefois problème, c'est qu'il s'agit d'une opération militaire. Dès lors, pour chaque mise à bord de militaires, il s'agit d'une nouvelle opération, étant donné que le contexte est à chaque fois différent tant au niveau des attentes sur le plan sécuritaire que sur le plan des interventions. Vous faites bien entendu comme vous l'entendez! Si cela se passe bien, tant mieux! Par contre, si cela se passe mal, il sera trop tard pour l'expliquer à la commission de suivi des opérations militaires.

Je fais également une petite parenthèse en ce qui concerne l'armement. J'ai à nouveau vu, dans une revue d'un syndicat non représentatif, le détail de l'armement de nos Special Forces à l'extérieur. Ce n'est pas la première fois! Je vous ai d'ailleurs déjà posé une question à ce sujet, à laquelle vous avez répondu que vous interviendriez auprès de cette organisation "syndicale" qu'est "Action et Liberté", pour que cesse ce genre de divulgation de nos équipements. Il y va de notre sécurité! Pour nos militaires à bord de la frégate ou d'un navire, il faut faire preuve d'un maximum de discrétion quant à leur équipement personnel ou à leur armement. Sinon, faisons directement une publicité dans les journaux internationaux mentionnant combien ils sont, où ils sont, comment ils comptent travailler et comment ils sont équipés!

01.25 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mevrouw de voorzitter, ik heb een vraag die niet werd beantwoord. De Belgische militaire beveiliging, dat werd door beide ministers bevestigd, komt pas in tweede instantie vermits men eerst het hoofdkwartier van Atalanta moet aanspreken. Ik had gevraagd of er moest worden betaald als er bescherming van Atalanta komt en hoeveel.

Ik had nog een vraag op dat vlak. Zullen het de militairen aan boord van de Louise Marie zijn die, als het wordt gevraagd, onmiddellijk aan boord van de bedreigde schepen zullen worden gebracht of komen er nog anderen?

Ik heb nog een opmerking, mijnheer de minister van Buitenlandse Zaken. U zegt ook dat men dit als nationaal grondgebied kan beschouwen, maar een bedrijf laat zich ook door privébeveiligingsdiensten beschermen. Dat is juist, maar bij een gewapende overval lijkt de bescherming en de beveiliging mij in eerste instantie een taak voor de politie te zijn. Dat wordt niet betaald door het bedrijf. Als een bedrijf in brand staat, moet men ook niet betalen als de brandweer komt. Het lijkt mij niet zo logisch dat men voor een dergelijke bescherming moet betalen. Nogmaals, de kosten voor de rederijen zijn groot. Dat zij niet

discussiëren, geloof ik wel. Zij hebben niet veel keuze. Als er dringend hulp nodig is, dan discussieert men het niet over de prijs.

Zij hebben echter een massa bijkomende kosten. De bedrijven die de baggerschepen uitbaten, moeten het personeel dat aan boord is om te baggeren van de verzekeringsmaatschappijen –dat is normaal, zij zijn verplicht om het risico te beperken – wanneer ze de schepen verplaatsen vanaf nu telkens per vliegtuig naar de nieuwe bestemming sturen, terwijl men vroeger aan boord bleef en meevoer naar de volgende bestemming. Dat zijn allemaal bijkomende kosten. Vandaar dat ook op dat vlak misschien rekening moet worden gehouden met de problemen van de rederijen.

01.26 Dirk Van der Maelen (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik wil even het volgende herhalen en een oproep doen aan de regering om daarmee rekening te houden.

Ik vind het niet correct dat een schip dat onder buitenlandse vlag vaart, dat ontsnapt aan de sociale wetgeving, sociale lasten elders betaalt dan in België en dat bovendien ontduikingsgedrag vertoont inzake zijn fiscale verplichting ten opzichte van België door te werken via fiscale paradijzen, door de Belgische regering op dezelfde wijze wordt behandeld als een schip dat behoort tot een rederij die wel onder Belgische vlag vaart, die wel de sociale verplichtingen opgelegd door België nakomt en die wel correct belastingen betaalt. Voor beide schepen zou de kostprijs per week en per operatie immers 115.000 euro bedragen.

Ik pleit ervoor om minstens in een modaliteit te voorzien en minstens een verschil in kostprijs aan te rekenen. Ik heb uit dit debat immers ook onthouden dat de kostprijs volgens de minister van Buitenlandse Zaken en de minister van Landsverdediging, ongeveer twee keer hoger ligt dan de prijs die wordt aangerekend. Er lijkt mij dus ruimte te zijn in het standpunt van de regering om in een modaliteit te voorzien, afhankelijk van het feit of het schip de sociale en fiscale wetgeving in België naleeft.

01.27 Minister Karel De Gucht: Mevrouw de voorzitter, ik wil daarop even antwoorden.

Op dit moment hebben wij alleen te maken met schepen onder Belgische vlag. Ik zie niet goed in hoe u een onderscheid kunt maken tussen schepen onder Belgische vlag. Ofwel beantwoorden die schepen aan de Belgische wetgeving ofwel beantwoorden ze niet daaraan. De rest lijkt mij veeleer geschikt voor een partijcongres dan voor een regelgeving die de test van de Raad van State doorstaat.

Het is iets anders wanneer het gaat om een buitenlandse vlag, maar dat probleem stelt zich op dit moment niet. Ik zeg alleen dat het mogelijk is dat Luxemburg die vraag stelt. Op dat moment zullen wij dat globaal bekijken. Globaal betekent ook bekijken wat bijvoorbeeld de tussenkomst van Luxemburg in de operaties zal zijn. Dat is ook een element dat meespeelt. Zijn zij bereid om samen het militaire deel in te vullen? Ook andere aspecten kunnen aan bod komen.

Op dit moment is de bestaande regeling een regeling voor schepen onder Belgische vlag.

01.28 Dirk Van der Maelen (sp.a): Mijnheer de minister, u hebt bij het begin van uw uiteenzetting gezegd dat het vooral baggerschepen zijn die nog onder Luxemburgse vlag gebleven zijn omwille van de Europese richtlijn. Mag ik uit uw antwoord afleiden dat vandaag, in de huidige stand van zaken, op basis van een beslissing die is genomen door de kern en naar ik aanneem nadien is bevestigd door de Ministerraad, Belgische baggerschepen geen beroep kunnen doen op de inzet van militairen op het schip zelf. Is die conclusie juist?

01.29 Minister Karel De Gucht: Neen, die is onjuist.

01.30 Dirk Van der Maelen (sp.a): U zegt immers dat het vooral baggerschepen zijn die onder Luxemburgse vlag varen.

01.31 Minister Karel De Gucht: De Pompei is een schip dat onder Belgische vlag vaart, een baggerschip. Dat is het schip dat geënterd is. Alleen hadden wij op dat ogenblik die regeling voor het posteren van militairen nog niet getroffen. Het blijkt dat de baggervloten van de twee belangrijke bedrijven die wij in die sector hebben, verspreid zitten onder Belgische, Luxemburgse en Franse vlag. Wat is de realiteit? Op dit moment gaat het over de Belgische vlag. Dat is dus geregeld. De Franse vlag stelt geen problemen want Frankrijk voorziet ook in een dergelijke bescherming. Er kan zich dus een probleem voordoen met schepen onder de Luxemburgse vlag maar dat is dan een discussie die in eerste instantie zal plaatsvinden tussen

Luxemburg en België op het niveau van Staat tot Staat om na te gaan op welke manier een regeling kan tot stand komen.

01.32 Dirk Van der Maelen (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik wil nog zeggen dat...

De **voorzitter**: Zeer kort.

01.33 Dirk Van der Maelen (sp.a): Als er eens een debat is, zeker als het vriendelijk verloopt zoals nu, is er geen reden om daar een einde aan te maken.

Mijnheer de minister, we zijn het met elkaar eens dat er geen probleem is als men onder Belgische vlag vaart. Als men onder Luxemburgse vlag vaart, zal het probleem misschien kunnen worden opgelost. Het zal een oplossing krijgen in het kader van de uitbreiding en de samenwerking tussen Luxemburg en België. Als er echter schepen zijn die afhangen van Belgische rederijen en varen onder een andere buitenlandse vlag dan de Luxemburgse, dan heb ik vandaag geleerd dat die geen beroep kunnen doen op steun van de militairen. Is die conclusie juist?

01.34 Minister Karel De Gucht: Ik denk dat als er een vraag van een derde land komt, dat in eerste instantie van Luxemburg zal zijn, omdat wij een zeer nauwe samenwerking, ook op militair vlak, met Luxemburg hebben. Ik weet op dit moment niet van een ander land dat een dergelijke vraag zou stellen. Als de vraag ooit zou rijzen, moet dat sowieso in een ander kader worden bekeken. Wij hebben met Luxemburg immers een zeer uitgewerkte, militaire samenwerking. Minister De Crem kan daarover meer details geven.

Dat is een geval apart. Ik weet niet of er Belgische schepen onder Liberiaanse vlag varen die daar in de problemen zouden kunnen komen, maar dat is niet hetzelfde. Luxemburg neemt deel aan al onze militaire operaties. Wij hebben een vrij geïntegreerde structuur. Als die vraag wordt gesteld, zullen tussen de respectieve minister van Buitenlandse Zaken en Defensie worden besproken wat de geëigende oplossing is. Ik ga mij daarover nu niet uitspreken, maar het zou kunnen dat die vraag komt.

01.35 François-Xavier de Donnea (MR): Madame la présidente, je m'excuse de ne pas avoir été présent au début du débat. J'ai été averti trop tard que l'horaire avait été modifié et j'avais déjà pris d'autres engagements.

Je voudrais dire que le groupe MR soutient les décisions et la politique du gouvernement en la matière. Nous pensons que la piraterie internationale est une catastrophe qui perturbe gravement les circuits commerciaux mondiaux, en tout cas dans l'Océan Indien, et porte non seulement atteinte aux économies de pays comme le nôtre, mais aussi de pays de l'est de l'Afrique qui sont déjà fortement affaiblis pour d'autres raisons.

Je suppose que les règles d'engagement prévoient que nos militaires peuvent prêter assistance à un bateau tiers attaqué dans les parages du bateau sur lequel ils se trouvent. Il existe un devoir d'assistance en mer et il me semble assez normal que, si un bateau français, indien, américain ou autre est attaqué à proximité d'un bateau sur lequel seraient montées des forces spéciales belges, celles-ci aient mandat de venir au secours du bateau attaqué. Cela me semble élémentaire, sans se poser la question de savoir si ce bateau est en règle ou non avec la sécurité sociale et les impôts.

Troisième remarque, certains collègues ont à juste titre posé la question de savoir quel serait le sort judiciaire réservé aux pirates qui seraient arrêtés. Je pense en effet qu'il faut avoir la préoccupation de les traiter de façon plus humaine qu'eux ne traitent leurs otages. Certains ont des états d'âme au sujet du traitement qui serait réservé à ces pirates. J'espère que les pirates seront influencés par ce comportement et développeront des attitudes plus humaines à l'égard de ceux qu'ils capturent et qu'ils maltraitent parfois. Ceci dit, je pense que nous devons respecter un minimum de règles relatives au respect des droits de l'homme et des droits à la défense.

Dans un premier temps, il n'y a pas d'autre solution que de les amener au Kenya, puisque nous avons un accord avec ce pays. La pire des solutions serait de les relâcher, de les renvoyer en Somalie. Il faut qu'ils soient arrêtés et jugés quelque part. Je me demande, monsieur le ministre des Affaires étrangères, si une solution ne serait pas d'élargir le mandat du Tribunal pénal international pour lui permettre de connaître également des crimes de piraterie dans les eaux internationales.

Les crimes de piraterie sont, de par leurs effets seconds extrêmement pervers, d'une telle gravité qu'il pourrait être justifié de confier la tâche de juger les pirates pris dans les eaux internationales au Tribunal pénal international. Cela rencontrerait les préoccupations de ceux qui estiment que ces gens, bien que ce soient des criminels de bas étage, doivent être traités plus humainement qu'ils ne traitent leurs victimes. Ce serait également une façon d'éviter que des pays comme le Kenya ou la Tanzanie deviennent la poubelle de la piraterie internationale.

Voorzitter Hilde Vautmans: Wij gaan dit debat hier afsluiten. Wij hebben meer dan twee uren gedebatteerd over dit thema.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.34 uur.

La réunion publique de commission est levée à 11.34 heures.