



aangesloten bij:

International Federation of  
Shipmasters' Associations (**IFSMA**)  
Confederation of European  
Shipmasters' Associations (**CESMA**)

**verschijnt 5 maal per jaar**

---

## **INHOUD**

|   |    |
|---|----|
| Bestuur en leden .....                                    | 02 |
| Convocatie Ledenvergadering te Den Haag dd. 08.12.09..... | 02 |
| Netjournaal (4=2009) / Van het Bestuur .....              | 03 |
| Van de voorzitter.....                                    | 05 |
| Programma NVKK symposium dd 09.10.09.....                 | 07 |
| 100 jaar Raad voor de Scheepvaart .....                   | 07 |
| Van de redactie.....                                      | 09 |
| Ongezoute(n) meningen.....                                | 11 |
| Thema: piraterij. ....                                    | 15 |
| Piraterij: Wat doen we er nu aan? .....                   | 29 |
| Verenigingsgegevens.....                                  | 34 |
| Inschrijfformulier .....                                  | 36 |

**Redacteur: F.J.vanWijnen**

**Redactiecommissie: W. W. Thumann, J.C. Ulrich, H.A. L'Honoré Naber**

**Eindredactie: J.S.van de Kop**

*Overname van artikelen of gedeelten is toegestaan, mits de bron is vermeld  
ISSN: 1871-9244. Ingezonden stukken behoeven niet de mening van de redactie en/of  
het bestuur weer te geven en zijn geheel voor de verantwoording van inzender cq.  
auteur. Indien daartoe aanleiding bestaat, kunnen ingezonden stukken worden  
geweigerd, ingekort of gewijzigd.*

## BESTUUR EN LEDEN

a. **NIEUWE LEDEN:**

|      |                       |               |            |
|------|-----------------------|---------------|------------|
| 2629 | Kapitein H.C.Meijer   | Gepensioneerd | 01.06.2009 |
| 2630 | Kapitein G.J.Hulsebos | Norfolkline   | 30.06.2009 |

b. **OVERLEDEN:**

|      |                           |                |            |
|------|---------------------------|----------------|------------|
| 1993 | Kapitein C.D.M. van Zanen | ex Dirkzwager  | 04.07.2009 |
| 1517 | Kapitein J.van der Sloot  | ex Van Ommeren | 05.07.2009 |

## CONVOCATIE VAN DE LEDENVERGADERING

**08 december 2009**

**Locatie: NVKK kantoor Den Haag**

**Aanvang 13:30**

De agenda vermeldt o.a.

Ingekomen stukken  
Symposium 2009  
Piraterij  
HWTK-loos varen  
CESMA/IFSMA  
BPFK

## VAN HET SECRETARIAAT

Dit jaar is, na goedkeuring door de leden tijdens de jaarvergadering, het introductie lidmaatschap ingevoerd. Dit houdt in dat men voor maximaal twee jaar tegen een gereduceerde contributie lid kan worden van onze vereniging. Het geassocieerde lidmaatschap is hiermee komen te vervallen.

Helaas is door drukke werkzaamheden de ledenlijst nog niet gemaakt. Dit zal binnenkort plaatsvinden. Na goedkeuring van de notulen van de jaarvergadering, in de komende ledenvergadering (22 september), zullen de statuten worden aangepast waarna de notaris deze zal passeren.

**Het dagelijks bestuur zal op termijn vervangen moeten worden. Om continuïteit van bestuur te bewerkstelligen, is het noodzakelijk vroegtijdig potentiële kandidaten te werven voor deze functies. Een lange inwerkperiode is gewenst om een extern netwerk op te bouwen. Het bestuur doet daarom nu al een oproep voor potentiële kandidaten voor het dagelijks bestuur.**

## VAN HET BESTUUR

Kapitein G. Koedijk is recentelijk teruggetreden uit de Deelnemersraad van het BPFK. Hij is opgevolgd door plaatsvervangend Deelnemersraadslid kapitein H. van der Laan. Hierdoor ontstaat er een vacature voor een plaatsvervangend Deelnemersraad lid. Mocht u ambities hebben deze positie te vervullen, dan kunt u dit kenbaar maken bij het secretariaat.

## NETJOURNAAL (04-2009)

### Wij waren bij de volgende gebeurtenissen vertegenwoordigd:

|         |            |   |
|---------|------------|---|
| 11 MEI  | ROTTERDAM  | JAARVERGADERING VERENIGING<br>BEDRIJFSPENSIOENFONDSEN             |
| 14 MEI  | DEN HELDER | KVMO JAARVERGADERING EN SYMPOSIUM                                 |
| 25 MEI  | GENUA      | CESMA COUNCIL MEETING   |
| 26 MEI  | GENUA      | CESMA ANNUAL GENERAL ASSEMBLY                                     |
| 27 MEI  | ROTTERDAM  | STC BEDRIJFSTAK VERGADERING                                       |
| 8 JUNI  | LOOSDRECHT | WINDPARKENDVIESGROEP OVERLEG                                      |
| 12 JUNI | ROTTERDAM  | AFSCHIED DRs R. VAN GOOSWILLIGEN<br>VOorzITTER LOODSEN CORPORATIE |
| 15 JUNI | RIJSWIJK   | WINDPARKEN ADVIESGROEP OVERLEG                                    |
| 17 JUNI | UTRECHT    | WINDPARKEN ADVIESGROEP OVERLEG                                    |
| 17 JUNI | ROTTERDAM  | BESTUURSVERGADERING BPFK  |
| 18 JUNI | ROTTERDAM  | BESTUURSVERGADERING BPFK EN VERANTWOORDINGS-<br>ORGAAN            |
| 19 JUNI | ZEEBRUGGE  | BEZOEK "MS NORSKY" I.V.M. ZAAK RV/DSCHEEPVAART                    |
| 23 JUNI | ROTTERDAM  | BESTUURSVERGADERING BPFK EN DEELNEMERSRAAD                        |
| 24 JUNI | RIJSWIJK   | WINDPARKEN ADVIESGROEP OVERLEG                                    |
| 27 JUNI | GOUDA      | 60 JAAR LUSTRUM ZEEKADETTENKORPS                                  |
| 29 JUNI | AMSTERDAM  | RAAD V/D SCHEEPVAART, ZAAK "NORSKY"                               |
| 29 JUNI | DEN HAAG   | ALGEMEEN OVERLEG 2 <sup>E</sup> KAMER PIRATERIJ                   |
| 2 JULI  | DEN HAAG   | PRESENTATIE NIVD PIRATERIJ  |
| 7 JULI  | WESTBROEK  | WINDPARKEN ADVIESGROEP OVERLEG                                    |
| 8 JULI  | DEN HAAG   | INTERVIEW SHEFFIELD UNIVERSITEIT SPACIAL<br>PLANNING NORTHSEA     |
| 30 JULI | ROTTERDAM  | BESTUURSVERGADERING BPFK  |
| 15 AUG  | DEN HELDER | HERDENKING GEVALLENEN NED. INDIË                                  |
| 24 AUG  | Delfzijl   | Doop Wagenborg schip door HM Koningin Beatrix                     |

### LEDENVERGADERINGEN 2009

**22 september**

**Den Haag\* (Convocatie in Notices no 3)**

**8 december**

**Den Haag\***

**\*Deze vergaderingen zijn op dinsdagen**

**Aanleveren van kopij Notices uiterlijk zes (6) weken voor ledenvergadering**



## **Ledenbijeenkomsten in het Noorden**

16 september - Leeuwarden  
25 november - Leeuwarden

Op 16 september is er weer een ledenbijeenkomst regio Noord.  
Om woensdag 16 september om 13.00 uur in café Wouters, Sophialaan 5, Leeuwarden.  
(tegenover Centraal station Leeuwarden). Zouden gaarne zaken willen uitwisselen, o.a. locatie(s) in de toekomst, zowel Leeuwarden als Groningen.

**Kapt. Leo Geenevasen**  
tel:0512-510528  
e-mail:LJHGeenevasen@cs.com



## **LID WORDEN VAN DE NVKK ?**

**Wij vragen uw bijzondere aandacht voor de mogelijkheden om lid van de NVKK te worden. Iedereen die zijn vaarbevoegdheid heeft om als kapitein op een zeegaand schip te varen, kan lid worden. We zijn gestart met een actie om de vereniging beter onder de aandacht te brengen en het lidmaatschap aantrekkelijk te maken. Voor 75 euro per jaar bent u al (introductie) lid (gedurende twee jaar) en geniet u volledig van de voordelen die het lidmaatschap biedt.**

|   |
|---|
| <b>De NVKK is een vereniging voor kapiteins die wat te zeggen hebben!</b> |
|---|

## **VAN DE VOORZITTER**

Voor u ligt de september uitgave van de “Notices to Master Mariners”,  
Deze uitgave is een themanummer gewijd aan piraterij, vooral in de wateren rond Somalië.  
We hebben een groot aantal artikelen ontvangen van betrokken partijen die hun visie geven vanuit hun verantwoordelijkheid en betrokkenheid.

Piraterij is een ingewikkelde zaak die niet zomaar opgelost kan worden. De enige echte oplossing is een politieke. Totdat die gerealiseerd is, zullen zeevarenden, vooral in dit gebied, hun beroep moeten uitoefenen onder moeilijke omstandigheden.

Wij stellen uw reactie op dit themanummer van de Notices op prijs. Het is van belang dat wij zoveel mogelijke inbreng vanuit de praktijk krijgen om met oplossingen te komen om het probleem piraterij aan te kunnen pakken.

**A.van Binsbergen**





## **VIJFDE MARITIEM SYMPOSIUM**

**Op vrijdag 9 oktober a.s.**

**In hotel Breukelen te Breukelen**

**Aanvang 13.00 uur**

### **WIE NEEMT HET VOORTOUW? (LEIDERSCHAP AAN BOORD IN DE 21<sup>E</sup> EEUW)**

**Over het Human Element in de scheepvaart is al heel wat geschreven en gezegd.  
80 procent van alle ongelukken zouden het gevolg zijn van human error.**

We gaan tijdens dit symposium niet zo zeer in op dit aspect van het human element. We zijn op zoek naar een fenomeen dat tot nu toe weinig of geen aandacht heeft gekregen in de opleidingen. Ook is het nauwelijks een punt van aandacht bij promotie van officieren naar hogere rangen. We hebben het hier over leiderschap dat getoond moet worden, vooral tijdens kritieke situaties. Er wordt dan meer vereist dan in de boeken staat. Tijdens onze zoektocht naar sprekers en onderwerpen kwamen we nog een ander soort leiderschap tegen n.l. het sociaal leiderschap wat ten dienste moet staan van de goede sfeer aan boord. Dit is belangrijk om, vooral jongere zeevarenden, voor het beroep te behouden.

Goede leiders worden niet gemaakt, ze worden geboren. Tijdens crisis situaties zijn het dikwijls anderen dan daarvoor aangewezen, die het voortouw nemen. Dit is niet leeftijd- of rang gebonden. Zo ver wij weten worden zeevarenden niet getest op deze eigenschap voordat ze promoveren naar een rang waar leiderschap een vereiste is. Heel vaak wordt er vanuit gegaan dat een goede manager ook een goede leider is. Dit is in veel situaties niet het geval. Scheepsmanagement cursussen leiden zeevarenden op tot het managen van processen aan boord. Dit is iets naders dan leidinggeven. Tijdens zaken voor de Raad voor de Scheepvaart komt dit regelmatig naar voren en diverse partijen in de maritieme wereld, zoals classificatie bureaus, maken zich er zorgen over. Een gevolg is dat bij een crisis situatie de vreemdste zaken gebeuren omdat er eenvoudigweg geen leiding is.

Om dit probleem onder de aandacht te brengen hebben we een aantal sprekers uitgenodigd die weten wat leidinggeven in de maritieme sector betekent. Mevrouw Astrid Kee geeft als havenmeester leiding aan de haven van Amsterdam. De heer Henk ten Hoopen heeft jarenlang de Scheepvaart Inspectie beheerd. De heer Hans van Rooij was regelmatig in het nieuws als Smit Internationale weer eens een spectaculaire berging uitvoerde.

Na de pauze komen een drietal sprekers aan het woord die oplossingen aandragen hoe we de huidige situatie het hoofd moeten bieden. De heren Ed Verbeek (loods IJmond), Frits Stakelbeek (Riebeek Instituut) en Gerrit Altena (Daltion College) hebben zeker een mening. Goed leiderschap is immers uitermate belangrijk voor een goede crisisbeheersing, een veilige vaart en een goede sfeer aan boord.

**Wij nodigen u of uw medewerkers aan dit symposium bij te wonen. Voor niet leden van de NVKK is de toegangsprijs 40 euro en voor leden op 20 euro. Dit bedrag is inclusief koffie/thee/fris/ tijdens het symposium en een drankje erna, voor wie nog eens informeel wil napraten. Indien u interesse heeft het symposium bij te wonen, kunt u zich aanmelden bij het secretariaat van de NVKK, Wassenaarseweg 2, 2596 CH Den Haag.**

**We vragen u vriendelijk uw bijdrage voor 30 september over te maken op rekening ABN 605865124 ten name van penningmeester NVKK met vermelding van uw naam en het bedrijf dat u eventueel vertegenwoordigt.**

**Telefoon: 070 3836176 Fax: 070 3835911 e-mail: [nvkk@introweb.nl](mailto:nvkk@introweb.nl)**

**e-mail: [secr/penningmeester: davevandijk@planet.nl](mailto:secr/penningmeester:davevandijk@planet.nl)**

## 100 JAAR RAAD VOR DE SCHEEPVAART

Zoals bekend, worden in Nederland rampen met zeeschepen onderzocht door de Raad voor de Scheepvaart. Deze heeft de bevoegdheid om tuchtrechterlijke maatregelen te nemen tegen betrokken scheepsofficieren. Ook trekt de Raad lering uit scheepsrampen en doet aanbevelingen om deze in de toekomst te voorkomen. De Raad werd eind oktober 1909, ingevolge de in dat jaar van kracht geworden Schepenwet, geïnstalleerd en werd daarmee de opvolger van de Raad van Tucht voor de Koopvaardij die van 1879 tot 1909 functioneerde.

De Raad voor de Scheepvaart heeft een rijke historie en vele spraakmakende scheepsrampen kwamen in de indrukwekkende zittingzaal in de Beurs van Berlage aan de orde.

De aanvaring tussen de "Oranje" en de "Willem Ruys" in 1953 en het vergaan van de "Prinsendam" in 1980 na een grote brand, zijn daar een goed voorbeeld van. Van recenter datum is het stranden van de "Artemis" op de Franse westkust in 2007.

Het verschijnen voor de "groene tafel" heeft nooit nagelaten diepe indruk te maken op betrokkenen. De uitspraken van de Raad hebben nadrukkelijk bijgedragen aan de professionaliteit en de maritieme veiligheid van de Nederlandse koopvaardij.

Het is de bedoeling dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid het onderzoek naar de oorzaak van scheepsrampen te zijner tijd gaat overnemen. Deze Raad zal zich echter niet bezighouden met tuchtrechtspraak. Daarvoor zal een nieuw tuchtcollege voor de zeescheepvaart worden ingesteld. Zover is het echter nog niet en de Raad voor de Scheepvaart zal in oktober van dit jaar zijn honderdjarig bestaan vieren.



In **oktober 2009** organiseert het Maritiem Museum te Rotterdam in samenwerking met de eveneens honderdjarige Scheepvaart Inspectie (thans IVW) en de Raad vor de Scheepvaart een overzichtstentoonstelling met als thema "**100 jaar Schepenwet**". De expositie is te zien van 16 oktober 2009 tot 9 februari 2010.

Op **6 november 2009** organiseert de Raad voor de Scheepvaart een symposium op het Marine Etablissement te Amsterdam. Onder leiding van dagvoorzitter Fred Busker gaan vooraanstaande sprekers uit de zeescheepvaart in op de vraag of de wet van de afnemende meerwaarde van toepassing is op de almaar toenemende regelgeving rond veiligheid op zee. Het symposium wordt geopend door staatssecretaris mevrouw Tineke Huizinga.

Tevens zal tijdens dit symposium het nieuwe boek van mr. E.A. Bik, advocaat te Rotterdam en plaatsvervangend voorzitter van de Raad, over honderd jaar Raad voor de Scheepvaart, worden gepresenteerd.

Tenslotte viert de Raad voor de Scheepvaart op **20 november 2009** zijn honderdjarig jubileumfeest in de Industriële Groote Club in Amsterdam.

Zie ook de website: [www.raadvoordescheepvaart.nl](http://www.raadvoordescheepvaart.nl)





## VAN DE REDACTIE

- De International Maritime Organization is het recent eens geworden over de aanpak die moet leiden tot een reductie van de uitstoot van broeikasgassen door de scheepvaart. De IMO, waarin verschillende takken van de maritieme industrie zijn vertegenwoordigd, wil de plannen uitwerken voor de klimaatconferentie in Kopenhagen in december 2009.
- De rechtszaak tegen de vijf vermeende Somalische piraten heeft nogal wat kritiek opgeleverd. Men vindt de actie nogal overbodig en erg kostbaar. Nederland moet zonodig weer eens voorop lopen en kon niet wachten op het internationale initiatief om verdachte piraten in Kenia te berechten.
- Tot teleurstelling van velen in de Nederlandse scheepvaartsector, ziet de regering geen (financiële) mogelijkheid om de afdrachtsvermindering, een fiscale tegemoetkoming in de loonkosten van Nederlandse zeevarenden, te verhogen van 40 naar 45 procent. De KVNR had hier op aangedrongen om het loonkostenverschil met buitenlandse zeelieden te verminderen en mogelijkheden te scheppen meer Nederlanders in dienst te nemen, ook om daarmee de maritieme kennis in Nederland te behouden.
- Het is drie schepen van rederij Beluga uit Bremen gelukt de legendarische Noordoost route ten Noorden van Rusland te gebruiken om projectlading af te leveren in de Siberische havens Novvy Port en Yamburg. Onder loodsaanwijzing voeren twee schepen westwaards en een schip oostwaards. Een en ander is mogelijk geworden door “global warming” waardoor de zee ter plaatse vrijwel ijsvrij is.
- Tijdens een druk bezochte receptie in de Cruise terminal in Rotterdam heeft de heer R. van Gooswilligen afscheid genomen als voorzitter van de Nederlandse Loodsencorporatie. Hij is opgevolgd door de heer E.M. van Dijk.
- Maritieme classificatie bureaus moeten volgens de Europese Commissie elkaars certificeringen en keuringen erkennen. Ze krijgen 5 jaar de tijd om de procedures op elkaar af te stemmen. De richtlijn (EC 391/2009) moet een einde maken aan de wirwar van papierwerk die producten van maritieme toeleveranciers nog moeten hebben voor ze op de markt kunnen worden gebracht. HME is er een groot voorstander van.
- We ontvingen het trieste bericht dat rederij Jo Tankers heeft besloten haar laatste vier schepen onder Nederlandse vlag uit te vlaggen. Tevens worden 56 Nederlandse zeevarenden, onder wie 6 kapiteins, ontslag aangezegd, dit ondanks eerdere toezeggingen betreffende werkgelegenheid.
- Het aantal aanvallen door piraten op zeeschepen is in de eerste helft van 2009 ongeveer verdubbeld ten opzichte van het afgelopen jaar. Het IMB centrum in Kuala Lumpur heeft tot in juni 240 aanvallen geregistreerd. Daarbij zijn zes moorden op bemanningsleden gepleegd, negentien opvarenden verwond en 591 zeelieden ontvoerd.
- De CEO van Maersk verklaarde recent tijdens een interview met een Deense krant dat zijn bedrijf niet langer gaat investeren in nieuwe schepen. De nadruk zal in het vervolg gelegd worden op investeringen in sectoren die een beter rendement opleveren zoals energie en haventerminals.
- Deze maand is men begonnen met de uitbreiding van het Panamakanaal. Er wordt gewerkt aan nieuwe sluisdeuren en verbreding en verdieping van de vaargeulen. Het werk moet in 2014 gereed zijn, op tijd voor het vierden van het 100 jarig bestaan.
- De kapitein van een Chinees vrachtschip is in Noorwegen gearresteerd. Het schip lekte olie na een gronding op de rotsige kust nadat het anker was gaan krabben. Hem wordt grove nalatigheid verweten omdat hij bij de heersende storm niet op de brug was.





## ONGEZOUTE(N) MENINGEN

### PIRATERIJ=LEGAAL?

Misschien wordt het tijd dat zeevarenden zich eens uitspreken over hoe het voelt wanneer er kranten aan boord komen met berichten waarin wordt vermeld hoe de Internationale Marine, en de regeringen in deze wereld omgaan met piraten. Piraten die zijn aangehouden, worden ontwapend en vervolgens weer vrijgelaten. Domme piraten die per ongeluk een Duitse Marine tanker aanvallen. Deze worden wel aan de wal vast gezet in Kenia, en vervolgens laat je die mensen een rechtszaak aanspannen vanwege het feit dat ze vast zitten, te belachelijk voor woorden. Schijnbaar zijn we nu toch echt aangeland in de goeie oude VOC tijd van Balkenende, waarin piraterij legaal was. Gaan we ook weer kapersbrieven afgeven, want dat is het statement wat hier gemaakt wordt aan ze. Het is dus toegestaan, en juridisch kunnen we er niks mee, wanneer piraten schepen en zeelui gijzelen, en zelfs vermoorden. Is iedereen vergeten dat deze piraten al miljoenen hebben verdiend aan losgeld? Denkt men nu echt dat het afpakken van wapens gaat helpen in de strijd tegen piraterij? Ze gaan terug naar de kust, en via hun satelliet-telefoon hebben ze al lang geregeld dat het nieuwe spul op de kant standby staat. Om met Louis van Gaal te spreken: Zijn wij nou zo slim, of mijn regering zo dom. Ze komen net zo hard weer terug en vallen vervolgens een volgend (Nederlands?) schip aan. Het ergste dat je kan gebeuren is dat je je wapens kwijt bent.

Aan boord zien wij piraterij als een “act of war” en er is maar één manier om daar op te reageren. Dat is keihard terugslaan, zet mariniers aan boord met machine geweren, dat alleen schrikt al af en dan heb je niet eens geweld nodig. Wanneer er in de wereld mensen met elkaar overhoop liggen, zijn we er als de kippen bij om onze strijdkrachten er op af te sturen, om er met wapens tussenin te gaan staan, maar wanneer het onze eigen zeelui betreft, wordt er alleen maar gekletst in het parlement, en krijgt de commandant van de Zeven Provinciën te



mv "Marlene Green"

horen: pistooltjes af pakken, en laat ze maar gaan, want er is geen Nederlands belang in het geding. Dat moet toch ook frustrerend zijn, wanneer je zo'n voor oorlog uitgerust schip op deze manier moet gebruiken. Ondertussen vaart de Nederlandse koopvaardij rond als “sitting duck”, want wij mogen geen wapens aan boord hebben, en worden geadviseerd om met een brandslang te spuiten. Dat maakt tenminste indruk, tegen granaatwerpers, en machinegeweren, want piraten komen tegenwoordig niet meer met een zwaard en een papegaai aan boord.

Wanneer de Nederlandse regering acties opzet als “Zeebenen gezocht”, met de bedoeling om jongeren naar zee te krijgen, is het dan niet ook belangrijk dat wanneer ze eindelijk aan boord zitten, om ze dan ook daadwerkelijk te beschermen tegen deze idioterie?

Op dit moment zijn wij met ons schip onderweg naar de Golf van Aden. Het is dan ook een hele geruststelling dat mijn regering zijn burgers goed beschermt. Een aantal ministers is dan ook van harte uitgenodigd om in Aqaba aan te monstere en mee te varen naar de Perzische Golf, dus door de Golf van Aden. Dan maak je tenminste een statement dat het veilig is.

**Kaptein S.C.Nab en Bemanning  
ms "Marlene Green" PBCJ**



## **WETTENTOETS**

In 1996 is door de overheid begonnen met de wettentoets, bestemd voor buitenlanders, die willen varen in de rang van kapitein, 1<sup>o</sup> stuurman of hoofdwerktuigkundige op schepen onder Nederlandse vlag. Dit in overeenstemming met de verplichtingen van STCW 95.

De toets wordt mondeling afgenomen als zgn. 'open boek' toets op 3 nautische instituten door leden van de Examencommissie Zeevaartdiploma's, waarbij de kandidaat tijdens de toets de syllabus kan raadplegen. Na een positieve beoordeling wordt aan de kandidaat het certificaat "Wetgeving en Openbaar gezag" uitgereikt. Bij de toets gaat het behalve om de kennis van de inhoud van de syllabus en ook om het verstaan, begrijpen en spreken van de Engelse taal. Bij de beoordeling dient tevens gelet te worden op een goede instelling van de kandidaat met betrekking tot zijn functie aan boord.

Na enige tijd werd te Manila begonnen met het toetsen van kandidaten per computer. Het programma bevat 120 multiple-choice vragen, waarvan er bij de toets 30 at random zijn geselecteerd en beantwoord moeten worden. Sinds 1 juni 2009 zijn er ook computers geïnstalleerd op het STC te Rotterdam, Sint Petersburg en Jakarta en wordt alleen op het Nova College en het Noorderpoort College nog mondeling getoetst. Het overgrote deel van de nieuwe kandidaten zal, om het certificaat te behalen, dus per computer worden getoetst.

Hierbij verdwijnen de beoordelingen van de Engelse spreekvaardigheid en van de instelling van de kandidaten. In de Philippijnen staat de kennis van de Engelse taal op een redelijk niveau en dat is ook zo bij de moderne generatie officieren in Rusland en Indonesië. Om de computer toets met goed gevolg te kunnen maken is kennis van het Engels noodzakelijk, het spreken ervan wordt daarbij niet meer beoordeeld. Dit komt de veiligheid aan boord niet ten goede, communicatie heeft daar direct mee te maken.

**Een probleem met elektronisch toetsen is de fraudegevoeligheid van het systeem. Reders en vooral buitenlandse crewing agencies zijn gebaat bij het slagen van hun kandidaten en men zal er dan ook voor moeten waken, dat alle vragen met de goede antwoorden straks ergens op internet te vinden zullen zijn.**

**T. Voskuil**



## ONVERWACHTEPENSIOENKORTING

**Ik ben zijdelings betrokken geraakt in een kwestie van korting op de AOW door de SVB bij een ex-collega. Hij kreeg bij aanvang van zijn AOW-uitkering onverwacht te horen dat zijn AOW met 14% werd gekort omdat over 7 jaren geen premie zou zijn betaald.**

De betrokken persoon heeft nooit in het buitenland gewoond en is altijd bij Nedlloyd in dienst geweest. Wel is hij enkele jaren gedetacheerd geweest bij Nedlloyd-dochters maar die perioden lopen niet parallel met de jaren dat geen premie zou zijn betaald. Op zijn schriftelijk bezwaar dat dit niet kon kloppen, kreeg hij te horen dat de bewijslast niet bij de VSB ligt maar bij hemzelf. Na veel gezoek in oude papieren kon hij gelukkig nog afschriften vinden waaruit blijkt dat hij trouw belasting en premie heeft betaald. Nadat hij dit aan de SVB had gestuurd kreeg hij als antwoord dat bij nader onderzoek bleek dat hij inderdaad premie had betaald, maar dat die over de betreffende 7 jaren door de SVB is gerestitueerd. Over restitutie aan hemzelf is niets bekend en van Maersk (opvolger van Nedlloyd) kreeg hij te horen dat zij alle gagegegevens ouder dan 7 jaren vernietigen en dus niets meer voor hem kunnen nagaan. Inderdaad hoeft een werkgever zulke gegevens wettelijk maar 7 jaar te bewaren. Hij heeft de SVB vervolgens gesommeerd hem aan te tonen, aan wie, wanneer en op welke gronden de restitutie is gedaan, waarop werd geantwoord dat er nu eerst een hoorzitting zou komen. Die heeft vervolgens in Roermond plaatsgevonden, waarbij de aangehechte interne SVB-notitie is getoond. Na vervolgens maanden op uitsluitel gewacht te hebben, liet hij mij recent het volgende weten:

Ik heb eindelijk uitslag gehad op mijn bezwaarschrift van 19 feb 2009. De feiten, 1. Men blijft er bij dat in Nederland wonende Nederlandse zeevarenden over de periode 01-07-1989 t/m 31-12-1996 niet als verzekerde kunnen worden aangemerkt. Dit door interpretatie van artikel 4 KB 164 1989, uitspraak van de HR d.d. 17 dec 1997 (zie beleidsregels 2006 Jurisprentieregister Hoge Raad 1997 uitspraak 17 december 1997, 32.216 BNB 1998/67c) 2. Premie-inhouding op mijn salaris door de Nedlloyd is ten onrechte geweest. 3. Vrijwillige premiebetaling is mogelijk maar aanmelding moet plaats vinden binnen een jaar na beëindiging van verplichte verzekering, dus voor 01-07-1990. 4. Premie teruggave door de belastingdienst behoort niet meer tot de mogelijkheden als de periode waarover de onterechte premieafdracht heeft plaats gevonden langer dan 10 jaar geleden is. Echter:

"U hebt door overlegging van bescheiden aannemelijk gemaakt dat er gedurende de genoemde periode toch premies AOW/Anw op uw salaris zijn ingehouden en/of op aanslag aan de belastingdienst zijn betaald. Er heeft afdracht van de maximaal verschuldigde premie plaatsgevonden. Aangezien u door de onterechte premie-inhouding op uw salaris in de veronderstelling hebt verkeerd verplicht verzekerd te zijn geweest, kunnen wij de te late aanmelding voor vrijwillige verzekering echter pardonneren. In verband hiermee kunnen wij u over de periode van 1 juli 1989 tot en met 31 december 1996 alsnog in de vrijwillige AOW/Anw-verzekering opnemen."

Het leek mij nuttig u hiervan op de hoogte te stellen. Na mijn eigen nog vrij recente, bij u bekende, ervaring met een onverwachte korting 12 jaren na aanvang van het BPFK-pensioen (inmiddels gelukkig opgelost), schrik je toch dat een zeevarende dus ook door de SVB zomaar voor een onterechte korting kan worden geplaatst. In beide gevallen blijkt het van belang om altijd zelf over oude gage- en pensioengegevens te kunnen blijven beschikken. Op ieder moment, tot aan je dood, kun je blijkbaar nog worden geconfronteerd met een onverwachte pensioenkorting. Het verdient aanbeveling om de leden er op te wijzen zulke gegevens nimmer weg te doen of te vernietigen.

**Roelof Corten.**





## INTERVIEW MET COMMANDEUR BINDT, BEVELHEBBER EU MARITIEME OPERATIE "ATALANTA"

1.



**U wordt in augustus commandant van het Europese samenwerkingsverband in de GOA. Hoe lang gaat dit Nederlandse commando duren?**

Op 13 augustus neem ik het commando over van de huidige Spaanse "Force Commander" van de eerste maritieme operatie van de EU: "Atalanta". De Spaanse Commandant heeft in maart een Griek afgelost. De Nederlandse periode duurt tot 13 december. Ik word ondersteund door een internationale staf rond een Nederlandse kern. "Atalanta" zou eerst 13 december van dit jaar eindigen. Inmiddels is de missie met een jaar verlengd.

**2. Hoe groot is het aandachtsgebied van Atalanta? Waar liggen de grenzen?**

Het gebied waarin we opereren heeft een oppervlakte van meer dan twee miljoen vierkante zeemijlen. Dat is ongeveer zo groot als de Verenigde Staten. Het betreft een deel van de Rode Zee, de Golf van Aden en een groot deel van de Indische Oceaan, vanaf Oman rond de Seychellen tot net boven Madagaskar.

**3. Hoeveel marineschepen hebt u onder uw gezag? En van hoeveel nationaliteiten?**

Aan operatie "Atlanta" doen de komende tijd tussen de 7 en 10 marineschepen mee, veelal voorzien van een helikopter (zo ook het vlaggenschip Hr. Ms. Evertsen). Daarnaast gebruiken we 2 tot 4 maritieme patrouillevliegtuigen. De samenstelling varieert enigszins gedurende de commandoperiodes om niet steeds alle eenheden in een keer te wisselen. Tot nu toe hebben Griekenland, Spanje, Duitsland, Frankrijk, Zweden, Italië en Groot-Brittannië deelgenomen. In de komende periode neemt naast Nederland ook België en niet-EU lid Noorwegen deel. Luxemburg zal op een gegeven moment een patrouille vliegtuig voor de operatie inhuren. Andere landen (o.a. Finland en Roemenië maar ook b.v. niet-EU-lid Zwitserland) leveren stafpersoneel voor mijn staf en het hoofdkwartier in Northwood (Londen, VK)

**4. Kunt u in het kort het mandaat van de Nederlandse inbreng schetsen? Waarop kunnen onze kapiteins rekenen?**

Hr. Ms. Evertsen (met een helikopter van het Defensie Helikopter Commando en een team mariniers geëmbarkeerd) en de EU staf, voeren het EU mandaat uit. Dat is verdeeld in de volgende taken:

1. Beschermen van schepen die werken voor het "World Food Program" en voedsel naar Somalië brengen.
2. Beschermen van andere kwetsbare scheepvaart.
3. Het verstoren en afschrikken van piraterij, waaronder het arresteren van piraten als een land de aangehouden vermeende piraten wil vervolgen. De EU heeft een overeenkomst met Kenia voor de overdracht van vermeende piraten. Aan een vergelijkbare overeenkomst met andere partijen wordt gewerkt.

Door de EU zijn, vanaf het begin van de missie, de “Internationally Recommended Transit Corridor” (IRTC) en het “Group Transit” (GT) systeem geïntroduceerd. Eind juli zijn deze door de IMO erkend. Informatie over Group Transits, mededelingen, nieuws, instructies en “best management practices” zijn te vinden op de website “Maritime Security Centre Horn of Africa” (MSCHOA) van het Atalanta hoofdkwartier in Northwood: [www.mschoa.eu](http://www.mschoa.eu) . Daar kunnen reders ook hun transit door de Golf van Aden en de Indische Oceaan aanmelden. Ieder schip krijgt, aan de hand van de verstrekte informatie, van het hoofdkwartier een kwetsbaarheid score. Die lijst gaat naar de staf op zee die de beschikbare varende en vliegende eenheden indeelt aan de hand van die informatie, de situatie ter plaatste en de dreiging. Daarbij wordt nauw gecoördineerd met de andere taakgroepen.

De meeste schepen kunnen deelnemen aan de Group Transits. Dit zijn groepen schepen met een opgegeven vaart door bewaakte gebieden in de IRTC varen. Het bewaken van die gebieden gebeurt door de EU, NAVO en CTF151. De kapiteins zien dan weliswaar niet altijd en voortdurend hetzelfde marineschip in de buurt, maar worden als geheel beschermd door de marineschepen in hun patrouille gebieden.



**Hr. Ms. Evertsen**

Dit is de meest efficiënte en, over het gehele scheepvaartverkeer gezien, effectieve inzet van de beperkte aantallen marine-eenheden waarbij er ook geen, of maar beperkt, tijdverlies is voor de koopvaardij. De marineschepen (met hun helikopters en snelle RHIBS) zorgen voor beeldopbouw, afschrikking en verstoring van piraten. Voor de zeer kwetsbare schepen wordt een andere oplossing gezocht, zoals een escorte.

Die kan van de EU zijn, maar ook van NAVO of CTF151. Of dit altijd lukt, is afhankelijk van het aantal beschikbare eenheden. MSCHOA geeft terugkoppeling aan de reders met het advies aan een Group Transit deel te nemen, of dat een individuele oplossing wordt gezocht. Ik heb van Nederlandse reders begrepen dat die terugkoppeling niet altijd plaatsvindt. Ik raad in dat geval aan telefonisch contact op te nemen met het hoofdkwartier in Northwood. De contactgegevens staan op de website.

Naast het Group Transit systeem hebben Rusland, China en India tot nu toe, nationale konvoeien uitgevoerd. Over het algemeen lieten zij daar ook andere schepen bij aansluiten. Ook die konvoeien worden overigens aangekondigd op de MSCHOA website. Nu de IMO, met expliciete instemming van onder andere Rusland en China, het Group Transit systeem heeft omarmd, moeten we afwachten wat de frequentie van de nationale konvoeien wordt.

Er is inmiddels een gezamenlijk communicatie systeem waarmee informatie wordt uitgewisseld tussen nagenoeg alle militaire actoren in het operatie gebied. **De kapiteins kunnen er op rekenen dat de EU staven in Northwood en op zee, Hr Ms Evertsen, de schepen van de EU en de andere taakgroepen hun uiterste best doen om de scheepvaart te beschermen. Van groot belang daarbij is dat de reders hun passages door de Golf van Aden en Indische Oceaan aanmelden en de adviezen volgen die op de MSCHOA website worden gegeven. Dat verhoogt de veiligheid en draagt bij aan het succes van de missie.**





## PIRACY ERVARINGEN

Toen ik eind november 2008 te horen kreeg dat ik weer naar de "Safmarine Concord" moest, was ik daar niet zo blij mee om zomaar te zeggen. Het schip voer op de route Mombasa – Salalah, (af en toe Dar es Salaam), dus door het Somalia basin, zoals dat nu wordt genoemd. Juist even daarvoor was de tanker "Sirius Star" gekidnapt door Somalische piraten. In overleg met mijn werkgever, de NVKK en Nautilus gevraagd of ik er 'onderuit kon', maar dat was niet mogelijk omdat dit gebied geen war-risk area was. Dat is het nog steeds niet, zover ik weet. Toen ik uiteindelijk in het hotel in Dar es Salaam was, begin december, kwam het nieuws binnen dat de "Maersk Regensburg" was aangevallen, zo'n 400 mijl buiten de kust van Kenia, gelukkig zonder gevolgen. Uiteindelijk de "Safmarine Concord" overgenomen en besloten om zover mogelijk weg van alle bekende risico gebieden te blijven. Het enige lichtpuntje was dat nagenoeg alle overvallen gedurende de dag plaats hadden gevonden. Aan de andere kant was het weer veel te goed natuurlijk. Ik liet me een beetje leiden door de buien verwachting (SPOS) met het idee dat regenbuien me enig voordeel konden bieden, want een behoorlijke snelheid heeft de "Safmarine Concord" (bouwjaar 1988) niet. Met geluk 17.5 knoop, maar dat was echt top snelheid en doorgaans was 16.0 knopen ook redelijk, een en ander afhankelijk van de diepgang etc. Richting Afrika meestal vol met 10 meter diepgang (4 meter vrijboord) en terug meestal lichter.

Van de Maatschappij uit werden er toch behoorlijke maatregelen genomen, maar in mijn boekje was het vaargebied ongeschikt voor dit schip. Dat heb ik uiteindelijk via de veiligheids-commissie aan het management in Kaapstad gemeld en die verwezen me naar het management in Antwerpen, zo gaat dat. Naar mijn mening zou een schip in die wateren, zonder verdere bescherming, zeker 18-20 knopen moeten kunnen lopen. Dan maar omvaren, in mijn ogen "belachelijk" veel, maar veiligheid voor alles. Een overweging, dat meer dagen op zee, ook meer risico inhield, nam ik erbij. Dus na Mombasa om de zuid, voor Dar es Salaam langs, dan richting Madagascar en vervolgens om de Noord dicht langs de Seychellen richting Salalah, ten oosten van de 60 graden Oost houdend. Vanaf het begin had ik overdag een extra uitkijk op de brug.



**"Safmarine Concord"**

Ik was niet gerust op de AIS. Prachtig systeem, maar niet voor deze gelegenheden. Van de maatschappij uit was aanbevolen om het bij te houden en na een vraag aan UKMTO, werd mij verteld: "That's your call Captain". Dus maar uit dat ding en een paar keer extra per dag de positie doorgeven. Natuurlijk werd ook alles verduisterd. Na een reisje met alle navigatie verlichting aan, hebben we de tweede reis toch maar de toplichten uitgezet, met het idee dat we dan toch van verdere afstand "onzichtbaar" waren voor kwaadwilligen, dus tijdwinst. Maar vanaf de derde reis en latere reizen voeren we met de navigatie verlichting uit, even wennen, want dat is toch tegen onze "natuur".

Door de berichtgeving over de piraten moederschepen (dat zouden zeegaande 'Japanse' vissers zijn, die iedereen wel kent) namen we altijd het zekere voor het onzekere en hielden die op grote afstand. Die schepen komen op zo'n 16 mijl op de radar en als dat voor ons was, dan maar 90 graden of meer koers veranderen om die afstand te houden.

De “dhows” die we meer om de Noord tegen kwamen, waren wat moeilijker te detecteren, maar veelal toch op een mijl of 12. Die hielden we ook op die afstand, hoewel dat niet altijd lukte, omdat er soms een hele vloot aan het vissen was. Je weet op den duur niet wie er visser is en wie piraat? Gelukkig, ‘want zonder geluk vaart niemand wel’, hebben we geen aanvallen moeten trotseren, want ik zou zeker niet zo moedig zijn geweest als de kapitein van de “Maersk Regensburg”, die heeft zich zeker niet laten intimideren, ondanks de beschietingen met RPG en automatische wapens.

**Willem Kuijs.**



## **STRAFRECHTELIJKE IMPLICATIES VAN (PRIVATE) BESTRIJDING VAN PIRATERIJ**

### **1. Inleiding**

De internationale bestrijding van piraterij heeft de afgelopen maanden bijzondere belangstelling genoten.<sup>i</sup> Een aantal vragen zijn echter onvoldoende uitgekristalliseerd; vragen die voor de rechtsrealiteit van belang zijn. Een van de vragen die in de rechtsrealiteit regelmatig wordt opgeroepen is die naar de vraag of en in hoeverre gewapende beveiligingsbedrijven mogen worden ingezet door de commerciële scheepvaart ter bescherming van de koopvaardijvloot. Deze vraag houdt uiteraard verband met de voorafgaande vraag of en in hoeverre de bestrijding van internationale piraterij een exclusieve overheidstaak is c.q. behoort te zijn. Deze vraag roept tevens een andere interessante rechtsvraag op, te weten hoe het zit met de strafrechtelijke aansprakelijkheden indien mariniers aan boord van koopvaardij-schepen aanmonsteren met het oog op de bescherming van deze vloot tegen piraten. Het zijn deze vragen die in onderstaand artikel, zij het beknopt, worden geanalyseerd.

### **2. De interrelatie tussen private en publieke protectie tegen piraterij.**

Volgens laatste cijfers is er in de afgelopen drie jaar een toename vast te stellen van gevallen van piraterij in de Hoorn van Afrika met meer dan 200 procent.<sup>ii</sup> De losgeldbedragen die inmiddels met deze moderne vorm van piraterij zijn gemoeid, belopen meer dan honderd miljoen dollar, waarbij een relatie met Al Qaida niet wordt uitgesloten.<sup>iii</sup> Men heeft in de Hoorn van Afrika van doen met een gebied van meer dan tweeënhalf miljoen vierkante kilometer oceaan waarbij er per jaar ruim dertigduizend commerciële schepen door dit gebied varen.<sup>iv</sup> Hieruit volgt al dat protectie tegen deze vorm van criminaliteit in feite gelet op omvang en reikwijdte van het probleem, de private beveiligingssector te boven gaat. Gezien ook de aard van het internationale misdrijf van piraterij, dient te worden vastgesteld dat bestrijding daarvan in beginsel een publieke overheidstaak is. Piraten werden in het verleden gezien als *hostes humani generis*, d.w.z. *vijanden van de gehele mensheid*.<sup>v</sup>

Dit publiekrechtelijk belang volgde ook al uit de wijze waarop piraten in het verleden werden berecht door verschillende landen. Zo stelden de Britten in 1700 zogeheten Admiraliteitshoven in, dit ter berechting van piraten in het buitenland. Deze hoven bestonden uit "professionele rechters", d.w.z. marineofficieren zonder dat er een jury aan te pas kwam.<sup>vi</sup> Een soort van Militaire Commissies dus zoals deze door oud-president van de Verenigde Staten George W. Bush werden ingesteld in 2001 op Guantanamo Bay. De publiekrechtelijke handhavingstaak op dit terrein volgt ook uit de betrokkenheid hierbij vanuit de historie van nationale marines, met name ook in het Caraïbisch gebied.<sup>vii</sup>

De conclusie is derhalve dat het niet nodig zou moeten zijn dat private beveiligings-bedrijven zich in deze "piratenoorlog" moeten mengen. Het bestrijden van internationale piraterij is dus, ook historisch gezien, een taak die als een exclusieve overheidstaak heeft te gelden.

De realiteit lijkt echter anders. Capaciteitsgebrek, bezuinigingen op marine schepen alsmede ontbreken van doelmatige antipiraterij tactieken, hebben de vraag doen rijzen of niet de tijd rijp is voor de *Blackwaters op de oceanen*.<sup>viii</sup> De juridische obstakels die een dergelijk constructie met zich meebrengt zijn legio en nog lang niet juridisch uitgekristalliseerd.

### **3. Blackwaters op zee: juridische implicaties.**

Wat zijn de juridische implicaties van de mogelijke inzet van private beveiliging op zee tegen piraten? Op de eerste plaats is daar de kwestie van civielrechtelijke en strafrechtelijke aansprakelijkheden. Formeel zullen private beveiligers tijdens een vaartocht onder het gezag vallen van de kapitein van het schip. Echter, dit omvat niet zonder meer de strafrechtelijke aansprakelijkheden. Dat ligt gecompliceerder.

- het bezit van vuurwapens aan boord van een Nederlands koopvaardij-schip zonder de vereiste vergunningen, is een strafbaar feit volgens Nederlands strafrecht. De individuele private beveiligers blijft hiervoor als individu vervolgbaar.

- de kapitein van het betreffende schip c.q. de rederij kan strafrechtelijk vervolgbaar zijn op grond van medeplichtigheid aan c.q. uitlokking tot schending van de Wet Wapens en Munitie, indien zij private beveiligers aan boord nemen die zich bewapenen in strijd met Nederlandse wetgeving.

- onder bijzondere omstandigheden zou in een dergelijk geval de rederij - indien vervolgd - een beroep op "noodtoestand" kunnen doen. Het gaat hier om een strafuitsluitingsgrond in geval aangetoond wordt dat een verdachte uit "twee kwaden" de minst "kwade" keuze maakt. Anders gezegd, de verdachte staat voor een schier onmogelijke belangenafweging. Als hij voor het hoogste belang kiest, pleegt hij een strafbaar feit. Denk bijvoorbeeld aan de reder die de verantwoordelijkheid heeft voor het leven van zijn personeel, en die alle mogelijkheden heeft aangewend om overheidsbescherming te krijgen en failliet dreigt te gaan als weer een van zijn schepen gekaapt zal worden met een losgeldeis.

Op de tweede plaats rijst de vraag wat een kapitein van een commercieel schip rechtens mag doen, geconfronteerd met een potentiële piraterijdreiging. Ons wetboek van Strafrecht geeft in artikel 41 aan onder welke voorwaarden er sprake kan zijn van handelen uit zelfverdediging.

Het strafrecht gaat ervan uit dat een individu die een strafbaar feit begaat niet strafbaar is als hij of zij in zelfverdediging (noodweer) handelt. Hiervan is sprake als zo iemand handelt ter verdediging van eigen of anders lijf, eerbaarheid of goed tegen een “ogenblikkelijke weder-rechterlijke aanranding”. Geweld is dan dus toegelaten, mits dit geweld in redelijke verhouding staat tot de ernst van de aanranding (proportioneel is) en de persoon in kwestie geen andere, minder ingrijpende wegen ter beschikking stonden om de aanranding af te wenden (vereiste van subsidiariteit). Bovendien geldt dat men niet perse de aanranding behoeft af te wachten alvorens in te grijpen; indien er sprake is van een dreigende aanranding die in redelijkheid kan uitmonden in een feitelijke aanranding, behoeft men niet “de eerste klap” af te wachten.

Bepleitbaar is dat het in zicht komen van een piratenboot, een dergelijke dreiging *triggered*. Maar dan zal de kapitein nog eerst andere, minder vergaande opties dienen te overwegen dan aanwenden van vuurwapens, om van de piraten verlost te geraken. Bijvoorbeeld het eerst zien weg te varen of het inroepen van hulp van een ander schip. Is dit allemaal niet mogelijk, zou hij zijn schip en bemanning mogen beschermen, zelfs met geweld. Echter, dit zal vervolgens "proportioneel" moeten gebeuren. Stel dat er sprake is van slechts vijf kapers die met messen zijn bewapend; vuurwapengeweld door de bemanning ligt dan niet zonder meer voor de hand. Zijn de kapers voorzien van automatische wapens, liggen de kaarten anders. Overigens, het enkele gegeven dat de bemanning mogelijk in zo'n geval niet over een wapenvergunning beschikt, behoeft niet in de weg te staan aan een succesvol beroep op noodweer, aldus kan worden afgeleid uit een bekend arrest van de hoge raad. Men kan dus concluderen dat de constructie van *Blackwaters op zee* meer juridische problemen lijkt op te roepen dan dat het oplossingen aandraagt voor reders.

#### **4. Mariniers op de koopvaardij; juridische gevolgen.**

Wat zou nu de juridische uitkomst zijn, gesteld dat de overheid mariniers ter beschikking zou stellen aan boord van koopvaardij schepen ter protectie tegen piraten? De inzet van mariniers in deze setting brengt -ten eerste- geen wijziging met zich mee voor wat betreft de juridische gezagsverhouding. Zij blijven onder de verantwoordelijkheid vallen van de militaire autoriteiten. Dit betekent dat de commandanten van deze mariniers-eenheden, naast eventuele eigen aansprakelijkheid van de marinier, strafrechtelijk vervolgbaar zijn in geval van ontoelaatbaar geweldsgebruik of handelen in strijd met proportionaliteit. De kapitein van het koopvaardij schip c.q. rederij kan derhalve strafrechtelijk niet aansprakelijk worden gehouden voor de operationele inzet en bevoegdheids-uitoefening van deze zeesoldaten. Civielrechtelijk zou dit mogelijk anders kunnen liggen, maar ook hier ligt de primaire aansprakelijkheid bij de Staat. Ten tweede, strafrechtelijk wordt de geweldsuitoefening door deze mariniers beheerst door de zogeheten *Rules of Engagement*, de militair-operationele spelregels die militairen meekrijgen tijdens een missie en waarin staat wat zij wel en niet mogen doen qua geweldsgebruik. Daarnaast zijn deze mariniers ook gebonden aan de beginselen van het strafrecht, waaronder de hierboven besproken grenzen die het begrip "noodweer" stelt. Men moet hierbij bedenken dat de strijd tegen piraterij in beginsel niet gelijkgesteld kan worden als een *war against piracy*, zodat niet de regels van het oorlogsrecht hier gelden voor deze mariniers die aan boord van een commercieel schip meevaren, maar slechts het gewone strafrecht.<sup>ix</sup> De constructie van "mariniers aan boord van een koopvaardij schip" levert dus welbeschouwd voor de rederij rechtens meer zekerheid op dan in het geval van de *Blackwaters op zee*.

## 5. Conclusies

In plaats van ons te focussen op kunstmatige constructies zoals hierboven gesproken, is het meer productief om - uitgaande dat piraterij bestrijding tot het publiek handhavingsdomein behoort - te zoeken naar meer doelmatige militair-operationele strategieën en tactieken alsmede het ook rechtspolitiek doen creëren van dergelijke tactieken en dito geweldsbevoegdheden.<sup>x</sup> Niet zozeer afschrikking door marinevaartuigen maar toenemend pro-actief mogen optreden en aanwenden van militair geweld zal een meer effectieve invalshoek zijn, naast uiteraard het vinden van een geopolitiek-economische oplossing voor het piraterij vraagstuk.

**Prof. dr. G.J. Knoops**

### Biography



Geert-Jan Alexander Knoops (b.1960) is a Professor of international criminal law at Utrecht University. He holds two PhD degrees on criminal law and international criminal law (University Leiden and University Ireland) as well as a LLM degree on public international law and international criminal law (University Leiden). Dr. Knoops practises international criminal law at Knoops and Partners Lawyers, Amsterdam. He has appeared and appears as defence counsel before several international courts such as the European Court of Human Rights in Strasbourg, the ICTR, ICTY and Special Court for Sierra Leone. Currently he is acting lead counsel before the ICTY and ICTR. Knoops is also admitted as defence counsel to the bar of the International Criminal Court at the Hague. In October 2005 he was appointed as expert consultant in *Hamden vs. Rumsfeld* (Military Commissions/Guantanamo Bay) which case led to the landmark U.S. Supreme Court judgement in June 2006. He is also an Advisory consultant at Sunsglow New York (as of 2006), a US based international organisation and think tank on the development of the rule of law in international affairs, and a member of the Sierra Leone Institute of International Law. He also holds the rank of major (reserve) in the Royal Netherlands Marines Corps and was assigned as military legal advisor in several international military exercises. In his capacity as international criminal law expert, Knoops appeared as expert witness before the Dutch Parliamentary Commission on the ISAF mission (Uruzgan, Afghanistan) in January 2006 as well as December 2007, and before the Parliamentary Commission on Combating Piracy in April 2009. On 29 April 2009 Dr. Knoops was decorated as an Officer in the Order of Orange-Nassau by Queen Beatrix of the Netherlands for his legal-political services to the country. His academic books include, inter alia, *Defenses in Contemporary International Criminal Law, Second Edition* (2008), *Surrendering to International Criminal Courts: Contemporary Practice and Procedure* (2002), *An Introduction to the Law of International Criminal Tribunals: A Comparative Study* (2003), *Theory and Practice of International and Internationalized Criminal Proceedings* (2005), *Redressing Miscarriages of Justice: Practice and Procedures in (inter)national Criminal Cases* (2006).

<sup>i</sup> Zie voor een overzicht: G.G.J Knoops, *The War on Piracy: rechtspolitieke dilemma's en oplossingen*, Nederlands Juridisch Blad, 22 mei 2009, p. 1273-1276.

<sup>ii</sup> Max Boot, *Een Korte Geschiedenis van de Piraterij*, Vrij Nederland, 18 juli 2009, p. 34-43

<sup>iii</sup> Boot, a.w. p. 36

<sup>iv</sup> Ibid.

<sup>v</sup> Boot, a.w. p. 39

<sup>vi</sup> Ibid.

<sup>vii</sup> Boot, a.w. p. 40

<sup>viii</sup> Boot, a.w. p. 42

<sup>ix</sup> Knoops, a.w.

<sup>x</sup> Ibid.

## REDERS WILLEN BESCHERMING



**Met de aanhoudende golf van kapingen van en aanvallen op koopvaardij schepen bij Somalië, is het, volgens Tineke Netelenbos, bestuursvoorzitter van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR), noodzakelijk dat op korte termijn de Nederlandse overheid voor de Nederlandse koopvaardij schepen adequate bescherming door de Koninklijke Marine regelt.**

De totstandkoming van de Europese maritieme missie "Atalanta", eind vorig jaar, leek een eerste stap in de goede richting in de strijd tegen de piraten. Maar de missie, gericht op de bescherming van voedselkonvoeien en afschrikking van piraten, schiet tekort, stelt Netelenbos. Mariniers moeten aan boord geplaatst kunnen worden van kwetsbare koopvaardij schepen, als een reder/kapitein dit noodzakelijk acht. Dit is een oplossing waar minister Van Middelkoop niet aan wil.

De maatregelen die rederijen nemen tegen de piraterij zijn al maximaal. Behalve de maatregelen conform de bekende "Best Management Practices" worden ook extra trainingen gevolgd. Maar de meeste reders gaan nog een stap verder. Netelenbos kent voorbeelden van schepen waarvan de ramen zijn dichtgelast, kilometers prikkeldraad zijn gespannen. Er is zelfs een voorbeeld bekend van een reder die een schip heeft voorzien van schrikdraad. Dat soort zaken. "Het lijkt op het barricaderen van je huis. Maar het is nog steeds geen garantie op succes. De piraten laten zich namelijk niet snel stoppen!"

Veel Nederlandse schepen zoals alle shortsea schepen, sleepboten en baggerschepen hebben een relatief laag vrijboord en meestal ook een lage vaarsnelheid. Piraten klimmen ondanks bovenstaande maatregelen bij dit soort schepen probleemloos aan boord en daarmee blijven deze schepen een dankbare prooi. Maar ook voor een tanker of een containerschip met een veel hoger vrijboord draaien ze hun hand niet om, zo bleek de afgelopen maanden wel.

Een Kamermeerderheid had eerder minister Van Middelkoop daarom gevraagd of het mogelijk is dat Nederlandse mariniers op kwetsbare Nederlandse schepen ingezet kunnen worden bij Somalië. De Tweede Kamer liet zich helaas overtuigen door minister Van Middelkoop die op dit moment geen mariniers wil inzetten. Hij is erop tegen, omdat er zijns inziens te veel juridische obstakels aan vastzitten. Bovendien is hij bang voor escalatie van geweld. De piraten zouden zich zwaarder gaan bewapenen. En ook achtte hij de hoge kosten een probleem.

De minister heeft wel na aandringen van de Kamer een beperkt aantal toezeggingen gedaan: Hij heeft duidelijk gesteld niet principieel tegen de inzet van mariniers te zijn. Daarbij heeft hij de toezegging gedaan op korte termijn het zogenaamde Franse model, inzet van mariniers aan boord maar met een fregat in de buurt, te bestuderen en de Tweede Kamer hierover te informeren. Spoed is daarbij geboden in verband met de weersomstandigheden in het gebied. Deze verbeteringen namelijk vanaf eind augustus, zodat er weer een toename valt te verwachten van piraterij vanaf dat tijdstip.

Daarnaast heeft hij een toezegging gedaan om een Nederlandse stafofficier te stationeren bij het operationeel hoofdkwartier van Atalanta te Northwood. De KVNR gaat er van uit dat tot het takenpakket van deze officier behoort n.l. het informeren van Nederlandse reders over de situatie in de wateren rond Somalië, het overleggen over de status van ingediende bijstand-

verzoeken, het geven van feedback over besluiten over ingediende bijstandverzoeken etc. De KVNR bepleit dat hij of zij wordt ingezet als verbindingsofficier tussen Northwood en de Nederlandse reders/kapiteins en derhalve dus niet als algemeen stafofficier wordt opgenomen in de staf van Northwood. Dit laatste zou namelijk in onze visie te weinig verbetering brengen in de communicatie tussen Northwood en Nederlandse reders.

Deze extra maatregelen van de overheid zijn nodig omdat er ook geen serieus alternatief is voor de route door de Golf van Aden. De route 'onderlangs' via Kaap de Goede Hoop lijkt een mogelijkheid maar kent veel bijkomende problemen. Schepen die via die route varen zijn gemiddeld twee tot drie weken langer onderweg, wat flink wat extra kosten met zich meebrengt. En dat in tijden dat de marges in de zeevracht toch al negatief zijn. Daar komt nog bij dat er op de route nauwelijks betrouwbare bunkerpunten zijn: locaties waar brandstof kan worden getankt die niet verkeerd uitpakt voor de machinerie aan boord. En voor veel - kleinere - schepen is de gang rond de zuidpunt van Zuid-Afrika alleen al vanwege de ruwe zee ter plaatse geen reële, want nautisch zeer onveilige, optie.

Links en rechts klinkt de roep om bewapening van scheepsbemanningen. Netelenbos ziet daar niets in. "De bemanning van schepen bestaat uit zeevarenden. Die moet je niet met wapens willen uitrusten. Daarvoor zijn ze niet opgeleid". Zij is ook geen voorstander van de inzet van particuliere beveiligers aan boord van de schepen. Zij vreest dat dit leidt tot een geweldsspiraal. "En dan hebben we het nog niet gehad over de juridische haken en ogen die aan bewapening vastzitten. Want wat gebeurt er als een van je bemanningsleden door geweervuur van piraten wordt geraakt? Of als een van je mensen in het heetst van de strijd een piraat doodt?" De kapitein van het schip, op grond van SOLAS en ISPS te allen tijde verantwoordelijk voor de veiligheid en beveiliging van het schip, loopt grote juridische risico's in dergelijke situaties. Ook vanuit dit aspect is de KVNR van mening dat de bescherming van Nederlandse schepen tegen piraterij een overheidstaak is. Het geweldsmonopolie hoort bij de overheid te liggen, aldus Tineke Netelenbos. (E. Staal (KVNR))



## OSAMA BIN LADEN VERSUS NL BV



**Hoe een enkele vleugelslag van een vlinder in het regenwoud van Brazilië uiteindelijk een tornado in Texas kan veroorzaken. Een stelling van de hand van de vorig jaar overleden meteoroloog Edward N. Lorenz. Hiermee gaf hij aan dat minieme aanpassingen van een bepaalde uitgangspositie verbluffende consequenties kunnen hebben voor de uitkomst van een voorspelling. Ik lees zulke stellingen graag. Het leggen van verbanden die vaak niet altijd even direct zijn waar te nemen. Veel minder onduidelijk dan het verband tussen de vleugelslag van de vlinder en de tornado ligt wat mij betreft de relatie tussen**

**Al-Qaida en het welzijn van zeevarenden aan boord van Nederlandse zeeschepen in de Golf van Aden. Laat mij dit nader verklaren.**

Voor defensie geldt, net zoals voor welke organisatie dan ook, dat je elke euro maar één keer kunt uitgeven. Nu wordt al geruime tijd door de Nederlandse defensie enorm veel inzet gepleegd in Afghanistan ter bestrijding van Bin Laden en aanhangers. Zoveel zelfs, dat er openlijk getwijfeld wordt of dit eigenlijk wel vol te houden is. Tegelijkertijd zien we, ondanks de tomeloze inzet van onze mannen en vrouwen aldaar, maar weinig ten goede keren in de totale toestand van Afghanistan en lijkt succes richting de toekomst evenmin gegarandeerd. Ons wordt echter voorgehouden dat onze goedwillende Nederlandse soldaten niet voor niets sneuvelen en dat de defensie reserves niet voor niets worden uitgeput. Het uiteindelijke, indirecte doel is namelijk om Nederland te beschermen tegen het internationale terrorisme. Maar hoe zit dat nu eigenlijk met dat veiliger worden? Wat zien we terug van al die bovenmatige, Nederlandse inzet? Is het voor NL BV echt veiliger geworden? Is het niet zo dat we juist vanwege onze inzet in Afghanistan hoog op de zwarte lijst van Al-Qaida staan? En wat dichter bij de zeevarenden, is het niet zo dat door de enorme Nederlandse inzet in Afghanistan, defensie niet afdoende middelen over heeft om hen in de Golf van Aden de bescherming te bieden die ze juist van defensie mogen verwachten? Is het niet zo dat mede door onze inzet in Afghanistan Al-Qaida strijders uitwaaieren naar andere gebieden waar ze ongestoord verder kunnen werken aan de totstandkoming van hun ideale wereldorde? Somalië hebben ze inmiddels al bereikt. Nu nog maar een klein stapje en dan kunnen ze met minimale inzet, gewapend met wat kleine bootjes, een GPS en wat wapentuig NL BV direct treffen middels een aanval op de Nederlandse zeeman. Hierbij uiteraard nauwelijks lastig gevallen door de Nederlandse strijdmacht, die voert immers strijd in Afghanistan.

**Marcel van den Broek**  
**Assistant General Secretary**  
**Nautilus International**



## **ACHTERGRONDEN VAN PIRATERIJ ZEEVARENDEN EN HUN THUISFRONT**

**door ds. Helene Perfors, koopvaardijpredikant in de Rijnmond.**



**De cijfers zijn koel en duidelijk: In 2008 waren er minstens 293 aanvallen van zeerovers wereldwijd, 49 schepen werden gekaapt, op 46 anderen werd gevuurd, 889 zeevarenden werden gegijzeld, 32 raakten gewond, 11 kwamen om het leven en 21 worden er vermist. De cijfers van 2009 gaan deze nog verre te boven.**

De dramatische toename van het aantal gevallen van zeeroverij bij Somalië heeft geleid tot een buitengewone internationale inzet. De Veiligheidsraad nam 5 resoluties aan, de maritieme wereld ontwikkelde de “best practices” en meer dan 25 landen hebben hun marines richting de Golf van Aden gestuurd. Bijna elke dag is er ergens ter wereld wel een seminar, conferentie of een discussie over piraterij.

Bijna al deze discussies en maatregelen spitsen zich toe op de aanpak van de zeeroverij met militaire macht, het bewapenen van koopvaardij schepen en het vervolgen van piraten. Bijzonder belangrijke zaken, maar bij dit alles komen de zeevarenden zelf en hun thuisfront nauwelijks in zicht.





Want wat gebeurt er met de zeevarenden na hun vrijlating of na een aanval? Hoe worden hun families opgevangen, niet alleen bij een gijzeling maar ook wanneer de zeevarende door een risicogebied vaart en de spanning thuis hoog op kan lopen?

”We worden door piraten aangevallen, we worden door raketten geraakt. En door kogels”, schreef bemanningslid Thomas Urbik (26) van de ”Liberty Sun” in een e-mail aan zijn moeder. ”We hebben onszelf in de machinekamer gebarricadeerd en tot nu toe is niemand gewond geraakt.” (bron: website Volkskrant) Je zal als moeder maar zo’n mailtje krijgen!

Ondertussen nemen organisaties voor het welzijn van zeevarenden en hun families uit arren moede maar het voortouw. De koopvaardijpredikant in de haven van Amsterdam, ds. Léon Rasser, heeft samen met zijn R.K. collega Stan Baars een zegening gedaan van de ”Bunga Melati Dua”. Dit schip was gekaapt en daarbij werd op de brug een bemanningslid doodgeschoten. De nieuwe bemanning voelde er zich bijzonder onprettig. De twee pastores zijn over het schip gegaan met wijwater. De brug en de koelruimte waar het stoffelijk overschot was bewaard zijn tijdens een kleine processie bezocht. Deze rituelen maakten deel uit van een mis die aan boord is opgedragen. Daarin is niet alleen gebeden voor de nabestaanden van de overledene, maar ook voor vergiffenis voor de daders. In de haven van Rotterdam komen de pastores van de diverse zeemansmissies regelmatig in gesprek met bemanningen die een incident hebben meegemaakt.

Het thuisfront gaat zich ook roeren. De Vereniging Maritiem Gezinskontakt, organisatie voor en door familie van zeevarenden, is bezig met het verzamelen van reacties van leden. Deze zullen aan de politiek worden aangeboden. Dat aandacht vragen voor de partners en kinderen van zeevarenden geen overbodige zaak is, is wel gebleken. Tijdens het Algemeen Overleg van de 2<sup>E</sup> kamer over de inzet van militairen aan boord van koopvaardij schepen was er welgeteld één van de acht parlementariërs die even – in een bijzin – het thuisfront noemde. Tromp en de Ruyter daarentegen kregen weer de nodige accolades.

Daarnaast irriteert vooral het geneuzel in de media, die, vaak niet gehinderd door enige kennis, een beperkt beeld naar buiten brengen. Een reactie van een zeemansvrouw: “...discussie over het wel of niet aanpakken van de problematiek en over de manier waarop. Natuurlijk zijn er meer mensen die niet met piraten te maken hebben, dan die er niet om heen kunnen, maar het commentaar dat geleverd wordt, zelfs door mensen van onze regering, schiet bij mij nogal eens in het verkeerde keelgat. ... Ik zou bijna een boek kunnen schrijven over wat het met je doet...” Dit is nog een zeer genuanceerde reactie, zeker gezien het feit dat haar man de kogels om de oren zijn gevlogen bij een aanval in Straat Malakka.

Slapeloze nachten, onbegrip en een steeds groter wordende boosheid, juist omdat er weinig ruimte is om deze gerechtvaardigde emoties en spanningen te lozen. Dit leidt tot pittige uitspraken: Daarom de NOODKREET van een moeder! ”Maak een eind aan de piraterij.” en “Kredietcrisis of niet, onze mannen en vaders zijn meer waard dan een paar rottige centen die bespaard moeten worden!!!!” De uitroptekens maken deel uit van het citaat.

De koopvaardijpastores doen hun best. De verschillende zeemansmissies wereldwijd, verenigd in de International Christian Maritime Association (ICMA), maken zeeroverij tot een speerpunt. De zeemansvrouwen ondersteunen elkaar onderling en vragen aandacht voor hun zaak. Maar eigenlijk doen ze maar wat.

Sinds 2003 hebben zeerovers meer dan 2800 zeevarenden gegijzeld en zijn er nog veel meer beroofd en aangevallen. Wat gebeurde er met deze zeevarenden na de aanval? Varen zij nog?

Zijn ze nog geschikt om op de schepen te werken? Krijgen ze begeleiding? Waar gaan ze naar toe als ze moeite hebben de gebeurtenissen te verwerken? Men weet het niet. Er moet inmiddels behoorlijk wat expertise zijn bij verschillende rederijen en overheden aangaande zeeroverij en de effecten daarvan, maar er zijn nog geen “best practices for mariners” ontworpen. Het zou dan ook goed zijn als er meer onderzoek kwam naar de effecten van zeeroverij op de slachtoffers, zowel zeevarenden als thuisfront. De resultaten van dit onderzoek kunnen gebruikt worden in de hulp aan mensen die getroffen zijn. Deze resultaten te bundelen en beschikbaar te maken voor iedereen die met getroffenenen te maken heeft, zodat niet iedere keer het wiel uitgevonden moet worden. En er geen grote blunders in de ontmoeting met zeevarenden en hun thuisfront voorkomen.

**Zeevarenden en het thuisfront moeten meer in zicht komen als een belangrijke factor binnen de discussies over zeeroverij. Dit ook namens al degenen die op dit moment gegijzeld zijn.**

**Met dank aan Douglas B. Stevenson, Center for Seafarers’ Rights, The Seamen’s Church Institute of NY & NJ en de Vereniging Maritiem Gezinskontakt.**



## **GELUID TEGEN PIRATERIJ**

Piraterij is een begrip dat buitengewoon actueel is gezien de diverse kapingen die zich de laatste jaren vooral in de wateren rond de Hoorn van Afrika hebben voorgedaan. Schepen worden aangevallen door steeds beter georganiseerde bandieten, die uit zijn op snelle winst en die grof geweld niet schuwen. Hierbij wordt steeds meer gebruik gemaakt van technologie om posities van schepen te bepalen of radioberichten te onderscheppen.

Net zo actueel zijn dan ook de middelen die ingezet kunnen worden om piraterij te voorkomen of te bestrijden. Deze variëren van de inzet van militaire eenheden en private beveiligingsbedrijven, de inzet van onbemande verkenningsvliegtuigen, het gebruik van een “active denial system”, dat “prikt” op de huid van mensen, of de inzet van geluid. Een z.g. ADS zendt microwave golven van een bepaalde frequentie uit, die er op bepaalde afstanden voor zorgen dat water moleculen een temperatuur krijgen van 55°C. Dit veroorzaakt een gevoel van pijn aan de huid oppervlakte.

Veel technologie wordt gebruikt om te bepalen waar mogelijke piraten zich bevinden. Slechts een beperkt deel wordt gebruikt om boarding tegen te gaan. Schepen moeten het in dat opzicht hebben van individuele oplossingen, die alleen als laatste redmiddel op de korte afstand effect hebben.

Een technische oplossing die op grotere afstanden werkt is een gerichte bundel geluid afkomstig uit de zogenaamde “Long Range Acoustic Device”. De LRAD is niets meer dan een grote elektrische megafoon die geluid produceert tot een sterkte van 152 dB (te vergelijken met een straaljager die met de naverbrander aan opstijgt (en waar je naast staat). Dit geluid is tot op grotere afstanden nog duidelijk hoorbaar is. Afhankelijk van het type LRAD is de effectieve afstand waarop spraak duidelijk te verstaan is ongeveer 800 meter. De maximale afstand waarop geluid te horen is kan zelfs oplopen tot 3 km. Naast spraak en “geluiden” kan de LRAD ook een schrille pieptoon afgeven, die, op korte afstanden, pijn doet aan de oren.

Een typisch scenario waarbinnen de LRAD ingezet kan worden zou kunnen luiden: een vissersscheepje (wellicht vol met bewapende piraten) nadert op grote afstand. Eerst wordt de aandacht getrokken door geluiden met de LRAD te produceren. Op 800 meter afstand wordt de microfoon gepakt en wordt het vissersscheepje verstaan gegeven dat ze niet dichterbij moeten komen. Dat wordt nog eens herhaald op ongeveer 500 meter. Als het scheepje dan alsnog blijft naderen wordt de “override” knop ingedrukt en de schrille pieptoon zal de “vissers” ervan weerhouden nog dichterbij te komen.



De LRAD1000RX



## **ZEEROVERIJ, WAT DOEN WE ER NOU AAN?**

### **Arctic Sea**

Op het moment van schrijven speelt de affaire met de "Arctic Sea", een vrachtscheepje van 98 meter onder Malthezer vlag, eigenaar in Letland, operator in Finland, bemanning bestaande uit 15 Russen. Het schip werd op 24 juli overvallen onder de Zweedse zuidkust (tussen Öland en Gotland), meldde zich pas op 27 juli bij de operator en later op 28 juli aan de kustwacht van Dover, waarbij alles in orde lijkt te zijn. Op 31 juli wordt nog een AIS signaal opgepikt, maar het schip komt nooit aan op de plaats van bestemming (ETA: 4 augustus in Bejaia, Algerije). Er ontstaat een grote zoektocht en het schip wordt teruggevonden nabij de Kaap Verdische eilanden. Bemanning is gezond, afgezien van enkele mishandelingen en er zijn 8 criminelen aan boord. Wat er aan de hand is, is op het moment van schrijven nog niet bekend. Verontrustend is wel, dat in een druk bevaren en goed bewaakt zeegebied zomaar een schip kan verdwijnen. Nota bene onder de kust van Zweden geakaapt en heel Noordwest Europa doorgevaren met criminelen aan boord (het is nog niet bekend wat hun drijfveer was), zonder dat er ook maar iemand iets van heeft gemerkt. Wat komt er dan in de praktijk terecht van al onze ISPS maatregelen?



## **Zeeroverij**

Voor zover nu bekend is, voldoet het geval van de "Arctic Sea" niet aan de criteria van zeeroverij. Wat het wel is, moet nog blijken. Bij het verschijnen van dit nummer van de Notices, loopt de moesson in Oost Afrika op zijn einde en zal de zeeroverij in die regio weer in volle hevigheid losbarsten. In de afgelopen weken hebben de zeerovers van Somalië zich kunnen herorganiseren en de resultaten daarvan zullen we straks merken. Enkele hardliners zijn met hun acties doorgegaan en ook enkelen zijn opgepakt. Niet alleen de wateren in een wijd gebied rond Somalië zijn gevaarlijk. Ook vanuit West Afrika komen nog steeds meldingen en in Zuidoost Azië ziet men de incidenten toenemen. Wat hebben we tot nu toe gedaan om zeeroverij tegen te gaan?

## **Mariniers aan boord**

In het voorjaar drong de KVNR bij de Haagse politiek sterk aan op bescherming door mariniers aan boord van Nederlandse koopvaardij schepen. Een aantal politieke partijen zoals de VVD, D66, CDA, SGP en PVV waren daar al min of meer voorstander van. Op 29 juni j.l. was opnieuw een algemeen overleg over de bestrijding van piraterij rond Somalië in de 2<sup>e</sup> Kamer. Twee hoofdonderwerpen zouden aan de orde komen: 1. bescherming van Nederlandse koopvaardij schepen door mariniers en 2. opnieuw een uitzending van een fregat naar de Golf van Aden. Er waren drie ministers (Defensie, Buitenlandse Zaken en Justitie), bij het algemeen overleg aanwezig, die hun standpunten toelichtten. Het overleg nam een merkwaardige wending. Waren aanvankelijk een aantal politieke fracties voorstander van mariniers aan boord, aan het einde van de middag toonde men zich unaniem tegen dit idee, maar wél voorstander van een nieuwe uitzending van een fregat naar de Golf van Aden. De kamerleden waren blijkbaar geheel overtuigd van de argumenten van de minister van Defensie: Cijfers van bedreigde schepen die de reders opgeven kloppen niet met die waarover de minister beschikt. Mariniers aan boord kunnen ongewenste geweldsescalatie veroorzaken (ik heb toch altijd begrepen, dat mariniers de-escalerend opereren, HLHN). Indien er gewonden vallen, kan de mariniers geen adequate zorg worden verleend. De bewindsman was van mening, dat reders moeten overwegen om een dergelijk gevaarlijk gebied maar gewoon te mijden. Wél merkte de minister op, dat voor de écht kwetsbare schepen (b.v. langzaam varende schepen of schepen met een laag vrijboord) nog eens kan worden gekeken, of bescherming zou kunnen worden geboden volgens het "Franse model" (mariniers aan boord en een marineschip op gezichtsafstand). Het zou hierbij gaan om 7 à 8 schepen per jaar. De aanwezige reders en KVNR voelden zich duidelijk in de steek gelaten. Maar ook de NVKK, die eveneens aanwezig was, voelde haar leden door dit schaakspel wederom in de koude gezet ondanks alle mooie woorden van de bewindslieden.

## **20 minuten regel**

Interessant was een begrip dat door de verschillende kamerleden werd genoemd: de "20 minuten regel", die blijkbaar door de militaire coalitie wordt gehanteerd. Indien een schip dat wordt aangevallen of bedreigd, hulp inroept van de coalitie, moet de kapitein rekening houden met een tijd van ongeveer 20 minuten, voordat de hulp ter plaatse kan zijn. Zo lang moet het koopvaardij schip het zien vol te houden. De aanwezige reders reageerden hierop, dat de praktijk anders uitwees. Die tijd is in werkelijkheid veel langer. Toch erkent men hierbij, dat in alle gevallen de eerste klap toch aan boord door de opvarenden zelf moet worden opgevangen. Dat is overigens niet alleen in de bewaakte Golf van Aden zo, dat geldt in de praktijk voor alle delen van de wereld waar zeeroverij voorkomt. De eerste klap moet men

toch aan boord opvangen. Maar waarmee? Reders hebben zich tot nu toe erg gefocust op de overheid, die moet zorgen dat de Nederlandse schepen veilig kunnen varen, maar tot nadenken over doelmatige middelen is het nog niet gekomen. Er worden inmiddels landelijk wel allerlei initiatieven ondernomen om oplossingen tegen de zeeroverij te vinden, maar er is heel wat voor nodig, om zo'n proces in beweging te krijgen. En oplossingen hebben we nog steeds niet. Maar in die tussentijd varen de zeevarenden gewoon door en hebben te maken met toenemende onveiligheid op zee. Het thuisfront maakt zich intussen grote zorgen. Het artikel van ds. H. Perfors in deze Notices geeft daarvan sprekende voorbeelden.

### **Wat hebben we tot nu toe gedaan?**

Natuurlijk is het nooit te laat om initiatieven te ontplooiën om maatregelen tegen zeeroverij te vinden. Zeeroverij is van alle tijden. Maar het duurt telkens wel erg lang, voordat er acties worden ondernomen. Tussen 1998 en 2004 was het Straat Malakka waar het niet veilig was voor de doorgaande scheepvaart. Nu is het de Golf van Aden. West Afrika wordt weer onveiliger en ook Zuidoost Azië. Het wordt hoog tijd dat we nu echt eens effectieve en duurzame oplossingen gaan vinden. Maar wie neemt het initiatief? Enkele vooraanstaande maritieme adviesbureaus hebben al een integrale anti piracy policy ontwikkeld, het "Seacure" programma. Implementatie kost geld en dat blijkt een onoverkomelijke drempel voor veel rederijen. Een policy levert nooit direct geld op, maar is wel een degelijke basis voor verdere plannen. Op de langere termijn blijkt het wel effectief te zijn. Een juiste policy, ondersteund door slimme hardware, zou een duurzame bescherming moeten bieden. Zeeroverij is immers niet alleen maar van deze tijd? Dan hebben we het reeds veel bezongen "Draaiboek Piraterij", een document dat als interdepartementale richtlijn moet dienen voor verlenen voor bijstand aan koopvaardij-schepen. Ook hebben we het landelijke "anti piraterij platform", waarin ook de NVKK is vertegenwoordigd. Dat platform moet input leveren voor internationaal overleg. Daarnaast is het bedoeld om de deelnemers op de hoogte te houden van de ontwikkelingen, teneinde daarmee zijn voordeel te kunnen doen. Eerlijk gezegd is er nog niet zo veel uitgekomen (en wederom denk ik aan het artikel van ds. H. Perfors, waarin zij weergeeft wat het thuisfront vindt van al dit overleg).

### **Wat kunnen we nog allemaal doen?**

Nu de minister van Defensie heeft uitgesproken geen voorstander te zijn van mariniers aan boord van Nederlandse koopvaardij-schepen, maar dat hij wel bereid is nog eens te willen kijken naar het Franse model, zet de KVNR daar zwaar op in. Mevrouw Netelenbos is vastberaden de minister daaraan te houden. Of en wanneer het iets zal opleveren, moeten we maar afwachten. En dan nog hebben we het over maar 7 á 8 van de 450 Nederlandse schepen die per jaar door de Golf van Aden gaan. Intussen hebben Nederlandse reders hun oog laten vallen op de particuliere beveiligingsbedrijven, die zeer creatief alle soorten van beveiliging kunnen leveren. Dit is een zorgwekkende ontwikkeling. Wapengebruik op zee moet zijn voorbehouden aan een krijgsmacht en niet door burgers worden toegepast. De KVNR en Nautilus delen deze mening. Indien er ongelukken gebeuren en er vallen dodelijke slachtoffers is, naast de verwachtbare escalatie, de verantwoordelijkheid en de daaruit volgende aansprakelijkheid een buitengewoon onzekere factor, die een rederij veel geld kan gaan kosten. Maar bovenal, hoe zit het met de aansprakelijkheid van de kapitein. Het zou te ver gaan om nu al vooruit te lopen op de gevolgen, maar het gebeurt op een schip, waarover

hij het gezag voert. Kijken we naar de onwenselijke praktijk van criminalisering van scheepsbemanningen en kapiteins, dan kunt u de gevolgen zelf wel invullen.

Maar wat kunnen we dan wél doen? We hebben in Nederland zoveel innovativiteit. We hebben hier zoveel kennis in ons land. Het is de hoogste tijd, dat we het politieke steekspel verder overlaten aan de politici. Maar dat de mensen, die het écht kunnen weten, eens om de tafel gaan zitten en oplossingsgericht gaan kijken, waar de mogelijkheden liggen. Oplossingen kunnen overal liggen. De anti piracy policy is er al. Er zijn door vooraanstaande maritieme organisaties “Best Practices” uitgegeven. Waaraan het nog ontbreekt is effectieve en duurzame hardware, die het kapers onmogelijk moet maken en hen moet ontmoedigen om aan boord te komen. Indien we een pakket maatregelen kunnen ontwikkelen, die toelaatbaar zijn, werkbaar en betaalbaar, zou de hele wereld daar baat bij hebben.

### **Ook op het juridische vlak is nog veel te doen**

Naast de noodzakelijke hardware om de eerste klap aan boord op te vangen, moet er ook gewerkt worden aan een goede juridische aanpak. De definitie van “Piracy and Armed Robbery” van UNCLOS III uit 1982 moet nodig worden aangescherpt. Een nieuwe definitie moet geen juridische escapes meer hebben, die het onwillige kuststaten mogelijk maakt om aan hun internationale verplichtingen te ontkomen. Een nieuwe en heldere definitie moet onmiddellijke aanpak van deze misdaad mogelijk maken. Vervolgens moeten de aanhouding en vervolging goed worden geregeld. Het moet niet meer mogelijk zijn dat een marinecommandant opgepakte kapers moet laten gaan, omdat er onduidelijkheden bestaan over het vervolgtraject. En hoe moet dat vervolgtraject er dan uitzien?

Er zou een internationaal tribunaal moeten komen, die kapers in de regio veroordeelt en toeziet op de uitvoering van de straf. Hoogleraar internationaal strafrecht, professor mr. G.J. Knoops heeft hiertoe al de eerste ideeën op papier gezet (Nederlands Juristenblad, 22 mei 2009, blz 1273-1276). Van een straf moet een afschrikwekkende werking uitgaan. Zoals we het nu doen, heeft het een aanzuigende werking voor Somalische zeerovers. De 5 kapers van het Antilliaanse schip “Samanyulo”, die in januari aan Nederland werden overgedragen en nu in een Rotterdamse cel zitten hebben al laten weten het hier heerlijk te vinden. Ze zijn ook al bezig met hun toekomstplannen: Studeren in de cel en nadat de straf is uitgezeten politiek asiel aanvragen, familie laten overkomen en een baan in Nederland zoeken. Dit is niet de afschrikwekkende werking van de straf, die wij voor ogen hebben voor zeeroverij,

### **Operatie Atalanta**

Inmiddels is de operatie Atalanta onder Nederlands commando gekomen. Tot het einde van het jaar voert commandeur P. Bindt het commando over het Europese vlootverband, dat de zeeroof rond Somalië moet bestrijden. Een dankbare taak die de Koninklijke Marine met het fregat “Hr. Ms. Evertsen” uitvoert. De NVKK heeft de commandeur veel succes toegewenst. Laten we in Nederland een tweede dankbare taak op ons nemen en met de mensen, die er werkelijk verstand van hebben oplossingsgericht een pakket maatregelen bedenken, waarmee we onszelf voor jaren tegen dit maritieme ongemak kunnen beschermen. Het wordt nu toch echt wel tijd.

**H.A. L'Honoré Naber**





## VERENIGINGSGEGEVENS

|                                |                                 |
|--------------------------------|---------------------------------|
| <b>adres:</b> Wassenaarseweg 2 | <b>2596 CH s'Gravenhage</b>     |
| <b>telefoon:</b> 070-3836176   | <b>fax: 070-3835911</b>         |
|                                | <b>e-mail: nvkk@introweb.nl</b> |

**website: www.nvkk.nl**

**Perscontact: Kapitein A.van Binsbergen 0343-520572**

**Dagelijks bestuur met privé telefoon / fax nummers:**

|  |                          |   |
|--|--------------------------|---|
| <b><u>Voorzitter:</u></b>                              | <b>A. van Binsbergen</b> | tel/fax: 0343-520572 / 0343-430294<br>e-mail: abinsbergen@planet.nl |
| <b><u>Vice-voorzitter :</u></b><br>(eindredactie NtMM) | <b>J.S. van de Kop</b>   | tel: 010 - 4663684<br>e-mail: vandekop@planet.nl                    |
| <b><u>Secretaris /</u></b>                             | <b>D.J.van Dijk</b>      | tel: 0165-323573  |
| <b><u>Penningmeester:</u></b>                          |                          | e-mail: <u>davevandijk@planet.nl</u>                                |

**Redacteur "Notices to Master Mariners":** tel/fax: 0182-613231  
**F.J.van Wijnen** e-mail: cesma.vanwijnen@planet.nl

|                       |   |
|-----------------------|---|
| <b><u>Regio :</u></b> |   |
| <b>W.W. Thumann</b>   | tel: 072 - 5339143 (Vert.Amsterdam)       |
| <b>L. Geenevasen</b>  | tel:0512 - 510528 (Vert. Noord-Nederland) |

### **Contributie per 1 januari 2009:**

|   |                     |
|---|---------------------|
| Varende kapiteins                                 | Euro 165,- per jaar |
| Varende wettelijk voorgeschreven plaatsvervanger  | Euro 110,- per jaar |
| Internationale leden (varend)                     | Euro 120,- per jaar |
| Introductie leden (max. 2 jaar)                   | Euro 75,- per jaar  |
| Leden, Vereniging van Overzeeloodsen              | Euro 90,- per jaar  |
| Leden, Registerloodsen                            | Euro 90,- per jaar  |
| Leden, gepensioneerd voor 01.01.82                | Euro 25,- per jaar  |
| Leden, gepensioneerd na 01.01.82                  | Euro 60,- per jaar  |
| Leden, ex-varend, met walfunctie                  | Euro 60,- per jaar  |
| Buitengewone leden (indien niet honorair benoemd) | Euro 60,- per jaar  |

### **Rechtsbijstand via UnieFacet B.V.:**

Varende leden Euro 70,- per jaar extra  
Gepensioneerden Euro 40,- per jaar extra  
Deze houdt in: algemeen advies op gebied van arbeidszaken, sociale voorzieningen e.d.  
Voor leden is juridische advies inbegrepen bij arbeidszaken vallend onder de Nederlandse wetten. Juridische bijstand is ter beoordeling van het NVKK Bestuur.

**Varende leden worden bij calamiteiten in het buitenland ondersteund door collega kapiteins van bij IFSMA en CESMA aangesloten verenigingen.**

Leden ontvangen, op verzoek, het tijdschrift "SWZ/MARITIME" tegen een gereduceerd tarief van Euro 35,- per jaar.

Alle contributies zijn "tenminste". Betalingen d.m.v. automatische overschrijvingen of een machtiging aan NVKK. Verzoeken bij betalingen uw **lidmaatschapnummer** achter uw naam te vermelden. **Ook betaling d.m.v. VISA creditcard is mogelijk voor in het buitenland verblijvende collega's.**

**Betalingen: Postgiro 24 65 314** t.n.v. Penningmeester Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij te Rotterdam of **ABN-AMRO bank**, Vasteland, Rotterdam: **Rek. Nr. 503 415 057**

Het **verenigingsinsigne**, prijs euro 7,- is verkrijgbaar op het secretariaat of door overschrijving van euro 7,- (franco thuis) op giro 24 65 314 t.n.v. de Penningmeester. **Verenigingsdas** euro 15,-, franco thuis euro 16,- (betaling als boven).

**De NVKK is aangesloten bij:**



**INTERNATIONAL FEDERATION OF SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS**

202 LAMBETH ROAD

LONDON SE1 7JY / UNITED KINGDOM

GENERAL SECRETARY: CAPTAIN R. MACDONALD

TEL: +44 20 7261 0450 FAX: +44 20 7928 9030 E-MAIL: [HQ@ifsma.org](mailto:HQ@ifsma.org)

WEB SITE IFSMA: <http://www.ifsma.org>

IFSMA das euro 15,- of euro 16,- franco thuis en het IFSMA-vignet als heraldisch embleem op mahoniehouten schild: euro 15,- of euro 20,- franco thuis. Ook verkrijgbaar op het Secretariaat van de NVKK.



**CONFEDERATION OF EUROPEAN**

**SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS**

WASSENAARSEWEG 2

2596 CH THE HAGUE

THE NETHERLANDS

GENERAL SECRETARY CAPTAIN F.J. VAN WIJNEN

TEL + FAX: +31 70 3836176 / 3835911

E-MAIL: [cesma-eu@introweb.nl](mailto:cesma-eu@introweb.nl)

WEB SITE CESMA: <http://www.cesma-eu.org>

**CESMA shield: te verkrijgen op het Secretariaat: EURO 20,-**

**CESMA das : " " " " " " : EURO 15,-**

---