

marineblad

nummer 1, februari 2011, jaargang 121

Uitgave van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

KVMO

SPECIAL
piraterijbestrijding

- AIV-Rapport over
piraterijbestrijding
- Ervaringen commandant
Hr.Ms. Johan de Witt
- Visie gezagvoerders



SPECIAL

piraterijbestrijding

- 3 **COLUMN**
Voorzitter KVMO
- 4 **PIRATERIJBESTRIJDING**
Adviesraad: meer publiek-private samenwerking bij bestrijding piraterij
- 9 **PIRATERIJBESTRIJDING**
Piraten en partners:
Hr.Ms. Johan de Witt in Operatie Atalanta
- 14 **PIRATERIJBESTRIJDING**
NVKK: Maatregelen tegen zeeroverij en de rol van de gezagvoerder
- 18 **BOEKEN**
- 19 **CARTOON**
- 20 **DE MARINEFAMILIE**
Familie van Dam
- 24 **KENNIS EN WETENSCHAP**
The Maritime Future of the Indian Ocean
- 29 **COLUMN**
C. Homan
- 30 **TERUGBLIKKEN MET**
E. Weber
- 32 **HISTORIE**
Ramp met Dakota 079 nabij Biak op 2 januari 1961
- 37 **VETERANEN**
- 38 **KVMO-ZAKEN**
Tweede KVMO Veteranendag



Adviesraad: meer publiek-private samenwerking bij bestrijding piraterij

4

Piraten en partners:
Hr.Ms. Johan de Witt in
Operatie Atalanta

9



Maatregelen tegen zeeroverij en de rol van de gezagvoerder

14



The Maritime Future of the Indian Ocean

24



Ramp met Dakota 079 nabij Biak op 2 januari 1961

32



KVMO

ISSN: 0025-3340

Hoofredactie:

KLTA R.C. Hunnego
KLTA b.d. mr O.W. Borgeld, a.i.

Eindredactie

KLTA b.d. mr O.W. Borgeld, a.i.
Mw. drs. M.L.G. Lijmbach

Artikelencommissie

LTZT 1 F.G. Marx M.Sc., LTZE 2OC dr. ir. W.L.
van Norden, LTZ2OC drs. R.J.M. de Ruiter, KTZ
b.d. L.J.M. Smit, LNTKOLMARNIS drs. A.J.E.
Wagemaker MA, KLTA mr. H. Broekhuizen,
MAJ|MARNIS R.A.J. de Wit

Medewerkers:

Mw. drs. Z. Borgeld-Guman,
LNTKOLMARNIS b.d. H.J. Bosch bc,
prof.dr. J. Colijn, KLTA H. Boomstra (cartoon)
AVDD (foto's, tenzij anders vermeld)

Adres redactie

Wassenaarseweg 2
2596 CH Den Haag
Tel. 070-383 95 04
marineblad@kvmo.nl
www.kvmo.nl

Vormgeving

Frank de Wit
Tel. 038-455 17 54

Drukwerk

EposPress
Postbus 1070
8001 BB Zwolle

Advertenties

070-383 95 04

Abonnementsprijs

Voor leden van de KVMO is het Marineblad
gratis
Niet-leden betalen € 49,50 (NL) of € 69,50
(buitenland) per jaar

Copyright Marineblad

Overname van artikelen is enkel toegestaan na
schriftelijke toestemming van de redactie en
onder uitdrukkelijke vermelding van de bron.
Artikelen in het Marineblad vertolken niet
noodzakelijk de visie van het hoofdbestuur van
de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren
of van de redactie. De inhoud van artikelen
blijft geheel voor verantwoording van de
auteur(s). De wijze van aanleveren van artikelen
is in te zien op www.kvmo.nl/marineblad.

Adreswijziging

Zo tijdig mogelijk schriftelijk doorgeven aan:
Secretariaat KVMO
Antwoordnummer 93244
2509 WB Den Haag
(geen postzegel nodig)
of secretariaat@kvmo.nl

Foto cover:

Rhib op weg naar interventie (AVDD)

Antipiraterij



Ik ben erg blij dat onze hoofdredacteur, Marion Lijmbach, weer volledig 'up and running' is. Het maartnummer zal weer onder haar verantwoordelijkheid tot stand komen.

KLTA b.d. mr Onno Borgeld heeft haar het afgelopen anderhalf jaar op voortreffelijke wijze vervangen. Onno, hartelijk dank voor jouw steun en inzet.

Inmiddels heeft LNTKOLMARNIS b.d. Dick Bosch bc besloten het vicevoorzitterschap neer te leggen. Onze oud-HSGO, KLTA ing.

Marc de Natris wordt per 1 maart zijn opvolger. LTZA 1 drs. Rob de Leeuw gaat KTZA drs. Maarten Koopman aflossen als penningmeester. Het hoofdbestuur zal deze benoemingen uiteraard voorleggen aan de Algemene Vergadering. Het hoofdbestuur zal nog op gepaste wijze afscheid van Dick en Maarten nemen, om hen te bedanken voor hun jarenlange professionele inbreng en grote betrokkenheid.

Voorts kan ik met gepaste trots melden dat de KVMO-website www.kvmo.nl is vernieuwd. De site heeft weer een moderne, frisse uitstraling en draait op de stand van de techniek van vandaag. Op de achterkant van dit Marineblad staat een screenshot van de website. Tot zover de interne aangelegenheden.

Nu de actualiteit van buiten de vereniging. Na de aankondiging van € 1 miljard euro aan bezuinigingen bij Defensie tot 2018 en de nieuwe inzetbrief arbeidsvoorwaarden houdt iedereen even zijn adem in, totdat minister van Defensie Hillen naar buiten komt met zijn beleidsbrief. Politiek Den Haag wacht met spanning de verkiezingen voor de Provinciale Staten af, want pas daarna zal het kabinet met allerlei maatregelen naar buiten treden, waaronder dus ook genoemde beleidsbrief. De ambtelijke werkgroepvoorzitters hebben hun adviezen inmiddels bij de minister van Defensie ingeleverd en het is nu aan de defensieleiding te besluiten, wáár de klappen gaan vallen. Want er volgen pijnlijke keuzes om te komen tot een gezonde en betaalbare defensieorganisatie.

De gezamenlijke officieren verenigingen (GOV: KVMO, NOV, FVNO|MHB en KVNRO) hebben met het symposium 'Sturing bij Defensie', van 3 februari jl., een krachtige bijdrage geleverd aan de besluitvorming over de toekomst van Defensie. De defensieorganisatie moet weer ten dienste staan van de operationele eenheden.

Beleidsbrief of niet, de Koninklijke Marine moet doen waar het goed in is: presteren op top-niveau, op en vanuit zee - en daarmee een relevante bijdrage leveren aan het Nederlands buitenlands beleid en de nationale taken. De flexibiliteit van marine-eenheden en de veerkracht van het marinepersoneel werd vlak voor Kerst weer aangetoond, doordat Hr.Ms. Amsterdam, op de thuisreis na vier maanden anti-piraterij operaties voor Somalië, de steven afwendde van Den Helder en naar Ivoorkust ging. Daar werd op verzoek van de Franse regering, FS Tonnerre van brandstof voorzien. Snel, flexibel, expeditieair, professioneel. BZ!

De Adviesraad Internationale Veiligheidsvraagstukken heeft op 13 januari jl. een advies gepubliceerd over de internationale bestrijding van piraterij op zee. Een goede reden weer in te zoomen op dit immer actuele onderwerp. Zo openen we met een bijdrage van de AIV over het advies en beschrijft KTZ Ben Bekkering hoe hij met Hr.Ms. Johan de Witt recent een nieuw hoofdstuk aan het 'handboek antipiraterij operaties' heeft toegevoegd. De Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij schetst de positie van de gezagvoerder bij antipiraterij-aspecten. Van de hand van KLTA Jeroen de Jonge en Tim Sweijts volgt een artikel over het belang van de Indische Oceaan voor de wereldhandel en de noodzaak van een adequate piraterijbestrijding daar.

Kortom, een prachtig antipiraterij-nummer. Ik wens u veel leesplezier!



Adviesraad: meer publiek-private samenwerking bij bestrijding piraterij



Hr.Ms. Evertsen escorteert WFP-schip.

Somalië is in 2008 Zuidoost-Azië voorbijgestreefd als de regio met het hoogste aantal piraterij-incidenten. Aanvankelijk waren buitenlandse vissersschepen in Somalische wateren het belangrijkste doelwit van Somalische piraten. Vanaf 2006 verlegden zij hun werkterrein naar het kapen van koopvaardischepen op internationale scheepvaartroutes en het gijzelen van opvarenden voor losgeld. Sinds begin 2008 zijn ruim 400 pogingen tot piraterij gerapporteerd voor de kust van Somalië.¹

De aanvallen van piraten op VN-voedseltransporten van het World Food Programme (WFP), die bestemd waren voor de noodlijdende Somalische bevolking, vormden de directe aanleiding voor de internationale anti-piraterijoperaties voor de kust van Somalië. De bescherming van schepen met VN-voedselhulp maakt sinds december 2008 deel uit van het mandaat van EU-operatie Atalanta. De meeste internationale aandacht is echter uitgegaan naar de bescherming van het omvangrijke internationale scheepvaartverkeer door de Golf van Aden, het Somalisch Bassin en de Indische Oceaan. De Adviesraad Internationale Vraagstukken (AIV) conclu-

deert in het rapport *Piraterijbestrijding op zee: een herijking van publieke en private verantwoordelijkheden*² dat volledige bescherming van het scheepvaartverkeer in dit uitgestrekte zeegebied met de beschikbare marinecapaciteit een onmogelijke opgave is. Somalische piraten hebben aangetoond zich snel aan te passen aan de internationale maritieme presentie in de regio. Zo is het operatiegebied van de piraten inmiddels uitgebreid tot wel duizend zee mijlen uit de Somalische kust. Tegelijkertijd blijven zij ook in de Golf van Aden, waar de grootste concentratie van internationale marineschepen zich ophoudt, met succes aanvallen uitvoeren op kwetsbare schepen.

Piraterij als businessmodel

Er zijn verschillende gradaties van organisatie bij Somaliëse piraten. Sommige groepen hebben een sterk hiërarchische structuur en staan onder leiding van ervaren piraten van het eerste uur, terwijl andere meer op ad-hoc basis opereren. Ook moet onderscheid worden gemaakt tussen piraterij in de semi-autonome regio Puntland en Centraal-Somalië. In Centraal-Somalië floreert piraterij bij de totale afwezigheid van een staatsstructuur en bij de macht van enkele krijgsheren en clanleiders. In Puntland is wel sprake van een functionerende staatsstructuur, die zich volgens de *UN Monitoring Group on Somalia* echter meer en meer ontpopt als een criminele staat. Piraterij is een belangrijke bron van inkomsten geworden en derhalve onderdeel geworden van de sociaaleconomische structuur van Puntland. VN-onderzoek wijst uit dat een deel van het losgeld voor gekaapte schepen en hun bemanning in de zakken van Puntlandse bestuurders verdwijnt.³

De leiders van de piraten in Puntland en Centraal-Somalië behoren tot bepaalde clans, maar de deelname aan piratenaanvallen op zee staat in principe open voor elke Somaliër die beschikt over een vuurwapen of een snelle aanvalsboot (skiff).

Geschat wordt dat zo'n 1400 Somaliërs betrokken zijn bij piratenaanvallen op zee. Afhankelijk van het type vuurwapen dat een piraat inbrengt, wordt bepaald hoe groot zijn aandeel wordt in de opbrengsten (ongeveer \$15.000 per persoon). Vermogende investeerders of financiers van piraterij zijn veelal afkomstig uit het binnenland van Somalië en zij hebben geen rechtstreekse bemoeienis met de piraterijoperaties. De investeerders kunnen rekenen op een aandeel in de losgeldten die worden betaald (ongeveer dertig procent). Ook de dorpsoudsten en lokale bestuurders van de thuisbases van de piraten delen in de opbrengsten van piraterij (vijf tot tien procent), omdat zij

toestaan dat gekaapte schepen bij hun havens voor anker liggen. Gewapende milities en krijgsheren die het gebied beheersen van waaruit de piraten opereren ontvangen ongeveer tien procent van de opbrengsten. Tenslotte delen ook de onderhandelaars met buitenlandse reders over de betaling van losgeld alsmede zakenmensen, die het schip van voedsel en drinkwater voorzien voor de duur van de kaping, in de opbrengsten. Zo garandeert het businessmodel van piraterij iedere deelnemer een vooraf vastgesteld deel van het losgeld.⁴

De AIV heeft geen aanwijzingen gevonden dat piraterij op grote schaal wordt gefinancierd door buitenlandse investeerders. Publicaties over buitenlandse financiering van Somaliëse piraterij worden niet gestaafd door gezaghebbende rapporten van de VN of onafhankelijke denktanks.

Preventie van piraterij: wie is waarvoor verantwoordelijk?

In de afgelopen jaren zijn veel preventieve maatregelen ontwikkeld tegen de toegenomen piraterijdreiging, in het bijzonder voor de kust van Somalië. Internationale scheepvaartorganisaties hebben onder meer een handleiding *Best Management Practices to Deter Piracy off the Coast of Somalia* opgesteld. De internationale gemeenschap levert met de permanente aanwezigheid van marineschepen,

geschat wordt dat zo'n 1400 Somaliërs betrokken zijn bij piratenaanvallen op zee

helikopters en maritieme patrouillevliegtuigen in het gebied een belangrijke bijdrage aan de beveiliging van het internationale scheepvaartverkeer. Bij de preventie van piraterij op korte termijn zijn de belangrijkste vragen:

- Hoe verhoudt de (private) verantwoordelijkheid van reders voor de bescherming van hun zeevarend personeel en vrachtschepen zich tot de (publieke) verantwoordelijkheid van staten voor de vrije doorvaart in internationale wateren?
- Is de inzet van private beveiligingsbedrijven (PSC's) voor de bescherming van vrachtschepen wenselijk en zo ja, welke bevoegdheden en restricties moeten aan deze PSC's worden toegekend en opgelegd? ➔



Skiff geeft zich over.



Russische helikopter boven een Nederlands dek.

Reders zijn primair verantwoordelijk voor de bescherming van hun zeevarend personeel en schepen tegen piraterij. De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat zet in een brief aan de Tweede kamer uiteen dat reders in het kader van 'goed huisvaderschap' adequate voorbereidingen moeten treffen, zoals het uitvoeren van een risicoanalyse, het overwegen van alternatieve vaarroutes en eventueel het niet aannemen van de vracht.⁵ De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNRR) meent dat het aantal Nederlandse scheepsbewegingen door de Golf van Aden door de piraterijdreiging substantieel is gedaald, van 450 tot 250 à 300 per jaar. De AIV merkt op dat niet duidelijk is of deze daling kan worden toegeschreven aan de piraterijdreiging dan wel aan andere factoren. Zo is als gevolg van de wereldwijde economische crisis de omzet van de Nederlandse zee- en kustvaart in 2009 fors gedaald.⁶

Nederland beschikt over een relatief jonge en moderne koopvaardijvloot met snelle schepen en goede veiligheidsvoorzieningen aan boord, waardoor het voor piraten minder aantrekkelijk is deze te overvallen. Toch kent de Nederlandse vloot ook enkele categorieën die kwetsbaar zijn voor piraterij vanwege een lage bouw en lage vaarsnelheid, in het bijzonder schepen voor het transport van zware lading en speciale projectvaart (bijvoorbeeld het vervoer van olieboorplatforms). Volgens het ministerie van Verkeer en Waterstaat doen Nederlandse reders in het algemeen goed hun best met de zelfbescherming van schepen – van prikkeldraadversperring langs de reling tot nieuwe technologische beschermingsmaatregelen. De vraag is echter of deze zelfbeschermingsmaatregelen en de naleving van de handleiding met *best management practices* tegen piraterij een afdoende antwoord vormen op aanvallen door piraten op open zee. De meningen hierover zijn verdeeld, zowel bij veiligheidsexperts als bij reders.

Nederlandse reders doen steeds vaker een beroep op particuliere beveiligingsbedrijven (PSC's) in reactie op de dreiging van piraterij. De behoefte aan gewapende beveiligers groeit in het bijzonder voor kwetsbare transporten op de Indische Oceaan. Nederlandse reders die door de AIV zijn gehoord beklemtonden dat de inzet van gewapende beveiligers en het duidelijk tonen van wapens een preventief effect heeft. In de praktijk doet het inhuren van gewapende beveiligers zich waarschijnlijk al vaker voor dan wordt toegegeven, soms ook onder druk van verzekeringsmaatschappijen. Daarbij ontstaan risico's van misstanden. Zo worden PSC's ingehuurd zonder vergunning en zonder duidelijke regeling van de geweldsinstructie, gezagsverhouding en aansprakelijkheid. De overheid mag de ogen niet sluiten voor de risico's van deze praktijken en dient deze te voorkomen en te bestrijden.

De AIV is van mening dat in uitzonderlijke gevallen, waarbij preventieve beschermingsmaatregelen en de maritieme aanwezigheid onvoldoende waarborgen bieden voor een veilige doorvaart van zeer kwetsbare Nederlandse schepen in de Golf van Aden, de inzet van Nederlandse militaire beveiligingsteams aan boord nodig is. De inzet van een militair beveiligingsteam aan boord op andere vaarroutes in het Somalië Bassin en de Indische Oceaan kent meer operationele beperkingen dan in de Golf van Aden. Gegeven de veiligheidsrisico's in dit uitgestrekte zeegebied beveelt de AIV de regering aan in bijzondere gevallen de kapitein van een zeer kwetsbaar schip de bevoegdheid te geven om onder strikte voorwaarden gewapende particuliere beveiligers in te zetten als afschrikking tegen piraten. De AIV adviseert daartoe strikte criteria te formuleren voor certificering van PSC's conform het AIV-advies over de inhuur van private militaire bedrijven.⁷ Zij dienen, onder het civiele gezag van de kapitein van het schip, zich te houden aan *rules of engagement* (de geweldsinstructie). Voorts dient het bedrijf aan de gebruikelijke vereisten van een bonafide

bedrijf te voldoen. Nederlandse reders mogen dan uitsluitend gebruikmaken van de diensten van deze gecertificeerde PSC's.

Internationale samenwerking

'Piracy is not a short term problem limited to just one ocean region off Somalia. Success against it will require lots of international cooperation, plentiful assets, improved procedures and a significantly improved picture in real time of the areas involved.'⁸

de AIV is van mening dat in uitzonderlijke gevallen de inzet van Nederlandse beveiligingsteams nodig is

De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en de Europese Unie behoeven speciale vermelding voor hun inspanningen de internationale samenwerking bij piraterijbestrijding te bevorderen. De IMO is een agentschap van de Verenigde Naties op het gebied van maritieme veiligheid, dat aan de basis staat van drie regionale samenwerkingsovereenkomsten in de strijd tegen piraterij:

- Het Regionale Samenwerkingsverdrag inzake de bestrijding van piraterij en gewapende overvallen op zee in Azië (ReCAAP) betreft een verdrag tussen oorspronkelijk zestien Aziatische landen, gericht op het voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende overvallen op zee in het gehele gebied van Zuidoost-Azië. Het op 11 november 2004 te Singapore tot stand gekomen verdrag is voortgekomen uit de wens tot betere regionale informatie-uitwisseling en samenwerking.
- De *Djibouti Code of Conduct*, een gedragscode gericht op samenwerking bij piraterijbestrijding en regionale capaciteitsopbouw in de Hoorn van Afrika. Elf Oost-Afrikaanse landen plus Jemen, Saoedi-Arabië, Jordanië en de Maldiven hebben deze gedragscode, waarin

afspraken zijn gemaakt over de uitwisseling van informatie over piraterij-incidenten, de opstelling van nationale wetgeving tegen piraterij en de versterking van handhavingscapaciteiten en kustwachten ondertekend. De IMO heeft een *trust fund* in het leven geroepen om de doelstellingen van de *Djibouti Code of Conduct* te kunnen verwezenlijken.

- Een *Memorandum of Understanding on the establishment of a sub-regional coast guard network in West and Central Africa*, gericht op nauwe samenwerking van de nationale kustwachten zowel bij de bestrijding van piraterij en gewapende overvallen op zee als samenwerking bij andere dreigingen, zoals maritiem terrorisme, illegale maritieme exploitatie van de Exclusieve Economische Zone van kuststaten (onder meer visserij), drugshandel, diefstal en smokkel van olie, aanslagen op oliepijpleidingen en ongelukken op zee. De IMO is hiertoe een samenwerking aangegaan met de *Maritime Organization of West and Central Africa* (MOWCA), dat in juli 2008 resulteerde in de ondertekening van het *memorandum of understanding* door veertien van de twintig kuststaten in de regio.

De *European Union Naval Force* (EUNAVFOR) vervult met de operatie Atalanta een prominente rol bij de bestrijding van piraterij voor de kust van Somalië sinds december 2008. De EU-operatie Atalanta heeft het volgende mandaat:

- het beschermen van schepen van het WFP met voedselhulp voor Somalië en bescherming van schepen van de Afrikaanse Unie Militaire Missie in Somalië (AMISOM);
- het beschermen van andere kwetsbare schepen voor de kust van Somalië;
- het afschrikken, voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende overvallen;
- het monitoren van visserij voor de kust van Somalië.

De EU heeft voor de operatie Atalanta permanent zes tot acht schepen beschikbaar, waaronder fregatten, grotere patrouilleschepen en een bevoorradingschip. Bij voorkeur beschikt elk schip tevens over een helikopter om het

surveillancegebied rond het marineschip te vergroten en snel te hulp te komen bij een aanval van piraten. Daarnaast kan de EU-operatiecommandant beschikken over drie à vier maritieme patrouillevliegtuigen voor de beeldopbouw van het operatiegebied en over een medische capaciteit. Door de EU is de systematiek van de *group transits* geïntroduceerd, waarbij één of meer marineschepen voorafgaand aan de passage van een groep koopvaardijsschepen



Regionale samenwerking.



de vaarroute door de Golf van Aden inspecteren op de aanwezigheid van piraten. Later is deze systematiek verder verfijnd ten behoeve van zeer kwetsbare schepen, die zich niet kunnen aansluiten bij een *group transit*. Daarbij is de vaarroute in kleinere trajecten of sectoren opgesplitst waarbij elke sector beveiligd wordt door een marineschip dat, met steun van helikopters en maritieme patrouillevliegthuigen, de koopvaardijsschepen nauwlettend in de gaten houdt. Op deze wijze kan in noodgevallen sneller worden ingegrepen door de aanwezige maritieme eenheden in een sector.

Vanuit het besef dat militair optreden tegen Somalische piraten op zee geen structurele oplossing biedt voor het piraterijvraagstuk, richt de EU zich in toenemende mate op een geïntegreerde aanpak van piraterij voor de kust van Somalië:

“The European Union is committed to doing all it can to play its part in deterring and stamping out acts of piracy. We firmly believe that the road to enhanced maritime security lies in an integrated approach. This should translate into effective and permanent civilian/military cooperation, coupled with cross-sectoral co-ordination at civilian level. We have, in fact, already started to do this.”⁹

De EU werkt nauw samen met de IMO bij de implementatie van de *Djibouti Code of Conduct*. Zo draagt zij €5 miljoen bij aan de oprichting van een regionaal trainingscentrum voor nationale kustwachten in Djibouti, waar ook Somalisch kustwachtpersoneel zal worden opgeleid.

ook Nederland moet de komende jaren een maritieme bijdrage leveren aan piraterijbestrijding in het gebied bij Somalië

Daarnaast ondersteunt de EU de totstandkoming van het regionaal *Information Sharing Centre* inzake maritieme veiligheid in de Jemenitische hoofdstad Sana'a. De EU spant zich ook in voor de wederopbouw van Somalië en de preventie van piraterij door middel van programma's ter ondersteuning van rechtshandhaving en veiligheid, verzoening en staatsvorming, onderwijs, economische ontwikkeling en de landbouw. Het grootste deel van de EU-steun voor Somalië wordt beschikbaar gesteld via VN-instellingen en non-gouvernementele organisaties (NGO's) die in het land werkzaam zijn. De EU is verder rechtstreeks betrokken bij de hervorming van de veiligheidssector in Somalië door middel van training van Somalische rekruten; in Oeganda worden militairen opgeleid voor het Somalische regeringsleger door de EU Training Mission. Het belang van hervorming van de veiligheidssector in Somalië is evident, maar opbouw van een krijgsmacht in een land met een fragiel staatsgezag brengt ook risico's met zich. Het is daarom van belang de effecten van de EU Training Mission op de veiligheids-situatie in Somalië nauwlettend te monitoren.

Duurzame oplossing?

De AIV stelt verder dat het nog te vroeg is voor een 'exit-strategie' van de maritieme operaties van de EU en de NAVO tegen piraterij bij Somalië. Dat betekent dat ook Nederland de komende jaren een maritieme bijdrage moet leveren aan piraterijbestrijding in het gebied. Een substantiële vergroting van de internationale maritieme presentie is niet waarschijnlijk en ook niet wenselijk. Een duurzame oplossing van het piraterijprobleem vraagt om maatregelen die de situatie in Somalië zelf en de regio ten goede komen. Tegelijkertijd is versterking van de handhavingscapaciteit en kustwacht in staten rond de Hoorn van Afrika dringend gewenst. Bestrijding van piraterij op land is door de binnenlandse situatie in Somalië zeer lastig. Zolang de overgangsregering haar gezag niet doet gelden in de gebieden van waaruit piraten opereren, moeten Nederland en de EU meer samenwerken met de autoriteiten van het semiautonome Puntland. Daar komen namelijk veel piraten vandaan. Indien deze samenwerking niet vruchtbaar of contraproductief blijkt te zijn, zal het zwaartepunt van de samenwerking verlegd moeten worden naar het lokale niveau en de districten in Puntland waar piraterij het meeste voorkomt. Sociaaleconomische ontwikkeling van de kustgebieden en alternatieve werkgelegenheid voor werkloze vissers en voormalige piraten kunnen bijdragen aan een duurzame oplossing. Dit vergt een lange adem en de bereidheid van internationale donoren, waaronder de EU en Nederland, voldoende fondsen beschikbaar te stellen. Mogelijke voorbeelden van concrete EU-steun aan Puntland zijn de modernisering van de haven in Boosaaso en het certificeren van vis en schaaldieren uit Puntland, opdat deze rechtstreeks naar EU-lidstaten uitgevoerd kunnen worden. ←

Mark Waanders is secretaris van de Commissie Vrede en Veiligheid van de Adviesraad Internationale Vraagstukken.

Noten

- ¹ ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships*, Annual Report 2009 en Report for the period 1 January – 30 September 2010.
- ² Het advies 'Piraterijbestrijding op zee: een herijking van publieke en private verantwoordelijkheden' is voorbereid door een werkgroep van de Commissie Vrede en Veiligheid aangevuld met externe leden onder voorzitterschap van prof.dr.ir. J.J.C. Voorhoeve. De volledige tekst van het advies kunt u vinden op www.aiv-advies.nl.
- ³ *UN Report of the Monitoring Group on Somalia pursuant to Security Council resolution 185*, 10 March 2010, pp. 39, 41-42, 72.
- ⁴ Robert Gilpin, *Counting the Costs of Somali Piracy*, United States Institute of Peace working paper, June 2009.
- ⁵ Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, *Kamerbrief vertrouwelijke aanbieding 'Draaiboek behandeling Bijstandsaanvragen bij Piraterij en Gewapende Overvallen op Zee'*, Den Haag, 4 september 2008.
- ⁶ Volgens CBS Statline van 31 maart 2010 is er sprake van een omzetsdaling van 21 procent in 2009 ten opzichte van 2008.
- ⁷ AIV-advies nummer 59, *De inhuur van private militaire bedrijven: een kwestie van verantwoordelijkheid*, Den Haag, december 2007.
- ⁸ Schout-bij-nacht b.d. Ed Gilbert van de US Coast Guard. www.dodbuzz.com/2009/04/18/needed-international-counter-piracy-center/. Geraadpleegd op 1 oktober 2010.
- ⁹ Toespraak EU Commissaris Joe Borg op het seminar *Piracy and Armed Robbery Against Shipping: To Prevent, Deter, Protect and Fight against an Actual Threat*, op 21 januari 2009.

Piraten en partners: Hr.Ms. Johan de Witt in Operatie Atalanta

De Koninklijke Marine is al weer enige tijd actief in de wateren rondom Somalië. Nederland levert zo een bijdrage aan een inmiddels fors uitgegroeide antipiraterij inspanning. In dit artikel richt ik me op de inzet van Hr.Ms. Johan de Witt. Zij nam van april tot juli 2010 deel aan Operatie ATALANTA, de EU-bijdrage aan die bestrijding van piraterij. Dit betekende een eerste keer voor een Landing Platform Dock (LPD) in een maritieme interdictie operatie onder EU- (of NAVO-) vlag.



De basis voor de inzet werd al een half jaar eerder gelegd. De Johan de Witt voer toen aan de andere kant van Afrika in het kader van het *Africa Partnership Station*. Dit van oorsprong Amerikaanse programma beoogt de opbouw van de regionale capaciteiten om maritieme veiligheid¹ te versterken. Met relatief bescheiden middelen wist het schip in tien weken veel effect te sorteren. Een internationaal trainingsteam trainde aan boord lokale maritieme professionals. Hydrografen en Amerikaanse *Seabees* (marinegenisten) verbeterden de maritieme infrastructuur in en rond de havens. De vele diplomatieke en mediacontacten vergrootten bij de autoriteiten het besef van de waarde van de maritieme dimensie voor de economie en stabiliteit. Ten slotte werden er samen met NGO's kleinschalige projecten opgepakt die vele *hearts and minds* bereikten. De landingsvaartuigen vervulden een cruciale rol in een gebied waar gangbare havens geen regel zijn. Daarnaast bleken ze goed te voldoen bij kustpatrouilles. De Johan de Witt fungeerde als spin in het web. De samenwerking met internationale en regionale partners leverde veel inzicht op en versterkte de mogelijkheid om effectief te opereren als dat nodig zou zijn. Het zijn deze ervaringen die rondom Somalië goed van pas komen.

Antipiraterij in de Somalische wateren

Piraterij is een ambacht zo oud als de scheepvaart zelf. Naast de Straat Malakka, de Zuid Chinese Zee en de kustwateren van Nigeria zijn de wateren rondom Somalië traditionele piratengebieden. Vanaf 2007 neemt de piraterij in de wateren rondom Somalië sterk toe. De VN signaleren daar dan voor het eerst in een resolutie de schadelijke effecten van de piraterij. Die eerste resoluties tekenden vooral in op het verzekeren van een ongestoorde stroom hulpgoederen naar de vluchtelingenkampen rondom Mogadishu. In 2008 en 2009 stuurt Nederland twee marineschepen onder EU-vlag naar de Somalische wateren voor de escorte van schepen van het *World Food Programme* (WFP).

naast de Straat Malakka, de Zuid Chinese Zee en de kustwateren van Nigeria zijn de wateren rondom Somalië traditionele piratengebieden

Vanaf eind 2008 onderstrepen nieuwe resoluties in steeds steviger bewoordingen het belang van een vrije doorvaart door de Golf van Aden. De VN roepen landen op acties te nemen om die vrije doorvaart te garanderen. Zij geven zo een stevig mandaat af om tegen piraterij op te treden. De EU breidt de missie uit en start met Operatie ATALANTA. De operatie kent vier taken: (1) escorteren van VN-schepen (WFP en AMISOM²), (2) verzekeren van een ongestoorde doorvaart van scheepvaart in de wateren rondom Somalië, (3) bestrijden van piratengroepen en (4) monitoren van buitenlandse visvangst in de Somalische EEZ. De laatste is een recente toevoeging, bedoeld om een relatie tussen vermeende afname van de visstand en de aanwezigheid van buitenlandse vissersschepen te bepalen. Zo'n eventuele relatie wordt door vele Somali gezien als oor- ➔

zaak van piraterij.

Begin 2010 zijn piraten actief in de Golf van Aden en in het Somalisch Bassin. Naast de EU zijn ook de NAVO en de *Coalition Maritime Forces* – een internationale coalitie die vanuit Bahrein wordt aangestuurd – met een taakgroep aanwezig. Ook niet-gebonden landen zoals China, Japan, Rusland, India en zelfs Iran hebben kleine taakgroepen in het operatiegebied. Zij beperken zich tot konvoieren van schepen onder eigen vlag door de Golf van Aden. Andere koopvaardij schepen mogen dan aansluiten. Op 17 april vaart de Johan de Witt het operatiegebied van Operatie ATALANTA binnen. Aan boord heeft zij de 1^e Bootcompagnie met zes landingsvaartuigen, een Maltees detachement, een beperkte medische rol 2, een team van de Unit Interventie Mariniers en enkele buitenlandse *observers*.

De inzet van de Johan de Witt

Weersomstandigheden (al dan niet moesson), een gering aantal beschikbare marineschepen, prioriteitenstelling door het hoofdkwartier en groeiende ervaring maken het een dynamische inzet met telkens andere accenten. Achteraf gezien valt de inzet van de Johan de Witt te verdelen in drie fasen.

Fase 1 – de kampen op slot

De toename van piraterij in het Somalisch Bassin, de permanente aanwezigheid marineschepen in de Golf van Aden en de specifieke capaciteiten van een LPD leiden tot een eerste patrouille aan de oostkust van Somalië. Die kust is in feite één groot langgerekt strand. Men rapporteert er tientallen vermeende piratenkampen, de meeste in de provincie Galmudug. Dit centrale deel van de oost-



De piratenhaven in beeld.

kust ligt ingeklemd tussen het door Al Shabaab gecontroleerde zuiden en Puntland. Voor dit deel van de kust liggen ook alle gekaapte koopvaardij schepen ten anker en wel op drie locaties: Garacad, Hobyo en Haradeera. De patrouille begint met een zoekslag langs Galmudug. De activiteit is minimaal: weinig visserij, af en toe een bootje, een enkel dorpje.

De landingsvaartuigen vinden in de eerste twee dagen een handvol *whalers* voor de kust. De piraten gebruiken deze 8 meter lange, open sloepen als moederschepen. Twee *skiffs* fungeren als aanvalsbotten en completeren zo de *Pirate Action Group* (PAG). Voor de kust vinden we alleen de *whalers*. *Skiffs* zien we op het strand of gebruikt door een enkele visser. Zogenoemde *tripwires* (criteria) moeten duidelijkheid geven of het om piraten gaat. Maar waar deze *tripwires* op open zee goed werken, geven ze onder de kust een te gering onderscheidend vermogen. Je wilt piraten vangen, maar vissers tegelijkertijd niet hun belangrijkste middel om te voorzien in levensonderhoud afnemen. Uiteindelijk resulteren aanvullende observaties, gesprekken met de inzittenden en het gebruikelijke overleg met het hoofdkwartier en het OM tot de inbeslagname van twee van de vier *whalers*.

De piraten lijken zich te concentreren in Garacad, Hobyo en Haradeera. De eerste plaats wordt gebruikt als een soort commandopost. Hier liggen veruit de meeste gekaapte koopvaardij schepen ten anker. Vanuit deze plaats lijkt men ook onderhandelingen over losgeld te voeren. Hobyo en Haradeera zijn de logistieke kampen. Hier worden PAG's gereed gemaakt voor vertrek naar zee. Dat is vooral mogelijk door 200 meter lange rotsformaties net voor de kust. Daardoor ontstaat een beschutte locatie om bij laagwater de *whalers* te beladen. Anders dan bij *whalers* van vissers, hebben *whalers* van piraten zestien 200 liter vaten aan boord. Omdat je onmogelijk een beladen *whaler* van het strand kan trekken, is die beschutting dus noodzaak. Langs de hele Somalische oostkust zijn maar een handjevol van dit soort plekken, in Galmudug feitelijk twee. Dat maken Hobyo en Haradeera de meest waarschijnlijke kampen. Hobyo en Haradeera liggen 70 zeemijlen uit elkaar. Dat



Eerlijke vissers.



AFOB voor de kust.

maakt het mogelijk bij elk kamp een *Afloat Forward Operating Base* (AFOB) van landingsvaartuigen te positioneren. De Johan de Witt houdt zich in het midden op. De blokkaders werken en geven goed inzicht. Het beladen gebeurt vooral in de nacht. Aan land staan flinke voorraden, waaronder ladders en brandstof. We zien bewapende wachtposten. Daarnaast zien we verder weinig andere activiteiten. Visserij geschiedt niet vanuit de kampen maar vanaf het strand, in *skiffs* en dicht onder de wal. Ook in de weinige dorpen valt weinig te zien. Het dorp Hobyo ligt zo'n 600 meter van het piratenkamp. Opvallend is dat het gebied tussen kamp en dorp een waar niemandsland is. De aanvoer naar het kamp gaat met SUV's en *pick-ups* via een weg die direct het binnenland inloopt.

Tijdens onze aanwezigheid varen de piraten niet uit. De landingsvaartuigen maken hun aanwezigheid in *sweep*s tot dichtbij de kampen nadrukkelijk bekend. Mogelijk schrikt dat de piraten af. Met het oog op de naderende moesson, waarin wind en zeegang varen met PAG's onmogelijk maken, denken wij nog 10 dagen *on station* te moeten blijven om de deur gesloten te houden. Helaas volgt een andere taak met een hogere prioriteit: opstomen naar de Golf van Aden voor de WFP-escorte. Dat is het einde van de eerste fase. Drie dagen na ons vertrek onderschept een Frans fregat een van 'onze' *whalers* uit Hobyo. Klaarblijkelijk durfden de piraten na ons vertrek wel uit te varen.

De eerste patrouille blijkt waardevol. Landurig bewaken van kampen levert meer op dan de periodieke luchtfoto. Er is inzicht gekregen in *technics, tactics and procedures* (TTP) in en rondom de piratenkampen. Het inzicht in de zogeheten *pattern of life* (PoL) blijft beperkt. De verhouding tussen piraten en burgers is onduidelijk. Het op slot gooien van de kampen met landingsvaartuigen lijkt effectief. Tijdens de patrouille is ook gekeken naar mogelijkheden om *whalers* uit het piratenkamp weg te kapen of een kamp te ontmantelen met een amfibische *raid*. Dat zijn echter interne militaire planningsexercities gebleven. Het mandaat staat zulke acties immers niet toe.

Fase 2 – verbeterd omgevingsbeeld

Na de escorte van het WFP-schip Mustafa H, met inzet

van de Maltese VPD³, zetten we koers naar het Somalisch bassin. Een klein jaar eerder is een routeadvies voor de scheepvaart van kracht geworden. Dat leidt schepen om het jachtgebied van de piraten heen. De piraten zien zo weinig doelen en met behulp van maritieme patrouillevliegtuigen worden in de inter-moesson periode ruim 60 PAG's onderschept. Wij turven daarvan eentje zelf en eentje samen met het Franse fregat Nivose.

Met de grote kraan weet de Johan de Witt naast *skiffs* ook *whalers* aan boord te hijsen. Het doorzoeken van de twee *whalers* van de kust en de twee *whalers* uit het bassin levert een goed beeld op van hun capaciteiten. Ze hebben identieke voorraden brandstof, voedingsmiddelen, medicijnen en reservedelen aan boord. De spullen komen van dezelfde leveranciers. Dat zegt iets over de organisatiegraad van de logistiek. De hoeveelheid brandstof zegt ook iets over de actieradius. Opvallend zijn de ongeveer 15 zaklampen per *whaler*, allemaal met een afbeelding van Obama.

De dagen daarna staan in het teken van escortes van Mombassa en Mogadishu ten behoeve van AMISOM. Tijdens de escortes voeren de landingsvaartuigen kustpatrouilles uit. Ze proberen door zogenoemde *friendly approaches* contact te leggen met vissers. Die zijn in deze zuidelijke wateren veel talrijker dan bij Galmudug. In de havens van Barawe en Kismayo wordt economische activiteit waargenomen, onder andere overslag van goederen van en naar kleine koopvaardij schepen. De gesprekken met de vissers vullen het beeld van de PoL aan. Zij vissen vooral op haaien om de vinnen, waarvoor ze een goede prijs krijgen. Zij vertellen ons over de piraten, hoe ze te onderscheiden en dat zij er last van hebben. Zij vertellen ook dat de komst van Al Shabaab heeft geleid tot meer rust op de wal. Zij kunnen nu gerust hun gezinnen achterlaten. Daar staan wel striktere leefregels tegenover. Een dag voor de binnenkomst in Dar-es-Salaam voeren piraten nabij het eiland Pemba een aanval uit op een koopvaardij schip. De aanval wordt afgeslagen. Het toont aan dat de piraten bereid en in staat zijn hun operatiegebied uit te breiden. Uit het incident blijkt ook dat adequate communicatie met de collega's van de Tanzaniaanse kustwacht en marine niet mogelijk was. In Tanzania wordt hierover gesproken. Tanzania houdt de ➔



Friendly approaches met vissers.

boot af, omdat ze uitwisseling van informatie niet los zien van het verzoek om tot berechting van piraten in Tanzania over te gaan. Uit gesprekken blijkt wel dat Tanzania veel last heeft van de piraterij. De import en export via havens staat onder druk en de vastgoedmarkt in de grote steden wordt overspoeld met Somalisch 'zwart' (los-)geld. Beide hebben een destabiliserende werking op de economie. Op verzoek van diverse ambassadeurs (EU, FR, NL, US, UK) ontvangen de Tanzaniaanse minister van Defensie en de commandant van de Marine *briefings* aan boord. Dat leidt tot afspraken over uitwisseling van informatie op tactisch niveau.

Tijdens een volgende escorte komt het bericht binnen dat één van de gekaapte koopvaardischepen zichzelf heeft vrijgevochten en opstoomt naar open zee. Nadat eerst het Spaanse fregat Victoria een nieuwe kaping weet te voorkomen, neemt de Johan de Witt het schip onder haar hoede. Een team van specialisten gaat over. De zeer slechte zeewaardigheid van het schip en het slechter wordende weer noodzaakt de terugkeer van het team. Ook de kapitein ziet in dat aan boord blijven niet langer verantwoord is en verlaat met zijn bemanning zijn schip. In de vier dagen dat zij aan boord van ons schip zijn, komen veel verhalen los. Dat levert ons informatie op en stelt de bemanning van het schip in staat een begin te maken met de verwerking van toch bloedstollende ervaringen. De fase eindigt met een dag *low level training* met de Jemenitische kustwacht. Landingsvaartuigen halen 50 man op in Port Aden. Zij krijgen aan boord diverse lessen. Zij tonen zich zeer leergierig en enthousiast. Daarnaast vinden aan boord gesprekken plaats met de directie van de Kustwacht. Deze geeft haar visie van de piraterij in de Golf van Aden en het effect op de visserij. Ook schetst de directie het vluchtelingenprobleem en de bijbehorende mensensmokkel. Het levert opnieuw veel informatie op en onderstreept de voordelen van samenwerking met regionale partners.

Fase 3 – de kust als brug

Met de moesson nu op volle kracht komt in deze fase de noordkust in het vizier. Vanaf de noordkust richten de piraten zich op de *Internationally Recognised Transit Corridor* (IRTC) in de Golf van Aden. De relatief korte afstanden

maken moederschepen, zoals de *whalers* in het Somalisch Bassin, overbodig. Een *skiff* volstaat, bij voorkeur de traditionele, langwerpige versie met sterke buitenboordmotoren. In een paar uur is men in de IRTC, kan men zich voordoen als een visser en wachten op een kans. Als dat langer duurt en dus de kans op detectie door een marineschip of maritiem patrouillevliegtuig toeneemt, keert men terug naar de wal. Als het even kan nemen ze op de heenweg vluchtelingen mee die ze op de kust van Jemen afzetten. Op de terugweg hopen ze dan op een kaping. Op de kust zien we geen piratenkampen zoals Hobyo en Haradeera. De piraten lijken op te gaan in de lokale bevolking.

We besluiten tot meerdaagse patrouilles ten westen en ten oosten van Bosaasso, de hoofdstad van Puntland. Wederom opereren de AFOB's op 20 tot 25 mijl weg van de Johan de Witt. Zij neemt in het midden een eigen vak voor haar rekening. Wat opvalt is dat de kust bezaaid is met kleine dorpen. Er is veel lokale visserij. Vooral het duiken naar zeekomkommer is een lucratieve activiteit. Aan de kust bevinden zich ook twee conservenfabrieken voor tonijn. Met de aanwezige dadelplantages en andere agrarische activiteiten is er dus een economische basis. De vissers die we op zee benaderen zijn openhartig. Zij geven aan, net als de vissers in het zuiden, veel last te hebben van de piraten. Die komen overigens naar zeggen overwegend uit andere provincies ('niet van hier'). Piratenleiders schijnen dorpsoudsten onder druk te zetten en weten hen vaak met geld om of weg te kopen. Tijdens deze patrouille onderschept de Johan de Witt een terugkerende *skiff*. Na enige dagen brengen vissers een verzoek van dorpsoudsten over om te praten met de commandant. Omdat de gang naar land niet is toegestaan, vindt de bijeenkomst plaats aan boord van een landingsvaartuig op zo'n 150 meter van het strand.

Ook hier is het gesprek openhartig. Er wordt gesproken over de buitenlandse visserij, de visstand, de komst van mensen 'niet van hier', de impact van piraterij op de kuststrook en de relatie met de overheid (in Bosaasso). De bereidheid om een bijdrage te leveren lijkt groot, de middelen zeer beperkt. De relatie met centrale overheden is gering. Een verzoek tot hulp op de wal kan niet worden gehonoreerd. In plaats daarvan vindt een medisch spreekuur plaats aan boord van het landingsvaartuig. Met weinig middelen kan zo toch veel effect worden gecreëerd.

Daarmee eindigt de deelname aan Operatie Atalanta. Op 29 juni verlaat de Johan de Witt het operatiegebied.

Observaties

De piraten

Als het ooit al begonnen is door overbevissing door buitenlandse vissers, dan wijst alles er toch op dat dit over is: wij zagen vis genoeg en nauwelijks buitenlandse vissers in de EEZ. De piraterij lijkt dan ook stevig in handen van de georganiseerde misdaad. Dat betekent een slagvaardiger aansturing van de piraten. Men zoekt naar marktdiversificatie, de logistiek wordt professioneler en men wordt creatiever in het zoeken naar nieuwe mogelijkheden om te kapen. De piraterij houdt zich al bezig met mensensmok-



Overleg met dorpsoudsten.

kel van Puntland naar Jemen. Ook zien we de piraten experimenteren met alternatieve moederschepen. Dhows werden al langer gebruikt, maar nu worden vissersschepen ook ingezet. Men heeft zelfs met een gekaapt Ro-Ro-schip geopereerd, waarbij de *skiffs* vanaf de klep werden gelanceerd. De vraag kwam even op of ze hier niet snel van ons hadden geleerd! Er is ook sprake van expansie van jachtgebieden. Zorgwekkend zijn de verhalen over de 'investering' van losgeld in vastgoedmarkten in omringende landen. Naast het directe effect van haperende goederenstroom over zee, krijgen we dan te maken met indirecte effecten vanuit destabiliserende regio's.

Antipiraterij

Wat begon als escorte voor WFP-schepen is inmiddels uitgegroeid tot een forse internationale inspanning. Marineschepen en patrouillevliegtuigen uit vele landen escorteren, patrouilleren en konvooiëren dagelijks teneinde een vrije doorvaart voor de scheepvaart te garanderen. Ondanks deze inspanning, behaalde successen en *best management practices* van koopvaardijsschepen stijgt het aantal kapingen nog steeds. De piraterij evolueert en dus zal de antipiraterij moeten evolueren. Een essentiële sleutel ligt op land. Samenwerking met landen in de regio biedt kansen. Door onderscheid te maken tussen het tactische, operationele en strategische niveau enerzijds en informatieuitwisseling, coördinatie en integratie anderzijds, kan men komen tot een (politiek) haalbare vorm, met uitwisseling van informatie op tactisch niveau als minimum. Dit zou overigens ook van toepassing kunnen zijn op de samenwerking met autoriteiten binnen Somalië. Enige vorm van interactie, uiteraard in internationaal verband, levert voor de antipiraterij grote voordelen op.

Regionale capaciteitsopbouw

Training van maritieme professionals, verbetering van de maritieme infrastructuur, promotie van het belang van de zee voor de economische ontwikkeling en stabiliteit, eventueel aangevuld met 'community related' projecten zijn belangrijke instrumenten om die regionale capaciteiten te versterken. Dit betekent niet alleen betrokkenheid van de Marine, maar vraagt juist om een *combined, joint* en zelfs *inter-agency* benadering. Een LPD is dan een unieke

capaciteit op zich. Ze is in feite een ware *afloat compound*. Het schip heeft voldoende ruimte, geen *footprint* aan de wal, kan vele opstappers (trainers en cursisten) en middelen (hydrografische eenheid, genie, medisch) meenemen en heeft een groot uithoudingsvermogen. De landingsvaartuigen (en helikopters) zijn cruciale elementen die tegelijkertijd operationele output leveren en de capaciteitsopbouw ondersteunen. Dit alles is uitvoerbaar tijdens oefenreizen in gebieden waar de versterking van capaciteiten kan helpen een crisis te voorkomen. Tijdens Operatie Atalanta bleek hoezeer die regionale capaciteitsopbouw het indammen van piraterij kan ondersteunen.

Slot

Naar mijn mening heeft de deelname van een LPD aan de antipiraterij een duidelijke toegevoegde waarde opgeleverd. Naast het onderscheppen en het in hun kampen opsluiten van piraten heeft het erg nuttige informatie opgeleverd en inzichten verschaft. Het besef dat de kustlijn de brug naar en niet de grens voor een effectievere antipiraterij is, levert interessante invalshoeken op. Het effect van piraterij op de wereldwijde economie is voelbaar. Het effect op de desbetreffende regio is nog veel ingrijpender. Toenemende instabiliteit en stagnerende ontwikkeling gelden dan als grootste risico's. Dat zal uiteindelijk ook bredere uitstraling krijgen, zoals in de vorm van illegale immigratie, terrorisme en smokkel van wapens of drugs. Ook de wereldhandel zal schade ondervinden. De cocktail van fundamentalisme, terrorisme, zwak bestuur en georganiseerde misdaad is dan niet ver weg en houdt nog grotere risico's in zich, waarvan de effecten tot in Europa kunnen reiken.

Inszet beoogt voorkomen, indammen, ingrijpen en/of stabiliseren. Hoe eerder in die keten, hoe efficiënter en hoe kleiner de politieke implicaties. Lag voor ons de nadruk in West-Afrika vooral op 'voorkomen' door versterking van regionale capaciteiten, in Oost-Afrika lag dat op 'indammen'. Indammen begint met maritieme interdictie: tegengaan van onrechtmatig gebruik van de zee. De inzet van de Johan de Witt heeft laten zien dat ook 'indammen' veel baat heeft bij regionale capaciteitsopbouw. De piraterij zal voortduren: de mogelijkheid bestaat, de beschikbaarheid van 'gelukszoekers' is gegarandeerd, de risico's voor de leiders zijn gering en de opbrengsten hoog. Zolang in Somalië interventie en zeker stabilisatie nog een brug te ver zijn, zal de noodzaak voor maritieme interdictie en flankerende capaciteitsopbouw blijven bestaan. Daarmee is ook de vraag gerechtvaardigd of niet in andere regio's – denk aan West-Afrika – regionale capaciteitsopbouw en presentie gewenst zijn om een situatie als nu bij Somalië te voorkomen. ←

KTZ B.W.J. Bekkering was tijdens de deelname aan de Operatie Atalanta commandant van Hr.Ms. Johan de Witt.

Noten

- ¹ *Security and Safety* worden in het Nederlands beide vertaald door veiligheid.
- ² AMISOM = African Union Mission in Somalia.
- ³ VPD = vessel protection detachment.

A large cargo ship is visible on the horizon under a sunset sky. In the foreground, a naval helicopter is partially visible, and soldiers in tactical gear are aiming rifles. The scene suggests a maritime security operation.

Maatregelen tegen zeeroverij en de rol van de gezagvoerder

De KVMO en de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK) onderhouden een goed onderling contact. Eén van de onderwerpen die aan de orde komen is zeeroverij. In onderstaand artikel wordt de visie van de gezagvoerder weergegeven ten aanzien van het probleem zeeroverij en de aanpak daarvan.

Boven: gewapend escorte.

Zeeroverij in de wereld

Al zijn de jaarcijfers van 2010 nog niet beschikbaar, nu al kan gezegd worden, dat de zeeroverij in de wereld weer een record heeft gebroken. Rond de jaarwisseling werden in de wereld nog 27 schepen en 625 gegijzelden vastgehouden, totdat losgeld zou worden betaald.¹ Het lijkt een lucratieve vorm van criminaliteit. Met name de activiteiten rond de Hoorn van Afrika zijn oorzaak van verontrustende cijfers. Op de eerste drie dagen van 2011 werden daar al zeven zeeroverij incidenten gerapporteerd. Maar ook in andere delen van de wereld is het nog steeds onveilig. In de Golf van Guinee worden regelmatig schepen op gewelddadige wijze beroofd en worden opvarenden voor losgeld meegenomen. Ook in Zuidoost-Azië lijkt de zeeroof weer op te laaien. Bangla Desh is een sluimerend gebied, waar telkens weer gevallen worden gemeld. Daarnaast komen incidenteel gevallen voor bij Zuid-Amerika en in de Caraïbische Zee.

Hoe staat het met de aanpak

Vanaf de eeuwwisseling is het aantal zeeroverij incidenten enorm toegenomen en daarom verzoekt de maritieme sector de Nederlandse overheid om hulp. Er is sindsdien veel over zeeroverij gesproken: in talloze werkgroepen, symposia, congressen en politiek overleg. Beleidsplannen werden geschreven, toekomstvisies en zelfs een Draaiboek Piraterij. De Koninklijke Marine werd uitgestuurd om zich van haar oorspronkelijke taak te kwijten en een bijdrage te leveren aan de veiligheid voor koopvaardisschepen. In het afgelopen jaar heeft men niet stilgezeten. Er zijn diverse middelen ontwikkeld, die kapers moeten verhinderen of ontmoedigen om aan boord te komen. Helaas hebben al deze acties

nog niet mogen leiden tot een merkbare afname van de zeeroverij in de wereld. Kijken we naar de incidenten van de afgelopen jaren, dan moeten we constateren, dat in principe ieder schip doelwit kan worden van zeeroverij, ongeacht type of vlag. Ook snelle containerschepen met een hoog vrijboord en varende onder een goed bekend staande vlag kunnen het slachtoffer worden.² 'In principe', want natuurlijk zijn er uiterst kwetsbare scheepstypen, zoals sleepboten met sleep en off-shore installaties, die veel meer risico lopen en zijn er snel varende schepen, die aanzienlijk minder risico lopen.

Scheepsbemanningen

Intussen blijven scheepsbemanningen varen en houden zij de constante goederenstromen in de wereld in stand. Onze samenleving is afhankelijk van de goederenstroom over zee. 90% van alles wat vervoerd wordt, gaat over zee. Een aanzienlijk deel van onze energie (aardolie) wordt over zee vervoerd. 20% van de wereldhandel gaat door de Golf van Aden. Koopvaardisschepen komen in alle uithoeken van de wereld om grondstoffen of producten op te halen die nodig zijn om onze welvaart in stand te houden. In de gebieden, waar de schepen komen heerst meestal aanzienlijk minder welvaart dan in ons deel van de wereld. Vaak is dat de oorzaak van criminaliteit. Eén van die vormen van criminaliteit is zeeroof. In West- en Oost-Afrika heeft het een gewelddadige dimensie aangenomen, met het uiterst bedreigende verschijnsel: kaping om losgeld. Zeevarenden houden er niet van om thuis, tijdens verlof over hun bezorgdheid te praten. Maar aan boord maakt men zich wel degelijk ernstig zorgen:

‘Hoeveel kans lopen we, dat we in een piraten-val lopen in de Indische Oceaan?’ ‘Zijn we goed voorbereid; zijn de maatregelen die we hebben genomen voldoende?’ ‘Kunnen we rekenen op hulp als het fout gaat?’ ‘Wat gaat er gebeuren, als de kapers tóch aan boord komen?’

Het zijn de vragen die de kapitein van een schip zichzelf regelmatig stelt, maar ook van de bemanning hoort. Men realiseert zich heel goed dat men in de meeste gevallen geheel op zichzelf is aangewezen. Niet alleen de bemanning heeft vragen. Het thuisfront maakt zich nog grotere zorgen. Zij weten maar weinig en juist daardoor groeit de zorg het meest als het schip in een door zeeroverij bedreigd gebied komt.

De rol van de kapitein

Van de kapitein wordt verwacht, dat hij zijn reis goed voorbereidt en daarbij alle risico's, die hij onderweg kan ondervinden, adequaat in kaart brengt en tot een minimum beperkt. Dat lijkt eenvoudig. Toch spelen zo veel andere belangen een rol, dat een kapitein in de praktijk voornamelijk bezig is met het afwegen van prioriteiten en belangen. Hij wordt voortdurend overspoeld met verzoeken, vragenlijstjes en formaliteiten waaraan moet worden voldaan. Omdat de scheepsbemanning van een koopvaardijship maar klein is³, doet de kapitein alle administratie zelf. Hij heeft behoefte aan snelle en betrouwbare informatie over de risico's. Moet hij door een door zeeroverij gevaarlijk gebied, dan wil hij de allerlaatste informatie hebben. ‘Daarvoor hebben we toch websites, waarop hij alles kan vinden’ wordt vaak gezegd. Men vergeet daarbij te bedenken, dat op zee beperkingen gelden. De downloadcapaciteit bij verschillende rederijen is dermate beperkt, dat de kapitein uitgebreide files nooit te zien krijgt.⁴ Bovendien heeft hij de tijd niet, om eindeloos op internet te zoeken. De NVKK probeert daarin te voorzien door kapiteins op een voor hen goed toegankelijke wijze van de noodzakelijke informatie te voorzien. Toch blijft de behoefte aan actuele en betrouwbare informatie groot. Niet alleen bij kapiteins en de NVKK. Ook reders hebben behoefte aan veel meer informatie, dan tot nu toe wordt verstrekt. Zodra een schip het zeeroverij-gevaarlijk gebied in de Noord Indische Oceaan nadert, dient het zich te registreren bij MSC-HOA.⁵ Daar krijgt men informatie over de actuele situatie. Zodra men de *High Risk Area*⁶ binnenvaart dient men zich te melden bij UKMTO Dubai.⁷ Vijf dagen voordat men bij de *International Recommended Transit Corridor* (IRTC) is, dient men een *Vessel Movement Registration Form* op te sturen. Daarbij dient de kapitein een *Vessel Position Reporting Form* in te vullen. Bovengenoemde registratie is weliswaar op geheel vrijwillige basis, maar het zou niet van goede reisplanning getuigen, als men het niet zou doen. Uiteraard wordt verwacht dat de kapitein ook de laatste versie van de *Best Management Practices* (BMP) kent en waar relevant, de veiligheidsadviezen heeft geïmplementeerd. Het schip dient ook zelf alle maatregelen te hebben genomen voor zelfbescherming. In de BMP staat vermeld dat, indien verdachte activiteiten worden waargenomen, of een aanval van piraten wordt ondervonden, de kapitein dit moet melden op een speciaal formulier ('Annex D'). Er zijn kapiteins die zich langzamerhand afvragen, hoe het toch komt, dat zij van militaire organisaties (zoals MSC-HOA en UKMTO) zo weinig actuele informatie krijgen, terwijl zij zelf zo veel informatie verschaffen. Zij vragen zich af, wat er allemaal met die informatie wordt gedaan. ‘Wij varen door het gebied en wij hebben behoefte aan alle relevante en snelle veiligheidsinformatie’, is een veelgehoorde opmerking.

Bescherming door marineschepen

Niet overal in de wereld in zeeroverij gevaarlijke gebieden kunnen marineschepen aanwezig zijn om koopvaardijships te beschermen. Helaas kan niet altijd worden gerekend of vertrouwd op lokale marineschepen van kuststaten die veiligheid zouden moeten bieden. Omdat op dit moment rond de Hoorn van Afrika een groot aantal marineschepen van verschillende landen aanwezig is, wordt de visie op de rol van marineschepen beperkt tot dat gebied. Bemanningsleden van passerende koopvaardijships weten, dat gemiddeld zo'n 20 marineschepen rond de Hoorn van Afrika waken over hun veiligheid. Vaak nemen ze geen marineschepen waar, maar weten zij, dat deze in de nabijheid zijn, hetgeen hen een goede morele steun geeft. Toch komt het voor, dat schepen in transit door de IRTC worden aangevallen door piraten. Ook komt het voor, dat schepen vlak na begeleiding van marineschepen worden aangevallen. We kennen in Nederland het ‘Draaiboek behandeling bijstands aanvragen bij piraterij en gewapende overvallen op zee’ (kortweg ‘Draaiboek Piraterij’ genoemd). Dat is een vertrouwelijk document, waarin overheids-

bemanningsleden van passerende koopvaardijships weten dat gemiddeld zo'n 20 marineschepen rond de Hoorn van Afrika waken over hun veiligheid

richtlijnen staan ten aanzien van de honorering van een bijstands aanvraag met betrekking tot zeeroverij.⁸ Dat klinkt erg hoopvol, maar over de uitvoering ervan valt bij gezagvoerders, maar ook bij reders nogal wat scepsis waar te nemen. In de eerste plaats kent het document een rubricering, waardoor de kapitein geen kennis kan nemen van de inhoud. Er wordt een kwetsbaarheidsklassificering toegekend aan schepen, waarvan kapiteins, noch reders weten, hoe die in elkaar steekt en wat de criteria zijn. Van alle bijstands aanvragen worden er bitter weinig gehonoreerd. Dat, terwijl een aantal koopvaardijships onder Nederlandse vlag wél bescherming kreeg van buitenlandse marineschepen. Op het moment van schrijven is een groot werkeiland van Heerema onderweg van Zuid-Afrika naar India. Een kwetsbaar en kostbaar object. Hiervoor is een verzoek om bijstand ingediend. Volgens ingewijden is dit verzoek niet gehonoreerd. Gezagvoerders is niet ontgaan, dat schepen die met voedselhulp in opdracht van het



Nederlandse militairen aan boord van een koopvaardijship.



World Food Program van de United Nations varen, met bescherming altijd voorrang krijgen. Vaak zijn dit schepen onder goedkope vlag. Het feit dat de toekenning van bescherming niet helder is, dat adequate informatievoorziening als onvoldoende wordt ervaren, maakt dat kapiteins niet erg te spreken zijn over 'het optreden van de Koninklijke Marine'. Uiteraard is een nuance hier op zijn plaats. Aan boord worden zaken vaak ongecompliceerd voorgesteld. Begrijpelijk, want op een wereldreis van vele duizenden mijlen is dit maar een momentopname en slechts een onderdeel van het hele traject waarop veel gebeurt. Duidelijk zou moeten zijn dat de Koninklijke Marine optreedt als instrument van de regering en in die functie de opdracht krijgt van de Nederlandse regering. Blijkbaar wordt het 'hoe en waarom' toch niet helemaal goed gecommuniceerd naar de zeevarenden, die het gevoel krijgen aan hun lot te zijn overgelaten.⁹

Zelfbescherming op schepen

De BMP vermeldt in hoofdstuk 6 (*Company Planning*): 'The provision of carefully planned and installed **Self Protection Measures** (SPMs) prior to transiting the High Risk Area is very strongly recommended'. Daarmee geven de stellers van het document aan, dat niet gerekend kan worden op volledige bescherming door marineschepen. Ook indien het schip wordt aangevallen door kapers, moet gerekend worden op een theoretische tijd van minimaal 20 minuten die nodig is, om marine-eenheden de gelegenheid te geven het schip te bereiken. De ervaring leert, dat de werkelijkheid een veelvoud daarvan is. Al zijn veel marineschepen actief rond de Hoorn van Afrika, voor deze onmetelijke waterplas zou een veelvoud nodig zijn. Ook in andere delen van de wereld is bescherming tegen zeeroverij nodig. Beschermingsmaatregelen aan boord hebben als voordeel dat men ze altijd bij zich heeft, overal in de wereld. Daarbij is men niet afhankelijk van de aanwezigheid van marineschepen of traagheid in de besluitvorming van overheden.

Op dit moment wordt discussie gevoerd over de wenselijkheid en de toelaatbaarheid van het inhuren van *Private Security Companies* (PSC's). Een verschijsel, dat vanuit de Verenigde Staten nu ook Nederland heeft bereikt. Nadat de voormalige minister van Defensie al in 2009 aangaf, niet te kunnen voldoen aan het verzoek van de Nederlandse reders om bescherming op hun schepen door Nederlandse mariniers, zijn de reders gaan zoeken naar alternatieven. Inmiddels heeft het sterk groeiende aantal PSC's een gat in de markt gevonden en bieden zij op prachtige websites hun diensten aan om koopvaardischepen te beschermen. Enkele gezagvoerders zijn van mening dat alleen al de zichtbare aanwezigheid van gewapende beveiligers piraten af zal schrikken.¹⁰ Het ligt voor de hand dat bij het zoeken naar oplossingen voor de meest effectieve, maar ook gemakkelijke en goedkope maatregelen zal worden gekozen. Sommige reders denken de oplossing te hebben gevonden bij de inhuur van Jemenitische militairen of PSC's. De effectiviteit van de PSC's is echter, ondanks de beoogde afschrikwekkende werking, tot op heden niet aangetoond.

Het merendeel van de Nederlandse kapiteins is verre van gelukkig met deze ontwikkeling. Zij wijzen vuurwapengeweld op schepen, waarover zij het gezag voeren, in principe af. Zij zijn verantwoordelijk voor alles wat er op hun schip gebeurt en indien er slachtoffers vallen, worden zij daarvoor aangesproken. Een kapitein is niet opgeleid om te oordelen of er geschoten moet worden, wanneer en op welke wijze. Hij is daarvoor volledig aangewezen op de lei-

dinggevende van het beveiligingsteam. Men vreest dat inzet van particuliere beveiligers escalierend zal werken en dat een vuurgevecht zal leiden tot heel veel schade. Dat kapers bereid zijn grof geweld te gebruiken is in het verleden al bewezen.

Er blijkt overigens wél vertrouwen te bestaan in een beveiligingsteam van Nederlandse mariniers op het schip. Deze optie is echter niet meer van toepassing en creatief worden nu mogelijkheden ontwikkeld om binnen het kader van de Nederlandse regelgeving" toch beveiligers met het schip mee te kunnen sturen. Er zijn zelfs reders, die voor een reis waarop een PSC moet worden ingehuurd, het schip tijdelijk onder een andere vlag brengen. De leden van de NVKK zijn zich ervan bewust dat zij deze ontwikkeling niet kunnen tegenhouden. Schepen moeten blijven varen en reders zullen alles in het werk stellen om schip, lading en opvarenden te beschermen. De kapitein zal de ontwikkeling dus wel moeten accepteren, maar zal dat onder voorwaarden doen.

Criminalisering van scheepsbemanning

Indien het inhuren van een PSC aan boord van schepen zou worden toegestaan, wil de kapitein over een aantal vragen helderheid hebben. Duidelijk zal moeten zijn hoe de geweldsinstructie is geregeld, hoe de commandostructuur loopt bij gebruik van wapens, wie aansprakelijk wordt gesteld en wie verantwoordelijk is. Omdat de mogelijkheid bestaat, dat er gewonden vallen, zal op het gebied van behandeling van eventuele slachtoffers goede instructie moeten worden gegeven.¹² Ook zal duidelijk moeten zijn op welke wijze verslag moet worden gedaan van een geweldsincident.¹³

Beslist noodzakelijk is, dat duidelijkheid bestaat over eventuele gevolgen van een geweldsincident. In toenemende mate worden tegenwoordig scheepsbemanningen gecriminaliseerd. Omdat dit begrip niet overal bekend is, behoeft het enige nadere toelichting. Schepen, die varen met duizenden tonnen lading, vertegenwoordigen enorme bedragen en daarmee grote belangen. Het is meestal voor de kapitein onmogelijk om precies te weten wat zijn schip allemaal vervoert. Vaak ook geeft de verscheper niet duidelijk op, wat hij aanbiedt. Een kapitein van een schip dat 6000 containers vervoert waarvan een groot deel is verzegeld, weet slechts in hoofdlijnen wat er allemaal in die containers zit. Het is voorgekomen dat in één van de verzegelde containers een partij drugs werd aangetroffen. De kapitein, die verantwoordelijk is voor alles wat er op zijn schip gebeurt, belandde achter de tralies. Een ander voorbeeld. Een geladen *crude oil tanker* raakte in zwaar weer voor de kust van Spanje in moeilijkheden en verzocht om bijstand. Die bijstand werd niet onmiddellijk gegeven. De kapitein deed intussen alles om een ramp te voorkomen, maar zijn voortstuwing werkte niet meer. Toen het schip uiteindelijk op de kust beukt, werden de bemanning en tenslotte de kapitein van boord gehaald door een helikopter. De kust raakte bevuild met zware olie en de kapitein werd opgesloten. Hij heeft 3 jaar als een top-crimineel in een Spaanse cel gezeten en is sinds kort op borgtocht vrij. Criminalisering is het beschouwen van de kapitein en/of andere bemanningsleden als zware crimineel omdat zij buiten hun schuld met een schip in problemen zijn geraakt. Vaak spelen op de achtergrond enorme financiële belangen. Terug naar de beveiliging tegen zeeroverij. Indien bij een geweldsincident ernstige ongelukken gebeuren, zou dit ook aanleiding kunnen zijn voor criminalisering.



Hoe veilig is de zee?

Hoe verder?

Zeeroverij is van alle tijden. Primaire aanpak van zeeroverij is het meest effectief bij de bron zelf: op het land. Er kunnen echter oorzaken zijn, waardoor dat niet mogelijk blijkt. Daarom moeten koopvaardij schepen wel zorgen voor eigen bescherming. Die bescherming moet aan een aantal voorwaarden voldoen: zij moet toelaatbaar, werkbaar, betaalbaar, duurzaam, slim en eenvoudig zijn. Niet alleen maar technische middelen zijn van belang. Ook een anti-piraterij doctrine aan boord, maar ook op het rederijkantoor met goede afspraken en een heldere crisisorganisatie. In Nederland blijkt voldoende inventiviteit te zijn om oplossingen te ontwikkelen. Maar daarvoor moet bij de partijen, die kennis van zaken hebben, bereidheid worden gevonden om open en oplossingsgericht rond de tafel te gaan zitten en informatie te delen. Koopvaardij schepen komen in alle uithoeken van de wereld. Marines kunnen niet overal in de wereld aanwezig zijn. De vraag rijst: 'Hoe lang kunnen we een operatie als die rond de Hoorn van Afrika volhouden?'. Wellicht komt een toekomstige taak voor de Koninklijke Marine weer terug bij haar oorspronkelijke taak: het veilig houden van vitale zeeroutes.

Conclusie

De aanpak van zeeroverij heeft, ondanks alle inspanningen, nog niet geleid tot een voor gezagvoerders merkbaar veiliger zee. Bemanningsleden, maar ook het thuisfront, maken zich daarover zorgen. Zij zijn van mening dat de veiligheid die hen door de Koninklijke Marine wordt geboden, te mager is. Koopvaardij schepen blijven, ongeacht vlag of type, kwetsbaar voor zeeroof. Er is behoefte aan goede beschermingsmaatregelen en aan actuele en betrouwbare informatie. Gezagvoerders vinden dat wapengeweld moet zijn voorbehouden aan de krijgsmacht. Indien de krijgsmacht onvoldoende bescherming kan bieden zullen zij echter alternatieven moeten accepteren, maar slechts onder heldere voorwaarden, waarbij geen concessies worden gedaan aan de rechtspositie van de gezagvoerder. Een goede taakverdeling bij beveiliging van koopvaardij schepen tegen maritieme criminaliteit zou wellicht kunnen zijn: koopvaardij schepen zorgen voor een eigen 'harde schil'. Marineschepen zorgen voor beveiliging van essentiële *sea lines of communication*. ➔



H.A. L'Honoré Naber is bestuurslid van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij, directeur van Safer Seas Consultancy en oud-hoofd Koopvaardijzaken van de Marinestaf.

Noten

- ¹ Rapportage International Maritime Bureau, Kuala Lumpur.
- ² Voorbeeld Maersk Alabama, die in april 2009 werd gekaapt.
- ³ Als voorbeeld: een groot containerschip heeft doorgaans een bemanningsgrootte van maar 15 à 25.
- ⁴ Een voorbeeld daarvan is de MS-CHOA-website met te downloaden documenten. Verschillende kapiteins hebben gemeld dat de bestanden te groot zijn om daarvan kennis te kunnen nemen.
- ⁵ The Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSC-HOA) is an initiative established by EU NAVFOR with close co-operation from industry. The MSC-HOA centre provides 24 hour manned monitoring of vessels transiting through the Gulf of Aden whilst the provision of an interactive website enables the Centre to communicate the latest anti-piracy guidance to industry and for Shipping Companies and operators to register their movements through the region.
- ⁶ "For the purposes of the BMP, this is an area bounded by Suez to the North, 10°S and 78°E".
- ⁷ UK Maritime Trade Office (UKMTO) is the first point of contact for ships in the region. The day-to-day interface between Masters and Naval forces is provided by UKMTO, who talk to the ships and liaise directly with MSC-HOA and the Naval commanders at sea. UKMTO require regular updates on the position and intended movements of ships.
- ⁸ Meer informatie op: <http://ikregeer.nl/document/kst-30490-9>.
- ⁹ Een reder heeft wel eens opgemerkt, het gevoel te hebben met "Russisch Roulette" bezig te zijn.
- ¹⁰ Er zijn zelfs enkele gevallen bekend, waar gebruik wordt gemaakt van opblaaspoppen die met stukken hout een gewapend voorkomen hebben gekregen.
- ¹¹ Op een koopvaardij schip onder Nederlandse vlag is o.a. de Nederlandse wetgeving van toepassing. Het is echter in tegenstelling tot een Nederlands marineschip, geen Nederlands grondgebied. De Nederlandse Wet wapens en munitie staat het meevoeren van wapens zonder vergunning niet toe. Wel geldt voor de bemanning het algemeen erkende recht op noodweer, zoals dat ook aan de wal bestaat.
- ¹² Koopvaardij schepen hebben in de regel geen arts aan boord. Officiëren hebben een medische stage gelopen en zijn opgeleid om ziektes en verwondingen te stabiliseren totdat medische behandeling kan worden geboden. Zij zijn niet op de hoogte van de behandeling van vuurwonden.
- ¹³ In een scheepsjournaal wordt alles dat van belang wordt geacht, vermeld. De rechter kent er een waarde aan toe. Bij geweldsincidenten blijkt soms echter dat niet altijd zaken op de juiste wijze zijn vermeld. De gezagvoerder dient goed op de hoogte te zijn van de wijze waarop hij een dergelijk incident moet melden.



Nederland in de Wereld. De buitenlandse politiek van Nederland

Auteur : Duco Hellema
Uitgever : Het Spectrum, 2010
Omvang : 502 blz.
Prijs : € 20,-
ISBN : 9789049105860

Het is volkomen terecht dat Joseph Luns op de kaft van *Nederland in de Wereld* staat. Als recordhoudend minister van Buitenlandse zaken (1952-1971) speelt hij immers een hoofdrol in het boek. Toch is er iets merkwaardigs aan de hand met de foto, die in mei 1969 in de tuin van het Witte Huis werd genomen: er is iemand 'weggeknipt'. Op het origineel staat namelijk minister-president Piet de Jong links van Richard Nixon. En het was niet Luns, maar de premier die na de Amerikaanse president in de microfoon zou spreken. De Jongs optreden kan worden gezien als een voorbode voor de groeiende rol van de minister-president in onze buitenlandse politiek. De foto is genomen aan het begin van een tweedaags officieel bezoek aan Washington. De Jong en Luns werden verwelkomd met een *Armed Forces Full Honor Arrival Ceremony*. Het is de vraag of Nederlandse bewindslieden sindsdien ook zo'n grootse ontvangst in het Witte Huis kregen. Ruim dertig jaar later, in september 2003, was voor Jan-Peter Balkenende slechts een haastig werk-ontbijt met president George Bush jr. weggelegd. De foto staat dan ook tevens symbool voor het verminderde belang van Nederland voor de Verenigde Staten. Dat is ook een belangrijk onderwerp in het boek van Duco Hellema, hoogleraar internationale betrekkingen in Utrecht.

Nederland in de Wereld is een degelijke en goed geschreven inleiding op de geschiedenis van de Nederlandse buitenlandse betrekkingen van de zestiende eeuw tot heden. Het boek opent met een knap overzicht van de periodes 1580-1900 en 1900-1940.

Het tijdvak sinds de Tweede Wereldoorlog krijgt echter verreweg de meeste aandacht. Daarbij snijdt de auteur een groot aantal thema's aan, zoals de rol die de verschillende ministers hebben gespeeld en de invloed van de publieke opinie. Zijn centrale stelling is dat voor een klein land als Nederland de buitenlandse politiek neerkomt op een 'georganiseerde aanpassing' aan de internationale omstandigheden. Elementen als de geografische ligging en de positie in de internationale machtsstructuur wegen volgens Hellema zwaarder dan binnenlandse factoren zoals partijpolitiek en sociaaleconomische verhoudingen. In *Nederland in de wereld* krijgen de internationale ontwikkelingen dan ook steeds ruime aandacht.

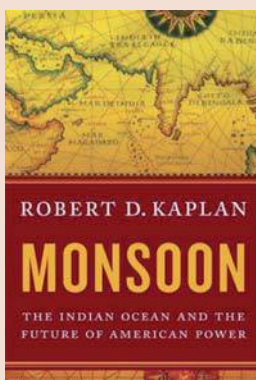
Daarnaast gaat de auteur op zoek naar het 'eigen' karakter van het beleid. Nauwkeurig analyseert hij de motieven die aan het Nederlandse standpunten ten grondslag hebben gelegen. Zo laat hij zien dat het streven naar bescherming tegen de communistische dreiging niet de enige overweging geweest is die het Atlantische uitgangspunt bepaalde. De nadruk die de opeenvolgende kabinetten in de Koude Oorlog legden op het belang van de NAVO en de Amerikaanse leiding, diende ook een andere doel, namelijk het scheppen van een tegenwicht tegen een mogelijke Frans-Duitse hegemonie in West-Europa.

Hoewel andere beleidsterreinen, zoals defensie en ontwikkelingssamenwerking, ruime aandacht krijgen, vormt de Atlantische en Europese oriëntatie van de Nederlandse diplomatie de rode draad in het boek: van de formulering van de nieuwe uitgangspunten na de nederlaag van mei 1940, via de realisering daarvan in de periode 1948-1958 en de 'hoogtij' van het streven naar Europese integratie en Atlantische samenwerking in de jaren zestig. Sinds het einde van de Koude Oorlog zijn deze uitgangspunten steeds minder actueel. Hellema spreekt van 'vervangende perspectieven'.

De eerste druk van dit boek dateert alweer van vijftien jaar geleden. In 2001 en 2006 verschenen herziene versies. Deze nieuwe, vierde uitgave is eveneens 'geheel geactualiseerd en uitgebreid', aldus de omslag. Inderdaad schreef Hellema enkele nieuwe, knappe paragrafen over de gebeurtenissen van de afgelopen vier jaar tot en met de val van het kabinet-Balkenende in februari 2010 over de militaire missie in Afghanistan. Maar 'geheel geactualiseerd' is het boek toch niet. Zo valt op dat de auteur geen kans heeft gezien de

recente oogst aan studies over de Nieuw-Guinea-kwestie te verwerken, evenmin als de vorig jaar verschenen biografie van Luns. De tekst lijkt hier en daar zijn uiterste houdbaarheidsdatum te naderen. Desalniettemin kan het boek er met de nieuwe *facelift* voorlopig goed mee door. *Nederland in de wereld* is nog steeds een onmisbaar overzicht voor iedereen die geïnteresseerd is in de geschiedenis van de Nederlands buitenlandse politiek.

Dr. J.W.L. Brouwer
Centrum voor Parlementaire
Geschiedenis, Radbouduniversiteit
Nijmegen



Monsoon

Auteur : Robert D. Kaplan
Uitgever : Random House, 2010
Omvang : 366 pagina's
Prijs : € 27,95
ISBN : 9781400067466

De moesson, een halfjaarlijks veranderende wind, domineert de Indische oceaan. Hierdoor ontwikkelde zich al in de oudheid een netwerk dat zich uitstrekte van Afrika tot China. Toen in de vijftiende eeuw de Europeanen in deze wateren arriveerden troffen ze er een knooppunt van culturen, religie en handel aan. De kolonisatie van Azië en Afrika maakte een einde aan deze situatie, maar in de komende jaren lijkt de Indische Oceaan haar positie weer terug te krijgen.

Robert Kaplan, bekend van onder meer *Balkan Ghosts* en *Hog Pilots*, *Blue Water Grunts* plaatst in zijn boeken politieke en strategische vraagstukken in een lokaal, cultureel en historisch kader. In *Hog Pilots*, *Blue Water Grunts*, vergezelde hij uitgezonden Amerikaanse troepen om de mogelijkheden en beperkingen van het Amerikaanse veiligheidsbeleid aan te tonen. In *Monsoon* maakt hij onder het mom 'you have to travel to understand' een historisch en cultureel onderbouwde rondgang door de regio. Aan de hand daarvan betoogt hij dat het

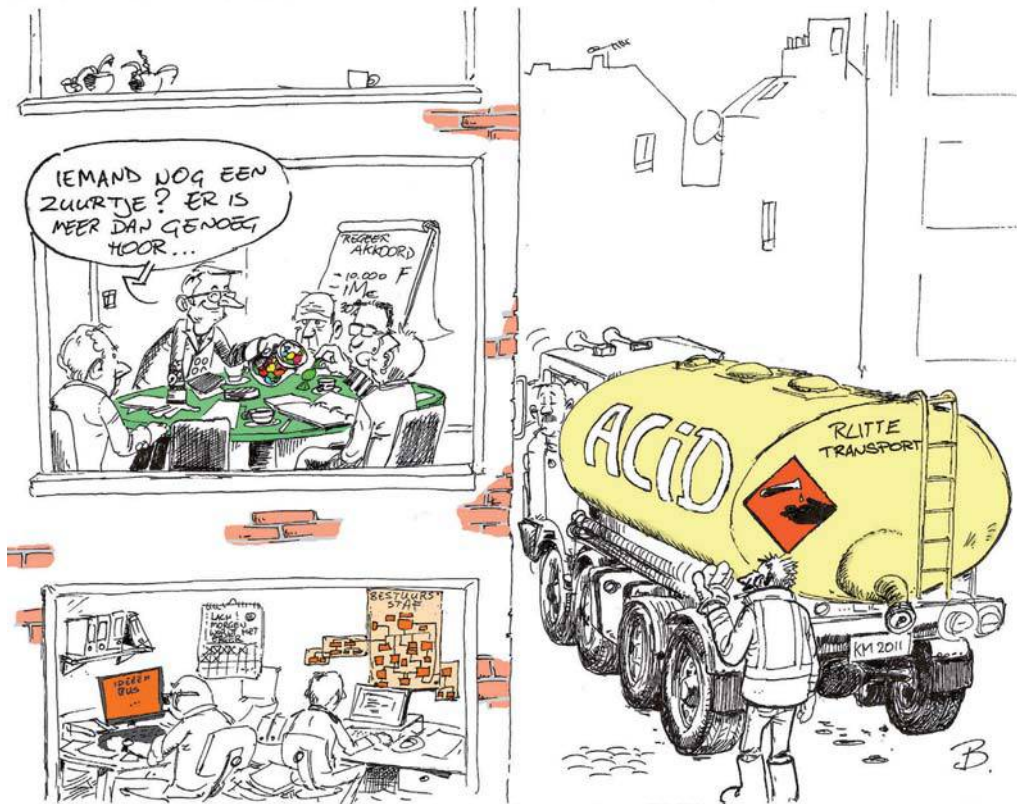
strategische centrum van de wereld weer verschuift naar de Indische Oceaan.

Kaplan's benadering is populair in het Witte Huis. De voormalige adviseur van president Clinton en Bush waarschuwt dat de Amerikaanse aandacht voor Irak en Afghanistan de ruimte heeft gegeven aan China en India om zich in het gebied te ontplooiën. De Verenigde Staten kunnen niet langer achter blijven. Overigens doet hij niet aan *China-scare*. De opkomst van China is een onvermijdelijk proces dat vooral gedreven wordt door economische belangen, vergelijkbaar met de opkomst van de Verenigde Staten in de vorige eeuw.

Hij beschrijft de regio op een boeiende manier, hoewel hij soms wat langdradig wordt. Ook maakt hij in moeilijk toegankelijke landen als Burma, gebruik van een beperkt aantal bronnen, maar dat belet hem niet om te komen tot uitgesproken stellingen. Burma ziet hij bijvoorbeeld als de *prize to be fought for*. Het is inderdaad een belangrijke diepwater-haven voor China, maar of dat een oorlog waard is? Desondanks helpt het regionale kader om het belang en de nuances van het gebied beter te begrijpen. Kaplan wijst bijvoorbeeld op de functie die de islam als een matigend netwerk in de regio vervuld. Door de fixatie op Al Qaida is dit een blinde vlek geworden voor de Verenigde Staten. De strategische verschuiving die *Monsoon* onder de aandacht brengt, heeft vooral gevolgen voor het maritieme domein. De kwetsbare zee routes verzorgen de helft van de wereldhandel en de kuststaten zijn de toegangspoorten tot belangrijke grondstoffen. Dat verklaart de prioriteit die China en India geven aan de uitbreiding van hun marines. Hoewel een confrontatie onvermijdelijk lijkt is samenwerking tussen de grootmachten voor alle partijen de beste en meest realistische optie. De bestrijding van Somalische piraten is hiervan een goed voorbeeld. De gedeelde belangen hebben samenwerking mogelijk gemaakt tussen de Verenigde Staten, Europa, China, India en Rusland.

De afgelopen jaren is de Indische Oceaan ook voor de Koninklijke Marine een belangrijk operatiegebied geworden. *Monsoon* is aan te bevelen als voorbereiding op missies in dit gebied. Of Kaplan het bij het rechte eind heeft zal de toekomst uitwijzen, maar de eerste verschuivingen lijken zich voor te doen. *Monsoon* schetst een toekomst-scenario dat zeker door marineofficieren eigenlijkt niet mag worden gemist. ←

LTZ 2 OC drs. R.M. de Ruiter



ADVERTENTIE

Maandag 14 februari

Valentijnsdiner in de Marineclub

Grand Café

18:30 uur Ontvangst met een liefdescocktail
Aansluitend serveren wij een romantisch 3 gangen diner
€ 37,50 per koppel (incl. cocktail en diner)

Let op want er zijn maar een beperkt aantal tafeltjes beschikbaar!
Het Grand Café is alleen per koppel te reserveren.

Reserveren: 0223-614225/ 657688

Restaurant

19:00 uur Ontvangst met een liefdescocktail
Aansluitend serveren wij een romantisch 4 gangen diner
€ 27,50 per persoon (incl. cocktail en diner)

Reserveren: 0223-614225/ 657688



VOORAANKONDIGING: CHAMPAGNEDINER OP ZATERDAG 26 FEBRUARI (info: www.marine-officiersclub.nl)

In dit nummer komen aan het woord drie leden uit een familie, namelijk vader Rob van Dam, schoonzoon Wim Talma en dochter Astrid Talma-van Dam.

alle foto's collectie Van Dam

Naam:	R. (Rob) C. van Dam
In dienst:	13 augustus 1969
Datum LOM:	22 april 2004
Laatste rang/functie:	KLITZA, Defensieattaché in Caracas, Venezuela



v.l.n.r. Niels, Wim, Astrid en Rob

Vanwaar uw keuze voor de KM?

'Van jongs af aan was ik zeer geïnteresseerd in militaire geschiedenis en nog steeds is dat een passie van mij. Mijn vader (toen adjudant-onderofficier bij de Koninklijke Marechaussee) heeft zachtjes de militaire dienst gepromoot en omdat ik toch al geïnteresseerd was in onze oude zeehelden leek het avontuurlijke leven bij de Marine per saldo interessanter dan stoffig studeren.'

Wat is u het meest van uw opleiding op het KIM bijgebleven?

'Vooral het sporten. Faciliteiten in tijd, toegankelijkheid, middelen en gemotiveerde sportinstructeurs: alles droeg ertoe bij dat ik in die 3 jaren met plezier veel tijd heb besteed aan activiteiten als judo, atletiek, zwemmen, schermen en badminton. Daarnaast was het bijzondere om in het 2e jaar met mijn klasgenoten van het korps administratie in Rotterdam (gekleed in baadje!) te kunnen studeren aan wat nu de Erasmus Universiteit is.'

Welke plaatsing heeft de meeste indruk op u gemaakt?

'Dat is toch wel die van defensieattaché in Zuid-Amerika met als standplaats Caracas. In dit deel van de wereld geldt een totaal andere cultuur met hele andere spelregels dan die we in Nederland kennen. De issues, die aan de orde kwamen, waren erg breed omdat de militairen in

deze regio ook taken uitvoeren die (ver) buiten de Nederlandse standaard vallen. Naast de "normale" jungletraining via drugsbestrijding en vliegbewegingen kregen we ook te maken met bijzondere zaken als Amazoneproblematiek en tarief van havengelden voor de Nederlandse koopvaardij. Daarnaast ook onder andere activiteiten, waar militairen zich verre van zouden moeten houden, zoals staatsgrepen en stakingen breken. Een zeer gevarieerde portefeuille dus, die het werk intensief maakte en veel aanpassingsvermogen eiste omdat er natuurlijk ook voor de "BV Nederland" een zinvol product moest worden geleverd. Naast kennis van een nieuwe taal leverde het in feite de bouwstenen op voor mijn leven na de Marine omdat we nu deels leven in Scheveningen en deels in de Spaanse Pyreneeën.'

Bent u veel van huis geweest? Hoe hebben u en het thuisfront dat ervaren?

'Voor een taris heb ik redelijk veel gevaren gedurende drie varende plaatsingen van in totaal 6,5 jaar. Aan boord van Hr.Ms. Poolster zowel als OG als HLD en ook als HLD aan boord van Hr.Ms. Evertsen. Mij is daarvoor zelfs tweemaal de marinemedaille toegekend, maar toen dit een administratief foutje bleek te zijn kon ik daar wel de humor van inzien.

Ik ben met een nuchtere verpleegkundige getrouwd, die het niet leuk vond als ik wegging, maar vond dat dit erbij



Vader en dochter.

hoorde. De kinderen zijn gekomen in periodes dat ik niet aan het varen was en dat was, voor zover mogelijk, een beetje zo gepland. Uit de brieven die ik aan boord kreeg bleek (gelukkig voor mij) dat ik thuis werd gemist, maar de cadeautjes uit verre landen die bij het thuiskomen tevoorschijn kwamen, vergoedden veel.'

Hoe ervoer u de werkdruk en vaar/walverhouding bij de KM?

'Juist de afwisseling van vaar/walverhouding is mij bij de Marine goed bevallen. Voor een taris was die verhouding misschien wat 'luke' vergeleken met collega's uit andere

dienstvakken. Constante reorganisaties en omstandigheden, die onder je handen veranderen, zorgen altijd voor een hoge werkdruk, dat gold toen maar ook nu.'

Wat vindt u van de huidige Marine?

'Interessant vind ik de huidige ontwikkeling rond de strijd tegen piraterij. Het belang van zeetransport voor de wereldhandel en dus voor Nederland blijkt hieruit. Verder hoor ik van mijn dochter en schoonzoon nog steeds wat over de gebieden waarin zij werken of hebben gewerkt. De grote veranderingen, die het gevolg zijn van de centralisatie van activiteiten, heb ik niet meer meegeemaakt. Het gaat er steeds technocratischer aan toe. Aan de ene kant jammer maar ik geloof dat de speciale band die marinemensen onderling hebben desondanks toch in stand blijft.'

Heeft u uw dochter aangeraden om naar de Marine te gaan?

'Astrid was als oudste van de 3 kinderen en de enige die qua vooropleiding op het KIM zou kunnen komen. Ik had er wel eens op gezinspeeld maar nooit gepusht. Ik ben erg trots op haar en op wat ze heeft bereikt. Mijn zoon Niels heb ik indertijd wel aangeraden naar de Marine te gaan. Hij is matroos ODND geworden maar het bleek geen goede keuze. Hij is inmiddels buiten de Marine prima op zijn pootjes terechtgekomen.'

Hoe belangrijk is de Marine binnen uw familie?

'In de afgelopen jaren is de Marine meer op afstand komen te staan. Met Astrid en haar man Wim praat ik nog steeds over de Marine en merk dan meteen dat ik me nog steeds snel betrokken voel. Ik probeer te vermijden dat het teveel over "vroeger" gaat. Via KVMO, kranten en internet probeer ik wel een beetje "bij de les" te blijven. Tenslotte ga ik met mijn kleinzoon van 4 jaar vaak wandelen in Scheveningen om schepen te bekijken en te vertellen wat opa vroeger deed. Misschien wordt dit over een paar jaar de volgende telg in de mariefamilie...?'

Naam: W. (Wim) H. Talma

In dienst: 16 augustus 1995

Huidige rang: LTZ 1

Huidige functie: Hoofd Simulator / Team Training Facility bij de Mijnenbestrijdingsschool in Oostende

Waarom bent u naar de Marine gegaan?

'Op de middelbare school was ik lid van het Zeekadetkorps in Maassluis en vond varen en alles wat daarbij hoort erg interessant en begon mij steeds meer te oriënteren voor een beroep in die richting. In de laatste jaren van de middelbare school werd mij ook steeds meer duidelijk dat studeren aan een universiteit of hoge school niets voor mij zou zijn en deze combinatie van omstandigheden leidde mij uiteindelijk richting het KIM.'

Wat is u het meest van uw opleiding op het KIM bijgebleven?

'Allereerst dat mijn verwachtingen van een "praktijkgerichte opleiding waarbij studeren op een tweede plaats zou komen" absoluut geen werkelijkheid werden; het overgrote deel van de opleiding was puur studeren. Maar de vrijheid die we als adelborsten hadden, de lol die we konden maken op het KIM en de activiteiten binnen de janussen in het Korps Adelborsten maakten veel goed. Het heeft allemaal bijgedragen aan hechte vriendschappen.'





Wim Talma.

Welke plaatsing heeft de meeste indruk op u gemaakt?

'Mijn periode als Principal Staff Officer (PSO) bij de Standing NATO Mine Countermeasures Group in de Middellandse Zee in 2008/2009. In deze bijna 13 maanden was ik de enige Nederlander binnen de staf van SNMCMG2 en stond direct onder de *Commander* van het verband, de eerste 8 maanden binnen een Spaanse staf en de laatste binnen een Duitse. Deze functie was op alle vlakken indrukwekkend. Het is allereerst raar om zolang weg te gaan en te weten dat je maar voor korte verlofperiodes naar huis kunt. Daarnaast is het een bijzondere ervaring om de enige Nederlander te zijn: alles was anders, de taal, de cultuur, het gebied waarin werd gewerkt. Daarnaast was het de eerste keer dat ik in een operationele staf geplaatst werd en dan ook nog eens op een voor mij nieuwe functie waarin iedereen naar mij keek wat er gedaan moest worden. Het was een van de meest leerzame periodes uit mijn loopbaan waar ik met plezier op terugkijk.'

Bent u veel van huis geweest?

'Ja, sinds ik in 2001 van het KIM ben gekomen ben ik eigenlijk altijd veel weg geweest. Eerst aan boord van mijnenjagers, als mijnenjacht officier en oudste officier, waarbij ik ook een half jaar MCMFORNORTH deployment heb gedaan. Daarna een opleiding van een half jaar in Oostende gevolgd door een plaatsing bij Seatrain, in Den Helder. Hoewel deze plaatsing een walfunctie was, was ik met regelmaat aan boord van schepen om op te werken

en deed ik ook mee aan oefeningen. Sinds juli 2009 ben ik geplaatst in Oostende waardoor ik dus alleen de weekenden thuis ben.'

Hoe hebben u en uw gezin dat ervaren?

'Astrid en ik zijn eigenlijk nooit anders gewend geweest. Astrid heeft haar portie varen ook gehad, beiden weten we wat het is om weg te zijn, maar ook hoe het is om achter te blijven.

Je leert omgaan met het feit dat je weg bent of gaat. Voor ons huwelijk hebben we elkaar 6 maanden niet gezien omdat onze vaarperiodes elkaar steeds afwisselden. Pas een week voor de bruiloft waren we weer samen. Van de eerste zwangerschap van Astrid ben ik bijna de eerste 6 maanden niet thuis geweest omdat ik aan het varen was en miste ik alle echo's. Nu met de tweede zwangerschap ben ik in België geplaatst en maak ik weer maar een beperkt deel ervan mee. Ik merk nu wel dat het wat lasti-

je leert omgaan met het feit dat je weg bent of gaat

ger wordt om afscheid te nemen als er kinderen zijn. Ons dochtertje Mayte begint nu echt door te krijgen dat ik weg ben en is soms echt naar mij op zoek. Als je dat hoort doet het je wel wat.'

Wat vindt u van de huidige Marine?

'De Marine verandert voortdurend onder allerlei invloeden, onvermijdelijk in een snel wijzigende omgeving. De effecten daarvan merk je overal binnen de organisatie. Een voorbeeld hiervan is dat Defensie en het personeel op een zakelijkere manier met elkaar omgaan. Voor mij is de Marine een werkgever met goede arbeidsvoorwaarden en interessante functies, maar ik vergelijk dit wel met andere werkgevers. Tot nu toe komt de Marine nog steeds gunstiger uit de vergelijking.'

Heeft u wel eens overwogen de Marine te verlaten?

'Ik denk dat het gezond is om af en toe eens buiten Defensie te kijken en te bepalen of je nog steeds op de goede plek zit. Voorlopig heb ik genoeg leuke uitdagingen in het verschiet liggen bij de Marine.'

Welke rol speelt de KM in uw familie?

'Met een familie als die van ons ontkom je er niet aan dat de KM een belangrijke rol speelt in je leven. Je werkt samen bij de Marine, je schoonvader heeft er ook gewerkt. Daarnaast hebben we nog andere familieleden die bij Defensie werken, mijn broer bij de Landmacht en een oom van Astrid bij de Marechaussee. Zo wordt er bij familiebijeenkomsten altijd wel eens even over de Marine of Defensie gesproken. Natuurlijk zijn mijn schoonouders altijd erg benieuwd naar onze volgende functies, dus daarvan houden we hen keurig op de hoogte.'

Naam:	A.D. (Astrid) Talma-van Dam
In dienst:	Vanaf 13 augustus 1997 in dienst
Huidige rang:	LIZ 2 OC
Huidige functie:	Communicatieadviseur bij de afdeling Communicatie CZSK



Astrid Talma-van Dam.

Waarom koos u destijds voor de Marine?

‘Op de middelbare school wist ik het zeker: ik wilde graag geneeskunde gaan studeren. In 6VWO schreef ik mij hier voor in, maar vanwege de *numerus fixus* wilde ik toch ook wel een goed alternatief achter de hand hebben. Ik wilde ook graag de mogelijkheden van mijn exacte vakkenpakket benutten. Aangezien mijn vader bij de Marine zat, was ik wel enigszins bekend met de Marine. Ik ben me wat verder gaan verdiepen in de mogelijkheden en heb toen besloten dat het KIM een goed alternatief was. Een jaar later kreeg ik de nogmaals de mogelijkheid om mij in te schrijven voor de studie geneeskunde. Ik heb dit toen niet gedaan omdat ik het prima naar mijn zin had op het KIM.’

Heeft uw vader invloed gehad op uw keuze om naar de Marine te gaan?

‘Uiteraard heeft het feit dat mijn vader bij de Marine zat een rol gespeeld op mijn keuze om naar het KIM te gaan. Om de paar jaar verhuisden wij (van Schagen, naar Curaçao, terug naar Schagen, naar Washington D.C. en naar Poeldijk) en eigenlijk vond ik dat alleen maar leuk. Het avontuurlijke aspect van dit alles was wel één van de redenen om naar de Marine te gaan.

Maar mijn vader heeft mij absoluut niet gepusht om naar de Marine te gaan. Pas toen ik serieus aan het overwegen was of de Marine iets voor mij zou zijn, hebben wij gesproken over de verschillende mogelijkheden.’

Wat is u het meest van uw opleiding op het KIM bijgebleven?

‘Ik kijk terug op een ontzettend leuke en leerzame periode. Toen ik opkwam was ik een vrij rustig en timide meisje. Al na enkele weken op het KIM merkten mijn

ouders het verschil: ik was een stuk assertiever. Wat mij bij is gebleven is de enorme verbondenheid tussen alle jaargenoten. Die blijft, het maakt niet uit als je elkaar enige tijd (soms wel jaren) niet ziet of spreekt. Het belangrijkste is natuurlijk dat ik mijn man Wim heb leren kennen op het KIM. Hij is een oudste jaar van mij.’

Welke plaatsing heeft de meeste indruk op u gemaakt?

‘De meest uitdagende en leerzame functie was wel die van Oudste Officier aan boord van een mijnenjager. Ik kwam van de ‘grote vloot’ en was eigenlijk niet heel goed bekend met de mijnen dienst. Het werken en leven aan boord van een mijnenjager ging er zeer zeker anders aan toe. Dat was in het begin wel even wennen, maar met name het personeelswerk vond ik erg leuk om te doen.’

Bent u veel van huis (geweest)?

‘Na het KIM ben ik eerst drie jaar geplaatst als wachtofficier aan boord van Hr.Ms. Zuiderkruis en fregatten. Tijdens die periode heb ik ontzettend veel gevaren. Daarna twee jaar (w.o. 4 maanden naar de Middellandse Zee) gevaren als Oudste Officier aan boord van Hr.Ms. Hellevoetsluis en Hr.Ms. Urk, de eerste schepen met het nieuwe mijnenjachtsysteem. Tijdens mijn plaatsing bij NLMARFOR was ik niet langer dan zes weken van huis. Mijn huidige functie is mijn eerste echte walbaan en nu ben ik dus ook voor het eerst iedere avond gewoon thuis. Ons dochtertje merkt er weinig van dat ik bij de Marine zit.’

Hoe ervaart u de werkdruk bij de Marine?

‘Die is grotendeels afhankelijk van de functie die je op een bepaald moment vervult en kan van dag tot dag verschillen. Het is of rennen of stilstaan, maar eigenlijk bevalt die afwisseling mij wel. Tot nu toe heb ik voornamelijk varende functies gehad. Dit is mijn eerste echte walbaan. Nu we een dochter hebben (en een tweede op komst) waardeer ik de walbaan des te meer. Het is een luxe om iedere avond thuis te zijn, maar aangezien Wim in Oostende is geplaatst en we een ‘weekendhuwelijk’ hebben, is het ook niet echt een keuze.’

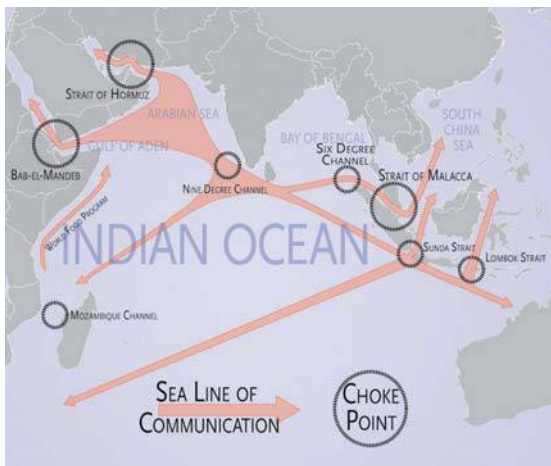
Wat vindt u van de huidige Marine? Wel eens overwogen de Marine te verlaten?

‘Ik vind de Marine nog steeds een mooi en dynamisch bedrijf om voor te werken. De vele reorganisaties en de komende bezuinigingsronde zorgen er alleen wel voor dat de rek er bij het personeel een beetje uitgaat. Ik ben erg benieuwd wat de toekomst ons gaat brengen...’
Af en toe bekijk ik wel eens wat advertenties om te zien of het gras bij de burens echt groener is, maar tot nu toe heb ik het bij de KM prima naar mijn zin.’



The Maritime Future of the Indian Ocean

The Indian Ocean is a key transit region for intercontinental trade in energy and commercial goods. Current estimates suggest that the annual value of two-way international trade passing through the Indian Ocean sea-lanes approaches USD 1 trillion.¹



Most of the strategically important SLOCs and maritime choke points are adjacent to failed and fragile states.

Introduction

While its importance as a transportation hub is expected to increase further over the next two decades, it is also a burgeoning trade destination in its own right. Emerging and established great powers – most notably the US, China, and India – are bolstering or establishing strategic footholds in the Indian Ocean region along the Ocean's sea lines of communication (SLOCs), as well as in the narrow passages that connect these SLOCs with Europe (e.g., Bab-el-Mandeb), the Middle East (e.g., the Strait of Hormuz) and East Asia (e.g., the Strait of Malacca).

The strategic maneuvering of these powers marks the return of great-power politics to the limelight of the international arena, and may prelude an era of renewed maritime rivalry. In its 2007 maritime strategy *Freedom to Use the Seas*, India recognizes that SLOCs are critical to its future economic prosperity.² For its part, the United States (US) underscores the need to posture 'credible combat power' in the Indian Ocean in order to protect its vital interests.³ China, meanwhile, remains largely silent over its objectives in the Indian Ocean. Like India and the US, however, it is actively engaging in a build-up of its maritime capabilities and these actions may be a harbinger of a future maritime arms race

with implications far beyond the boundaries of the Indian Ocean region.

The Indian Ocean and its Rim are very likely to become a sample stage for some of the most important global systemic challenges of the 21st century. Persistent conflicts in the Greater Middle East and the Horn of Africa will be a continuing source of instability in the Ocean's northwestern region, and pose a major security challenge to the international community. In addition, many violent, non-state actors have established strongholds in the Arabic Peninsula, East Africa and the border regions between Afghanistan and Pakistan. All areas featuring weak or failing governance structures. These actors will continue to use the Indian Ocean in support of their operations. Climate change may become a security challenge as well, as the rising sea level will force the impoverished inhabitants of low-lying coastal regions in Bangladesh and the Maldives islands to migrate. Competition over deposits of scarce resources found in the countries in the Indian Ocean Rim and Central Asia will also likely ensue in the coming decades.

In our study *The Maritime Future of the Indian Ocean – Putting the G back in Great Power Politics* we have analyzed close to one hundred forward looking expert studies on the maritime future of the Indian Ocean. This article distills some of the key strategic findings of our study.⁴ The objective of this article is to provide professionals and policymakers with both a big picture overview and a brief analysis of the present and future security environment of the Indian Ocean region. To that purpose, it will first describe the most important dimensions of the security environment, while it proceeds to offer a small set of policy recommendations to policymakers in the Netherlands and the European Union (EU) at large.

Three themes in the maritime future of the Indian Ocean

Three themes emerge as particularly salient in the maritime future of the Indian Ocean. First, the civilian use and the strategic importance of the sea lines of communication (SLOCs); second, the vulnerability of SLOCs to the threat of non-state actors; and third, the maritime balance of power. China, India and the US feature very prominently in this debate while the EU and Russia, to name only two important international actors, are rarely mentioned at all. Hence our study, while recognizing the role of medium powers in the region, focuses on these three powers.

SLOCs: Civilian use and strategic importance

Thirteen of the world's busiest ports are currently located in Asia (with Singapore heading the list, having processed almost 30 million containers in 2008) and are directly dependent on the safety of the Indian Ocean's SLOCs for their business.⁵ As the total volume of seaborne trade continues to expand, most of this growth is likely to originate from or be destined for Chinese and Indian ports. These shifts are increasingly transforming the Indian Ocean into a maritime center of gravity, or the 'strategic heart of the maritime world'.⁶

In the coming decades, as the energy demands of China and India's economies translate into a growing dependency on Middle Eastern and African imports for their energy and resource needs, the strategic importance of the Indian Ocean's SLOCs will increase accordingly. Even China's efforts to diversify energy imports away from the Middle East (and most probably towards Africa) are likely to intensify China's use of the SLOCs in the Indian Ocean.⁷ China's energy demand is expected to exceed that of the US by 2015, continuing to expand rapidly through 2030 at a rate exceeded only by India. By 2030, India is projected to overtake the US as the world's second-largest coal consumer, behind China.⁸

Analysts agree that this trend will have important consequences for energy security, as the bulk of traffic will have to pass through the strategic choke points at each end of the Indian Ocean. The increased volume of traffic through the SLOCs will increase their strategic importance. Growing Asian energy dependency may lead to competition over resources as soon as energy demand exceeds supply. Energy security will thus become a driver for confrontation between the major players in the region. In any case, the increased use of the Indian Ocean's SLOCs will place further pressure on key maritime choke points in the region.

Vulnerability of SLOCs to the threat of non-state actors

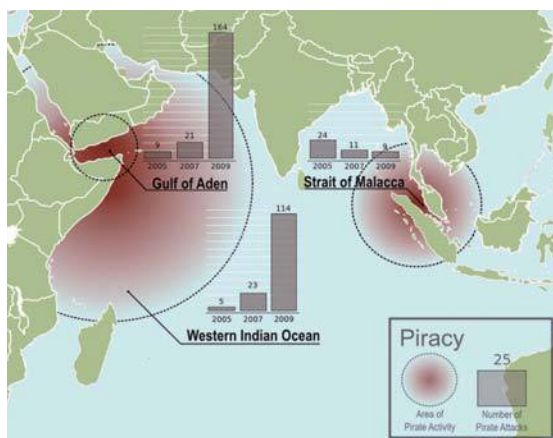
The increased use of the Indian Ocean's SLOCs makes them vulnerable to regional instability, *spill over* violence from regional conflicts, and the actions of pirates, terrorists, and criminal organizations. Most of the strategically important SLOCs and maritime choke points are adjacent to failed and fragile states with weak to virtually absent governance systems (see Figure 1). Six of

the top twenty countries on the Foreign Policy Failed State Index of 2010 are located on the Indian Ocean's shores, with three others located near the western maritime choke points. The weak governance structures in these areas and the virtual absence of the rule of law makes them ideal breeding grounds for piracy and international terrorism. The Strait of Hormuz, the only waterway connecting the Ocean to the energy resources of the Persian Gulf, will continue to be vulnerable to political instability in Iran. Twenty percent of the world's oil supply passes through the Strait, amounting to about seventeen million barrels a day. A disruption in maritime security would have a severe impact on the global economy.⁹

The lack of state control along the Ocean's shores may increasingly foster three types of violent non-state actors: pirates, terrorists, and international criminal organizations. Pirates figure most prominently in the contemporary security discourse on the Indian Ocean and piracy in the Indian Ocean is generally predicted to increase during the coming decades. Approximately a quarter of all maritime piracy is targeted at shipments of fossil fuels. This happens primarily in the Strait of Malacca (see picture below).¹⁰ Somali pirates in the Gulf of Aden and the Somali Basin have been receiving ample attention recently, while Yemen is seen as a future breeding ground for pirates. Shortly before Christmas 2010, the global insurance sector's Joint War Council designated the Indian Ocean as a war zone which has implications for the cost of transport over the Ocean's SLOCs.¹¹ Pirates are expected to venture progressively further into the Indian Ocean proper.

The growing strategic importance and economic significance of the SLOCs, combined with their vulnerable position adjacent to failed states, also make them attractive targets for terrorist groups looking to disrupt global trade. Attacking only a few ships could seriously affect traffic through the choke points of Hormuz and Malacca, making them particularly vulnerable to potential actions undertaken by such groups as Al Qaeda and the Jemaah Islamiyah, respectively. Maritime infrastructures (e.g., India's offshore oil facilities) may be targeted as well, as has happened in other areas (e.g., attacks on facilities off the shores of the Niger Delta in the Gulf of Guinea). Moreover, since the 2008 attacks in Mumbai, India, seaborne access to onshore targets is another emerging dimension of maritime security that policymakers must consider.

Finally, the Indian Ocean's Rim is widely used for the trafficking of drugs, people, and small arms by international criminal organizations. The Indian Ocean itself is becoming a significant transit route for the narcotic trade from the Golden Triangle (Myanmar, Laos, and Thailand) and the Golden Crescent (Afghanistan, Pakistan, and Iran) to the West and Far East. This so-called balloon effect is caused by tighter control regimes on land-based narcotics routes that produce a swelling in other areas: e.g., trafficking of Afghan opium now shifts to the Gulf and the Indian Ocean.¹²



Pirates figure prominently in the contemporary security discourse on the Indian Ocean.

Maritime balance of power

Geopolitical developments in the Indian Ocean region will have a considerable impact on the regional balance of power. China's rise as a maritime power in the Indian Ocean is expected to run parallel to its economic rise. It is likely that the US will no longer be the single, dominant maritime player in the Indian Ocean, due to the emergence of India and China and the resulting diffusion of power in the region. At the same time, however, this does not mean that the US will completely abandon the Indian Ocean or lose its position as the most advanced global naval power.

The maritime balance of power ultimately depends on the *number* and the *nature* of the naval assets (i.e. the type of capabilities) deployed in the region. In the next ten to twenty years, the major powers in the region are expanding their naval capabilities, both in terms of submarines and surface combatants, and in terms of naval bases and port infrastructure. The latter are crucial to supporting and sustaining a state's maritime presence and expeditionary capabilities. Given that the Chinese and American expeditionary fleets are not permanently based in the Indian Ocean region proper, one important indicator of their commitment to the region will be the development of strategic maritime infrastructure to support naval deployment in that region.

In the coming decades, as the energy demands of China and India's economies translate into a growing dependency on Middle Eastern and African imports for their energy and resource needs, the strategic importance of the Indian Ocean's SLOCs will

increase accordingly. China's efforts to diversify energy imports away from the Middle East towards Africa are likely to intensify China's use of the SLOCs in the Indian Ocean. China's grand maritime strategy – dubbed the 'String of Pearls' strategy – involves securing access to the Indian Ocean, expanding its maritime presence and strengthening diplomatic relations with countries from the Persian Gulf to the Strait of Malacca, essentially extending across the entire Indian Ocean.¹³ As part of this strategy, China is building naval bases on the islands of the Maldives and Seychelles and it is investing in military port infrastructure in Pakistan, Sri Lanka, Bangladesh and Myanmar.¹⁴ These infrastructure projects, along with the planned creation of a number of island bases, would provide China with the capacity to deploy a permanent expeditionary naval force in the Indian Ocean basin and challenge the regional dominance of the US (as well as the presence of India) within the next decade.

India perceives these steps as an incursion into its sphere of influence. It responds by reinforcing its defense relations with the Maldives, while it has already expanded its monitoring facilities in the southern Indian Ocean. It is also building a naval patrol base on the Lakshadweep Islands, thereby acquiring oversight and control of the adjacent Nine Degree Channel choke point and a naval base in Sri Lanka's northern peninsula. Some observers mention the Indian 'Look East' policy¹⁵ as a counterweight to the Chinese 'String of Pearls' strategy. Nonetheless, India has yet to establish a naval presence east of the Strait of Malacca in support of such a policy.¹⁶

One important indicator of the commitment of China and the US to the region will be the development of strategic maritime infrastructure to support naval deployment in the Indian Ocean region.





The US well-developed blue-water capabilities allow it to maintain forward presence in the Indian Ocean with few actual territorial possessions in the region. The US naval base Diego Garcia in the British Indian Ocean Territory merely acts as a staging area for navy ships and long-range bombers. The US Navy in 2009 announced a major expansion of its presence in Bahrain, which currently houses the Fifth Fleet and the Coalition Maritime Forces anti-piracy missions Combined Task Forces 150 and 151.

Beyond ports and maritime bases, an in-depth analysis of the maritime capabilities that these countries are developing sheds light on the future balance of power and the resulting security environment of the Indian Ocean. The US is by far the largest spender on overall defense and on maritime capabilities. Comprising more than a quarter of its overall defense budget, US naval expenditures amount to a staggering USD 156 billion. In comparison, China dedicates 15% of its overall defense budget to its naval forces amounting to USD 10.5 billion.¹⁷ With a modest 7% of its overall defense expenditures earmarked for naval power, India spends only a “meager” USD 2 billion. Over the next decade, however, the defense budgets of China and India in particular are projected to grow considerably as these countries continue on their paths of economic growth.

With respect to strategic maritime capabilities we looked at five key categories: SLOC protection, maritime dominance (sea control and sea denial), power projection, submarine-launched nuclear second-strike capability, and space dominance. The three major powers are investing in naval capabilities across the five strategic categories, although the maritime build-up in the Indian Ocean is not limited to the three major powers alone. Our analysis reveals that the US is currently dominant in sea denial, power projection, nuclear second-strike capability and space dominance.

US naval support facility Diego Garcia in the British Indian Ocean Territory, host of U.S. Marine Pre-posting Squadron Two.

It also plays a dominant role in the protection of SLOCs and in sea control, albeit to a lesser extent. In relative terms, the US has a smaller lead in mine warfare and frigate capabilities (particularly in comparison to China), although it largely compensates for this difference through maritime air and space dominance. The answer to the “so what?” question is that US hegemony could be challenged in the coming decade, at least for a limited period and in a limited region.

Another important element of the US naval strategy involves pursuing cooperation with other states in order to enable a joint response to common challenges. Most notably among these states is Australia, who is heavily investing in its maritime forces, with emphasis on an indigenous sea denial capability with a large projected submarine fleet.¹⁸ France, the UK, and Japan are also maintaining substantial maritime presence and infrastructure in the Indian Ocean region. France is present in Djibouti, and its new base in Abu Dhabi will make France one of few Western countries alongside the United States to have a permanent military presence in a region of increasing geopolitical importance.

As a component of broader diplomatic relations, maritime relations between the major players in the Indian Ocean are a function of the confrontational or cooperative nature of these relations, of which the maritime balance of power is a major determinant. Maritime cooperation may also have a trust-building dimension. The process of addressing common security challenges in the Indian Ocean (e.g., nuclear proliferation, piracy and maritime terrorism) could promote mutual understanding, upon which to →

build a working relationship. The Horn of Africa maritime security consultation mechanism within SHADE (Shared Awareness and Deconfliction – with the EU, US, and China participating) may be a good example of the latter.

Conclusion and policy recommendations

Developments across the three themes in the maritime of future of the Indian Ocean that have been sketched above will have implications that reach far beyond the Indian Ocean alone. Policymakers in Beijing, Delhi, and Washington are beginning to embrace the notion that, in the words of American strategist Robert Kaplan, 'the Indian Ocean and its adjacent waters will be a central theatre of global conflict and competition in this century.'¹⁹ The ways in which the key powers will address mutual (and sometimes conflicting) maritime interests will directly affect the global balance of power and the geopolitical landscape of the future.

We offer the following recommendations to policymakers in European countries and beyond:

The Indian Ocean requires close attention at the highest political and strategic levels. Ministries of Foreign and Economic Affairs should recognize the Indian Ocean as a region that deserves attention in its own right.

Given that the Indian Ocean is a staging area for the rules of the game in a nascent multi-polar world order, it is of utmost importance to establish and support regional governance frameworks that facilitate smooth integration of rising powers in this world order, while upholding the principles of an open world economy. In the light of the tremendous importance of the safety of SLOCs for sea-based trade and world economic growth, countries that depend on just-in-time production should attach high priority to the safeguarding of SLOCs and vulnerable choke points. Because global production chains are vulnerable to logistic supply disruption originating from the Indian Ocean, industry CEO's should re-assess their policies regarding supply-chain risk management.

In conclusion, the shifting maritime balance of forces and its resulting security challenges in the Indian Ocean and its Rim will play an increasingly important role in shaping the global security environment of the 21st century. ←

Tim Sweijts is a researcher at the Hague Centre for Strategic Studies (HCSS) in the Netherlands. He also pursues a PhD at the Department of War Studies of King's College, London.

Jeroen de Jonge is commander in the Royal Netherlands Navy and research fellow at the HCSS. He pursues a MSc. in political science at the Hague Campus of Leiden University.

Footnotes

- ¹ Ministry of Defense, *Freedom To Use The Seas: India's Maritime Military Strategy*, (New Delhi, Ministry of Defense, 2007), 44.
- ² Ibid., iv.
- ³ Department of Defense, *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower* (Washington DC: Department of DC, 2007), 18.
- ⁴ See Sweijts, T. e.a., *The Maritime Future of the Indian Ocean – Putting the G Back in Great Power Politics*, December 2010 HCSS Press, available at www.hcss.nl.
- ⁵ More than 90% of the world's trade is currently transported by sea, and the total volume of seaborne trade increased by more than 35% between 1998 and 2008. See United Nations Conference on Trade and Development, *Review of Maritime Transport 2009* (Geneva, 2009), 112-113.; American Association of Port Authorities, "World Port Rankings 2008," *American Association of Port Authorities*, 2008, <http://aapa.files.cms-plus.com/Statistics/WORLD%20PORT%20RANKINGS%2020081.pdf>; For figures on the 2000-2008 period: Ibid., 8-10.
- ⁶ L. Brooks et al., "China's Arrival: A Strategic Framework for a Global Relationship" (Washington: Center for a New American Security, 2009).
- ⁷ International Energy Agency, *World Energy Outlook* (Paris: International Energy Agency 2009), 3; M.A. Harlow, ed., "Proceedings from the Indian Ocean Workshop", (presented at the Indian Ocean Workshop, Washington DC: John Hopkins University, 2008), 16.
- ⁸ International Energy Agency, *World Energy Outlook*, 117-120.
- ⁹ C. Talmadge, "Closing Time: Assessing the Iranian Threat to the Strait of Hormuz," *International Security* 33, no. 1 (2008): 82-117.
- ¹⁰ Hague Centre for Strategic Studies, *HCSS Piracy Database* (The Hague: Hague Centre for Strategic Studies, 2010); Hague Centre for Strategic Studies, *Maritime Piracy*, Future Issue (The Hague: Hague Centre for Strategic Studies, 2008).
- ¹¹ <http://thompsonahern.blogspot.com/2010/12/indian-ocean-declared-war-zone.html>
- ¹² www.unodc.org/india/cnd_ed_remarks.html; accessed Jan 12, 2011.
- ¹³ International Energy Agency, *World Energy Outlook* (Paris: International Energy Agency 2009), 3; M.A. Harlow, ed., "Proceedings from the Indian Ocean Workshop", (presented at the Indian Ocean Workshop, Washington DC: John Hopkins University, 2008), 16.
- ¹⁴ G. S. Khurana, "China's 'String of Pearls' in the Indian Ocean and Its Security Implications", *Strategic Analysis* 32, no. 1 (2008): 1-39; D.L. Berlin, "The Great Base Race in the Indian Ocean Littoral: Conflict Prevention or Stimulation?", *Contemporary South Asia* 13, no. 3 (2004): 239-255.
- ¹⁵ India's "Look East" policy is aptly summarized by Prime Minister Dr. Manmohan Singh's statement that "India's Look East Policy is not merely an external economic policy, it is also a strategic shift in India's vision of the world and India's place in the evolving global economy". For more background, see www.southasiananalysis.org/%5Cpapers37%5Cpapers3662.html.
- ¹⁶ S.P. Cohen, *India: Emerging Power* (Washington DC: Brookings Institution Press), 252-256.
- ¹⁷ China's defense spending as percentage of GDP is lower than that of the United States and of India, assuming that China's official figures reflect actual expenditures. Estimates of actual Chinese defense expenditures range from 1.4 (Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI)) to 1.75-2.5 (the U.S. Department of Defense) times as high as official figures. M.S. Chase, *The Dragon's Dilemma: A Closer Look at China's Defense Budget and Priorities*, Policy Memo (Washington D.C.: Progressive Policy Institute, 2010), 3.
- ¹⁸ Australian Government, *Australia's Defence White Paper. Defending Australia in the Asia Pacific Century: Force 2030*. (Canberra: Australian Department of Defense, 2009), 64, www.defence.gov.au/whitepaper/docs/defence_white_paper_2009.pdf.
- ¹⁹ R. Kaplan, "Center Stage for the Twenty-First Century-Power Plays in the Indian Ocean", *Foreign Affairs* Vol. 88, no. 2 (2009).

Er valt goed nieuws te melden over de bestrijding van piraterij! Het aantal aanvallen van piraten op koopvaardischepen bij Somalië is het afgelopen jaar gehalveerd van 117 tot 53. Dit volgens onlangs gepubliceerde cijfers van het *International Maritime Bureau*. Maar er is tevens sprake van alarmerend slecht nieuws.

Reguleer en certificeer particuliere beveiligingsfirma's!



Ondanks de grote internationale presentie van zeestrijdkrachten bij Somalië, namen Somalische piraten het afgelopen jaar 1016 bemanningsleden van koopvaardischepen gevangen en kaapten ze 49 schepen. Somalische piraten houden op dit moment (= 21 januari 2011) 31 schepen in bezit en gijzelen 713 zeevarenden. De bestrijding van piraterij prijkt dan ook hoog op de nationale en internationale veiligheidsagenda's (EU, NAVO, VN etc.).

Mijn overbuurman kreeg als kapitein van de koopvaardij, twee jaar geleden voor beveiliging van zijn schip in de Golf van Aden, twee ex-Navy Seals en zes bijschnabbelende leden van de Jemenitische kustwacht aan boord. Zijn rederij kostte dit de lieve som van \$ 100.000. Als instructie kreeg mijn overbuurman per e-mail het bericht, dat hij als kapitein de enige was die opdracht mocht geven om te schieten. Zo'n situatie is uiteraard onacceptabel.

twee veelgehoorde bezwaren tegen particuliere beveiligingsfirma's zijn hun gebrek aan transparantie en accountability

Hoewel op de inzet van particuliere beveiligers in ons land een zeker taboe rust, lijkt het recent gepubliceerde advies van de Adviesraad Internationale Vraagstukken (AIV) voor een doorbraak te zorgen. Het advies noemt een trits van maatregelen ter beveiliging van de koopvaardij. Dat zijn allereerst stringenter beschermingsmaatregelen van de koopvaardij zelf en de mogelijkheid militaire beveiliging in te zetten. Wat het laatste betreft heeft de Tweede Kamer nog voor de verschijning van het AIV-advies de motie Voordewind (14 december 2010) aangenomen, die vraagt de mogelijkheid te onderzoeken mariniers mee te laten varen op Nederlandse koopvaardischepen.

Gezien de hoofdtaken en omvang van het Korps Mariniers zijn de mogelijkheden hiervoor echter beperkt.

Het meest opzienbarend is echter, dat het AIV-advies meent dat in uitzonderlijke situaties gewapende particuliere beveiligers moeten worden toegestaan. De AIV adviseert hiervoor de Wet wapens en munitie op het punt van het dragen van zware wapens en munitie ten behoeve van zelfverdediging te amenderen en certificering van de particuliere firma's te eisen.

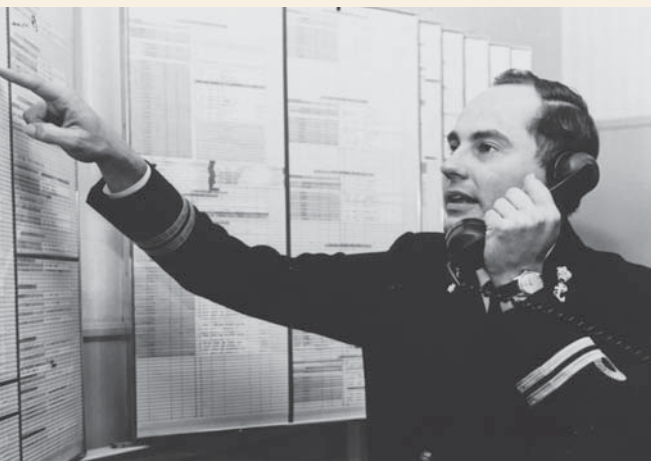
Twee veelgehoorde bezwaren tegen particuliere beveiligingsfirma's zijn namelijk hun gebrek aan transparantie en *accountability*. De roep om regulering en certificering heeft de laatste jaren dan ook tot diverse initiatieven geleid. De belangrijkste is de internationale gedragscode voor *Private Security Service Providers*, die vorig najaar is gepubliceerd. De code geeft normen en standaarden over het gebruik van geweld om mensen te verdedigen, de naleving van mensenrechten, maatregelen tegen seksueel misbruik en martelen etc.. Thans wordt gewerkt aan een monitor- en klachtenmechanisme om de naleving van de code te bevorderen. Hoewel de code een Zwitsers initiatief betreft, heeft de beveiligingsindustrie in haar behoefte aan regulering van de sector, hierbij ook een belangrijke rol gespeeld. Inmiddels hebben 58 firma's de code getekend, waaronder grote beveiligingsfirma's als het Britse G4S en het Amerikaanse *Dyncorp International*.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders heeft zich ook in positieve zin uitgelaten over het aan boord laten meevaren van gecertificeerd beveiligingspersoneel als de marine geen effectieve bescherming kan bieden. Kortom, met de motie-Voordewind en het AIV-advies is de regering nu aan zet.



Naam: Ernst Weber
 Geboren: 18 juni 1938
 In dienst: 4 september 1957
 Uit dienst: 1 januari 1990
 Laatste rang: kapitein-ter-zee van administratie
 Laatste functie: hoofd van de afdeling bevoorrading bij de directie materieel der Koninklijke Marine

Alle foto's collectie Weber



Plaatsingsofficier huishoudelijke dienst 1969.

Waarom bent u destijds naar de Marine gegaan?

‘Mijn ouders waren fervente watersporters. Van jongs af aan trok alles wat met water te maken had mijn warme belangstelling. Maar het meest van invloed op mijn keuze voor de Marine zal ongetwijfeld mijn vader geweest zijn die na zijn afstuderen in Leiden in de jaren dertig als maritiem historicus enige jaren les heeft gegeven op het Koninklijk Instituut voor de Marine als leraar zeegeschiedenis.’

Welke plaatsingen staan u het meeste bij?

‘Enkele jaren na mijn beëdiging vertrok ik naar Hollandia, de hoofdplaats van het toenmalige Nederlands Nieuw-Guinea. Het was voor mij de eerste keer dat ik in de tropen kwam en - afgezien van een uurtje meevliegen in een Fokker-S11- ook voor het eerst dat ik een vliegreis maakte. Na 24 uur in de DC8 en enkele tussenstops: de landing in Biak en een paar dagen later met een Dakota van de “Kroonduif” naar Sentani, veertig km van Hollandia in het binnenland aan het schilderachtige Sentani meer. Daar in Hollandia werd ik secretaris van de Commandant Strijdkrachten Nederlands Nieuw-Guinea schout-bij-nacht L.E.H. Reeser. Ik maakte van zeer nabij op de staf van Reeser de spannende nadagen van het conflict met Indonesië mee, de uiteindelijke overdracht aan troepen van de Verenigde Naties en de komst van de Indonesische kwartiermakers. Het rood-wit-en-blauw was na ruim driehonderdvijftig jaren aanwezigheid in Azië definitief gestreken.

Ernst Weber in 2007.

Voorts bewaar ik goede herinneringen aan mijn varende plaatsingen. De beide kruisers, de onderzeebootbestrijdingsjager Hr.Ms. Drenthe en het geleidewapenfregat Hr.Ms. Tromp. Want voor het varen was ik toch bij de Marine gekomen!’

Waar bent u het meest trots op in relatie tot uw marineloopbaan?

‘Tsja....de beantwoording van deze vraag is voor mij niet gemakkelijk. Terugblikkend op die marinetijd overheerst toch het gevoel van trots dat ik mijn werk heb kunnen doen ondanks niet gemakkelijke omstandigheden thuis. Tot tweemaal toe werd ik weduwnaar en heb ik vele jaren de zorg voor mijn drie kinderen moeten combineren met mijn varende- en walplaatsingen. Dat was lang niet altijd gemakkelijk maar met behulp van familieleden en vrienden is dat toch gelukt.’





Jongste jaar Weber, september 1957.

Wat en waar was uw mooiste periode bij de Marine?

‘Dat zijn wel de jaren bij het marinetoezicht op de werf van de Koninklijke Maatschappij “De Schelde” in Vlissingen. Dat was tijdens de bouw van de beide geleidewapenfregatten. Het was een unieke ervaring om een schip te zien ontstaan vanaf de kiellegging tot een volwaardig fregat. Met het eerste schip Hr.Ms. Tromp, waarvan ik de bestekfase nog meemaakte, ben ik uiteindelijk gaan proefvaren met daarna de garantievaart.’

Wat bent u na uw leeftijdsontslag gaan doen?

‘Vrijwel direct na mijn vertrek uit de Marine ben ik in dienst getreden bij Radio Holland b.v. in Amsterdam. Dit bedrijf stond vroeger bekend vanwege zijn marconisten voor de koopvaardij maar ontwikkelde zich na WOII als leverancier en reparateur van navigatie- en communicatieapparatuur voor maritiem gebruik. Er was zelfs een aparte defensieafdeling. Toen de zes Van Speyk-klasse fregatten door de Marine aan Indonesië waren overgedragen heb ik het elektronisch onderhoud, dat aan Radio Holland was opgedragen, in Surabaya gecoördineerd. Helaas is halverwege de jaren negentig Radio Holland in andere handen overgegaan, waarna werd besloten de defensieafdeling op te heffen. Een betreurenswaardig besluit want de zaken verliepen goed.’

U bent al enige tijd betrokken bij het Scheepvaartmuseum in Amsterdam. Kunt u daar wat over vertellen?

‘Vanaf 1998 ben ik als vrijwilliger in het Scheepvaartmuseum te Amsterdam werkzaam met het maken van beschrijvingen van de collectie. Met een onderbreking van vier jaren doe ik dit werk tot aan de dag van vandaag. Eerst maakte ik beschrijvingen van het fotoarchief van de in 1978 gesloten werf van de Arnhemse

Scheepsbouw Maatschappij. Daarna heb ik meer dan achtduizend beschrijvingen gemaakt van technische tekeningen uit de negentiende en het begin van de twintigste eeuw. Het gaat om een schenking kort na WOII van de Marine aan het museum. Het betreft schepen van de Koninklijke Marine en de Gouvernementsmarine in Nederlands-Indië, hun bewapening en overige uitrusting maar ook van walinstallaties, bruggen, sluizen en dokken. In de tekeningen van het Marineetablissement te Soerabaja van weleer, herkende ik het beeld dat ik zelf van die haven heb opgedaan maar dan als thuishaven van de Angkatan Laut Republik Indonesia.

Het zijn vaak erg mooi uitgevoerde tekeningen, sommigen zelfs in kleur, die een goed beeld weergeven van de overgang van de zeilvaart naar stoomschepen. Maar ook van het dagelijks leven aan boord in schril contrast met de perfecte accommodatie van nu. Momenteel maak ik beschrijvingen van de ontwerptekeningen van een bekend Nederlands jachtontwerper die in 2002 is overleden. Mooie zeewaardige jachten waarvan een aantal nog steeds rondvaart.

Ik doe het werk in het depot van het museum dat is gevestigd op het terrein van het Marineetablissement te Amsterdam. Er is daar, door de latere Rijksbouwmeester speciaal voor een goed collectiebehoud, een gebouw ontworpen van nogal gewaagde vormgeving maar uitermate geschikt voor het uiteindelijke doel. Het Scheepvaartmuseum is, zoals bekend, gevestigd in het voormalige 's Lands Zeemagazijn. Het gebouw uit de zeventiende

het was een unieke ervaring om een schip te zien ontstaan vanaf de kiellegging tot een volwaardig fregat

eeuw wordt momenteel uitvoerig gerestaureerd en van binnen geschikt gemaakt voor een geheel nieuwe tentoonstellingsopstelling met gebruikmaking van de meest moderne middelen. Eind zomer 2011 gaat het museum weer open en ik raad u aan: komt het zien, het is de moeite meer dan waard.’

Stel u was destijds niet aangenomen, wat zou u dan zijn gaan doen?

‘Voor zover ik mij kan herinneren stond mij destijds in 1957 geen alternatief voor ogen. Maar misschien was het Nyenrode geworden of een studie geschiedenis.’

Heeft u nog een goed advies voor de marineleiding?

‘Ik heb wat moeite te begrijpen wat na de reorganisatie van Defensie wordt verstaan onder marineleiding. Vroeger, toen de Marine nog baas was in eigen huis en rechtstreeks communiceerde met de politieke leiding van het ministerie, was dat duidelijk. De Admiraliteitsraad had het voor het zeggen. Maar nu? Mijn wens is dat diegenen die binnen het ministerie van Defensie de Marine een warm hart toedragen hun rug recht weten te houden en zich niet laten leiden tot de waan van de dag bij de vaststelling van bezuinigingsmaatregelen voor nu en ongetwijfeld ook in de toekomst. Want wat eenmaal wordt afgestoten komt nooit meer terug, zo leert de geschiedenis. Kijk maar naar de maritieme patrouilleveliegtuigen, de ogen en oren van de Marine van toen. Van de hand gedaan om onduidelijke redenen maar nu uitermate geschikt ter ondersteuning van de operatie Atalanta nabij Somalië.’



Ramp met Dakota 079 na



Dit artikel is geschreven omdat vijftig jaren geleden een Dakota van de marineluchtvaartdienst – nadat een parachutefakkel voortijdig aan boord was ontbrand – in zee nabij Biak in het voormalige Nederlands Nieuw Guinea (NNG) een mislukte noodlanding maakte, waarbij het toestel explodeerde en alle vijf bemanningsleden om het leven kwamen.

Dakota 079 op Biak in voormalig Nederlands Nieuw Guinea. (NIMH)

De stoffelijke overschotten van drie van hen konden kort na de ramp worden geborgen, twee van hen vonden een zeemansgraf. Als bronnen voor dit artikel hebben gediend: de eigentijdse getuigenverklaringen behorend bij het onderzoek dat na het ongeval werd ingesteld, het proces verbaal van de regionale commissie van onderzoek (CVO), alsmede de correspondentie tussen de regionale marinecommandant in NNG (CZMNNG) en de bevelhebber der Zeestrijdkrachten in Den Haag en tenslotte de rapportage aan de minister van Defensie.¹

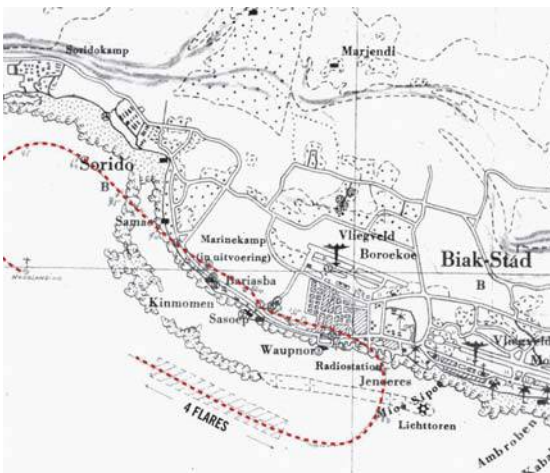
Historische context

Het NNG-conflict vond zijn wortels in de soevereiniteits-overdracht van Nederlands Indië aan Indonesië op 27 december 1949, waarbij Nederland bepaalde dat NNG van de overdracht moest worden uitgesloten, terwijl Indonesië stelde dat het NNG als integraal onderdeel van haar grondgebied beschouwde. Gedurende de jaren '50

escaleerde dit conflict geleidelijk van een enkele infiltratie van Indonesiërs tot een acute dreiging van een groot-schalig gewapend conflict. Nederland kwam daarbij internationaal steeds geïsoleerder te staan van haar bondgenoten en moest bovendien als NAVO-lid een aanzienlijke defensie-inspanning blijven leveren. Uiteindelijk werd besloten tot een forse vergroting van de defensie-inspanning in NNG, die in de loop van 1960 haar beslag kreeg.

Vóór het zover was kwam er echter nog een tegenvaller: eind 1959 werden de Martin Mariner vliegboten van de MLD na een reeks ernstige vliegongevallen aan de grond gezet en verschoot. Het gat in de maritieme luchtverkenningcapaciteit dat hierdoor ontstond werd enigszins gedicht door vier overtollige Dakota's van de KLu in Nederland over te nemen en naar NNG te verplaatsen in afwachting van de vervanging van de Mariners door een squadron nieuwe, bewapende Neptune langeafstandspatrouillevliegtuigen. Er bestond dus behoefte aan de inzet van deze Dakota's tegen het toenemend aantal nachtelijke infiltraties van Indonesische militairen. Hierbij was het kunnen verlichten van de vele baaien een vereiste. Deze historische context maakt drie dingen duidelijk.

Allereerst was er sprake van een escalerend gewapend conflict met Indonesië over de soevereiniteit van NNG. Ten tweede bevond de maritieme luchtverkenningcapaciteit van de KM zich op dat moment op een dieptepunt. Men kon slechts beschikken over 4 Dakota's die onbewapend waren en geen operationele voorzieningen hadden. Deze noties zijn belangrijk om te kunnen begrijpen waarom op het operationele niveau pogingen werden onder-



Overzichtsschets van Biak met reconstructie vliegtraject (bron: CVO). (NIMH)

bij Biak op 2 januari 1961

nomen om de operationele capaciteit van de Dakota te verhogen door parachutefakkels te kunnen afwerpen, zodat ook 's nachts infiltranten konden worden gedetecteerd. Ten slotte wordt uit de context duidelijk waarom de resultaten van het onderzoek en de bijzonderheden van de ramp met de Dakota niet meteen openbaar werden gemaakt, doch slechts op "need to know"-basis aan het eigen personeel werden doorgegeven: de vijand keek en luisterde immers mee!

Het ongeval

De bemanning van de "Biak 079" bestond uit vijf man, te weten 1^e vlieger/vliegtuigcommandant: LTZ 2 OC B. Smits, 2^e vlieger: SGT V R. Mulder, 1^e meccano: SGT VGMRA G.H. Bontius, 2^e meccano: KPLVGMVMNT G.F.G. Immers en boordkonstabel: KPLVGMRKONST M.H. van de Wiel, allen geplaatst bij het vliegtuigsquadron 321 in Biak. De nachtvlucht begint om 18.37 lokale tijd (LT) met de start vanaf het vliegveld Boroekoe gelegen op het marinevliegveld Biak (MVKB). Het weer is goed: helder

**de verkeersleider beantwoordt met:
"Roger fire on board, take every
runway you want, over". Hierna
antwoordt het vliegtuig niet meer**

weer, volle maan, weinig wind. De opdracht houdt in: oefening starten en landen bij nacht en het afwerpen van in totaal 26 parachutefakkels.

De parachutefakkels zijn 's morgens aan boord gekomen en gesjord in de daarvoor bestemde pakkisten, waarbij de fakkels zelf en de tijdbuizen met vertragscapsules en de bijbehorende veiligheidsseparaten zijn verpakt. Tussen 19.15 en 19.34 LT worden drie starts en landingen uitgevoerd op Boroekoe waarna wordt geklommen naar 4000 ft voor het afwerpen van de eerste serie parachutefakkels. Rond 19.45 LT worden door getuigen 4 à 5 brandende fakkels waargenomen. Om 19.58 LT komt het vliegtuig *on top* van MVKB op 3500 ft en geeft aan fakkels te gaan afwerpen langs de kust. Het vliegtuig voert de normale navigatielichten en het silhouet is bij tijd en wijle vanaf de grond goed te zien. Om ca. 20.15 LT vliegt de B 079 op een oostelijke koers evenwijdig aan de kust nabij de marinekazerne Biak waarna 4 brandende fakkels worden waargenomen zuid van de zogenaamde Slotheuvel.

Het ontbranden van de 4 fakkels wordt op de grond waargenomen door lichte plofjes. Na het ontbranden van de 4^e fakkelt wordt op de grond een 5^e plofje gehoord, echter zonder dat er een brandende 5^e fakkelt is te zien. Wel wordt door getuigen plotseling een vreemd oranje-kleurig licht gezien tussen vleugel en staart onder het

vliegtuig en een wit rookspoor. Het lijkt op een zoeklicht dat naar achteren is gericht. Naar de mening van de CVO betreft het een brandende fakkelt die uit de deuropening tegen de vliegtuighuid hangt. Het vliegtuig roept even later de verkeersstoren van Biak op: "Boroekoe Tower, this is 079"; hierbij wordt de zendknop aan boord 10 à 15 seconden ingedrukt gehouden, waardoor de communicatie tijdelijk is geblokkeerd.

Onmiddellijk hierna komt de verkeersleider terug met: "079 this is Boroekoe Tower, come in". De verkeersleider op de toren ziet een licht aan het vliegtuig als van een fakkelt dat in westelijke richting beweegt. De kist komt terug met: "Roger, fire on board, fire on board, fire on board". De verkeersleider beantwoordt met: "Roger fire on board, take every runway you want, over". Hierna antwoordt het vliegtuig niet meer.

Boven de hoofdpoot van de marinekazerne draait het vliegtuig even naar stuurboord en vermindert motorvermogen, alsof de bemanning een landing op Boroekoe voorbereidt en wil indraaien naar de naastgelegen landingsbaan. Kort daarna wordt echter vermogen bij gegeven en draait de kist vrij scherp bakboord uit en wordt vervolgens vermogen vermindert met als gevolg dat de kist een linker dalende bocht beschrijft met een forse dalhoek. Op een koers van 120° en vlak boven het water wordt vermogen bijgegeven, vermoedelijk om op het laatste moment de steile dalhoek te verminderen.

In positie 270° Boroekoe 3 zeemijlen raakt het toestel om 20.17 LT het water en explodeert. Er is gedurende korte tijd een vuurzee te zien, daarna heerst er duisternis. Onmiddellijk wordt er gezocht naar overlevenden met vele kleine vaartuigen, de motorsloep van het m.s. Keerkring en even later met Hr.Ms. Piet Heijn. Vóór middernacht zijn de drie stoffelijke overschotten geborgen van Smits, Bontius en van de Wiel. Tot 4 januari 13.00 LT →



KPLVGMVMNT
G.F.G. Immers, een
van de vijf omgekomen
bemanningsleden. Zijn
stoffelijk overschot is
nooit gevonden.
(NIMH)

wordt verder gezocht, waarbij slechts enkele kleinere wrakstukken worden geborgen. Alle bemanningsleden zijn omgekomen! De geborgen drie stoffelijke overschotten worden op 3 januari 1961 bijgezet op de algemene begraafplaats te Biak. De stoffelijke overschotten van Mulder en Immers zijn nooit gevonden.

Het onderzoek

In de snelle, eerste rapportage (zonder waarneming of onderzoek) wordt als voorlopige oorzaak van de crash gemeld dat de brand vermoedelijk de stuurkabels heeft beschadigd, waardoor het vliegtuig is neergestort. Dit ongefundeerde verhaal blijft nog jaren rondzingen. Het echte onderzoek naar het vliegongeval wordt onmiddellijk ter hand genomen door de regionale commissie van onderzoek op de wijze en in de samenstelling zoals in de voorschriften van de Koninklijke Marine is voorzien. Aan de hand van getuigenverklaringen wordt de vlucht van de Dakota en het vliegtraject vóór de crash gereconstrueerd. Hiermee wordt beoogd een antwoord te geven op de vraag wat er nu precies is gebeurd en waarom het cockpitteam een noodlanding op zee heeft verkozen boven een landing op Boroekoe. Daarnaast richt het onderzoek zich op: - de wijze van behandeling en afwerpen van de parachutefakkels, - de mogelijke effecten van een brandende fakkel tegen de vliegtuigromp en - de analyse van de aangetroffen asresten op de geborgen wrakstukken en uitrustingsstukken. Zonder in extenso in te gaan op de details van het verrichte onderzoek zullen de belangrijkste bevindingen van de CVO hierna worden weergegeven.

De resultaten van door de CVO uitgevoerde proeven om de doorbrandtijd van een flare tegen de vliegtuighuid te meten en van de TNO-analyse van de asresten aangetroffen op enkele geborgen wrakstukken, leiden tot de bevinding dat in de cabine slechts een beperkte brand heeft gewoed. Er zijn geen getuigen die een “uitslaande brand” hebben waargenomen. Deze beperkte brand is waarschijnlijk veroorzaakt door een voortijdig aan boord ontbrande fakkel die vervolgens kort daarna door de bemanning uit het vliegtuig is gewerkt en tegen de vliegtuighuid is blijven hangen. Blijkens de getuigenverklaringen zijn er geen aanwijzingen van onbestuurbaarheid op enig moment van de vlucht: het vliegtuig heeft normaal gemanoeuvreerd en op verschillende punten in het vliegtraject zijn wisselingen in het motorvermogen gehoord. De combinatie van technische analyseresultaten en de vele getuigenverklaringen sluit het eventueel doorbranden van besturingskabels door de brandende fakkel vrijwel uit.

De impact

De CVO stelt dit ook, echter in voorzichtiger bewoordingen. Nadat het vreemde licht aan het vliegtuig werd ontdekt had bovendien een onmiddellijke landing op Boroekoe (zelfs met gas dicht) binnen ca. een minuut tot een veilige landing kunnen leiden. Feit is dat kort daarop het vliegtuig echter bakboord uit draaide, gas afnam en in een sterk dalende linkerbocht kwam tot aan de impact

op het water. De CVO meldt daarover dat de vliegers mogelijk in paniek zijn geraakt en voor de ditch hebben gekozen zonder de juiste oorzaak en aard van de ontstane vuur- en rookontwikkeling in de cabine van het vliegtuig te kennen, met andere woorden zonder een goede analyse van de toestand. De mislukte noodlanding op het water wijt de CVO aan gebrek aan ervaring met waterlandingen.

De auteurs zijn van mening dat het traject vóór de impact eerder lijkt te duiden op de wens van de vliegers zo snel mogelijk te water te komen (om de brand te doven?), dan dat zij zich hebben geconcentreerd op een daling met een minimale daalsnelheid en daarmee op een gecontroleerde landing op het water. Verder heeft gebrek aan visuele referenties in het laatste stuk vóór de nachtelijke impact hen vrijwel zeker parten gespeeld. Resumerend is de keuze van het cockpitteam voor een

het traject vóór de impact lijkt eerder te duiden op de wens van de vliegers zo snel mogelijk te water te komen

riskante noodlanding op zee – hetgeen in de gegeven omstandigheden de slechtst denkbare optie was – in plaats van te kiezen voor een relatief veilige en waarschijnlijk goed overleefbare landing op Boroekoe de oorzaak van het ongeval.

De fakkels

Resteert de vraag hoe het kon gebeuren dat een der parachutefakkels voortijdig aan boord tot ontbranding kon komen. Immers, het ontbranden van een fakkel aan boord van het vliegtuig vormt – als eerste in de keten der gebeurtenissen - de aanleiding tot het ongeval. De door de CVO opgenomen verklaringen van konstabels en mecano's van het squadron en van functionarissen van het MVKB geven een onthutsend beeld van de behandeling en het uit de vrije hand afwerpen van deze parachutefakkels. In nauw overleg tussen het squadron en de vliegdiensartillerieofficier van het MVKB werden in 1960 proeven genomen met parachutefakkels en werd door de laatste een afwerpprocedure op schrift gesteld, die naar zijn oordeel en dat van de commandant van het vliegtuigsquadron 321 het uit de vrije hand afwerpen van fakkels uit de deur van de Dakota's zo veilig mogelijk maakte met een aanvaardbaar restrisico. Deze procedure voorzag niet in het afwerpen van meer dan 4 fakkels.

De praktijk ging echter anders. Allereerst werden geregeld meer dan 4 fakkels aan boord meegenomen. Zo werden er op 2 januari 1961 26 fakkels meegenomen. Omdat de fakkels met gemonteerde tijdbuis en veiligheidsniet meer in de daarvoor bestemde pakkisten pasten, werden de fakkels zelf en de tijdbuis en bijbehorende veiligheidsniet in hun eigen pakkisten meegenomen en aan boord gestuwd. Dit impliceerde dat de fakkels tijdens de vlucht

moesten worden gereedgemaakt. Ze werden daartoe languit op de vloer gelegd, waarna eerst de tijdbuizen werden opgebouwd. Deze werden vervolgens in de fakkels geschroefd. Deze werkzaamheden zijn niet zonder gevaar in de dynamische omgeving van een vliegend vliegtuig. Ze dienen te worden verricht op de grond, bij voorkeur in de bewapeningswerkplaats. Het zijn verboden handelingen in een vliegtuig. Niettemin zijn deze handelingen op de bewuste vlucht uitgevoerd zonder ongelukken.

Op het moment dat de fakkels aldus waren gereedgemaakt werd dat aan de 1^e vlieger gemeld die vervolgens opdracht gaf 4 à 5 fakkels gereed te leggen om uit te werpen. De konstabel ging voorzien van een veiligheidslijn op de rechterknie bij de deur zitten. Op de order van de vlieger om af te werpen trok hij de veiligheidspin en terwijl hij het vertragsvaantje met de hand tegenhield, wierp hij de fakkel met kracht naar buiten. De volgende fakkels werden hem aangereikt door een helper, meestal de 1^e of 2^e meccano. De vaantjes werden dan niet altijd meer geblokkeerd, de konstabel trok de veiligheidspin en wiep de fakkel naar buiten. Andere verklaringen bevestigen dat soms de veiligheidspin al werd getrokken vóór de opdracht tot afwerpen was gegeven waarbij dan wel het vaantje werd tegengehouden, of dat het vaantje werd losgelaten en dan de veiligheidspin werd getrokken net vóór het afwerpen.

Uit de vele verklaringen blijkt zonneklaar dat er geen goede, noch gestandaardiseerde procedures werden toegepast. Dat deze methodes risico's met zich meebrachten toonde de CVO aan door een proef met een parachutefakkel op de grond, waarbij het vaantje van het vertragsmechanisme van de tijdbuis was losgelaten (en deze veiligheid dus was geactiveerd) terwijl de veiligheidspin met

een lijn op afstand kon worden getrokken. Ongeveer 1 à 2 seconden nadat deze veiligheidspin werd getrokken kwam de fakkel tot ontbranding. In de beschreven wijze van afwerpen aan boord van de Dakota B079 waarbij of het vaantje te vroeg werd losgelaten, of de veiligheidspin te vroeg werd getrokken, ligt dus waarschijnlijk de oorzaak van het voortijdig aan boord ontbranden van een parachutefakkel.

De squadroncommandant komt tweemaal voor op de lijst met uitgevoerde fakkelvluchten; hij moet dus wel op de hoogte zijn geweest van de behandelwijze en wijze van afwerpen van de fakkels. De omgekomen 1^e vlieger van het ramptoestel was in nevenfunctie bewapeningsofficier van het squadron. Dit was zijn derde fakkelvlucht, telkens samen met dezelfde konstabel. Deze omgekomen konstabel was in nevenfunctie de bewapeningsinstructeur van het squadron. Dit was zijn vijfde fakkelvlucht. Beide mannen hadden dus een ruime ervaring met fakkelvluchten en waren exact op de hoogte van zowel de voorgeschreven procedures als van de door hen gehanteerde afwijkingen daarop. Waarschijnlijk hebben zij - in hun loyaliteit en ijver om de operationele verlichtingscapaciteit voor de Dakota's te realiseren - de daarmee gepaard gaande risico's ernstig onderschat. Ofschoon de voortijdig aan boord geactiveerde fakkel voor een beperkte brand aan boord zorgde, is daarmee de oorzaak van de ondergang van de Dakota niet verklaard. Het vormde wel een stressverhogende factor die zou leiden tot de verkeerde keuze voor de uiteindelijk noodlottige noodlanding op zee. ➔

Dakotaformatie boven BIAK met op de voorgrond Mokmer, op de achtergrond Boroeokoe. (NIMH).



Afhandeling van het ongeval

Zoals te doen gebruikelijk in de Koninklijke Marine werd het rapport van de CVO inclusief de bijlagen via de hiërarchie weg aangeboden aan de minister van Defensie (Marine). Hiermee werd de verschillende autoriteiten de gelegenheid geboden hun visie op het ongeval te ventileren en eventuele maatregelen voor te stellen. De hoogste marineautoriteit in NNG, i.c. de commandant der zee-macht aldaar is van mening “dat het ongeval is te wijten aan vliegtechnische oorzaken, terwijl het vroegtijdig ontbranden van de fakkel hoogstens als aanleiding kan worden aangemerkt”. Hij merkt op dat de commandant van het vliegtuigsquadron 321 en de vliegdiens artillerieoffi-

hier worden naar de mening van de auteurs aanleiding en oorzaak omgedraaid!

cier van het marinevliegkamp Biak tekort zijn geschoten in respectievelijk het toezicht op een veilige uitvoering en in het opstellen van een onveilige procedure. Tevens tekent hij aan dat “rekening moet worden gehouden met het feit dat de Dakota’s hier te lande moesten worden gebruikt voor taken waarvoor zij niet zijn ingericht, waardoor voor het afwerpen van flares een geïmproviseerde afwerpmethode moest worden gevonden”. Hij stelt dat derhalve strafrechtelijke noch krijgstuhtelijke maatregelen worden overwogen. Het afwerpen van flares wordt door hem verder verboden op grond van de te grote risico’s. Naar het inzicht van de beide auteurs is deze visie volstrekt juist en helder geformuleerd. De bevelhebber der zeestrijdkrachten (BDZ) in Den Haag beantwoordt op 28 februari 1962 deze brief en geeft daarbij aan dat “als oorzaak van het ongeval moet worden aangemerkt het ontijdig ontbranden van een parachute-fakkel waardoor brand in de cabine ontstond. De hierop volgende poging tot het maken van een noodlanding op zee is mislukt”.

Hier worden naar de mening van de auteurs aanleiding en oorzaak omgedraaid! Ergo: de focus komt geheel te liggen op de onveilige procedures en de ditch wordt afgedaan als jammerlijk mislukt. De BDZ kan zich niet geheel vinden in de argumentatie van de CZMNNG om van krijgstuhtelijke maatregelen af te zien; wel heeft hij begrip voor het feit dat een poging tot het opvoeren van de operationele capaciteit als achtergrond van het ongeval wordt gezien, met andere woorden: hij laat het zo. De BDZ vindt ook dat beide eerdergenoemde functionarissen zijn tekort geschoten. Deze argumentatie is voor de BDZ voorbereid door de marinestaf en wel door de toenmalige vlagofficier marineluchtvaartdienst, die als materiedeskundige op het gebied van de marineluchtvaart tevens een adviserende rol had aan de minister van Defensie. Het ongeval werd de minister in november 1961 aangeboden onder aantekening van de BDZ dat “hij instemt met het gestelde en voorts in overweging geeft de lessen uit dit ongeval in wijde kring in de marine-

luchtvaartdienst bekend te maken, waarbij de omstandigheden van dit ongeval zelve en de schuldvraag geheel buiten beschouwing dienen te blijven”.

Nabeschuwing

Het is opmerkelijk dat de Haagse marineautoriteiten – zonder eigen onderzoek – destijds hebben bepaald dat de oorzaak van het ongeval is: het vroegtijdig ontbranden van een fakkel aan boord van het vliegtuig, terwijl vervolgens de noodlanding in zee is mislukt. Uit het oogpunt van historisch onderzoek is de visie van de Haagse autoriteiten slechts een zoveelste bewerking van de onderzoeksresultaten van de CVO die immers wél gebruik maakte van primaire bronnen (getuigen, verklaringen, proeven, en dergelijke). De CZMNNG heeft die bevindingen van de CVO correct weergegeven. Het gevolg van deze “Haagse aanpassing” is geweest dat slechts het afwerpen van fakkels uit Dakota’s werd verboden, terwijl er geen enkele verbetering is voorgesteld in de training van bemanningen in de noodprocedures in geval van brand aan boord met de nadruk op besluitvorming onder druk.

De auteurs zijn van mening dat destijds terecht een bepaalde classificatie aan de omstandigheden van het ongeval en de schuldvraag is gegeven. Er was immers een in de tijd snel escalierend gewapend conflict aan de orde. Dan luistert de vijand mee en is operationele beveiliging noodzakelijk. De lessen voor het MLD-personeel zijn doorgegeven. Defensie heeft echter nagelaten dit dossier te declassificeren toen er geen redenen meer waren de classificatie te handhaven. Als verklaring hiervoor kan worden aangevoerd dat de nabestaanden zelf niet eerder om opening van zaken hebben verzocht.

Een historisch artikel kan niets verbloemen en mag de gevonden werkelijkheid niet aanpassen of mooier maken. De auteurs spreken de hoop uit dat dit artikel de nabestaanden rust zal geven nu ze de best mogelijke benadering van de waarheid kennen van het ongeval waarbij hun dierbaren zijn omgekomen. Bedenk dat deze mannen handelden uit loyaliteit naar de Koninklijke Marine; daar hoorde nee zeggen tegen improviseren niet bij. Houdt ze hoog in uw herinnering! ➔

A. van Dijk en drs. C.D.M.J. Leebeek hebben beiden in actieve dienst de functies van souchef Operatiën van de BDZ, tevens vlagofficier marineluchtvaartdienst bekleed. Anne van Dijk is thans voorzitter van de Traditiekamer MLD. Kees Leebeek heeft na zijn leefsontslag geschiedenis gestudeerd aan de Universiteit Leiden en is in maart 2006 afgestudeerd met als specialisatie zee geschiedenis.

Noot

¹ Rapport omtrent een vliegongeval. Dakota R4D-1 (079), met bijlagen 1 t/m 31, Biak 26 januari 1961. Brief nr. 5/2/16/1/61 van VOMLD aan MINDEF, Den Haag 8 mei 1961; brief CMLDNNG II/G/1/109, Biak 29 april 1961; brief CZMNNG 1197-1145/G/61/ Hollandia 20 juni 1961, inclusief rapport CVO; brief BDZ S.016-095/014-902 G, Den Haag 28 februari 1962; Nota VOMLD nr. 5/2/16/2/61 d.t.v. BDZ aan Mindef, Den Haag, 7 november 1961.

Veteranen Platform

Gedurende 2010 is het Algemeen Bestuur van het Veteranen Platform (AB-VP) vijf keer bijeen geweest.



Tijdens deze vergaderingen zijn enkele toetredingsverzoeken van verenigingen behandeld, met als resultaat dat aan het eind van jaar het aantal aangesloten verenigingen is toegenomen.

Het VP vertegenwoordigt thans 44 verenigingen met in totaal 70.000 leden. Het Beleidsplan 2011-2015 is vastgesteld, met daarin opgenomen de missie van het VP-Veteranenbeleid: 'Omdat veteranen ter bescherming van de door Nederland gekoesterde waarden en/of belangen het Koninkrijk der Nederlanden als militair waar

nodig tot en met gevaar voor eigen leven hebben gediend onder oorlogsomstandigheden of tijdens vredesmissies, hebben zij, evenals de leden van hun thuisfront, aanspraak op ons aller erkenning en waardering en waar nodig zorg opdat zij sociaal trots en mentaal sterk blijven.'

Chapel of Four Chaplains

Tijdens de eindejaarsbijeenkomst van het VP is de bijzondere 2-jaarlijkse onderscheiding *Chapel of Four Chaplains* uitgereikt. De *Chapel of Four Chaplains* is een Amerikaanse award die wordt uitgereikt aan burgers of militairen "wiens leven blijf geeft van een onzelfzuchtig dienen van de gemeenschap van het land of de menselijkheid, zonder acht te slaan op ras, geloof of afkomst'. De achtergrond van deze onderscheiding verwijst naar het Amerikaanse troepenschip 'Dorchester' dat verloren ging op zee nadat het was geraakt door een nazi-torpedo. Aan boord waren vier legerchaplains die wegens een tekort aan reddingvesten hun eigen vest, zonder acht te slaan op afkomst of geloof, afgaven aan jonge soldaten.

Deze daad van zelfopoffering heeft geresulteerd in het instellen van de *Chapel of Four Chaplains*. De onderscheiding is ten deel gevallen aan de heer A.J. van Veen met de motivering: 'De heer van Veen heeft geheel zelfstandig in een periode van meer dan 50 jaar een sociaal netwerk opgebouwd binnen de Stichting Marechaussee Contact, waardoor het mogelijk is de in de doelstelling van de stichting omschreven items te realiseren.'

Uitgebreide informatie over de *Chapel of Four Chaplains*:

www.fourchaplains.org

KVMO/KVEO/NOV-detachement Nederlandse Veteranendag 2011

Zaterdag 25 juni 2011 zal voor de 7e keer de Nederlandse Veteranendag (NLVD) worden gehouden.

Zoals bekend vindt deze dag plaats in Den Haag en is het defilé, dat wordt afgenomen door Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Willem Alexander, een belangrijk onderdeel van het programma.

De laatste jaren heeft een KVMO-detachement deel uitgemaakt van dit defilé. Oorspronkelijk als een zelfstandig detachement, later hebben het KVEO-detachement en het NOV-detachement

zich daarbij aangesloten. Ook dit jaar zal dit gezamenlijke detachement van officieren-veteranen deelnemen aan het defilé.

Aanmelding

U kunt worden ingedeeld bij dit KVMO/KVEO/NOV-detachement door het invullen van het 'Aanmeldingsformulier Eigen Organisaties' dat bij de eerstvolgende uitgave van Checkpoint zal worden ingesloten.

U dient dit te zenden naar het secretariaat van de KVMO, Wassenaarseweg 2, 2596 CH Den Haag. Voor het programma van de NLVD kunt u terecht op: **www.veteranendag.nl**



Het gecombineerde officierendetachement tijdens een eerdere Nederlandse Veteranendag.

23 maart 2011

Tweede KVMO Veteranendag!

De KVMO organiseert dit jaar, speciaal voor haar veteranen, voor de tweede maal een KVMO Veteranendag.



Deze KVMO Veteranendag zal plaatsvinden bij het Evenementen Centrum van het Marine Etablissement Amsterdam.

Het reünie-aspect zal natuurlijk een belangrijke rol spelen bij onder meer aperitief, maaltijd en afsluitende borrel. Daarnaast voorziet het programma in ieder geval in een presentatie door de Projectleider Nederlandse Veteranendag en een co-presentatie door de Voorzitter van het Veteranen Platform in samenwerking met de Directeur van het Veteraneninstituut.

Aan deze dag zijn geen kosten verbonden, behalve de eigen reiskosten.
Deelname van de partner aan deze dag wordt van harte aanbevolen.

Elke KVMO-Veteraan heeft eind januari een e-mail ontvangen (voor die leden waarvan een e-mail adres bekend is) dan wel een uitnodigingsbrief met aanmeldformulier. Aanmelden kan ook via de website van de KVMO: www.kvmo.nl.

Bent u KVMO-lid en veteraan maar heeft u geen uitnodiging ontvangen? Neemt u dan svp contact op met het secretariaat van de KVMO: tel. 070-383 95 04.

Huishoudelijke mededelingen

De begroting

De begroting voor 2011 kan tot 1 april 2011 worden ingezien op de website van de KVMO:
www.kvmo.nl/kvmoactiviteiten/algemenevergadering

Vergadering Werkgroep Jongeren

De Werkgroep Jongeren van de KVMO vergadert op 22 februari 2011 in de Marineclub in Den Helder. De vergadering begint om 17.00 uur. Aanmelden kan via secretaris@kvmo.nl.
De WGJ is op zoek naar enthousiaste nieuwe werkgroepleden! Wil je ook lid worden? Neem dan contact op met de secretaris (zie mailadres hierboven).

Algemene Vergadering KVMO

Dit jaar vindt de Algemene Vergadering van de KVMO plaats bij de Van Ghent Kazerne in Rotterdam op **woensdag 25 mei**. Het thema van het middagdeel luidt 'De toekomstige KM na de beleidsvisie'. Reserveer deze datum alvast in uw agenda! Meer informatie over het programma van de Algemene Vergadering staat in het volgende Marineblad.

Het hoofdbestuur van de KVMO heeft de droeve plicht u in kennis te stellen van het overlijden van:

KTZ b.d. F.G.A. Woudstra († 14 januari 2011)
 LTZVK 2 OC b.d. M.A. van Dwingelen († 1 januari 2011)
 LTZVK 2 OC b.d. F.J. Havermans († 21 december 2010)
 KLTZ b.d. A. Kamp († 21 december 2010)
 SBNT b.d. J.A.W.C. Wendel († 16 december 2010)
 LTZSD 1 b.d. J.B. Koops († 26 november 2010)
 LTZVK 2 OC b.d. H.J.L. Frissen († 26 oktober 2010)
 Mevrouw W.J.M. de Bakker-van Valderen († 1 april 2010)

Wij betuigen de nabestaanden onze deelneming en wensen hen veel sterkte toe.

Regio activiteiten eerste helft 2011

Regio Noord

1 maart **Post-actieven borrel**
 5 april Locatie : Marineclub, Den Helder
 3 mei Aanvang : 17.30 uur
 7 juni
 19 maart **Regiobijeenkomst**
 Locatie : Marineclub, Den Helder
 Aanvang : 16.00 uur

Regio Midden

8 februari **Regiovergadering met aansluitend borrel:**
 8 maart Locatie : Coffeecorner Frederikkazerne
 12 april gebouw 35, Den Haag
 10 mei Tijd : 17.00-19.00 uur
 14 juni

Regio Zuid

17 februari **Inleiding over Vorsten in Midden-Java**
 door mw. drs. M. Djajadiningrat (org. KVNRO)
 Locatie : de Merelhoeve
 Aanvang: 17.00 uur
 17 maart **Inleiding over opvang van ex-gedetineerden**
 door Ikol(MA) b.d. Mr. L.W. van de Merbel (org. KVEO)
 Locatie : de Merelhoeve
 Aanvang: 17.00 uur

Opgave graag 5 dagen van tevoren bij Piet van der Laan:
 tel. 0118-602677 e-mail: f2hvpanderla@hetnet.nl

De deadline voor aanleveren van kopij voor de rubriek KVMO zaken voor het maartnummer is 21 februari 2011.

De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren



Ere-leden:

KTZT b.d. ir. S.J.J. Hoffmann
 KTZA b.d. drs. G. Brand
 LTZSD 1 b.d. K.G. Spaans
 KOLMARNIS b.d. A.H.P. Knoppien
 KTZ b.d. L.J.M. Smit
 KTZA b.d. drs. T.G.D. Steenbeek

Hoofdbestuur:

Voorzitter:
 KLTZA R.C. Hunnengo
 Vice-voorzitter:
 LNTKOLMARNIS b.d. H.J. Bosch bc
 Secretaris:
 LTZA 2 OC drs. T.R. Timmerman
 Penningmeester:
 KTZA drs. M. Koopman

Namens Regio Noord

LTZE 1 ing. F.J.J. Schoonhoff
 Namens Regio Midden
 KLTZ K.F.J. Henkelman
 Namens Regio Zuid
 Maj (KL) b.d. P. van der Laan
 Namens Werkgroep Postactieven
 KTZA b.d. P.J.G. van Sprang
 Namens Werkgroep Elders Actieven
 MAJ/MARNIS KMR H. Steensma
 Namens Werkgroep Jongeren
 LTZE 2 OC K.A. Scholte

Regiobesturen:

Noord:
 LTZE 1 ing. F.J.J. Schoonhoff
 LTZE 1 mw. J.S.I. Bisdonk
 LTZVK 2 OC b.d.
 H.T. van Wilgenburg

LTZSD1 b.d. mw. A.L.P. Vrijburg
 LTZE 2 OC dr. ir. W.L. van Norden

Midden:

KLTZ K.F.J. Henkelman
 KTZA b.d. P.J.G. van Sprang
 KLTZE ir. W.W. Schalkoort
 LTZA 2 OC N.H. van de Pol
 LTZE 1 ir. H.J. Jutte

Zuid:

KLTZSD b.d. H. Willems
 Maj KL b.d. P. van der Laan
 KLTZA b.d. P.A. Brons
 (postactieven)

Caribisch Gebied:

LTZ 1 drs. F.J. Jansen
 LNTKOLMARNIS b.d. H.J. Bosch bc

Adres secretariaat:

Wassenaarseweg 2
 2596 CH Den Haag
 T : 070-3839504
 F : 070-3835911
 E : info@kvmo.nl
 W : www.kvmo.nl

De KVMO heeft een samenwerkingsverband met Onderlinge Bijstand (www.onderlingebijstand.nl). Voor nadere informatie of het verkrijgen van aanvraagformulieren kunt u contact opnemen met het secretariaat KVMO.



Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

Home Contact Lid worden



AAA

Zoek

Defensie 2010 in beeld



AIV-rapport: meer PPS in bestrijding piraterij

Om piraterij - zoals voor de kust van Somalië - goed te bestrijden is het dringend nodig dat de Nederlandse overheid, reders en verzekeringsmaatschappijen meer en beter gaan samenwerken. Dat stelt de Adviesraad Internationale Vraagstukken (AIV) in het rapport 'Piraterijbestrijding op zee: een herijking van publieke en private verantwoordelijkheden'.

[Lees verder](#)



Tweede KVMO Veteranendag!

De KVMO organiseert dit jaar, speciaal voor haar veteranen, voor de tweede maal een KVMO Veteranendag, op woensdag 23 maart. Deze dag vindt plaats bij het Evenementen Centrum van het Marine Etablissement Amsterdam. Het reünie-aspect zal natuurlijk een belangrijke rol spelen bij o.a. aperitief, maaltijd en afsluitende borrel.

[Lees verder](#)

UNMEE Lustrum DVD bijna gereed: vanaf eind januari verkrijgbaar!

Ter gelegenheid van het tweede lustrum van de UNMEE missie naar Ethiopië en Eritrea hebben de Nederlandse Veteranendag en het Veteraneninstituut de handen ineen geslagen en een speciale lustrum-DVD samengesteld, die

WEBLOG VOORZITTER

[Incidenten & schandalen](#)

[Spagaat](#)

[Kunduz](#)

[Mixed messages](#)

[Ereschuld](#)



► Reageer!

ACTIVITEITEN

23 maart 2011

[KVMO Veteranendag](#)



► Aanmelden

MARINEBLAD

februari 2011

Zojuist verschenen.



► Reageer!