

Sheet 1

Goede middag, dames en heren.

Mijn naam is Frank Marcus. Van 1974 tot 2012 heb ik als marineofficier gediend in een veelheid aan functies, waaronder varend en bij het Korps mariniers. Mijn laatste baan was directeur van het toenmalige Veteraneninstituut. Ik woon sinds 1984 met veel plezier in Gouda en ken daar o.a. een van uw bestuursleden, die in dezelfde buurt woont. Zo ben ik hier terecht gekomen.

Mij is gevraagd iets met u te delen over recente ervaringen van de Koninklijke marine met piraterijmissies. Dit als aanvulling op de voortreffelijke lezing van Marc van Alphen over de Gouwenaren Den Haen en Roemer Vlacq.

De aankondiging op de uitnodiging: Wereldwijde inzet van de Koninklijke Marine riep wellicht hoge verwachtingen bij u op en was wellicht ietwat misleidend. Voor mij was het ondoenlijk om in de mij toegemeten tijd een behoorlijk overzicht te geven van activiteiten van de Koninklijke Marine van de Koude oorlog tot nu.

Sheet 2

Degenen die daar teleurgesteld over zijn raad ik aan De Canon van de Koninklijke Marine te lezen: een dit jaar verschenen boek met in 50 vensters een mooie overview over de geschiedenis van de Koninklijke Marine.

In deze presentatie heb ik gefocust op recente ervaringen van de Koninklijke Marine met anti-piraterijmissies. Daarbij ben ik veel dank verschuldigd aan collega Rob de Groot, die destijds diende aan boord van een van de Nederlandse schepen die betrokken was bij een antipiraterij missie. U komt zijn naam veelvuldig tegen in de presentatie die u ziet.

Sheet 3

Wat is piraterij? Volgens artikel 101 van het VN Zeerechtverdrag (UNCLOS) van 1982 is piraterij: elke criminele daad van geweld, detentie of plundering die wordt gepleegd voor privédoeleinden door de bemanning of passagiers van een privé-schip of vliegtuig die is gericht in internationale wateren tegen een ander schip, vliegtuig of personen of bezit aan boord van een schip of vliegtuig.

Piraterij is vele duizenden jaren oud. Waarschijnlijk werd al aan piraterij gedaan toen de eerste mensen handelden of reisden over zee. Bekend waren de Vikingen die van 783 tot 1066 rovend en plunderend langs de

Europese kusten trokken. Verder de Duinkerker kapers en Barbarijse zeeroovers. Zij waren vooral in de 17e eeuw actief. Marines van landen waarvan het rijk zich over de hele wereld strekte bestreden actief piraten. Landen als Groot-Brittannië, Frankrijk en Nederland hechtten veel waarde aan een vrije doorvaart over zee. Dankzij deze marines, die voor de jaren 80 in de vorige eeuw veel groter waren dan nu, kon piraterij wereldwijd de kop in gedrukt worden.

De handel is inmiddels toegenomen en tussen 1993 en 2003 verdrievoudigde het aantal gevallen van piraterij.

Vandaag de dag gaat er per jaar zo'n 13 tot 16 miljard dollar door piraterij verloren.

Gebieden waar piraten actief zijn: bij Somalië, in de Rode Zee, de Indische Oceaan en de Straat van Malakka lopen de 50.000 schepen die er per jaar langs varen behoorlijke risico's. En de afgelopen week kwam het bericht dat Denemarken een fregat stuurt naar de golf van Guinee aan de Afrikaanse westkust voor een anti-piraterijmissie.

Sheet 4

In juli hielden Japan en Groot-Brittannië nog anti-piraterij oefeningen in de Golf van Aden bij Somalië met o.a. het Britse vliegkampschip HMS Queen Elizabeth. De schepen werden hierbij ondersteund door Amerikaanse marineschepen en Zr.Ms. Evertsen. Deze internationale taakgroep maakt van mei t/m december 2021 een reis van Europese wateren naar uiteindelijk Japan en terug.

Het grootste gevaar komt tegenwoordig echter niet meer van de oostkust van Afrika.

Sheet 5

Inmiddels heeft de Golf van Guinee de twijfelachtige eer 's werelds grootste piraterij-hotspot te zijn. Onlangs werd containerschip MSC Lucia nog aangevallen door piraten in deze wateren. Recentelijk werden de piraten verjaagd nadat een Russische torpedobootjager een helikopter in de richting van het schip had gestuurd.

In het eerste kwartaal van 2021 was maar liefst 43% van alle meldingen van piraterij over de hele wereld afkomstig vanuit de Golf van Guinee. De in totaal 38 gemelde incidenten in het eerste kwartaal van dit jaar zijn er negen minder van vorig jaar in deze periode. Desondanks is het aantal geweldsincidenten tegen de bemanning toegenomen. In het eerste kwartaal werden 40 bemanningsleden ontvoerd, waarvan er één overleed.

In 2020 was het aantal ontvoerde bemanningsleden in de eerste maanden 22 en vielen er geen dodelijke slachtoffers. Alle 40 gemelde ontvoeringen in het eerste kwart van 2021 vonden bovendien plaats in de Golf van Guinee.

Ook Nederland heeft last gehad van de toenemende piraterij in de Golf van Guinee. Afgelopen maart werd voor de kust van Benin de tanker Davide B overvallen. Het schip voer onder Maltese vlag, maar wordt beheerd door een Nederlands bedrijf. Bij de overval werden 15 bemanningsleden ontvoerd. In april werden zij vrijgelaten, nadat er vermoedelijk losgeld betaald is.

Het Deense schip zal niet het enige grijze schip zijn ter plaatse. Zoals vermeld zijn de Russen er ook evenals de Franse en Britse. Nederland heeft tot nu toe nog geen plannen bekend gemaakt.

Sheet 6

Maar ik zou het hebben over de Nederlandse inzet bij anti-piraterij missies. Daarvoor neem ik u mee naar Somalië. Somalië ligt aan de noordoost kant van Afrika en grenst aan Djibouti, Ethiopië en Kenia. Aan de noordzijde ligt de Golf van Aden en aan de oostkust de Indische Oceaan -ook wel het Somalisch Bassin genoemd. Somalië heeft de langste kustlijn van het Afrikaanse continent: 3.025 km. Somalië is 15 keer groter dan Nederland en er wonen ruim 9 miljoen mensen. De wateren rond Somalië zijn zeer visrijk: sardines, tonijn en (konings)makreel. Ook dolfijnen en walvissen worden er vaak gezien.

Somalië is geen officiële staat; sinds 1991 heeft het geen centrale regering. Het land wordt sinds mensenheugenis geteisterd door (burger)oorlogen en onrust veroorzaakt door oorlogen met andere landen zoals Ethiopië, maar ook rivaliteit tussen vele clans en (vooral de laatste jaren) inmenging van islamitische extremisten.

De gevolgen zijn groot. Door het ontbreken van een centraal overheidsapparaat en (bijbehorende) politie- en kustwachtorganisaties was er niemand die de bezittingen van inwoners kon beschermen. Dat gold voor bezittingen op land, maar er was ook niemand die de Somalische kustwateren beschermde tegen vissersschepen die vanuit de hele wereld naar de Somalische wateren voeren om te vissen. Somalische vissers werden hier het slachtoffer van. De situatie werd nog erger toen de Somalische kust eind 2004 getroffen werd door een tsunami. De vloedgolf vernietigde vissersschepen en containers gevuld met giftig afval spoelden aan op de kust. Deze containers zouden eerder in zee zijn

gedumpt door Europese vissersschepen.

Toen vissers zich realiseerden dat zij de concurrentie in hun eigen wateren niet konden winnen, ontdekten zij een veel lucratievere inkomstenbron: piraterij.

Sheet 7

Stelt u het zich voor: een operatiegebied van meer dan 2 miljoen vierkante kilometer. De kustlijnen zijn net zo lang als de kustlijn van Den Helder tot en met Zuid-Portugal. U kunt dat zien op de afbeelding.

Eén marineschip langs zo'n lange kust laten zoeken naar een klein piratenbootje is ongeveer hetzelfde alsof je met een brommer en een verrekijker langs de kust richting Portugal rijdt. Zo'n marineschip gaat namelijk niet veel sneller dan een brommer en je kunt vaak ook niet verder kijken dan met een ordinaire verrekijker.

Sheet 8

Bij goed weer kun je op zee maximaal 30 kilometer ver kijken, bij slecht weer of een laag staande zon kan dit al snel veel minder worden. Op 30 kilometer afstand zie je overigens alleen grote schepen. Skiffs (kleine piratenbootjes) zijn op die afstand niet waar te nemen. Elektro-optische sensoren kunnen kleine bootjes wel veel beter waarnemen, maar kunnen ook niet verder kijken dan de horizon, dus ook zo'n 30 kilometer. Dit maximum bereik heeft alles te maken met de kromming van de aarde. De aarde is rond en dus "verdwijnen" schepen op een gegeven moment achter de horizon. Dat heeft niet alleen gevolgen voor wat we kunnen zien, maar ook voor een radar. Er zijn zeer krachtige radars zoals de Nederlandse SMART-L, die vanuit Den Helder vliegtuigen boven Griekenland kan zien. Maar als je het idee hebt dat dit ook zou kunnen met een radar om schepen op te sporen, dan heb je het mis. Een luchtbeeldradar zoals de SMART heeft veel minder last van de kromming van de aarde. Want deze schijnt de lucht in, precies waar vliegtuigen zich doorgaans bevinden. Het signaal van een zeebeeldradar moet vlak over het zee oppervlak scheren en vervolgens weer terugkaatsen naar de zender. Hierdoor is het bereik vaak beperkt. Grote schepen (die hoog boven het water uitsteken) kun je op een radar zien terwijl het achter de horizon vaart, maar kleine schepen niet.

Een andere beperking van marineschepen is de maximum snelheid. Deze ligt tegenwoordig net onder de 30 knopen (net onder de 55 km per uur) en bij sommige schepen (bevoorraders, Ocean Patrol Vessels) lager. Ze zijn wel sneller dan koopvaardijsschepen, maar lang niet zo snel als

vliegtuigen. De lage snelheid heeft te maken met bezuinigingen, het beperkte belang dat gehecht wordt/werd aan een hoge maximum snelheid en vooral met natuurwetten.

Als een marineschip na een noodoproep van een schip dat wordt aangevallen een aantal dagen moet varen, is de kaping vaak al voltooid. Marineschepen zijn echter toch van grote waarde, omdat zij lang in het gebied kunnen blijven, zeer flexibel kunnen worden ingezet en veel materieel en mensen kunnen meenemen. Bovendien kan het vermogen van deze schepen enorm worden versterkt door aanvullende eenheden. Dit kunnen boordhelikopters, zijn zoals de Lynx helikopter of de NH90. Een helikopter kan het bereik van het schip enorm vergroten door vooruit te vliegen en de omgeving te verkennen, boten aan te vallen met machinegeweren of mariniers afzetten. Hr.Ms. Johan de Witt heeft in 2010 laten zien hoe landingsvaartuigen een soortgelijke rol op zich kunnen nemen. Dat schip had toen geen boordhelikopter mee.

Sheet 9

Een andere eenheid die erg belangrijk is voor de inzet van marineschepen is de MPA, ofwel Maritime Patrol Aircraft. De Koninklijke Marine heeft tot 2003 MPA's gehad van het type Lockheed P-3C Orion. Deze toestellen zijn in het kader van bezuinigingen verkocht aan Duitsland en Portugal. Deze MPA's zijn de afgelopen jaren veelvuldig ingezet boven Afghanistan en in de wateren rond Somalië. Ook kunnen ze van zeer grote hoogte dankzij geavanceerde infraroodcamera's kleine bootjes waarnemen. Verder kunnen MPA's SOS meldingen ontvangen en doorgeven naar marineschepen die buiten het ontvangstbereik varen.

Activiteiten piraten

De Somalische piraten zijn meestal tussen de 20 en 35 jaar, doorgaans komen zij van het noord oostelijke Puntland. De piraten bestaan uit lokale vissers voor de navigatie, technici en oud-(para)militairen om geweld toe te passen.

De zogenaamde dhow dient als piratenmoederschip. Hiermee kunnen de piraten lang op zee blijven en grote afstanden afleggen. De kleinere en snellere skiffs worden achter de dhow gesleept. Deze skiffs worden gebruikt bij de daadwerkelijke aanval. Dankzij de relatief lage snelheid van koopvaardij schepen en de lage gangboorden zijn skiffs eenvoudig met succes in te zetten. Koopvaardij schepen hebben bovendien weinig bemanningsleden, zo rond de 10. Tijdens de aanval schieten de piraten met hun machinegeweren en raketten op het doelschip. Dichterbij

klimmen zij met ladders aan boord van het schip en nemen de controle over.

De bemanningsleden van de koopvaardij schepen worden doorgaans redelijk behandeld, omdat zij losgeld moeten opleveren. Maar ook gebeurt het dat de schepen worden overgeschilderd en worden verkocht. Soms worden ook marineschepen aangevallen. Doorgaans is dit niet uit overmoed. Niet alle piraten hebben zonnebrillen en als zij (tegen de zon in, met een enorme schittering op het water) een schip zien in de verte, is het voor hen erg moeilijk om de silhouetten van marineschepen (zeker bevoorraders) en koopvaardij schepen van elkaar te onderscheiden.

Piraten vielen in de Golf van Aden en in het Somalisch Bassin in 2008 111 schepen aan, in 2009 waren dat er al 214. Daarom werd door een aantal zeevarende naties besloten militair in te grijpen en de krachten te bundelen. Niet alle aanvallen resulteerden overigens in kapingen.

Sheet 10

Zoals gezegd heeft de piraterij nabij Somalië een grote internationale maritieme samenwerking tot gevolg gehad. De maritieme missies licht ik hierna toe.

Operation Ocean Shield

De anti-piraterijmissie van de NAVO heet Operation Ocean Shield. Deze operatie begon in augustus 2009. Veel NAVO landen deden aan deze operatie mee, maar ook lokale landen werden betrokken; de marineschepen van het NAVO-eskader ondersteunen regionale staten in het ontwikkelen van eigen capaciteit om piraterij te bestrijden. Ook Nederlandse fregatten en een onderzeebooteenheden hebben meegedaan aan deze operatie.

Combined Task Force 150 (CTF 150)

De Combined Task Force 150 (CTF-150) was niet primair een anti-piraterij eenheid. Deze internationale taakgroep van ongeveer 15 marineschepen strijdt tegen terrorisme, wapenhandel, piraterij, drugstransport en andere illegale activiteiten op zee. Het operatiegebied is een groot zeegebied rond Somalië en CTF 150 richt zich ook op de Noord Arabische Zee en een groter deel van de Indische Oceaan. Voor 11 september 2001 was Task Force 150 een taakgroep van de Amerikaanse marine. Maar na die 11e september werd het operatiegebied verplaatst naar het zeegebied rond Somalië. Toen het commando in 2002 over de taakgroep werd overgeheveld naar de Duitse

marine, werd het een "combined" task force (dat combined staat voor marines uit meerdere landen). Het hoofdkwartier is gevestigd in Bahrein. Het internationale aspect is duidelijk terug te zien in de oorsprong van de vele eenheden die hebben deelgenomen: Zuid-Korea, Pakistan, Thailand, Singapore, Australië, Spanje, Denemarken, Frankrijk, Duitsland, Spanje, Turkije en Canada.

Operatie Atalanta – zie de kaart

Sinds eind 2008 heeft ook de Europese Unie een anti-piraterijmissie: Operatie Atalanta. Vanuit het hoofdkwartier in Groot-Brittannië worden de internationale eenheden aangestuurd. Dit betreft overigens niet alleen schepen, maar ook vliegtuigen. Deze missie richt zich op bescherming van de schepen van het World Food Programme (WFP), die de Somalische bevolking voorzien van voedsel. Daarnaast richt de missie zich op het beschermen van kwetsbare schepen tegen piraterij in de Golf van Aden en Somalisch Bassin. Ook hier nemen zeer veel verschillende landen aan mee. De grootste landen sturen schepen (waaronder Nederland) of vliegtuigen. Kleinere landen zoals Malta, Ierland, Cyprus en Finland sturen alleen personeel voor op het hoofdkwartier of als bemanning van schepen of vliegtuigen.

Zelfstandige landen

Ook landen als China, Iran, Rusland, Maleisië en Thailand sturen schepen en helikopters naar de wateren rond Somalië om koopvaardij schepen te beschermen. Zij maken doorgaans echter geen deel uit van één van de drie eerder genoemde anti-piraterijmissies. Maar zij werken wel samen met buitenlandse eenheden als er zich een kaping of ander incident voordoet.

Sheet 11

Om de enorme internationale anti-piraterijvloot enigszins te coördineren is SHADE (Shared Awareness and Deconfliction Meeting) opgericht. Dit biedt een mogelijkheid voor alle deelnemende landen om afspraken te maken over de piraterijbestrijding. Eén van de onderwerpen is de door de internationale gemeenschap beschermde vaarroute door de Golf van Aden. Dat valt te visualiseren in deze kaart, waar de diverse eenheden – na overleg – allemaal hun eigen deel van de Golf van Aden als patrouillegebied kregen toegewezen.

Sheet 12

Alvorens in te zoomen op zo'n operatie wil ik nog melden dat naast deze militaire inzet er nog een andere vorm van bescherming van

koopvaardij schepen is ontwikkeld: militaire beveiligingsteams, Vessel Protection Detachments (VPD's) die meevaren met Nederlandse zeetransporten. Deze VPD's bestaan uit zwaarbewapende mariniers. Zij beschermen zeer kwetsbare en grote Nederlandse zeetransporten tegen piraten. Nederland zet de beveiligingsteams al vanaf maart 2011 in. Vanaf de 2e helft 2011 is ook het Fleet Marine Squadron (FMS) voor deze taak inzetbaar. Deze nieuwe eenheid bestaat uit ongeveer 100 mannen en vrouwen uit zowel de vloot als het Korps Mariniers. Defensie toetst elke aanvraag van een reder aan een ontwikkeld draaiboek 'Bijstandsaanvragen bij piraterij en gewapende overvallen op zee'. De inzet per jaar varieert tussen de 12 in 2011 en 54 keer in 2014. In februari 2018 was sprake van de 250^{ste} inzet. De laatste jaren neemt deze inzet af tot gemiddeld 20 per jaar.

Sheet 13

Ik ga u nu een beeld schetsen van hoe de toen nog Hr Ms Tromp, nu Zr Ms Tromp, haar inzetperiode van feb-apr 2010 heeft doorlopen. De opdracht die de leiding meekreeg was 5-ledig, met als hoogste prioriteit het beschermen van World Food Program schepen die vooral tussen Mombassa, Kenia en Mogadishu, Somalië varen. Daarnaast het beschermen van overige kwetsbare scheepvaart en met onze aanwezigheid de piraten op andere gedachten te brengen. Op de 4^{de} plaats kwam pas het opbrengen van piraten en dan pas wanneer het juridische vervolgtraject geregeld was. En als laatste het monitoren van de met name Franse en Spaanse vissers die zogenaamd de wateren hebben leeggevist en min of meer als oorzaak van het piraten probleem werden aangewezen.

Om de missie uit te voeren was er naast de standaard bemanning een helikopter met 1 volledige bemanning, 6 mariniers (UIM) een tolk die enigszins Somalisch en Arabisch sprak en een HUMINT, (HUMAN INTelligence) iemand die min of meer ingewerkt is in de lokale situatie.

Sheet 14

De omgeving is zeer uitgestrekt, de Somalische kustlijn meet al een ruime 3.000 km. Het is een kleine 2000 km varen voordat je vanuit de Middellandse zee door Bab el Mandeb de Golf van Aden binnen vaart.

In dit kaartje nog enkele rode pijlen met de gemiddelde vaartijd. Ondanks dat er meerdere AP-missies tegelijkertijd worden uitgevoerd is de dichtheid van oorlogsschepen bijzonder klein. Uiteindelijk resulteerde dat in zoiets als patrouilleren voor de kust van Barcelona en

weggeroepen worden voor een mogelijke detectie in de nabijheid van Albanië.

Spreken o.b.v. de resterende sheets

21 feb – 09 mrt 2010

Bezoeken aan kleinere scheepvaart als Dhows

Noodoproepen door visserij

Escorte Operaties scheepvaart met name voor World Food Program en African Mission Somalia in het Somalisch bassin, meestal van Mombassa naar Mogadishu dikke 500 nm, en dat met 4 tot 5 kts

Na de baseline operaties in de Golf van Aden begint voor Tromp op 11 mrt een nieuw hoofdstuk en dat begint met een geplande Intelligence, Surveillance, and Reconnaissance (ISR) missie op de piratenkampen langs de kust ter hoogte van Hobyo en Harrare.

Na anderhalve dag ISR missie op de kampen voor de kust van Somalie krijgen we voor 13 mrt een re-tasking met de operatie Sweeping Broom en moeten we opzoek naar een piratenschip verantwoordelijk voor de aanval op MV Lubeck.

Van 14 mrt tot 02 april hebben we op deze manier 10 piratenschepen opgebracht en uiteindelijk 73 man van het water geplukt, 11 aanvalsskifs en 1 moederskif vernietigd.

Operation Iron Fist

Piratenkampen aanvallen en vernietigen

- In kaart brengen piraten kampen
- Verstoren voorbereiding
- Aanpakken voordat piraten op weg gaan
- Nadeel enorme kustlijn
- Piratenkampen zijn eenvoudig te verplaatsen

MS Taipan

Youtube filmpje