

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2928

Vragen van het lid **De Roon** (PVV) aan de Ministers van Buitenlandse Zaken en van Defensie over *piraterijbestrijding bij Somalië* (ingezonden 15 juli 2014).

Antwoord van Minister **Timmermans** (Buitenlandse Zaken) mede ondertekend door de Minister van Defensie (ontvangen 2 september 2014). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, nr. 2707.

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel «the protector's choice; an application of protector's theory to Somali piracy»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2 en 3

Hoe beoordeelt u de suggestie om de beschermheren van de piraten tot lucratiever economisch gedrag aan te zetten en de piraten geen vrijplaats meer te verschaffen?

Ziet u hierin mogelijkheden voor een beleid dat de Nederlandse belastingbetaler en Nederlandse ondernemers minder geld kost? Zo ja, wat gaat u doen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2 en 3

In Somalië is een effectieve staat al jarenlang afwezig. Dit heeft ertoe geleid dat, wanneer dit voor henzelf of hun gemeenschap voordelen kan opleveren, lokale leiders voor veiligheid, basale dienstverlening en de ontwikkeling van lokale economie soms banden aangaan met andere clans, criminele netwerken, of zelfs met terreurgroepen zoals Al-Shabaab. Het optreden van lokale leiders als beschermheren van piraterij is vaak passief; men tolereert de activiteiten, uit vrees voor negatieve gevolgen.

De internationale maritieme missies EU Atalanta en Navo *Ocean Shield*, waaraan Nederland meedoet, leveren een doeltreffende en doelmatige bijdrage aan piraterijbestrijding op zee. Deze operaties, alsmede de zelfbeschermingsmaatregelen door de scheepvaartbranche en het gebruik van militaire en private beveiligers (in het geval van buitenlandse schepen), hebben het aantal kapingen en aanvallen op koopvaardij schepen sterk

¹ <http://bjc.oxfordjournals.org/content/early/2014/07/09/bjc.azu046.full.pdf+html>

verminderd. Sinds 2012 zijn er geen schepen meer gekaapt. Deze trend is echter nog steeds omkeerbaar. Piratenleiders zijn in veel gevallen overgegaan op andersoortige activiteiten, sommige legaal, andere illegaal. Wanneer de controle op zee wegvalt, is de verwachting dat zij, vanwege het hoge rendement van piraterij, hun oude activiteiten weer zullen hervatten. De internationale gemeenschap beseft dat de onderliggende oorzaken van piraterij moeten worden aangepakt, zodat piraterij uiteindelijk een minder lucratieve bezigheid zal vormen dan deelneming aan de reguliere economie. De wederopbouw van Somalië is een proces van lange adem. Nederland levert daar bijdragen aan, onder andere in het kader van de New Deal (zie Kamerstuk 22 831, nr. 93). Voor de in dat kader uitgevoerde concrete activiteiten verwijs ik naar het Meerjarig Strategisch Plan voor de Hoorn van Afrika 2014–2017 (bijlage bij Kamerstuk 33 625, nr. 71). Daarnaast levert Nederland bijdragen aan de bevordering van veiligheid op land door middel van bijdragen aan de EU-trainingsmisssie in Somalië (EUTM Somalië) en de regionale maritieme capaciteitsopbouwmissie EUCAP Nestor. Een geïntegreerde aanpak van piraterij is essentieel, de aanpak van oorzaken op land wordt hierbij steeds belangrijker. Op termijn zullen aard en omvang van de maritieme bijdrage aan antipiraterijmissies wijzigen. Dit geldt ook voor de Nederlandse maritieme bijdrage. Om de reductie van de maritieme presentie in de Hoorn van Afrika voor te bereiden, werkt de internationale gemeenschap aan een transitiestrategie. Het ontwikkelen van de federale structuur, de voltooiing van de Grondwet en de vaststelling van politieke partijwetten zijn onderdeel van het transitieproces.

Vraag 4

Kunnen beschermheren die weigeren om over te gaan op lucratiever economisch gedrag, onder druk worden gezet door hun aanlandingsfaciliteiten te verstoren en te vernietigen?² Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

In 2012 is eenmalig een aanval uitgevoerd op een logistieke opslagplaats van piraten op de Somalische kust. Sindsdien zijn er geen specifieke aanlandingsfaciliteiten meer die exclusief door piraten worden gebruikt. Piraten vertrekken in de meeste gevallen vanaf het strand en soms vanuit havens. Het geciteerde artikel stelt overigens dat de bouw van maritieme infrastructuur de piraterij juist zal doen afnemen, omdat een gemeenschap die de beschikking heeft over bijvoorbeeld een haven daarmee reguliere handelsinkomsten kan genereren. Piraterij wordt daarmee een bedreiging voor die reguliere inkomsten en lokale elites zullen overgaan tot acties om piraterij te ontmoedigen, aldus de auteurs. Dit is consistent met hun bredere bevinding dat staatsopbouw uiteindelijk de beste strategie tegen piraterij is.

² Zie U.S. counter piracy and maritime security action plan, Annex A, blz. 5: Disrupt and dismantle pirate bases ashore
http://www.whitehouse.gov/sites/default/files/docs/united_states_counter_piracy_and_maritime_security_action_plan_2014.pdf