

Schrijftalent gezocht!

In deze uitgave is plaats gemaakt voor een gastcolumn. Ditmaal een bijdrage van D.J. Kuijper, die ingaat op de oplossing voor de Somalische piraterij, die volgens hem niet op land ligt.

De redactie daagt andere lezers uit om ook een column te schrijven voor de Militaire Spectator. De keuze van het thema is vrij, maar het moet wel passen binnen de formule van het blad. Voorwaarde voor plaatsing is dat de redactie uw boodschap relevant acht voor

de lezers. Verder moet uw verhaal in niet meer dan duizend woorden voor het voetlicht worden gebracht. U kunt uw bijdrage sturen naar de bureauredactie (zie colofon). Wij zijn erg benieuwd wie zich geroepen voelt om te reageren. Uiteraard zijn we ook nieuwsgierig naar de thema's die u onder de aandacht van de lezers wilt brengen. Uw bijdrage wachten we dan ook met belangstelling af.

De hoofdredacteur

Somalische piraterij

kapitein-luitenant ter zee D.J. Kuijper EMSD

De Koninklijke Marine voert al geruime tijd met succes operaties uit tegen de Somalische piraten. De minister van Defensie somt deze successen op in de aan de Tweede Kamer aangeboden Eindevaluaties¹: geen enkele van de begeleide schepen van het *World Food Programme* is aangevallen, geen enkele van de schepen die zich in de nabijheid van de Nederlandse marineschepen bevonden is aangevallen of gekaapt. De Eindevaluatie van de inzet over de eerste helft van 2010 is nog niet gereed, maar het volgende is inmiddels al duidelijk: Hr.Ms. Tromp is momenteel internationaal recordhouder in aantal onderschepte *skiffs* en Hr.Ms. Johan de Witt heeft aangetoond dat een amfibisch moederschip met haar *Landing Craft Utilities* (LCU's) en *Landing Craft Vehicle Personnel* (LCVP) bij dit soort operaties op zijn minst een volwaardig alternatief is voor een fregat. Vrijwel iedereen is echter van mening dat al deze tactische successen niet de echte oplossing zijn voor het probleem van de Somalische piraterij. Zo ook de Nederlandse regering. In de meest recente artikel 100-brief over de voortzetting van de bijdrage aan operaties *Atalanta* en *Ocean Shield* verwoorden de beide betrokken ministers dat als volgt: 'De inzet van marine-

schepen is tot op heden effectief gebleken. Tegelijkertijd is duidelijk dat de oplossing van het piraterijprobleem op land ligt en alleen tot stand kan komen als de Somaliërs zelf tot een politiek vergelijk komen en besluiten piraterij uit te bannen'.² Een recent verschenen wetenschappelijk onderzoek komt echter tot andere conclusies. In een heldere en gedegen studie stellen Sarah Percy en Anja Shortland³:

- De inzet van de vele marineschepen heeft slechts beperkt effect op de Somalische piraterij. Het aantal kapingen is weliswaar licht afgenomen, maar door de oplopende losgelden is het netto inkomen uit piraterij amper gewijzigd. De militaire operaties hebben feitelijk alleen maar de piraten gedwongen hun werkwijzen aan te passen.
- Het verbeteren van de veiligheidssituatie in Somalië zal leiden tot meer piraterij in plaats van minder. Immers, piraterij is *business*: personeel in dienst nemen en uitrusten, gekaapte schepen bewaken, onderhandelen en losgeld verdelen/investeren. Zaken doen lukt alleen als er een minimale vorm van veiligheid is. Niet teveel veiligheid, maar zeker ook niet te weinig veiligheid.

Vooraf die tweede conclusie mag verbazingwekkend zijn; zij wordt in het rapport grondig onderbouwd. De schoonheid van het betoog zit hem in de onderkenning dat de Somalische piraterij feitelijk een vorm van georganiseerde

¹ Tweede Kamer der Staten Generaal, dossier 29521 nummers 85, 107 en 132.

² Tweede Kamer der Staten Generaal, dossier 29521 nummer 138.

³ S. Percy en A. Shortland, Discussion Paper 1033: *The Business of Piracy in Somalia*, German Institute for Economic Research DIW Berlin, juli 2010.

criminaliteit is. Zeg maar: maffia of drugs-handel. De maffia en de drugshandel hebben een broertje dood aan de politie, maar zijn minstens zo bevreesd voor totale anarchie en chaos (de lampen in de wietplantage moeten wel blijven branden!). Het feit dat in vele gerespecteerde, stabiele landen de maffia en de drugshandel nog steeds bestaan, maakt duidelijk dat zelfs als Somalië morgen zou voldoen aan de normen voor toetreding tot de EU, de piraterij daarmee nog steeds niet zal zijn uitgebannen.

Het rapport bevat overigens nog een andere ogenschijnlijk opmerkelijke uitspraak. Op basis van hun inventarisatie van alle belanghebbenden stellen de schrijvers dat geen van de betrokken partijen echt belang heeft bij het met wortel en tak uitroeien van de piraterij. Voor de koopvaardij is de piraterij een acceptabel risico. Immers, de kans om gekaapt te worden is bijzonder klein (minder dan 1 op 250), de tot nu toe geëiste losgelden staan in schamele verhouding tot de waarde van schip en lading, de extra verzekeringspremies zijn draaglijk en er zijn amper slachtoffers gevallen.

Voor de deelnemende marines is de piraterij een goede gelegenheid om hun bestaansrecht aan te tonen, zeker in deze tijden van voornamelijk landgerichte conflicten (Irak, Afghanistan) en van krimpende budgetten. De scheepvaart-assuradeuren spinnen garen bij de verhoogde verzekeringspremies, zeker zolang de trefkans laag blijft en de losgelden niet onevenredig stijgen. Lokale machthebbers en dorpsoudsten in Somalië mogen dan problemen hebben met mogelijke uitwassen van het 'snelle geld' (drugs e.d.); ook zij zullen uiteindelijk tevreden zijn met het feit dat piraterij amper risico's maar wel de nodige inkomsten voor hun bevolking oplevert.

De schrijvers stellen daarom dat de Somalische piraterij voorlopig zal blijven bestaan, als een hinderlijke vorm van criminaliteit die, net als diefstal en inbraak in Nederland, wel te beperken maar niet uit te bannen is. Als we ons neerleggen bij deze status quo heeft de marine er een mooie vaste aanstelling bij. Maar er zit een lelijke adder onder het Somalische gras:

de aan Al-Qaida gelieerde islamistische milizie Al-Shabaab. Er ontstaat namelijk een behoorlijk veiligheidsrisico als deze terroristen de winsten uit de piraterij gaan opstrijken.

Kent het businessmodel van de piraten dan geen achilleshiel, geen *critical vulnerability*? Zeker wel; het is alleen door de schrijvers van de studie over het hoofd gezien. De piraterij kan namelijk alleen bestaan omdat zij over een vrijhaven beschikt. Om de gegijzelde scheepsbemanning niet verder in gevaar te brengen, laten de marineschepen de gekaapte schepen met rust – en de piraten weten dat. Als een schip eenmaal is gekaapt, zijn de piraten dus al zeker van de winst. Ze kunnen hun gekaapte schepen ongestoord voor de Somalische kust voor anker laten liggen terwijl ze in alle rust over het losgeld onderhandelen. De gekaapte schepen worden weliswaar bewaakt door bewapende handlangers, maar dat gebeurt uit angst voor rivaliserende piraten, niet uit angst voor de marineschepen.

Het effect van de huidige militaire inzet is, zoals gezegd, gering. Met de huidige dertig marineschepen kun je onmogelijk de kustlijn afgrindelen, die net zo lang is als die van Portugal tot Denemarken. Evenmin kun je daarmee tegelijkertijd de 30.000 schepen beschermen die jaarlijks langs Somalië varen. Gevolg is dat er, ondanks de drie miljoen euro per dag kostende militaire inzet, toch schepen gekaapt worden. Gevolg is ook dat honderden zeelieden maandenlang onder mensonterende omstandigheden worden vastgehouden, bedreigd en zelfs gemarteld. We kunnen dit stoppen, maar dan moeten we vuile handen durven maken bij het aanpakken van de vrijhaven. Daarmee bedoel ik niet dat de Nederlandse onderzeeboot die dit najaar naar Somalië gaat haar torpedo's moet gaan gebruiken. Het actief verbreken van de herbevoorrading van de gekaapte schepen en het gewapenderhand ontzetten van de bemanning, dat zijn de methoden waarmee we daadwerkelijk het businessmodel van de piraten om zeep kunnen helpen. En we moeten dat doen voordat Al-Shabaab zich ermee gaat bemoeien. ■