



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Geweld op de rede van Lagos: 1976-1984: het begin van moderne zeeroof

Alfenaar, K.

Citation

Alfenaar, K. (2013). Geweld op de rede van Lagos: 1976-1984: het begin van moderne zeeroof. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 32(1), 35-53. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306170>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306170>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

AFSLUITEND

Uiteindelijk zijn het Verenigd Koninkrijk, Zweden, Noorwegen, Duitsland en Nederland overeengekomen dat een sluitingstermijn overbodig was. De voornaamste reden voor het vastleggen van een jachtseizoen was het met rust laten van de robben in de werptijd. Een inbreng van Schotse zijde, het voorstel om een sanctie op te leggen aan diegenen die het verdrag zou schenden, werd wel overgenomen. Om te zorgen dat de vangstregels algemeen bindend werden voor alle landen, werd overeengekomen dat elke lidstaat eensluidende eigen nationale regelgeving zou maken. Het opleggen van een sanctie bij overtreding werd zo een nationale aangelegenheid. Nederland heeft afgeweken van haar gebruikelijke procedures om internationale afspraken bindend te maken. Het is mogelijk dat economische motieven – waarschijnlijk aangedragen door Brantjes als enige overgebleven reder – hier een rol in hebben gespeeld.

Het met de wettelijke regelingen beoogde doel is in de volgende jaren niet alleen behaald, maar ook voorbijgestreefd. De robben kwamen aan het begin van het seizoen in zulke groten getale opzetten, dat de vissen vrijwel geheel uit de wateren verdwenen. De bevolking die uitsluitend van de visvangst leefde, kon niet meer in haar dagelijkse behoefte voorzien, waardoor de armoedegrens naderde. Om de lokale visserij van de ondergang te behoeden, achtte de Noorse regering het nu nodig om de sluitingstermijn op de robbenjacht te doen vervallen. Reden voor de verdragsluitende Noordzeelanden om in 1902 de verbodsbepaling op de robbenjacht op te heffen.³⁰

BARBARA J. DE GROOT (1973) is jurist en studeerde aan de Universiteit Leiden zowel rechten als Book and Publishing studies. Zij is werkzaam als jeugdrechts- en strafadvocaat in Haarlem. Zij publiceert artikelen op zowel historisch- als haar vakgebied. De hoofdpersoon van het onderhavige artikel is haar betovergrootvader.

³⁰ Verslag van den staat der Nederlandsche zeevisscherijen over 1902, 10-13.

Geweld op de rede van Lagos

1976-1984: het begin van moderne zeeroof

KARIN ALFENAAR

INLEIDING

De afgelopen jaren stonden de kranten bol van berichten over Somalische piraten die de Golf van Aden onveilig maakten. Mannen uit verarmde, onbestuurbare gebieden overvielen met steeds geavanceerdere middelen schepen die hun kusten passeerden. Er was sprake van brutale kapingen en spectaculaire reddingsacties door marineschepen. Hoewel het verschijnsel van moderne zeeroof zich al sinds de jaren zeventig op grote schaal voordoet, zijn pas in de afgelopen jaren belangrijke stappen gezet door de internationale gemeenschap, die inmiddels gezamenlijke maatregelen heeft genomen en met marineschepen, waaronder Nederlandse, een veilige corridor in de Golf van Aden in stand houdt. Veel wijst er op dat de toegenomen wil om in te grijpen te maken heeft met de omvang van de schade en de groeiende criminele organisatie van de Somalische piraten. Dat was anders toen de eerste gevallen van moderne zeeroof zich voordeden, in de jaren zeventig. Lang werden de problemen toen door reders verborgen gehouden, uit angst voor reputatieverlies, en de overheid hield zich afzijdig en legde de verantwoordelijkheid voor de veiligheid aan boord zo goed als volledig bij de reders.

Het probleem dat moderne zeeroof of moderne piraterij wordt genoemd begon in Nigeria. In de jaren zeventig en tachtig van de twintigste eeuw vielen opvarenden van Nederlandse schepen met enige regelmaat ten prooi aan zeeroof en andere geweldsmisdrijven in de wateren voor Nigeria. Anders dan in Somalië ging het hier indertijd om overvallen in de territoriale wateren en niet op volle zee, daarom spreken we van zeeroof.¹ Het feit dat de gebeurtenissen niet op volle zee plaatsvonden

¹ De Verenigde Naties spreken van 'piracy' wanneer het geweld op volle zee plaatsvindt. Bij een overval binnen de territoriale wateren spreekt men meestal van 'armed robbery'. http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part7.htm (geraadpleegd 1 februari 2013).

beperkte de mogelijkheden om in te grijpen maar er zijn ook overeenkomsten met de problemen die zich op volle zee voordeden. De gebeurtenissen in Nigeria en de reacties daarop worden in dit artikel beschreven aan de hand van bewaarde correspondentie tussen getroffen bemanningen, de Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart (FWZ), de overheid en andere organisaties.²

FRAGIELE STAAT

Net als bij de latere grootscheepse zeeroof en piraterij in, bijvoorbeeld, de Straat van Malakka en bij Somalië was er sprake van een fragiele staat in Nigeria. Na de onafhankelijkheid in 1960 leek het land aanvankelijk een van de meest veelbelovende en stabiele Afrikaanse staten, tot einde jaren zestig een bloedige burgeroorlog uitbrak.³ In 1970 kwam daar een einde aan en werd de republiek van Biafra, die zich in 1967 had afgesplitst, weer geïntegreerd in het land. Wisselende militaire machthebbers beloofden het land verkiezingen, maar die zouden tot in 1979 op zich laten wachten, waarna vier jaar later militairen wederom de macht overnamen. Tot op heden kent het land etnische, politieke en religieuze spanningen en is er geen stabiele staat.⁴

LANGE WACHTTIJDEN

In 1973-1974 stegen de olieprijsen enorm. Ambitieuze infrastructuurprojecten werden door de Nigeriaanse overheid opgezet, die – naar later zou blijken – door corruptie van de verantwoordelijken niet aan de verwachtingen voldeden. Rond 1975 bestelde de Nigeriaanse regering voor deze projecten grote hoeveelheden cement, die de havencapaciteit van Lagos (en Apapa) ver te boven gingen. Tientallen schepen moesten, soms maandenlang, op de rede wachten om gelost te worden. Die wachttijden leverden grote problemen op. Eerste stuurman C.W.A. van Deutekom van het koelschip *Rochab* van Van Nievelt, Goudriaan & Co beschrijft deze in een uitgebreide brief van 10 augustus 1976 aan de FWZ. Allereerst is er een nijpend tekort aan drinkwater. Net als in de tijd van de Verenigde Oost-Indische Compagnie spant men tentzeilen om regenwater op te vangen. Maar omdat de regentijd voorbij is en proviand schaars, is men genooddaakt aan de wal voorraden tegen astronomi-

2 De correspondentie bevindt zich in het archief van de Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart (FWZ), in Rotterdam. De auteur dankt de FWZ voor de vriendelijke medewerking.

3 J.M. Roberts, *The Penguin History of the World*, 1995, third edition.

4 Zie bijvoorbeeld 'Algemeen Ambtsbericht Nigeria', Ministerie van Buitenlandse Zaken, 15 oktober 2012.

sche bedragen in te slaan. "Wie anker op gaat om in een naburige haven, bijv. Ghana, drinkwater en proviand te laden heeft zijn torn⁵ verspeeld en komt onder aan de schier eindeloze lijst van wachtenden". Volgens Van Deutekom toonden de havenautoriteiten van Lagos weinig begrip en medewerking.

BERICHTEN OVER ZEEROOF, MAAR GRAAG ANONIMITEIT!

De rijk beladen, wachtende schepen vormden een aantrekkelijk doelwit voor criminelen. Van een Spaanse coaster werd de volledige deklast autobanden overgeheveld in langszij liggende bootjes, terwijl een opvarende met een mes in zijn rug in bedwang werd gehouden, aldus Van Deutekom. Op een Engelse coaster werden de opvarenden op klaarlichte dag van letterlijk alles beroofd; alleen nog hun ondergoed hadden ze nog aan. "Wat er voorvalt wanneer dit gespuis een vrouw aan boord aantreft is iets waar wij maar liever niet bij stilstaan ..."

Bemanningsleden waren vogelvrij, schrijft de eerste stuurman. Zij konden zich niet of slecht verweren. In de haven van Lagos zou politie weliswaar direct het vuur op rovers openen maar de rede was een niemandsland. Grote schepen met een bemanning van veertig tot vijftig man konden rovers soms nog het hoofd bieden. Kleinere schepen konden eventuele indringers slechts zelfgemaakte vuurwerkbommen tegemoet slingeren. Van het schip *Straat Nagasaki* van de Royal Interocean Liners werd op een nacht een halve container transistorradio's gestolen door circa tien man. Enige nachten later klom zo'n dertig man bewapend met katapults en lege flessen aan boord om de andere helft op te halen. Toen de wacht onraad bemerkte en de Nigerianen van het dek af wilde spuiten met de dekwasslang, werd de derde stuurman door een fles aan het hoofd verwond. Een matroos van de vriescoaster *Meres* van Van Nievelt, Goudriaan & Co die dieven aan dek aantrof, werd dusdanig toetgetakeld dat hij zich direct onder medische behandeling moest stellen, aldus hetzelfde bericht van Van Deutekom. Hij vroeg de FWZ met klem om geen namen van Nederlandse schepen en rederijen te noemen, omdat deze het weinig op prijs zouden stellen als bekend werd dat van één van hun schepen een container volledig leeg werd geroofd. Ook collega-gezagvoerders zouden niet bereid zijn in de openbaarheid te treden.⁶

5 Torn betekent beurt.

6 Van Deutekom werd anonimiteit beloofd door de FWZ. Later verschenen zijn naam en brief regelmatig en onverkort in andere correspondentie, daarom is anonimiteit niet gehandhaafd in dit artikel.

Piraterij onder ^{Parool} 12/1-77 kust van Nigeria

LAGOS - De baaien van Benin en Biafra, de verraderlijke wateren buiten de Nigeriaanse kust die eeuwen lang het domein waren van slavenhandelaren en roovers, zijn wederom ten prooi aan piraterij. Buitenlandse vrachtschepen die vóór de drie belangrijkste Nigeriaanse havensteden op een ligplaats liggen te wachten, vormen in toenemende mate het doelwit van dieven die zich in een doolhof van lagunes verbergen en met gemotoriseerde kano's op roof uitgaan.

In landen van 25 tot 30 man bestormen de piraten onder krijgsgescluit en gewapend met kapmesen de voor anker liggende schepen. Soms gooien zij ijzeren haken over de reling van het schip dat zij hebben uitgekozen, klimmen aan boord, overweldigen de bemanning en roven de lading. Binnen een paar uur heeft de buit zijn weg gevonden naar de markten en winkels van de Nigeriaanse hoofdstad Lagos. Daar wordt het door vrouwen en kinderen tegen swarte marktprijzen te koop aangeboden.

door John Damron
The New York Times



In Lagos, een stad waar men toch het een en ander gewend is, vormt de piraterij het gesprek van de dag. Een importeur van vuurwerk vertelt hoe verbaasd hij was toen hij zag dat zijn goederen op straat werden verkocht — enige dagen voordat zijn schip volgens schema zou worden gelost.

Hoewel de rooftochten zich ook schijnen te richten tegen grotere schepen, zijn vooral de kleinere vaartuigen slachtoffer van de piraterij. Ook Nederlandse kustvaarders met een bemanning van acht of tien koppen moeten het vaak ontgelden. Het dek van deze kustvaarders is laag en daardoor vanaf de waterspiegel makkelijk te bereiken.

Omdat de piraten goed op de hoogte schijnen te zijn van de aankomst- en vertrektijden van de schepen, zijn sommige verlaatsers er van overtuigd dat de piraten informatie krijgen van de havenautoriteiten. „Het lijkt wel of ze altijd weten wat voor lading we hebben. Dat is toch wel verdacht te noemen,” zei een van de exporteurs.

Reputatie

De kade van Lagos' haven heeft lange tijd de reputatie gehad van een plaats waar goederen in het niets verdwenen. Vorig jaar groeven rovers een tunnel van een lagune direct naar een opslagplaats, zodat zij hun kano's onder de grond vol konden laden. Vorige maand brandde op mysterieuze wijze een gedeelte van de land- en losplaats van de haven af nadat een groot deel van de daar aanwezige goederen eerst was gestolen.

Volgens de regering dragen de bandieten vaak militaire tenues. Zij opereren in legergroepen gevestigd voertuigen. Op grond daarvan heeft de regering kortelings bepaald dat niemand meer in het bezit mag zijn van een groenkleurige auto. De autosquitterijen doen de laatste dagen goede zaken.

„Visioenen”

„Ik weet dat het vreemd klinkt,” zegt een beampte van een scheepvaartexpediteerkantoor. „Je krijgt visioenen van Roodbaard en zijn maten. Het is echter een hoogst ernstige zaak. Hoe kan ik nu het hoofdkantoor meedelen dat we een vierde deel van onze lading kwijt zijn geraakt aan een stelletje zeorovers? Ze zullen me terugroepen om een psychiatrische behandeling te ondergaan.”

Het probleem heeft zulke ernstige vormen aangenomen dat verschillende buitenlandse ambassades officieel bij de Nigeriaanse regering hebben geklaagd. Er zijn al kapiteins die hebben geweigerd de haven van Lagos aan te doen en volgens de Deense ambassade heeft de bemanning van een Deens schip gedreigd met mitelij als zij zou worden gedwongen Lagos opnieuw aan te lopen.

Ruim een week geleden heeft de Nigeriaanse regering de strijd tegen de piraterij aangebonden. Zij heeft een avondklok ingesteld van zonsopgang tot zonsondergang in de havens van Lagos, Port Harcourt en Calabar. Tevens heeft zij daar een strenge controle toegevoegd.

Kreken

In november vorig jaar hebben de autoriteiten na schermutselingen, waarbij twee soldaten en een politiemans werden gedood, een verrassingsaanval op het piratennest in Ogora gedaan, een oud visserscentrum in de haven van Lagos. Het centrum werd platgebrand, maar de piraten trokken zich eenvoudig terug in de ontgankelijke kreken in de met hoog gras bedekte moerassen.

En de Nederlandse ambassade maar volhouden „Het loopt zo'n vaart niet”.

EEN TELEGRAM AAN DE MINISTER-PRESIDENT

Eerdere berichten over Nigeria zouden door de wijze waarop ze werden verteld, door enkele rederijen zijn afgedaan met de kreet 'indianenverhalen', aldus de FWZ. Maar de beheerste weergave door Van Deutekom was voor de vakbond aanleiding om op 25 augustus 1976 minister-president J.M. den Uyl per telegram te verzoeken maatregelen te treffen.

Ook werd een dringend beroep op de Koninklijke Nederlandse Reders Vereniging (KNRV) gedaan om snel bij de aangesloten rederijen na te gaan op welke wijze zij de bescherming van hun bemanning tot stand konden brengen of uitbreiden. Op 23 september 1976 schreef de Vereniging van Werkgevers in de Kleine Handelsvaart daarop aan zijn leden: „In geval één of meerdere uwer schepen naar Lagos zouden gaan verzoeken wij u alles in uw vermogen te doen om schip en bemanning te beschermen”. Ook het Koninklijk Zeemanscollege 'De Groninger Eendracht', de organisatie van reders in de kleine handelsvaart, schreef de leden aan.

Drie maanden later, op 25 november 1976, kwam het antwoord van de regering. Het ministerie van Buitenlandse Zaken had de Nederlandse ambassade in Nigeria verzocht „een onderzoek in te stellen en na te gaan op welke wijze zeevarenden aan boord van de schepen aldaar in de gegeven omstandigheden zo doeltreffend mogelijk beschermd kunnen worden”. In de brief werd uitgebreid verslag gedaan van het antwoord van de ambassadeur maar deze besprak vooral het congestieprobleem in de haven — de zeeroof nauwelijks. De ambassadeur meldde wel dat de schepen van verschillende grote Nederlandse rederijen enige mijlen uit de kust voor anker gingen, dat was afdoende gebleken als veiligheidsmaatregel. Sinds eind september zou er bovendien van 's middags tot de volgende ochtend gesurveilleerd worden door een Nigeriaanse marinepatrouilleboot.

FWZ NIET TEVREDEN

De FWZ vond dat de klachten niet serieus werden genomen. „De mededeling van de melding van de Ambassadeur dat de schepen thans enige mijlen uit de kust voor anker gaan getuigt van wezenlijk gebrek aan belangstelling. Op een rede waar honderden schepen ten anker liggen kan het niet anders of vele daarvan liggen enkele mijlen uit de kust.”

Nadat het een nieuwe melding van zeeroof bij Nigeria ontving, verzocht de FWZ het ministerie, op 19 januari 1977, opnieuw om maatregelen te treffen, eventueel door inzet van de krijgsmacht. Daarop antwoordde het ministerie op 21 maart 1977

7 Reactie van 29 december 1976.

Artikel uit het Parool over piraterij bij Nigeria, 12-1-1977. Collectie Maritiem Museum Rotterdam.

dat het aanvankelijk de bedoeling van de ambassadeur was om stappen te ondernemen bij de autoriteiten in Lagos. Maar daarvan was afgezien omdat de situatie in de haven was verbeterd. Een uitdrukkelijke instructie van de in Lagos vertegenwoordigde rederijen bleek voldoende effectief te zijn.

Een zeevarende schreef de FWZ echter: "Er is over deze toestanden al veel geschreven doch onderhand gaat eenieder die hier regelmatig komt (en we gaan hier niet voor ons plezier naar toe) er aardig de balen van krijgen, ook krijgt men de indruk dat van verschillende rederijen deze of soortgelijke klachten van tafel geveegd worden. (geld stinkt niet en daarom mondje dicht). Ik hoop alleen dat we als zeevarenden met zijn allen en liefst ook uit het buitenland eens een vuist kunnen maken om te weigeren nog langer op dit soort landen te varen. We varen om ons brood te kunnen verdienen en een gezin te kunnen onderhouden maar niet om als een zootje vuilnis behandeld te worden".⁸

PvdA-Tweede Kamerlid J. van der Doef trok zich het lot van de bemanningen in Lagos aan en stelde op 28 juli 1977 kamervragen over de risico's. Demissionair minister van Buitenlandse Zaken M. van der Stoep antwoordde snel, op 10 augustus, dat zich in 1977 geen enkel geval van roof op Nederlandse schepen voor de Nigeriaanse kust had voorgedaan, "althans hebben hierover noch de Nederlandse ambassade, noch het ministerie van Buitenlandse Zaken hierover klachten van rechtstreeks betrokkenen bereikt". Extra maatregelen waren daarom onnodig, vond hij. De situatie op de rede van Lagos werd verder bij voortduring in het oog gehouden door de EEG-ambassadeurs.⁹

RADIOSTILTE RONDOM ZEEROOF

Er was rook, maar de FWZ kon het vuur niet duiden. De vakbond had in 1977 te weinig concrete voorbeelden in handen om politieke druk te kunnen uitoefenen. Hoe kwam het dat er niet veel verslagen van overvallen naar de FWZ of de overheid werden gestuurd? Waarschijnlijk waren reders bang dat hun goede naam werd aangetast wanneer overvallen op hun schepen bekend werden. Ook zouden zij het risico lopen dat hun verzekeringspremie steeg. Verder zagen reders vaak op tegen het kostbare oponthoud dat een aangifte en een onderzoek met zich meebrengt. Zeevarenden wilden op hun beurt de relatie met hun werkgevers goed houden en brachten niets naar buiten langs officiële kanalen.¹⁰

8 Brief van 7 mei 1977 met verzoek om anonimiteit.

9 TK 1977, 271.

10 Ook later speelt dit probleem nog. Zie bijvoorbeeld 'Bestrijding zeeroof vooral langs diplomatieke weg', *Staatscourant* 15 maart 2005.

Desondanks kreeg het probleem ondertussen internationale aandacht. De International Transport Workers' Federation (ITF), de internationale koepelorganisatie waartoe de FWZ behoorde, ontving wel verschillende berichten over overvallen op schepen uit andere landen.¹¹ Toen de bootsman van een Deens schip op 21 november 1977 werd doodgeschoten en overboord gegooid door piraten had dat tot gevolg dat Deense vakbonden hun leden aanraadden te weigeren om op Nigeria te varen. De ITF raadde de andere aangesloten bonden aan hun leden hetzelfde te adviseren maar de FWZ nam de aanbeveling niet over; de bond wachtte verbeteringen op de korte termijn af. Ook later, gedurende de acht jaar dat de problemen speelden, heeft de vereniging het nooit tot een boycot van de vaart op Nigeria laten komen. Wel is er verschillende keren mee bedreigd. Mogelijk waren de leden bang hun baan op den duur te verliezen, omdat opdrachten bij een boycot naar de concurrentie zouden gaan. Ook bestond het risico vervangen te worden door goedkopere bemanningsleden uit Indonesië en de Filipijnen.

GEEN MARINE NAAR NIGERIA

Door de internationale ontwikkelingen kwamen de Nederlandse redersverenigingen echter wel in beweging. Op 25 november 1977 vroegen het Koninklijk Zeemanscollege 'De Groninger Eendracht', de Vereniging van Werkgevers in de Kleine Handelsvaart en de KNRV aan de regering diplomatieke stappen te ondernemen tegen de verslechterde situatie en om inzet van de marine. Dit laatste weigerde de regering: Nederlandse marineschepen mochten volgens internationaal recht niet ingrijpen in territoriale wateren. In de huidige strijd tegen Somalische piraten gebeurt dit wel; het internationale recht staat marineschepen wel toe op volle zee in te grijpen.¹² Bovendien is in 2008 – met instemming van de Somalische interim-regering – resolutie 1851 door de VN aangenomen die het staten toestaat om de piraten ook op Somalisch grondgebied te vervolgen.

Dergelijke internationale daadkracht bleef uit rondom Nigeria. Bemanningen bleven bovendien ontevreden over de inzet van de Nigeriaanse autoriteiten. Op 18 december 1977 schreef gezagvoerder R. de Witte van het m.s. *Rochab* van Van Nieveld, Goudriaan & Co aan de FWZ dat de Nigeriaanse marine in werkelijkheid slechts een enkele keer patrouilleerde, bij daglicht. Twee maanden later ontving de FWZ een rapportage van de stuurlieden van het m.s. *Nedlloyd Wissekerk* over vijf gevallen van zeeroof op de rede van Lagos. Oproepen door de bemanningen van de beroofde schepen over de VHF naar het havenkantoor en het signaalstation in Lagos lever-

11 Circular 132/S32, 7 november 1977.

12 Artikel 100, 105, 110 UNCLOS.

den niets op. Bijna een jaar later, op 9 november 1978, liet de minister van Buitenlandse Zaken aan de FWZ weten dat de Nederlandse ambassade te Lagos met een marifoon werd uitgerust. Zo konden Nederlandse schepen eenvoudiger om bemiddeling of consulaire bijstand door de ambassade vragen.

Ondertussen deden zich grote politieke veranderingen voor in Nigeria. Nadat in 1977 een nieuwe grondwet was aangenomen, werd in 1978 het verbod op politieke activiteiten opgeheven en de aanloop naar de verkiezingen van 1979 gestart. Dit bracht veel politieke onrust met zich mee.

REDERS NEMEN ZELF MAATREGELEN

Aan boord werden steeds steviger maatregelen getroffen. De ITF: "It appears that some shipping companies are now supplying arms to their crews in order that they can defend themselves [...]".¹³ Een Nederlandse zeevarende schreef over scherpe brandbijlen, zelfgemaakte speren, Molotovcocktails en knuppels, een ploeg met geweren en scherpschutters met pijl en boog ('bow and arrow men'). De pijlen zouden zelfs in gif zijn gedoopt.¹⁴ Er zijn geen berichten bekend over Nederlandse schepen met wapens aan boord. Was dat wel zo, dan had dit strafrechtelijk vervolgd kunnen worden. Jaren later, in augustus 2012 verschenen berichten in *NRC* dat Nederlandse reders uit veiligheidsoverwegingen willens en wetens het geweldsmonopolie van de Nederlandse overheid negeerden tijdens reizen bij Somalië.¹⁵ Hoewel de minister van Justitie in de Tweede Kamer meldde tot vervolging te zullen overgaan in dergelijke situaties, is tot dusverre geen geval van vervolging bekend.

NOG STEEDS GEVAAR

Het gevaar hield aan. Op 17 april 1979 schreef J. Scharloo, gezagvoerder van het m.s. *Coldexpress* van Vroon over een jong bemanningslid van de Nederlandse *Northpole*, dat hij al ruim twee weken in het ziekenhuis lag omdat hij bij een roofoverval messteken van acht en veertien centimeter diep had opgelopen. "Zowel van politie en andere instanties worden wij ten zeerste aangeraden niet de wal op te gaan, zeker niet na het invallen van het donker". Ook schreef hij dat zowel de politie als de douane verwonderd waren dat zijn bemanning geen wapens aan boord had omdat

13 Circular 132/S. 32, 7 november 1977.

14 J. Scharloo, M/R Southpole, 26 februari 1977.

15 'Wapens? Wij beschermen onze schepen' in: *NRC* 2 augustus 2012; 'Minister: koopvaardij probeert' in: *NRC* 3 augustus 2012.

het geladen achterschip gemakkelijk te enteren was. Verder verhaalde Scharloo over roofovervallen op bemanningsleden van andere schepen.

De marconist van de *Em. Broere*¹⁶ ging na lossing van een partij 'een half uur een tukje doen' met de deur open, daarna was er duizend gulden weg. Een matroos van het Griekse schip *Sagitaris* werd totaal in elkaar geslagen en vijfhonderd dollar afhandig gemaakt. En met het verlaten van het kantoor van een agentschap werden de kapitein en twee officieren van het Cypriotische vaartuig *River-Merchant* van hun horloges beroofd. Scharloo: "De Nederlanders van de baggerbedrijven die hier bij ons aan boord komen zeggen het kort; als onze vrouwen wisten onder welke omstandigheden wij varen en werken kwamen wij Holland niet uit, dan maar WW of nog erger, maar niet zo". De meeste roof en diefstal was overigens gevolg van de armoede aan wal, aldus de gezagvoerder.

Na de brief van Scharloo ontving de FWZ een jaar lang geen schriftelijke berichten meer, tot 23 juli 1980. Toen deden de stuurlieden van het m.s. *Nedlloyd Korea* per brief een beroep op de vakbond om te zorgen dat er maatregelen kwamen die "niet alleen mooi staan op papier" maar om iets "werkelijk constructiefs, zoals b.v. niet regelmatig teruggeplaatst te worden op de West-Afrikalijnen". Gedurende de ruim twee maanden dat de stuurlieden in West-Afrikaanse havens verbleven waren zij in totaal achttien maal, met veel geweld overvallen. De officieren vonden het onverkwikkelijk dat ze gedwongen waren op West-Afrikaanse bestemmingen te varen. Ze hadden echter geen keuze, het zou nog meer dan dertig jaar duren eer ze voor een gevaarlijke bestemming zouden mogen bedanken.¹⁷

GEVARENTOESLAG VAN DERTIG GULDEN EN OVERLEG TUSSEN BELANGHEBBENDEN

Tijdens de CAO-onderhandelingen in het voorjaar van 1981 met de partners uit de grote handelsvaart vroeg de FWZ om een gevarentoeslag voor de opvarenden van Nederlandse schepen. Deze regeling was geen eerste keus, aldus de FWZ, maar in ieder geval beter dan niets, nu bleek dat de reders op Nigeria zouden blijven varen en er van overheidswege geen bescherming van de opvarenden kwam. Het verzet van de reders tegen de regeling was groot. "Zodat het resultaat een regeling is, waarvan bij voorbaat duidelijk was dat én de beperking tot een gebied op de rede van Lagos en de beperking in de duur en de hoogte van de toeslag niet veel aanleiding tot enthousiasme zouden geven", aldus de FWZ in een verslag over de onderhande-

16 Wellicht gaat het om de *Elizabeth Broere* waarbij in schrijftaal de naam *Elizabeth* is afgekort.

17 Zie verderop in dit artikel en het 'Protocol inzake het dienstdoen in gevarengedieden', <http://www.nautilusnl.org/Acties/pages/Piraterij%20en%20geweld.aspx> (geraadpleegd op 1 februari 2013).

Gevarentoeslag Lagos

1. Partijen bij de c.a.o.-en zijn tijdens de onderhandelingen in 1981 overeengekomen het gebied in en rond de haven van Lagos, aan de zeezijde begrensd door de parallel van 6° 00' Noord en de meridianen van 3° 55' Oost en 2° 51' Oost, als "gevaarlijk gebied" aan te merken.

2. Dit gebied zal de status van "gevaarlijk gebied" behouden vanaf 1 juli 1981 tot en met 14 dagen na de datum, waarop één der partijen deze overeenkomst schriftelijk, eenzijdig, aan de andere partij heeft opgezegd. Gedurende deze veertien dagen zal de opzeggende partij haar wederpartij in de gelegenheid stellen van de overwegingen tot opzegging kennis te nemen en eventueel de voortzetting ervan te bepleiten.

3. De schepelingen, die aan boord van een in genoemd "gevaarlijk gebied" ten-anker of gemeerd liggend, dan wel gaande gehouden schip verblijven, zullen een toeslag ontvangen van f 30,— per dag. De dagen van aankomst en van vertrek zullen elk als gehele verblijfsdag worden gerekend. De toeslag is verschuldigd over ten hoogste 21 verblijfsdagen, waarop het "gevaarlijk gebied" per aanloop wordt aangedaan.

Gevarentoeslag Laos, bijlage uit Reglement voor scheepsgezellen; resp. Reglement voor scheepsofficieren dienstdoende aan boord van schepen in de grote handelsvaart. *Collectie Maritiem Museum Rotterdam*.

lingen.¹⁸ Het ging om een toeslag van dertig gulden per dag, doorgebracht op de rede van Lagos, met ingang van 1 juli 1981.¹⁹ Het lukte de FWZ niet met de CAO-partners uit de kleine handelsvaart een dergelijke regeling te treffen.²⁰ Voor een bezoek aan andere risicogebieden in West-Afrika kwam er evenmin gevarentoeslag.

18 *Journal*, september 1981, p. 134.

19 *Reglement voor scheepsgezellen*; resp. *Reglement voor scheepsofficieren dienstdoende aan boord van schepen in de grote handelsvaart*, bijlage IV, *Gevarentoeslag Lagos*.

20 Zie o.a. *Circulaire VM/IG*, 109/83, 31 oktober 1983 van Vereniging van Nederlandse reders in de Kleine Handelsvaart.

Tweede Kamerleden bleven steeds belangstelling voor het probleem tonen. In antwoord op vragen van PvdA en CDA van 18 november 1981 meldde de minister van Verkeer en Waterstaat dat het bij de ambassade in Nigeria en het ministerie bekend was dat koopvaardij schepen in Nigeriaanse wateren nog steeds doelwit waren van piraten. In 1981 werden zeven aanvallen op Nederlandse schepen bij de ambassade gemeld. Er was weinig verbetering. "Zo is bijvoorbeeld gebleken dat, ondanks de oprichting in maart jl. in Nigeria van een speciale havenpolitie en kustwacht ter bestrijding van de piraterij, het resultaat hiervan volgens verklaringen van gezagvoerders van bezoekende Nederlandse schepen minimaal is als gevolg van veelvuldige defecten aan de patrouillerende schepen". Ook meldde de minister dat in Nederland regelmatig overlegd werd met belanghebbenden. Maar of die bijeenkomsten erg vruchtbaar waren ... In het ledenblad van december 1981 deed de FWZ verslag van een dergelijk overleg, met onder andere het ministerie van Justitie. Dit departement vond dat rederijen zelf hun bezittingen moesten beschermen en dat er onvoldoende aanleiding was bewapende agenten met de schepen mee te sturen, zoals wel eens in de burgerluchtvaart gebeurde. Pas als rederijen daar niet toe in staat waren en er een fors aantal doden en zwaargewonden te betreuren was, kon de overheid veiligheidsagenten beschikbaar stellen. Zolang dat niet het geval was, konden scheepsofficieren een wapenvergunning krijgen om hun schip te verdedigen, aldus Justitie. Ook deed Justitie de suggestie om van de accommodatie een beveiligd fort te maken waarin de opvarenden zich konden opsluiten zodra de piraten in de buurt kwamen, aldus de FWZ. De vakbond noemde de suggesties "onzin".

OPROEP INTERNATIONALE REDERSORGANISATIE, OVERVALLEN GAAN DOOR EN OPRICHTING IMB

De internationale koepelorganisatie van de redersverenigingen, de *International Shipping Federation* (ISF), vond in 1981 dat de situatie zo was verslechterd, dat het de aangesloten organisaties opriep een beroep te doen op de eigen regeringen om actie te ondernemen.²¹ Het gebrek aan meldingen van overvallen was niet alleen voor de vakbonden maar ook voor de reders een probleem, zo bleek. "One difficulty facing Governments in this connection is lack of information", schreef de ISF. De organisatie riep de aangesloten organisaties daarom op om incidenten te melden.²²

21 *ISF Circular* 81/4 (IF/20).

22 De KNRV liet zijn leden hierop weten bij het ministerie van Buitenlandse Zaken aan te zullen dringen op diplomatieke stappen. Verder riep de redersvereniging zijn leden op om ondervonden moeilijkheden te melden.

Op 26 juni 1981 deed de FWZ weer een beroep op het ministerie van Buitenlandse Zaken. Ondanks de plaatsing van radioverbindingsapparatuur op de ambassade en de genomen diplomatieke stappen was in de loop der jaren weinig veranderd. De vakbond suggereerde samenwerken met de autoriteiten van andere maritieme landen en desnoods inzet van het Nederlandse militaire of politionele apparaat. Als bijlage werd een brief van officieren van de *Nedlloyd Schelde* van 26 mei 1981 meegestuurd, met een verslag van verschillende roofovervallen op 21, 22 en 23 mei 1981, waarbij niet werd ingegrepen door de Nigeriaanse autoriteiten, ondanks herhaalde oproepen.

In hetzelfde jaar werd, op initiatief van de Internationale Maritieme Organisatie van de Verenigde Naties, ook het *International Maritime Bureau* (IMB) in Londen opgericht, met als hoofddoel de bestrijding van alle maritieme criminaliteit en wangedrag, waaronder zeeroof en piraterij. Tien jaar later, in 1992, werd ook het *IMB Piracy Reporting Centre* in Kuala Lumpur opgericht, waar schepen wereldwijd contact mee kunnen opnemen in geval van een misdrijf op volle zee. Het *Centre* licht de autoriteiten in en waarschuwt scheepvaart in de buurt. Daarnaast zorgt het voor informatievoorziening aan overheden en de scheepvaartindustrie. Het IMB publiceert jaarlijks een overzicht van alle meldingen en een analyse van de trends die het ziet in piraterij.

NIGERIA INVESTEERT IN VEILIGHEID

Inmiddels speelde het probleem zes jaar en was de situatie in Lagos nog steeds onveilig. Het ministerie van Buitenlandse Zaken bleef echter optimistisch. Op 2 februari 1982 stuurde het een Nigeriaans krantenartikel naar de FWZ en KNRV, met melding van nieuwe veiligheidsmaatregelen in de Nigeriaanse havens.²³ Nigeria zou zijn inkomsten achteruit zien gaan door de onveiligheid in en rond de havens, daarom was het bereid om fors in maatregelen te investeren: er zouden vaartuigen en communicatieapparatuur worden aangeschaft. Het is onduidelijk of het materieel er ooit is gekomen, het had in ieder geval weinig effect. Gezagvoerder Scharloo schreef op 22 juli 1981 weer: er was nog steeds sprake van geweld en plunderingen. Volgens hem zouden Nederlandse bemanningsleden, net als de Denen, moeten kunnen afmonteren als een schip bericht kreeg dat het naar Nigeria gaat. Enkele van zijn bemanningsleden hadden om ontslag gevraagd voor het geval het schip de wateren bij Lagos zou aandoen. Ook elders in Nigeria was de situatie gevaarlijk. "De tientallen diefstallen aan boord van Nederlandse schepen worden niet eens meer vermeld, je voelt dat je er goed bent van afgekomen als alleen je tv is gepikt of een paar radio's.

²³ *National Concord*, 7-1-1982, Surveillance sea ports.

Trossen afsnijden aan de bolders is zeer geliefd, in Warri en Port Harcourt is het levensgevaarlijk de wal op te gaan." Twee weken later kwam er bij de vakbond een bericht binnen uit een andere bron. Een aantal officieren van de *Nedlloyd Tauranga* meldde een gewapende overval op hun collega's op de *Nedlloyd Steenkerk* op de rede van Lagos, waarbij gewonden vielen.²⁴ "Ondanks alle geruststellende berichten van regeringszijde is er dus nog niets veranderd, er is zelfs sprake van escalatie nu er vuurwapens bij te pas komen". De briefschrijvers vroegen eveneens om maatregelen die het mogelijk maken om het varen op schepen naar Nigeria te weigeren. Ook moest de 'Lagosregeling' worden afgeschaft, "waarbij ons leven wordt afgekocht met fl. 30,- per dag. Dit zoethoudertje is ronduit beledigend". Tot slot wilden de briefschrijvers dat er goed richtbare en ver dragende vuurwapens of traangasgranaten aan boord werden geplaatst.

LIJST MET VOORZORGSMAATREGELEN

Op 17 september 1982 stuurde de internationale redersvereniging ISF een lijst voorzorgsmaatregelen tegen de overvallen aan haar leden. Een kleine greep uit de suggesties: 's nachts konden schepen beter tot 25 mijl uit de kust varen dan op de ankerplaatsen te blijven, waar ze kwetsbaar zouden zijn. Ook moest er continue wacht worden gelopen, met contact via walkietalkie tussen de wachtlopers en de brug. Alle mogelijke toegangswegen tot het schip moesten worden afgesloten en het dek moest voortdurend verlicht zijn en vrij van losse materialen. De ISF raadde reders echter af vuurwapens aan bemanningsleden te verstrekken.

De FWZ wilde dat de Nederlandse reders meer acties zouden ondernemen, onder andere door bewapend beveiligingspersoneel aan boord te nemen. In een brief van 11 oktober 1982 schrijft de vakbond daarover aan de KNRV, die op 1 november antwoordde dat er regelmatig contact was met het ministerie van Buitenlandse Zaken over het zeeroofprobleem. Ook wees de KNRV er op dat zij afhankelijk was

²⁴ Op 18 september 1982 schreef een aantal officieren en bemanningsleden van de overvallen *Nedlloyd Streefkerk* zelf: "In eerste instantie werd geprobeerd de piraten te verjagen, welke poging is opgegeven toen er met vuurwapens op ons werd geschoten. De tweede stuurman is hierbij in zijn arm geschoten. Een matroos werd gewond vlak naast zijn oog. Toen iedereen zich teruggetrokken had in de accommodatie zijn de overvallers te ongeveer middernacht aan boord gekomen, hebben een tweede anker laten vallen en zijn tot 5.30 uur in de morgen bezig geweest om verschillende containers en ruimen open te breken en geheel of gedeeltelijk leeg te roven. Enige hulp van de wal (dokter, politie enz.), ondanks herhaalde oproepen per VHF bleef uit. Te 1300 zijn we langs de kade afgemeerd en is tevens een dokter aan boord verschenen voor de twee gewonden".

van derden bij het treffen van maatregelen die 'effectief' een verbeterde veiligheid tot gevolg hadden voor de opvarenden van de Nederlandse schepen bij Nigeria.

Van Nederlandse reders was niet bekend of zij hun schepen in Nigeria particulier beveiligden, zoals de FWZ vroeg. Bescherming door particuliere bedrijven op bepaalde risicotrajecten is een eeuwenoud alternatief voor de handelsvaart. Dit soort bedrijven biedt behalve bescherming aan boord ook trainingen voor de bemanning. Maar niet alle reders kopen dit soort diensten in. Bij het merendeel van de gevallen van zeeroof gaat het om een verlies van slechts enkele duizenden dollars en wegen de kosten niet tegen de (materiële) schade op. Maar bij kapingen, zoals in Somalië, gaat het om miljoenen, en is men wel genegen dit soort diensten in te kopen.

MARINE EN BEVEILIGINGSPERSONEEL VERSUS DE DIPLOMATIEKE WEG

Bij de Nederlandse baggeraars bleek echter dat investeren in bewakingspersoneel voor schepen in Nigeria vruchten afwierp. De KNRV deed hierover op 11 oktober 1982 navraag bij de branchevereniging van de baggeraars, Centrale Baggerbedrijf. Deze antwoordde dat men geen wezenlijke moeilijkheden ondervond. Ongeveer twintig procent van het personeel was bewakingspersoneel. "Zeer kostbaar maar tot nu toe gelukkig effectief". Ook werkten de baggeraars met alarmeringsinstallaties en andere beveiligingsapparatuur. Onbekend is wat daarop door de Nederlandse reders is ondernomen.

Eind 1982 en begin 1983 kwamen verschillende brieven van bemanningsleden van Nederlandse schepen binnen met verslagen van gewelddadige overvallen.²⁵ In deze tijd begon ook een regulier overleg over het zeeroofprobleem tussen vertegenwoordigers van de reders, zeevarenden, Shell Tankers, de marine en verschillende ministeries. Op 15 februari 1983 vond het derde overleg tussen voornoemden plaats. Uit de notulen blijkt dat verschillende keren mondeling dan wel schriftelijk protest is aangetekend bij de Nigeriaanse autoriteiten over de onveiligheid in de havens. Daarbij werd aangedrongen op het nemen van veiligheidsmaatregelen. Het merendeel van de diplomatieke stappen vond plaats in samenwerking met andere betrokken EG- en OESO-lidstaten. In de notulen staat: "Hoewel genoemde diplomatieke acties tot nu toe géén effect hebben gesorteerd waren allen ter vergadering van mening dat dergelijke acties doorgang moeten vinden".

25 Onder meer de overval op het m.s. *Baltic* in de nacht van 29 en 30 november 1982. Vermeldenswaardig is dat het koelschip *Pacific Marchioness* te hulp schoot, zodra de piraten werden opgemerkt. Laatstgenoemd schip stoomde direct naar de *Baltic* en voer rondjes om het schip heen, luid toeterend en met de lampen gericht op de piraten. Het effect was echter dat de piraten in paniek raakten en begonnen te schieten op de *Pacific Marchioness*.

Bij latere problemen met piraterij, respectievelijk bij Brazilië, in de Straat van Malakka en de Golf van Aden, bleef de Nederlandse regering de oplossing eveneens langs diplomatieke kanalen zoeken. "In eerste instantie hebben reders zelf verantwoordelijkheid voor een zo deugdelijk mogelijke bescherming van hun schepen en opvarenden, waar ook ter wereld." Dat antwoordde minister Bot van Buitenlandse Zaken in januari 2005 op Kamervragen over piraterij in de Straat van Malakka. De VVD en FWZ drongen aan op het meesturen van marineschepen in de gevaarlijke zeestraat. Dat was niet opportuun, aldus de minister, aangezien het om territoriale wateren ging. Hij vond dat piraterij vanwege de internationale dimensie aangepakt moest worden in de Internationale Maritieme Organisatie. Daarnaast sprak de regering kuststaten van piraterijgebieden aan op het nemen van maatregelen.²⁶

Bij Somalië dreigde de situatie uiteindelijk te ver uit de hand te lopen, en sloeg de internationale gemeenschap de handen op 16 december 2008 ineen. Die dag nam de Veiligheidsraad resolutie 1851 aan, die het toestaat ook binnen de territoriale wateren van Somalië op te treden tegen piraterij, gedurende een periode van twaalf maanden. De piraten mogen zelfs op Somalisch grondgebied achtervolgd en opgepakt worden. De Nederlandse regering kwam toen in actie door, onder coördinatie van de EU, marineschepen in te zetten ter bestrijding van piraterij. Aanvankelijk ter bescherming van voedseltransporten en na herhaaldelijk aandringen ook van koopvaardischepen. Later, in 2011, besloot de regering om militaire beveiligingsteams in te zetten om Nederlandse schepen te beveiligen tegen piraten voor de kust van Somalië.²⁷ Na protesten van de reders verlaagde minister Hillen de prijs van de mariniers, die in teams van drie of vier man aan boord kwamen, van vijfduizend naar duizend euro per man per dag.²⁸

EINDE GEVARENTOESLAG

Dit was vijftientig jaar eerder allemaal nog ver van de realiteit. Op 25 maart 1983 deed de FWZ een dringend beroep op minister-president R.F.M. Lubbers om nu toch echt te zorgen dat opvarenden van Nederlandse schepen beschermd werden, desnoods door de Nederlandse marine. De premier antwoordde op 5 juli 1983 dat het volkenrechtelijk niet mogelijk was binnen de territoriale wateren van Nigeria gewapende eenheden aan boord van Nederlandse schepen te stationeren, zonder toestemming van de Nigeriaanse overheid.²⁹ Daarna ontving de vakbond geen be-

26 *Staatscourant*, 15 maart 2005.

27 http://www.defensie.nl/missies/somalie/beveiligingsteams_schepen (geraadpleegd op 1 februari 2013)

28 *NRC*, 2 augustus 2012.

29 De brief is integraal afgedrukt in *Marineblad* 93 (1983) 386-387.

richten meer van incidenten. Bij de grote Nederlandse rederijen was het kennelijk ook rustig; zij zegden in 1984 de Lagostoeslagregeling op, de meesten per medio 1984. De FWZ verzette zich hiertegen – zonder succes. In een brief aan de Raad van Bestuur voor de Zeevaart schreef de bond onder andere: “Door het drastisch teruglopen van het aantal schepen en het feit dat deze meestal op zeer grote afstand gaande houden omdat de wachttijd sterk is bekort vinden momenteel geen incidenten plaats. Wanneer het aantal schepen en de wachttijden weer gaan oplopen zal de gevaarlijke situatie onmiddellijk herleven (...)”.³⁰

ZEEROOF NIGERIA ANNO NU

De gevaarlijke situatie is er nog maar er is inmiddels verbetering voor zeevarenden die op Nederlandse schepen naar Nigeria varen. Ruim dertig jaar na de eerste verontrustende geluiden over geweld bij Lagos, in oktober 2009, sloten Nautilus en de reders een ‘Protocol inzake het dienstdoen in gevarengelieden’. Terstond werd door de vakbond het verzoek ingediend om Nigeria als gevarengelied aan te merken, hetgeen door de reders werd gehonoreerd. Wat houdt het protocol in? Zeevarenden die dienstdoen op schepen die onder Nederlandse vlag varen mogen onder bepaalde omstandigheden weigeren om op of door gebieden te varen die als gevarengelied zijn aangemerkt. Het protocol is een aantal malen verlengd en heeft inmiddels geen formele status meer. Het geldt voortaan als een herenafpraak tussen de reders en Nautilus.³¹ “Aanvankelijk voelden de reders niet veel voor een dergelijk protocol” vertelt Marcel van de Broek van Nautilus, in zijn kantoor in Rotterdam, eind april 2010. “Maar toen we duidelijk maakten dat extra geld voor de bemanning niet het oogmerk was van ons initiatief, konden we met elkaar om de tafel gaan zitten. Voor oorlogsregio’s bestaan er al langer dergelijke regelingen. Maar er zijn ook veel regio’s die niet in oorlog, maar wel minder stabiel zijn. Ongeruste leden bellen ons hierover, zij hebben grote moeite om naar die gebieden te gaan: je wordt zeevarende om je boterham te verdienen, niet om de held te zijn. Weigeren moet kunnen zonder arbeidsrechtelijke consequenties.” Waarom kon het protocol er niet komen in de jaren zeventig of tachtig van de vorige eeuw? Van den Broek: “Toen was het een slechte tijd voor de scheepvaart. Men wilde het liefst van de Nederlandse bemanning af. Nu is er meer aandacht voor het menselijke aspect van het geheel.”

30 17 juni 1984

31 <http://www.nautilusnl.org/Acties/pages/Piraterij%20en%20geweld.aspx> (geraadpleegd op 1 februari 2013).



Ook in 2013 zijn schepen van de Nederlandse Marine nog steeds betrokken bij anti-piraterij-missies voor de kust van Somalië. In februari 2013 hield de bemanning van Hr.Ms. De Ruyter negen vermoedelijke piraten aan. Foto ministerie van Defensie.

Na de briefwisselingen over het stopzetten van de Lagosregeling stokken de stukken over Nigeria in het archief van de FWZ.³² De vaart op Lagos en andere havens in Nigeria verminderde en daardoor nam ook het aantal incidenten af. Maar de onveiligheid blijft in de wateren bij Nigeria en neemt zelfs weer toe. Volgens de jaarlijkse rapporten van het *International Maritime Bureau* staat Nigeria, na Somalië, al jaren op een goede tweede plaats. Er zou naast de tientallen jaarlijks gerapporteerde overvallen nog eens veelvoud aan incidenten zijn dat niet wordt gerapporteerd. Onder-rapportage van incidenten rondom Nigeria is een groot probleem, aldus het IMB. Inmiddels lijkt de piraterij rondom Somalië wat af te nemen terwijl die in Nigeria groeit en veel gewelddadiger is.³³ Daar waar de Somalische piraten een goede inkom-

32 Op 20 januari 1999 ontving de FWZ nog wel een fax van een medewerker van Smit Internationale over terroristisch geweld voor de kust van Nigeria. Smit vroeg aan Texaco om beschermende maatregelen, maar die werden geweigerd. Texaco antwoordde dat Smit daar zelf voor moest zorgen, maar Smit wilde niet als partij in het conflict betrokken worden en weigerde.

33 Zie rapportages International Maritime Bureau, <http://www.icc-ccs.org/news/747-six-month-drop-in-world-piracy-imb-report-shows> (geraadpleegd 1 februari 2013); ‘Piracy, Hung, drawn and quartered’, *Economist* 10 November 2012.

Gaan we, nu lijkt dat het probleem zich zal blijven voordoen, toch richting bewapende particuliere beveiligers aan boord? Het ziet er niet naar uit. De adviescommissie Gewapende particuliere beveiliging tegen piraten zei hier in 2011 over dat Nederland particuliere bewapende beveiliging aan boord alleen na ingrijpende wetswijzigingen en internationale afstemming zou kunnen toestaan. Daarom adviseerde de commissie dat de Nederlandse overheid de beveiliging zelf ter hand moet blijven nemen.³⁵ Maar hoewel die overheid nu meer betrokken lijkt dan dertig jaar geleden, is het een heikele kwestie om Nederland in zijn eentje te laten optreden tegen de zeerovers en piraten of daarover met de verantwoordelijke regeringen te laten onderhandelen. Daarom blijft samenspraak in de internationale gemeenschap noodzakelijk. Zoals de Amerikaanse vertegenwoordiger in de Veiligheidsraad op 2 december 2008, na het bespreken van de problemen bij Somalië, zei: "We cannot deal with piracy in isolation".

En tot slot: de internationale gemeenschap zou zich naast de bestrijding van piraterij en zeeroof ook sterker moeten inzetten voor een verbeterde rechtspositie van zeevarenden, zodat het ook voor opvarenden van schepen onder andere (goedkope) vlaggen mogelijk wordt om te weigeren om op gevaarlijke bestemmingen te varen, gevallen van zeeroof en piraterij te melden bij de verantwoordelijke autoriteiten en financiële compensatie en nazorg van hun reder krijgen wanneer zij slachtoffer zijn geworden van zeeroof of piraterij in risicogebieden.

KARIN ALFENAAR (1964) is Programmamanager communicatiebeleid en coördinator Europese samenwerking bij Hogeschool Utrecht. Zij studeerde in 1991 af als internationaal jurist aan Universiteit Utrecht, met als afstudeeronderwerp het Recht van de Zee, waarvoor zij bij de Internationale Maritieme Organisatie van de VN onderzoek deed naar MARPOL-regelgeving omtrent havenontvangstinstallaties. De afgelopen twintig jaar werkte Karin in verschillende internationaal-juridische en beleidsfuncties, waaronder in het Europese vreemdelingenrecht waarover zij een reeks van juridische publicaties op haar naam heeft staan. Sinds 1999 ontwikkelde ze tevens een part-time carrière als freelance journalist en schreef ze tot en met 2007 regelmatig over maritieme zaken, onder andere voor de *Staatscourant*, en

35 <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2011/09/01/rapport-commissie-de-wijkerslooth-geweldsmonopolie-en-piraterij.html> (geraadpleegd 1 februari 2013).