



Marinier op versterkte positie SB achter, aan boord van het kraanschip Hermod

## Veiligheid op zee, overheids- of privézaak?

Door: Oud Vlagofficier der Koninklijke Marine P.C. Kok  
Consultant van M Restart

**Oud Vlagofficier der Koninklijke Marine P.C. Kok is als consultant via M Restart werkzaam voor een grote offshore rederij als security advisor voor piraterij aangelegenheden en Commodore. In zijn hoedanigheid van Commodore was hij op zee eindverantwoordelijke voor de veilige en tijdige aankomst van transporten bestaande uit het zware kraanschip Hermod met haar twee sleepboten, die werden beveiligd met een particulier beveiligingsbedrijf. Het laatste transport ging van Mumbai naar Dubai. Die kwam begin april jl. veilig aan en had een peloton mariniers van de Koninklijke Marine aan boord. Onderstaand artikel is enerzijds een beschrijving van de twee reizen en anderzijds een beschouwing van het politieke besluitvormingsproces dat voorafging aan het toestaan van mariniers aan boord van koopvaardij-schepen.**

Commandeur Kok diende 38 jaar bij de Marine en verliet in 2001 de dienst. Hij was

onder meer commandant van fregatten, commandant van het Nederlandse eskader in de Perzische Golf tijdens de Golfoorlog, hoofd van de Militaire Inlichtingendienst, commandant van de oppervlaktevloot van de marine en Defensie Attaché in Washington.

### Opties en besluitvorming

De eerste reis (november – december 2010) voerde van Kaapstad naar Mumbai en zou circa zeven weken duren.

Gezien de kerntaken van de overheid lag het voor de hand als eerste optie te streven naar overheidsbescherming. Bij een eerste verkenning bleek echter dat wat door mij als volkomen vanzelfsprekend werd beschouwd, in de demissionaire kabinetsperiode van 2010 voor de besluitvormers helemaal niet zo vanzelfsprekend was. Daarom werd gekeken naar de optie van particuliere beveiliging, in te huren bij daarin gespecialiseerde bedrijven (plan B – zie verderop) en tenslotte naar beveiliging in eigen beheer (plan C – zie verderop).

Zoekt u een bureau voor werving en project support, waar 'een goede relatie' de hoogste prioriteit heeft? Dan is M Restart de juiste zakelijke partner voor u. Natuurlijk staat de goede relatie tussen ons en onze opdrachtgevers en specialisten centraal, maar bovenal de goede relatie tussen onze opdrachtgevers en specialisten onderling.

Het is ons vak om deze relaties tot stand te brengen en te onderhouden.

Wil je structurele contacten leggen, moet je de grote verbanden kunnen zien. Daar komt onze kennis van uw branche goed van pas, ondersteund door ons gevoel voor persoonlijke doelstellingen.

### De belangrijkste uitgangspunten waren:

- de veiligheid van de bemanningen,
- vervolgens de overweging dat in de recente piraterijgeschiedenis nog geen enkel schip dat zichzelf gewapend beveiligde is gekaapt
- en ten slotte dat, hoe we het ook gingen regelen, de oplossingen legaal dienden te zijn.

Bij al deze overwegingen woog vooral mee dat bij incidenten met bewapende schepen nog geen doden en gewonden waren gerapporteerd. De reden hiervoor was dat piraten bij een eerste indicatie van wapens aan boord door middel van waarschuwingsschoten of anderszins het hazenpad kozen. Terwijl bij kapingen van niet of passief beveiligde schepen, zowel als bij de herovering van sommige van die schepen, al tientallen doden en gewonden waren gevallen. Het toen wel gehoorde argument van onder anderen de toenmalige minister van Defensie, dat bewapening van individuele schepen een escalatie van geweld zou veroorzaken, wordt door deze feiten duidelijk tegengesproken.

### Voorbereidingen op de eerste reis

De eerste stappen op weg naar overheidsbescherming leidden uiteraard naar mijn voormalig marinecollegae om een oriëntatie te verkrijgen hoe dit het best aan te pakken. In de hogere regionen trof ik echter een zekere krampachtigheid aan om daarover zelfs maar te spreken. Pas na enig aandringen werd ik constructief te woord gestaan en kwamen mij de weg vooruit en de beren daarop duidelijk voor ogen te staan. De oorzaken van die krampachtigheid zijn het waard om daar eens een aparte beschouwing aan te wijden. Het is te hopen dat politieke opportuniteit niet te zeer in de weg staat van een onverdund professioneel oordeel over een voorliggend probleem. Pas als de politieke panelen na een verkiezing zijn verschoven, kunnen kennelijk voorheen dwars in de weg liggende juridische en andere schijnargumenten ter zijde worden geschoven, zoals nu is gebleken. Bestudering van de handelingen van de Tweede Kamer en de verslagen van Algemeen Overlegvergaderingen van de ministers met de desbetreffende Kamercommissies brachten in beeld

hoe de spanningslijnen in het parlement liepen. Daarop volgde benadering van negen Kamerleden, die een gematigd positief resultaat opleverde. Een van de Kamerleden, partijgenoot van de toenmalige minister bleek zich in het

onderzocht, gevolgd door een keuze en detailonderhandelingen. Tegelijkertijd werd ook plan C uitgewerkt. Daarbij was van belang dat de Hermod weliswaar 100% Nederlands eigendom was maar onder Panamese vlag stond geregistreerd.



De Hermod en haar sleepers.

verleden meerdere malen constructief te hebben opgesteld met betrekking tot de notie om kwetsbare en waardevolle schepen een individuele bewapende beveiliging van mariniers mee te geven. Helaas vond hij bij zijn partijgenoot de minister geen welwillend oor, waardoor hij om interne partijpolitieke redenen een tijdje een laag profiel moest aanhouden. Na de verkiezingen zag hij kans om in de Kamer met een comfortabele meerderheid een motie aangenomen te krijgen die de nieuwe minister stimuleerde om af te gaan wijken van het beleid van zijn voorganger. Het advies van de Adviesraad Internationale Vraagstukken gaf de minister begin 2011 een verder duwtje in de rug om constructief verder te gaan. Dat was op zichzelf een goede ontwikkeling maar kwam te laat voor de voorliggende reis van Kaapstad naar Mumbai die eind november 2010 aanving. In augustus van dat jaar werd al snel duidelijk dat niet al te zeer moest worden gerekend op overheidsbescherming voor deze reis en werden de plannen B en C verder ontwikkeld. In het kader van plan B werd een aantal particuliere beveiligingsbedrijven

De sleepboten waren Nederlands gevlagd. Het bleek mogelijk om voor de Hermod op volstrekt legale wijze wapens en munitie te verwerven bij een gerenommeerde leverancier van de Special Forces van een West-Europees NAVO-land met de daarvoor ook benodigde licenties en end user statements.

### Bij de overwegingen woog vooral mee dat bij incidenten met bewapende schepen nog geen doden en gewonden waren gerapporteerd.

Het voert in het kader van dit artikel wat te ver om in te gaan op de voor- en nadelen van de plannen B en C. De belangrijkste overweging om uiteindelijk voor B te kiezen was het risico van mogelijke complicaties in havens van aankomst met de plaatselijke autoriteiten bij het declareren van het aan boord hebben van wapens en munitie in eigendom van de rederij. Bij plan B is dat het probleem van het beveiligingsbedrijf waaraan dan ook de eis werd gesteld de

invoer aantoonbaar te hebben geregeld of bij het ontbreken daarvan zorg te dragen dat de spullen voor aankomst van boord verwijderd zouden zijn. Dat bleek in de praktijk goed uit te pakken. Plan B werd dus omarmd en daarmee gingen we verder.

### **Uitvoering van de eerste reis: Kaapstad - Mumbai**

Voor de reis werd een Standard Operating Procedure (SOP) geschreven waarin een aantal aspecten werd vastgelegd dat ook in een militaire operatieorder terug is te vinden. Gezagsverhoudingen, command, control, communications and intelligence werden geregeld, evenals criteria voor de identificatie van contacten en Rules of Engagement (ROE), op basis van het universele recht op zelfverdediging en het principe van de proportionaliteit bij de toepassing van geweld. Bij de overwegingen woog vooral mee dat bij incidenten met bewapende schepen nog geen doden en gewonden waren gerapporteerd. Voor de gezagsverhoudingen tussen de Commodore de drie kapiteins en de beveiligingsteams werd teruggevallen

autorisatie en mede ondertekend door de Commodore, kapiteins en directeur van het beveiligingsbedrijf. De SOP kreeg supplementen en annexen waarin in detail werd beschreven hoe de citadels van de schepen werden ingericht met specifiek welke voorzieningen voor communicatie met de buitenwereld, plaatsbepaling, controle over de schepen, onafhankelijke energievoorzieningen, ventilatie, airco, endurance voorraden, de verduistering van de schepen, de sluittoestanden en nog vele andere details. Scheepsstaven en beveiligingsteamleiders werden voor vertrek zoveel mogelijk gebriefd en eenmaal aan boord werd iedereen geoefend in simulatiespelen. De oud-Royal Marines van het beveiligingsteam werden gewezen op de toepassing van ROE. Zij tekenden voor het goede begrip daarvan en droegen een exemplaar van de 18 ROE in hun borstzak.

Na embarkatie van beveiligers, wapens en munitie kreeg iedereen direct een oefenprogramma te verwerken. Daartoe was een bundel Anti Piracy Exercises

geval van een piratenaanval binnen een bepaalde tijd ingenomen moest zijn. Ook moesten de bemanningen van samen meer dan 100 Maleisiërs en nog wat ander nationaliteiten worden geoefend in het heel snel onderduiken in de Citadels, teneinde veilig te zijn en de verdedigers niet in de weg te lopen. De norm was binnen de 6 minuten. Uitgangspunt was de ontwikkeling van een worst-case scenario

### **Ook moesten de bemanningen van samen meer dan 100 Maleisiërs en nog wat ander nationaliteiten worden geoefend in het heel snel onderduiken in de Citadels.**

bij nadering van een onbekend, verdacht contact. Bij de eerste oefening duurde dat 18 minuten. Na aanmoediging en beloning konden we bij de derde oefening 4 minuten klokken. Ook vermeldenswaardig is wat een positief effect het houden van een simpele schietoefening heeft op het moreel van deze gemengde bemanningen, waarvan het officierskorps overigens wel Nederlands was.

De voortgang van het konvooi was traag: met tegenwind en stroom rond de Kaap soms net iets meer dan 2 knopen, later liep het wel op naar 5 1/2 á 6 knopen. De tijd tussen Kaapstad en de zuidgrens van het risicogebied was ongeveer drie weken. Zodoende hadden we genoeg tijd om alle Best Management Practises geïnstalleerd te krijgen en alle eventualiteiten goed voor te bereiden. Na het passeren van de 10e Zuiderbreedte graad verduisterden de schepen zich en werd overgegaan van Alert State WHITE naar Alert State YELLOW, met alle daarbij behorende gedefinieerde opschalingen van waakzaamheid en gereedheid, zoals beschreven in de SOP. Bij een alarm werd overgegaan naar Alert State RED. Er werd rond de klok met met minimaal zes man uitkijk gehouden, 's nachts ook met nachtzichtapparatuur. Wanneer contacten over de (radar) horizon kwamen werd er een vastgelegde radioprocedure op het contact losgelaten waarin men beleefd werd duidelijk gemaakt



Vlnr: luitenant, Commodore en kapitein aan boord van de Hermod.

op de beproefde organisatie van Tweede Wereldoorlogkonvoien.

Er werden procedures beschreven waarmee inkomende contacten konden worden behandeld en onderlinge rapportage procedures. De SOP werd voorgelegd aan de directie ter

samengesteld met dertig oefeningen die een of meerdere keren werden gehouden, waarbij ook in de oefenbeschrijving kwaliteitsnormen werden vastgelegd. Zo waren er manoeuvreeroefeningen voor de schepen waarbij een bepaalde formatie voor betere onderlinge ondersteuning in

## **Uit gesprekken met de mariniers werd mij duidelijk hoezeer zij deze taak apprecieerden, vanwege de dankbaarheid van hun gastheren en de tastbare zinnigheid van hun inzet.**

dat wij als sleep van dik 1200 meter lengte zeer beperkt manoeuvreerbaar waren en het contact verzochten ons de ruimte te geven. Het merendeel van de schepen voldeed blijmoedig aan dat verzoek. Wanneer uit de radarinformatie bleek dat de Closest Point of Approach (CPA) minder ging worden dan twee mijl gaven wij aan een "Security zone" van twee mijl om ons heen te hebben, dit naar het voorbeeld van de Britten in de Falklandoorlog, en verzochten het contact met iets meer klem daarbuiten te blijven. Bij het niet voldoen aan dat verzoek werd meegedeeld dat ze zouden worden gerapporteerd als verdacht contact en dat ze zich in een potentieel gevaarlijke situatie begaven, onder advies dat wij bewapende beveiligers aan boord hadden.

Deze procedure is een aantal keren toegepast en heeft goed gewerkt. De laatste keer was rond middernacht op de jaarwisseling. Om 14 minuten voor twaalf werd de Commodore, die al klaar stond voor het uitbrengen van de nieuwjaarstoast in de messroom, naar de brug geroepen in verband met een verdacht naderend contact. Op de brug aangekomen bleek sprake van een met wisselende koersen en vaarten naderend contact met een CPA van nul!! Dit was het scenario van een snuffelend moederschip. Op radio-oproepen en het uitzenden van de voorgeplande waarschuwingen kwam geen enkele reactie. Op twee mijl aangekomen is toen de zeer effectieve lasergun geactiveerd en werd het contact geillumineerd. Dat leverde een directe reactie op in die zin dat het schip stopte. Twee minuten later kwam hij eindelijk in de lucht op de radio en identificeerde zichzelf als Indiaas fregat. Opluchting! Mijn reconstructie van de gang van zaken daar aan boord was dat alle officieren met de commandant waarschijnlijk in de longroom

waren om op het nieuwe jaar te drinken terwijl de jongste officier de wacht op de brug had. Hij werd die toch merkwaardige cluster radarcontacten van een trage sleep gewaar en had geen goed idee wat hiermee te doen, toen hij redelijk assertief over de radio werd gesommeerd om buiten de twee mijl te blijven. Waarschijnlijk durfde hij pas zijn commandant te storen bij zijn belangrijke bezigheden in de longroom toen hij door de laser in de 'groene zon' werd gezet, en vervolgens het schip stopte.



Uitkijk- en sniperpost a/b van de Hermod

Zijn commandant, die bovengekomen, de logische dingen deed, veegde daarna waarschijnlijk zijn jongste officier de mantel uit. Dat was het laatste "incident" van de reis. Twee dagen later, op 3 januari 2011, kwamen wij in Mumbai aan en was de missie "the safe and timely arrival" uitgevoerd.

### **Uitvoering van de tweede reis: Mumbai – Dubai**

Bijna drie maanden later, maart 2011, had de Hermod met haar sleepboten het werk in de olievelden van Mumbai er op zitten en stonden ze gepland voor een dokking in Dubai, een van de weinige dokken in de wereld waarin dit monsterlijk grote schip terecht kan. Ook die reis voerde weer door het risicogebied en op de inmiddels bekende wijze werd weer militaire bescherming aangevraagd. We waren al in een vergevorderd stadium

van planning met een beveiligingsbedrijf toen er stevige aanwijzingen uit Defensie kwamen dat positief op ons verzoek zou worden gereageerd. In een briefing van de Commodore op de Defensiestaf werd de omvang van de klus duidelijk gemaakt en werden er voorbereidende stappen ondernomen om tot een tijdige invulling te komen. De tijd daarvoor was uiterst beperkt tot enkele weken en hoewel de mariniers daarvoor hun hand niet omdraaien was het wat kort en voor

Buitenlandse Zaken; een complicatie in verband met de aanvraagtermijn voor diplomatieke toestemming van India en Dubai voor de doorvoer van bewapende militairen. Met hulp van de ambassadeur in New Delhi en de Defensie Attachees is dat echter keurig op zijn plaats gekomen. Het transport werd beveiligd door een compleet peloton mariniers onder leiding van een 1e luitenant die toevallig een dorpsgenoot van de Commodore bleek te zijn. Het geheel werd ondersteund door een medisch team bestaande uit een chirurg, een anesthesist, een operatiekamer verpleegkundige en een intensive care specialist van de Landmacht. Aan deze ondersteuning werden dezelfde eisen gesteld als aan het team aan boord van de Tromp. Dat lijkt enigszins overbemeten gezien het aanuit gesprekken met de mariniers werd mij duidelijk hoezeer zij deze taak apprecieerden, vanwege de

dankbaarheid van hun gastheren en de tastbare zinnigheid van hun inzet zienlijke verschil in risico tussen de twee missies, de Tromp offensief en de Hermod defensief met de bijbehorende veel kleinere kans op verwondingen. Op de tweede dag van de reis werd voor onze neus op enige afstand, pal op de koerslijn een schip aangevallen. Tijdens die actie konden wij dat vrij letterlijk over de VHF radio volgen waarbij de paniek in de stem van de kapitein bij de melding dat hij werd geënterd en zich met de bemanning terugtrok op de citadel, duidelijk doorklonk. Daarna werd het stil op de radio en ook op de eigen schepen. Iedereen was onder de indruk en zeer gemotiveerd door dit incident, de bemanning om de mariniers dankbaar te zijn voor hun aanwezigheid en de mariniers in de wetenschap dat zij voor iets heel tastbaars aan boord waren. De stemming en samenwerking werden door dit incident zeer gestimuleerd en waren heel plezierig te noemen. Tijdens veel gesprekken met de mariniers werd mij keer op keer duidelijk hoezeer zij deze taak apprecieerden, vanwege de dankbaarheid van hun gastheren en de tastbare zinnigheid van hun inzet. Velen zetten dit in contrast met voorgaande missies waarbij ze zich niet zeer welkom voelden in het gastland en ervoeren dat velen daar hen weg wensten en dat kracht bijzetten met beschietingen en berm bommen. De reis naar Dubai was vrij kort, nog geen tien dagen, maar kenmerkte zich door de verwerking van vele contacten en een paar alarmen. De dichte nadering van acht zeer snelle smokkelaarsbootjes in de Perzische Golf was een spannend moment met ondertonen van terrorisme maar ook dat liep goed af en zo kwam ook dit transport veilig en tijdig in Dubai aan.

### **Lessons identified en de weg vooruit.**

De evaluatie van deze laatste reis moet nog plaatsvinden dus daarop zal ik in dit artikel niet vooruitlopen. Er zal worden gesproken over de financiën en de maatvoering en over de samenstelling van de uitrusting maar over de grote lijnen van deze militaire beveiliging zal weinig controversie zijn, gezien de goede ervaringen. Dat wij hiervoor zeesoldaten

en geen politiemensen of Marechaussees dienen in te zetten staat voor mij als een paal boven water. Personeel dat niet zee- en scheepswijs is en getraind op wapens zoals sniperrifles, de MAG of de 50 mitrailleur is niet bruikbaar. Daarnaast kan nu al wel worden gezegd dat, gezien de geografische escalatie van het probleem, het hele zeegebied tussen 20 graden zuiderbreedte en de landmassa's van Afrika, Arabisch schiereiland en India als zeer onveilig moet worden beschouwd. Daar zijn geen routes meer waarlangs het gevaar kan worden omzeild. De olieaanvoer uit de Perzische Golf wordt bedreigd; een aantal supertankers is al gekaapt en de dreiging escaleert verder met de toegenomen inzet van gekaapte schepen als moederschip voor piraterij acties. De fundamentele oplossing ligt uiteraard op het land waar de afwezigheid van een krachtig centraal gezag de wetteloosheid en piraterij in de hand werkt maar die oplossing zal nog jaren op zich laten wachten, als die er al ooit komt. Ondertussen kunnen de gecombineerde marines het uit de hand lopende probleem op zee met hun beperkt aantal fregatten, onderzeeboten, bevoorradingsschepen en maritieme patrouillevliegtuigen niet in de hand houden. Juist op het moment dat het International Maritime Bureau rapporteert dat de piraterij in het eerste kwartaal van dit jaar in omvang ruwweg verdrievoudigd is en op een recordhoogte zit, met tientallen doden en gewonden onder de bemanningen en waarbij ook martelingen van bemanningsleden door de piraten als drukmiddel wordt gebruikt, komt de Nederlandse regering met het voorstel twee in aanbouw zijnde patrouillevaartuigen die nu juist voor dit soort werk ontworpen zijn, niet af te nemen. Misschien dat dit in dit licht nog eens kan worden heroverwogen of aan een kritische toets kan worden onderworpen in het parlement. De inzet van mariniers voor de bescherming van individuele waardevolle en kwetsbare schepen heeft een eindige capaciteit en ook het Korps staat voor bezuinigingen genoteerd. Er zullen dus inzichtelijke criteria met betrekking tot waarde en kwetsbaarheid moeten komen voor de voorwaarden waaraan schepen moeten voldoen om in aanmerking te

komen voor overheidsbescherming. Dat is wel degelijk kwantificeerbaar, door zeegebieden een actuele risicofactor toe te bedelen en die te vermenigvuldigen met de factor kwetsbaarheid (snelheid, toegankelijkheid, hoogte vrijboord en mogelijke entree punten) van het betrokken schip en de factor tijd in het risicogebied. Dergelijke criteria zullen echter onvermijdelijk leiden tot een censuur en dus een zeker volume aan schepen die wel beschermd moeten worden maar, gezien de beperkte capaciteit van de overheid en de berekende rangorde van risico,

### **Juist nu piraterij op een recordhoogte zit stelt de Nederlandse regering voor twee in aanbouw zijnde patrouillevaartuigen niet af te nemen.**

afvallen voor overheidsbescherming. Dat is bitter maar het zal niet anders zijn. Inzet van gecertificeerde particuliere beveiligingsbedrijven is dan een voor de hand liggende oplossing en dient door aanvullende wet- en regelgeving voor Nederlandse schepen mogelijk te worden gemaakt. Hier ligt een taak voor de ministers van I&M, Veiligheid en Defensie en voor de dames en heren van het parlement om hun voorstellen met enige voortvarendheid te accommoderen.