



Faculteit Sociale Wetenschappen
Departement Politieke Wetenschappen

Piraterijbestrijding rond Somalië
een casestudy naar de nationale verschillen van inzet (2009-2011)

Promotor: Johan Truyens
Medebeoordelaar: Dirk de Bièvre

Masterproef voorgelegd met het oog op het behalen van de graad van Master
Internationale Betrekkingen en Diplomatie

W.M. Ooms 20146981
Mei 2016

Abstract

Somali piracy peaked in 2009-2011 and triggered an extensive international reaction. Many nations took an effort to address the symptoms and root causes of this piracy, but with varying levels of effort. This study tries to measure and explain the differences in effort for 20 nations engaged in antipiracy operations in 2009-2011. Nations were scored for the level of: protection of merchant shipping, international cooperation, information sharing, prosecution of pirates and addressing root causes on land. Next, theories on seapower and maritime security were tested to explain the measured differences in effort. A strong correlation was measured between the level of effort and the level of globalization. This indicates that Till's theory on seapower, with its focus on modern and post-modern states, correctly explains the behaviour of states engaged in maritime security. A weak correlation was measured between the level of effort and the size of the national flagged merchant fleet. This indicates that traditional seapower theory, such as formulated by Mahan, is less suited to explain the behaviour of states engaged in maritime security. In sum, this research sheds light on the relationship between maritime security, globalization and national interest.

Key words: Piracy, Somalia, maritime security, globalization, national interest

Inhoudsopgave

Inleiding	1
Maatschappelijke relevantie	1
Wetenschappelijke relevantie	3
Onderzoeksvraag	5
Onderzoeksdesign	5
Conceptualisering	7
Theoretisch kader	11
Operationalisering en datagaringsmethoden	16
Structuur van de masterproef	17
Hoofdstuk 1 De oorzaken en symptomen van Somalische piraterij	18
1.1 Introductie	18
1.2 De oorzaken van piraterij	20
1.3 De werkwijze van Somalische piraten	25
1.4 De kosten van Somalische piraterij	26
1.5 Conclusie: aandachtspunten voor effectieve piraterijbestrijding	28
Hoofdstuk 2 De internationale inzet tegen Somalische piraterij	30
2.1 Introductie	30
2.2 Factor 1: evenredige bescherming van internationale scheepvaart	33
2.3 Factor 2: multinationale inzet	36
2.4. Factor 3: delen van informatie	38
2.5 Factor 4: berechting van piraten	41
2.6 Factor 5: aanpak van oorzaken op het land	44
2.7 Factor 6: smokkel, terrorisme en illegale visserij	50
2.7 Conclusie: totaalscore voor inzet	50
Hoofdstuk 3 Verklaringen voor verschillen in inzet	52
3.1 Introductie	52
3.2 De globalisatie-hypothese	52
3.2 De commerciële vloot-hypothese	56
3.3 Conclusie: van praktijk naar theorie	59
Conclusie	61
Bijlage 1. Berechting van piraten	64
Bijlage 2. Ontwikkelingshulp	66
Bijlage 3. <i>Security Assistance</i>	69
Bijlage 4. SPSS-resultaten Globalisatie-hypothese	72
Bijlage 5. SPSS-resultaten commerciële vloot-hypothese	76
Bibliografie	78

Lijst van gebruikte afkortingen

AMISOM	African Union Mission to Somalia
AU	Afrikaanse Unie
CGPCS	International Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia
CTF	Combined Task Force
EUNAVFOR	EU Naval Force
IMB	International Maritime Bureau
IRTC	Internationally Recommended Transit Corridor
KOF	Konjunkturforschungsstelle
MSC-HOA	Maritime Security Centre Horn Of Africa
ODA	official development assistance
OHQ	Operational Headquarters
SHADE	Shared Awareness and Deconfliction
UKMTO	UK Maritime Trade Operations
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
UNPOS	United Nations Political Office for Somalia
UNSOM	United Nations Assistance Mission in Somalia
WFP	World Food Programme

Inleiding

*Obviously, protection of trade and freedom of the seas is a vital interest, even if the trade is non-national. However, it is not merely a national interest, but a multinational one [...]*¹

Een van de kenmerken van de 21^e eeuw is de steeds verdergaande globalisatie. Economieën zijn steeds meer met elkaar verweven: producten worden bedacht in land A, geassembleerd in land B met onderdelen uit landen C, D en E om verkocht te worden in land F, wat leidt tot specialisatie en dalende productkosten. Daarbij is het transport *'just in time, just enough'*. De maritieme handelsstromen zijn zowel een gevolg als een aanjager van deze globalisatie.

Juridisch zijn de internationale wateren van iedereen, of zo men wil: van niemand.² Wie is er verantwoordelijk voor de bescherming van maritieme handel, in een tijd waarin maritieme dreigingen, zoals piraterij, terrorisme en lokale conflicten, diverser en frequenter worden? Ook bij een enkel koopvaardijchip is de globalisatie waar te nemen: een schip vaart onder de vlag van land A, de eigenaar woont in land B, de bemanning komt uit landen C, D en E, het schip is verzekerd in land F, het is gecharterd door een bedrijf in land G en vervoert lading van land H naar land I. Wiens nationaal belang dient dit schip? Dient een land met zijn marine vooral schepen onder eigen vlag te beschermen? Of moeten landen zich in de 21^e eeuw breder inzetten door alle scheepvaart evenredig te beschermen en ook oorzaken van maritieme onveiligheid (op het land) aan te pakken, in plaats van slechts de symptomen (op zee)? De hier geschetste bredere probleemstelling is, wat de relatie is tussen maritieme veiligheid, globalisatie en nationaal belang.

Maatschappelijke relevantie

Bovenstaande vragen speelden bij een moderne bedreiging voor de maritieme veiligheid: de Somalische piraterij. In 2009 nam ik deel aan de antipiraterijmissie *Atalanta* onder de vlag van de EU. Destijds was ik onder de indruk van de multinationale aanpak van de gemeenschappelijke dreiging. Anderzijds bemerkte ik dat alle landen verschillend optraden en dat nationale belangen vaak een belemmering vormden in de bestrijding en vervolging van

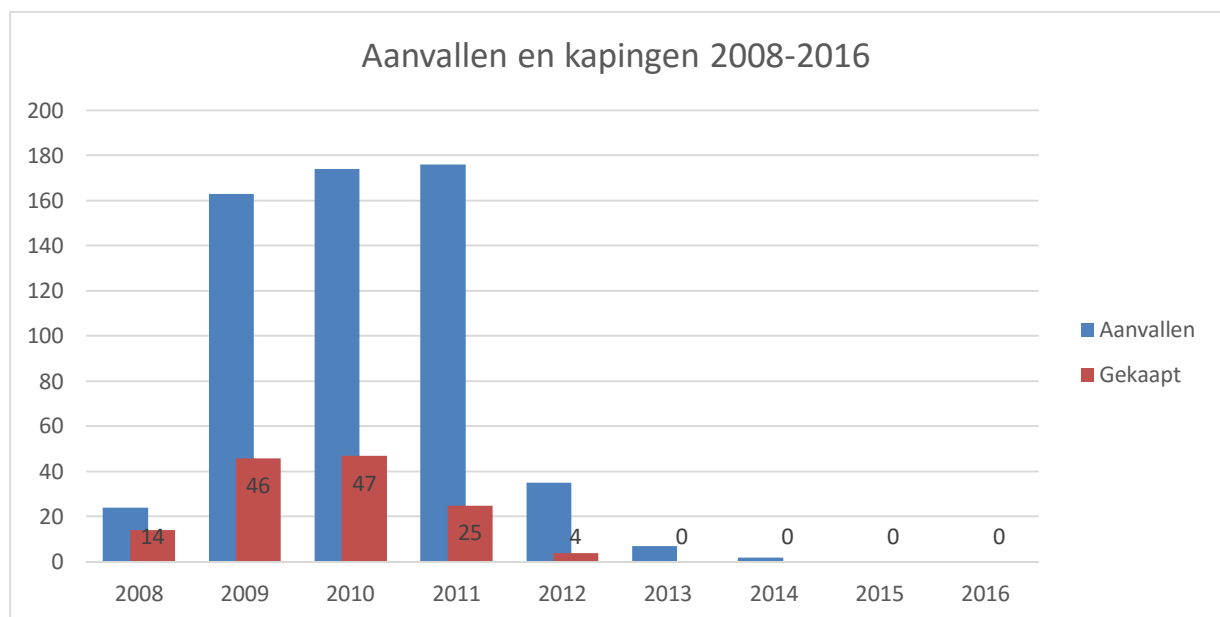
¹ Pugh, M. (1996). 'Is Mahan still alive? State naval power in the international system.' *Journal of Conflict Studies*, 16(2).

² UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) III, Montego Bay, 10 dec. 1982, artikel 87, 89, 90.

piraten. Sommige landen toonden een lage inzet, door vooral eigen schepen te beschermen en nauwelijks samen te werken. Andere landen toonden een hoge inzet, door scheepvaart evenredig te beschermen, piraten te berechten en oorzaken op het land te adresseren.

De piraten konden met eenvoudige middelen (*Kalasjnikovs* en kleine boten) koopvaardij-schepen kapen en jaarlijks gemiddeld 53 miljoen dollar aan losgeld voor gegijzelde bemanningen ontvangen.³ De Wereldbank schat dat de totale jaarlijkse kosten van Somalische piraterij voor de wereldeconomie 18 miljard dollar bedragen, aanzienlijk groter dan het losgeldbedrag, maar aanzienlijk kleiner dan de omvang van de wereldhandel, die in 2011 18,2 biljoen dollar bedroeg.⁴ Hoe dan ook, uiteindelijk betalen wereldwijd burgers als consument en belastingbetaler de (doorberekende) kosten van piraterij.⁵

Het hoogtepunt van de Somalische piraterij lag in de jaren 2009-2011 en is sindsdien drastisch afgenomen (figuur 1). Toch is piraterij in zijn algemeenheid een hardnekkig verschijnsel dat in diverse gebieden in de wereld de kop opsteekt en de wereldgemeenschap geld kost en menselijk leed veroorzaakt. Zo waren er in 2015 wereldwijd 246 incidenten gemeld (figuur 2).



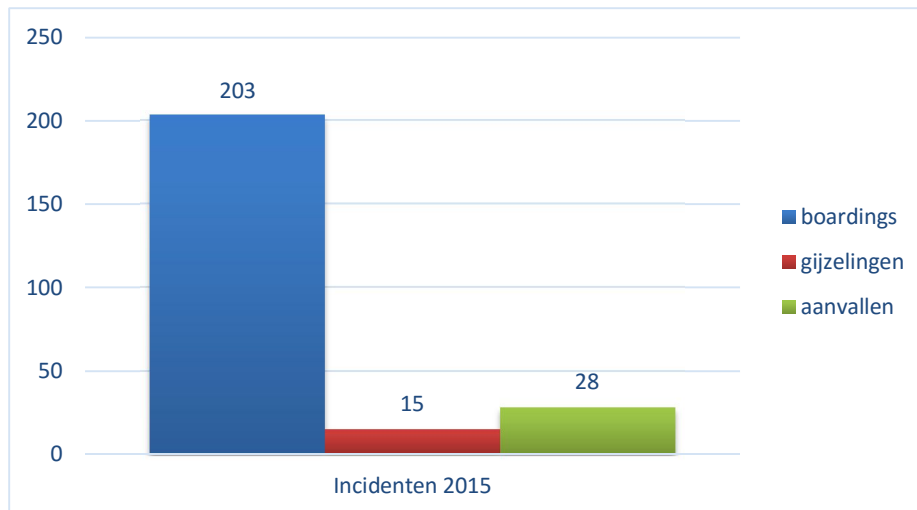
Figuur 1. Piraterij-incidenten rond Somalië (2008-2016).⁶

³ World Bank. (2013). *The pirates of Somalia: Ending the threat, rebuilding a nation*. Washington, DC: The World Bank, xxiii.

⁴ Ibidem; World Trade Organisation, WTO Press Release 658, 12 april 2012.

⁵ Clark, K. (2015). 'The (Un)importance of Somali piracy.' *Crime, Law and Social Change*, 63(5), 269-280: 272-273.

⁶ Data geraadpleegd van EUNAVFOR, <http://eunavfor.eu/key-facts-and-figures> (23-05-2016).



Figuur 2. Wereldwijde piraterij-incidenten in 2015.⁷

Piraterij heeft geleid tot media-aandacht voor maritieme veiligheid. Vandaag de dag staan de kranten vol met berichten over illegale migratie over zee, een andere dimensie van maritieme veiligheid. Ook de smokkel over zee van drugs, wapens en terreurverdachten krijgt de nodige aandacht. Om de diverse maritieme dreigingen aan te pakken dienen landen samen te werken en oorzaken op het land te adresseren. De piraterijbestrijding bij Somalië laat zien dat landen daar niet op dezelfde wijze naar handelen. Dit onderzoek poogt deze verschillen tussen landen te verklaren. Deze kennis draagt bij aan een beter begrip van piraterijbestrijding en maritieme veiligheid.

Wetenschappelijke relevantie

Over de Somalische piraterij is veel geschreven. De meeste studies richten zich daarbij op de oorzaken van de piraterij,⁸ historische en geografische parallellen,⁹ de (financiële) gevolgen,¹⁰

⁷ Data geraadpleegd van het *International Maritime Bureau* (IMB), <https://www.icc-ccs.org/news/1154-imb-maritime-piracy-hotspots-persist-worldwide-despite-reductions-in-key-areas> (23-05-2016).

⁸ Murphy, M. N. (2009). *Small boats, weak states, dirty money: The challenge of piracy*. Columbia University Press; Murphy, M. N. (2013). *Contemporary piracy and maritime terrorism: the threat to international security*. Routledge; Bueger, C. (2013a). 'Practice, pirates and coastguards: The grand narrative of Somali piracy.' *Third World Quarterly*, 34, 1811–1827; Percy, S., & Shortland, A. (2013). 'The business of piracy in Somalia'. *Journal of Strategic Studies*, 36(4), 541-578.

⁹ Norchi C., G. Proutière-Maulion (Eds.), (2012), *Piracy in comparative perspective : problems, strategies, law*, Oxford: Hart.

¹⁰ Bowden, A., Hurlburt, K., Aloyo, E., Marts, C., & Lee, A. (2010). *The economic costs of maritime piracy*. One Earth Future Foundation; Sawyer, M., M. Q. Mejia, C. Kojima. (2013). *Piracy at sea*. Springer; World Bank, *The Pirates of Somalia*.

de effectiviteit van de maatregelen tegen piraterij,¹¹ de juridische aspecten¹² en de internationale samenwerking.¹³ De focus van dit onderzoek ligt op de landen die piraterij bestrijden: wat beweegt hen, wat zijn de overeenkomsten en verschillen in hun optreden? In welke mate hebben globalisatie en nationale belangen invloed op de mate van inzet bij piraterijbestrijding? Deze aspecten zijn onderbelicht in het huidige discours over piraterijbestrijding.

Daarnaast staat globalisatie ruim twee decennia in de wetenschappelijke belangstelling. Er is daarbij veel geschreven over economische, sociale en politieke aspecten.¹⁴ Er is nauwelijks geschreven over de relatie met maritieme veiligheid. Studies die dit wel aankaarten, zijn meestal geschreven vanuit de hoek van maritieme strategie en niet vanuit de economische of sociale wetenschappen.¹⁵ Deze studie poogt een verbintenis te leggen tussen de praktische activiteiten op het gebied van maritieme veiligheid en de bredere context van globalisatie.

¹¹ McKnight, T., & Hirsh, M. (2012). *Pirate Alley: Commanding Task Force 151 Off Somalia*. Naval Institute Press; Hughes, B., & Jones, S. (2012). 'Convoys to combat Somali piracy'. *Small Wars & Insurgencies*, 23(1), 74-92; Ginkel, B. T., van der Putten, F. P., & Molenaar, W. (2013). *State Or Private Protection Against Maritime Piracy?: A Dutch Perspective*. Clingendael Institute; Bueger, C. (2014). 'Piracy studies: Academic responses to the return of an ancient menace.' *Cooperation and Conflict*, 49, 406-416; Onuoha, F. C., & Ezirim, G. E. (2014). 'Sea Piracy and Maritime Security: The Problem of Foreign Naval Intervention in the Suppression of Piracy Off the Horn of Africa.' *Journal of Maritime Research*, 7(3), 43-56.

¹² Guilfoyle, D. (Ed.). (2013). *Modern piracy: Legal challenges and responses*. Edward Elgar Publishing; Kraska, J. (2011). *Contemporary maritime piracy: International law, strategy, and diplomacy at sea*. Santa Barbara, CA: Praeger Publishers.

¹³ Vreÿ, F. (2009). 'Bad order at sea: From the Gulf of Aden to the Gulf of Guinea.' *African Security Studies*, 18(3), 17-30; Vreÿ, F. (2010). 'African maritime security: A time for good order at sea.' *Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs*, 2(4), 121-132; Nederlands Instituut voor Internationale Betrekkingen 'Clingendael'. (2010). *The international response to Somali piracy: challenges and opportunities*. Bibi van Ginkel, & Frans-Paul van der Putten (Eds.). Brill Academic Publishers; Daniels, C. L. (2012). *Somali piracy and terrorism in the Horn of Africa*. Scarecrow Press; Winner, A. C., Schneider, P., & Weldemichael, A. T. (2015). *Maritime terrorism and piracy in the Indian Ocean Region*. London: Routledge; Haywood, R., & Spivak, R. (2012). *Maritime piracy*. Routledge, London; Struett, M. J., Nance, M. T., & Carlson, J. D. (Eds.). (2013). *Maritime piracy and the construction of global governance*. London: Routledge; Bueger, C. (2015) 'Learning from piracy: future challenges of maritime security governance', *Global Affairs*, 1:1, 33-42.

¹⁴ Clark, W.C., (2000), 'Environmental Globalization', in: Joseph S. Nye and John D. Donahue (eds.), *Governance in a Globalizing World*, Brookings Institution Press, Washington, D.C.: 86-108; Norris, P., (2000), Global Governance and Cosmopolitan Citizens, in: Joseph S. Nye and John D. Donahue (eds.), *Governance in a Globalizing World*, Brookings Institution Press, Washington, D.C.: 155-177; Keohane, R.O. and J.S. Nye, (2000) Introduction, in: Joseph S. Nye and John D. Donahue (eds.), *Governance in a Globalizing World*, Brookings Institution Press, Washington, D.C.: 1-44; Stiglitz, J. E. (2002). *Globalization and its Discontents*, New York; Friedman, T. L. (2006). *The world is flat: A brief history of the twenty-first century*. Macmillan; Holton, R. J. (2011). *Globalization and the nation state*. Palgrave Macmillan; Sassen, S. (2013). *Losing control?: sovereignty in the age of globalization*. Columbia University Press; Hirst, P., Thompson, G., & Bromley, S. (2015). *Globalization in question*. John Wiley & Sons; Ritzer, G., & Dean, P. (2015). *Globalization: A basic text*. John Wiley & Sons.

¹⁵ Tangredi, S. J. (Ed.). (2002). *Globalization and maritime power*. National Defense University Press; Till, G. (2013). *Seapower: a guide for the twenty-first century* (third edition 2013). London: Routledge.

Onderzoeksvraag

De onderzoeksvraag luidt:

Waarom verschilde de inzet van landen in de bestrijding van Somalische piraterij (2009-2011)?

Deze vraag wordt beantwoord middels drie deelvragen.

Deelvraag 1: Wat waren de oorzaken en symptomen van Somalische piraterij?

Deelvraag 2: Hoe verschilde de inzet van landen om deze oorzaken en symptomen te bestrijden in de periode 2009-2011?

Deelvraag 3: Zijn de verschillen van inzet te verklaren met theorieën over maritieme veiligheid?

Met deze vragen is richting gegeven aan het onderzoek. In het theoretisch kader zullen hypothesen opgesteld worden die een mogelijke antwoord geven op de hoofdvraag. Nu volgt uitleg over het onderzoeksdesign en de definities van concepten. Daarna komen het theoretisch kader en de operationalisering aan bod.

Onderzoeksdesign

Voor het beantwoorden van de onderzoeksvraag naar piraterij op zee is gekozen voor de case Somalië (2009-2011). Dit is te beschouwen als een *single, most likely case*¹⁶ en *representative case*¹⁷ omdat de piraterij bij Somalië een representatief voorbeeld is van hedendaagse piraterij in internationale wateren, waarbij veel actoren (landen) betrokken waren. De afbakening 2009-2011 valt samen met het hoogtepunt van de Somalische piraterij (figuur 1). Doordat binnen deze case meerdere landen met elkaar vergeleken worden, biedt deze case een goede basis om theorie te toetsen.¹⁸

Binnen de case Somalië als context is de eenheid van onderzoek voor deze masterproef de nationale staat: er wordt onderzocht waarom landen verschillen in hun mate van inzet bij piraterijbestrijding. Twintig landen die betrokken waren bij Somalische piraterijbestrijding zullen vergeleken worden (*cross national research*).¹⁹ Dit is een comparatieve methodologie

¹⁶ Bennett A., Elman C. (2008). 'Case Study Methods.' In: Reus-Smit C. and Snidal D. *The Oxford Handbook of International Relations*. Oxford University Press: Oxford, 505.

¹⁷ Yin, R. K. (2009), *Case study Research*. Fourth edition. Sage: Los Angeles, 48.

¹⁸ Levy, Jack S. (2008) 'Case Studies: Types, Designs, and Logics of Inference', *Conflict Management and Peace Science*, 25:1, 1 – 18: 6; Bryman, A., (2012). *Social research methods*, Fourth Edition. Oxford University Press: Oxford, 24.

¹⁹ Bryman, *Social research methods*, 72.

op basis van een *medium-n method*. Door te kiezen voor een vergelijking tussen twintig en niet enkele landen of een single case wordt *selection bias* voorkomen en neemt de betrouwbaarheid door het grotere aantal metingen toe.²⁰ Omdat de mate van inzet bij de bestrijding van Somalische piraterij voor elk land gekwantificeerd wordt en vergeleken wordt met andere kwantitatieve waarden (zie ‘operationalisering’), is dit een kwantitatieve onderzoeksstrategie, wat past bij een deductieve benadering.²¹

De keuze om geen vergelijkende casestudy uit te voeren tussen verschillende regio’s is gebaseerd op het volgende. Bij de Somalische piraterij speelt geografie een belangrijke rol. In deze case bedreigden piraten een drukke internationale handelsroute, waardoor de nationale belangen van diverse landen in het geding kwamen. Deze landen konden juridisch gezien optreden tegen de piraten, omdat de piraterij voornamelijk in internationale wateren plaatsvond. Daarnaast is Somalië centraal gelegen tussen de belangrijkste spelers uit Oost en West.

Bij andere cases van piraterij was de geografie minder gunstig voor een internationale reactie. In de Straat van Malakka (1999-2005) werd weliswaar een internationale zeestraat bedreigd, maar doordat de piraterij voornamelijk in territoriale wateren plaatsvond, mochten andere landen daar niet tegen optreden zonder toestemming van de kuststaat. Bij West-Afrika (2000-2015) vond piraterij deels plaats in internationale wateren, maar daar stonden minder nationale belangen op het spel, doordat geen drukke zeestraten bedreigd werden. Door deze omstandigheden was de internationale reactie bij zowel de Staat van Malakka als bij West-Afrika beperkt. Deze cases van piraterij zijn daarom minder geschikt voor een vergelijkende casestudy naar internationale inzet.²²

²⁰ Levy, ‘Case Studies’, 8; Yin, *Case study Research*, 53.

²¹ Bryman, *Social research methods*, 35-36.

²² Norchi, *Piracy in comparative perspective*, 190-191; Kraska, *Contemporary maritime piracy*, 45.

Conceptualisering

In dit onderzoek staan de concepten maritieme veiligheid, *seapower*, piraterij, globalisatie en nationaal belang centraal. Achtereenvolgens worden deze concepten gedefinieerd.

Maritieme veiligheid

Maritieme veiligheid (*maritime security*, ook wel: *good order at sea*) is een relatief nieuw concept en als vakgebied binnen de internationale betrekkingen in opkomst. Belangrijke actoren in maritiem beleid en internationale veiligheid hebben in het afgelopen decennium maritieme veiligheid als speerpunt benoemd. Zo hebben de EU en de Afrikaanse Unie (AU) een maritieme veiligheidsstrategie geformuleerd en heeft de NAVO maritieme veiligheid genoemd als doelstelling in haar maritieme strategie van 2011. Volgens de academicus Christian Bueger brak na 2008 maritieme veiligheid definitief door tot beleidsagenda's dankzij de Somalische piraterij.²³

Hoewel maritieme veiligheid een dimensie is van internationale veiligheid, zal men in de meeste boeken over internationale veiligheid tevergeefs zoeken naar een hoofdstuk over maritieme veiligheid. Dit is deels te verklaren doordat het een nieuw concept is, maar ook doordat de traditionele dimensies van veiligheid ook van toepassing zijn in het maritieme domein, zoals terrorisme, interstatelijke conflicten, illegale migratie, ecologische veiligheid en georganiseerde misdaad. Dit alles leidt er toe dat maritieme veiligheid voor verschillende mensen en organisaties een verschillende betekenis heeft.²⁴

De EU hanteert als definitie van maritieme veiligheid: 'de stand van zaken op mondiaal gebied is zodanig dat het internationale en nationale recht worden gehandhaafd, de vrijheid van scheepvaart wordt gewaarborgd en burgers, infrastructuur, vervoer, het milieu en de mariene hulpmiddelen worden beschermd.'²⁵ Dit is een brede en bruikbare definitie, die gedragen wordt door alle EU-landen en daarmee de helft van de onderzochte landen in dit onderzoek. De bestrijding van piraterij is een dimensie van het concept maritieme veiligheid.

²³ Bueger, C. (2015). 'What is maritime security?' *Marine Policy*, 53, 159-164.

²⁴ Rahman, C. (2009). *Concepts of maritime security: A strategic perspective on alternative visions for good order and security at sea, with policy implications for New Zealand*. The Centre for Strategic Studies: New Zealand, Discussion Paper 07/09, 29.

²⁵ Raad van de Europese Unie (2014), *Strategie van de Europese Unie voor maritieme veiligheid*, Brussel, 24 juni 2014.

Seapower

Voor het beschermen of afdwingen van maritieme veiligheid zijn machtsmiddelen op zee nodig zoals een marine of een kustwacht. Hoewel maritieme veiligheid een nieuw concept is, bestaat het academisch debat over de inzet van machtsmiddelen op zee al langer. Aanjagers van dit debat waren vooral de maritiem strategen Alfred Mahan en Julian Corbett rond 1900. Zij hanteerden de term *seapower* wanneer zij schreven over de maritieme macht van een land, het optreden tegen een vijandelijke marinevloot, het beschermen van de eigen koopvaardij en het bereiken van effecten op land vanuit zee.²⁶

Ook hedendaags wordt *seapower* als concept gehanteerd. Maritiem strateeg Geoffrey Till definieert het als volgt: '*Seapower is the capacity to influence the behaviour of other people or things by what one does at or from the sea [...] which includes the non-military aspects of sea-use (merchant shipping, fishing, marine insurance, shipbuilding and repair and so on).*'²⁷ Op basis van deze definitie wordt *seapower* in dit onderzoek omschreven als 'het vermogen om maritieme invloed uit te oefenen met zowel civiele als militaire middelen.'²⁸ Hieruit volgt dat *seapower* benodigd is om piraterij op zee te bestrijden.

Piraterij

Hoe piraterij gedefinieerd wordt heeft belangrijke juridische consequenties: het bepaalt wie wanneer mag optreden tegen piraten. Daarnaast heeft het gevolgen voor statistieken: ruim twee derde van alle gevallen van piraterij vindt in kustwateren en binnenwateren plaats.²⁹ Het probleem van piraterij wordt statistisch, maar ook politiek, afgezwakt wanneer piraterij in kust- en binnenwateren slechts een probleem van 'berovingen' wordt genoemd en niet in piraterijstatistieken wordt opgenomen.

Volgens de definitie van het VN-zeerechtverdrag *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) kan er alleen sprake zijn van piraterij wanneer dit in internationale wateren (*the*

²⁶ Mahan, A. T. (1890). *The influence of sea power upon history 1660-1783*, London: Methuen, 1965 (eerste publicatie in 1890); Corbett, Julian S. (1911) *Some Principles of Maritime Strategy*. Annapolis: Naval Institute Press, 1988 (eerste publicatie in 1911).

²⁷ Till, *Seapower*, 25.

²⁸ Woudstra, N.A. (2010) 'Nut en noodzaak van een maritieme strategie.' *Militaire Spectator* 179 (2010) (3), 146-160: 148.

²⁹ Campanelli, O. (2012). 'The global governance of maritime piracy.' *Journal of Global Policy and Governance*, 1(1), 73-84: 77.

high seas) plaatsvindt.³⁰ Activiteiten binnen territoriale wateren vallen niet onder de definitie van piraterij, maar worden gedefinieerd als ‘*armed robbery*’.³¹

Het *International Maritime Bureau* (IMB) hanteert een andere definitie van piraterij, die in dit onderzoek toegepast wordt: ‘*an act of boarding (or attempted boarding) with the intent to commit theft or any other crime and with the intent or capability to use force in furtherance of that act.*’³² Deze definitie is breder en daardoor beter toepasbaar dan de definitie van het VN-zeerechtverdrag.

Globalisatie

In de literatuur over conceptualisering wordt globalisatie als voorbeeld gegeven van een omstreden concept.³³ Voor het concept globalisatie wordt de definitie van Clark, Norris, Keohane en Nye gehanteerd:

‘the process of creating networks of connections among actors at multi-continental distances, mediated through a variety of flows including people, information and ideas, capital and goods. Globalization is conceptualized as a process that erodes national boundaries, integrates national economies, cultures, technologies and governance and produces complex relations of mutual interdependence.’³⁴

De kracht van deze definitie is de brede benadering: het gaat niet alleen om economische netwerken, maar ook om de verspreiding van mensen, informatie en ideeën.³⁵

³⁰ Deze definitie luidt: “1) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed: (i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft; (ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State; 2) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft; 3) any act inciting or of intentionally facilitating an act described in sub-paragraph (a) or (b).” Bron: UN Convention on the Law of the Sea, Montego Bay, 10 december 1982, artikel 101.

³¹ De IMO definieert *armed robbery against ships* als volgt: 1) any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State’s internal waters, archipelagic waters and territorial sea; 2) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above. Bron: ICC International Maritime Bureau, *ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2014 Annual Report*, London 2015.

³² ICC International Maritime Bureau, *ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2009 Annual Report*, London 2010.

³³ Mair, P. (2008) ‘Concepts and Concept Formation’, in Della Porta, D. en Keating, M. (eds.) . Cambridge: Cambridge University Press, 177-197: 5.

³⁴ Clark, ‘Environmental Globalization’, Norris, ‘Global Governance and Cosmopolitan Citizens’, Keohane and Nye, *Governance in a Globalizing World*.

³⁵ Bovendien hanteren de opstellers van de KOF-index, een secundaire dataset in dit onderzoek, dezelfde definitie.

Nationaal belang

Nationaal belang (*national interest*) is eveneens een lastig te definiëren concept. Meestal wordt er gerefereerd aan voorwaarden voor het bestaan van een land en zijn samenleving. Vaak is nationaal belang een synoniem van het staatsbelang en een beroep op de soevereiniteit van volk en vaderland.³⁶ Dat het concept niet eenduidig is blijkt uit de onderstaande Engelstalige definities.

Brookings Institute: '*National interest reflects the general and continuing ends for which a nation acts*'³⁷

Hans Morgenthau: '*The meaning of national interest is survival - the protection of physical, political and cultural identity against encroachments by other nation-states.*'³⁸

Jospeh Nye: '*In a democracy, the national interest is simply the set of shared priorities regarding relations with the rest of the world.*'³⁹

Vooral binnen het Realisme is nationaal belang een kernconcept. Nationale belangen zijn doorslaggevend in de sturing van het buitenlands beleid. Realist Morgenthau stelt dat het nationaal belang 'de eeuwige standaard is waaraan politieke actie moet worden beoordeeld en gericht, omdat de doelstelling van het buitenlands beleid in het nationale belang moet worden gedefinieerd.'⁴⁰

In de context van dit onderzoek naar piraterijbestrijding is nationaal belang het beschermen van nationale commerciële scheepvaart. 'Nationale' wil zeggen: schepen onder de nationale vlag of schepen met nationaal eigenaarschap, maar onder gelegenheidsvlag. Commerciële schepen zijn zeegaande koopvaardijsschepen, passagiersschepen, vissersschepen en offshore scheepvaart.

Tot zover de conceptualisering. Wat is nu de (mogelijke) relatie tussen deze verschillende concepten? In het theoretisch kader komen theorieën aan bod die hier op ingaan.

³⁶ Wilde, de, J. (2014), 'De vlag als klederdracht?: Nationaal belang in internationaal perspectief', in Raad voor Maatschappelijke Ontwikkeling (ed.), *Nationaal belang in meervoud: Perspectieven op internationale politiek*. Raad voor Maatschappelijke Ontwikkeling (RMO), Den Haag, pp. 17-33: 19.

³⁷ Sharma, U., & Sharma, S. K. (2000). *Principles And Theory In Political Science Vol. 1*. Atlantic Publishers & Dist., 126.

³⁸ Morgenthau, H. J. (1952). 'Another "Great Debate": The National Interest of the United States.' *American Political Science Review*, 46(04), 961-988: 972.

³⁹ Nye, J. S. (1999). Redefining the national interest. *Foreign Affairs-New York*, 78, 22-35.

⁴⁰ Vrij vertaald uit: Morgenthau, H. J. (1985). *Politics Among Nations*, Revised by Kenneth W. Thompson. New York: KnOpt, 9.

Theoretisch kader

Mahan en Corbett

Zoals gezegd startte rond 1900 het academisch debat over *seapower* met de publicaties van Mahan en Corbett. Volgens Mahan was de volgende causale relatie waarneembaar: handel produceert welvaart, die leidt tot maritieme macht. Deze maritieme macht, in de vorm van een marinevloot, beschermt de handel, wat leidt tot nog meer handel. Het belangrijkste doel van een marine was bescherming van de handel: *'the necessity of a navy [...] springs, therefore, from the existence of a peaceful shipping, and disappears with it.'*⁴¹ Mahan zag de strijd om de beheersing van de zee als een *zero-sum-game*, een competitie tussen staten en een doel op zich. In zijn theorie was *seapower* dan ook een nationaal belang. Hij schrijft dat commerciële scheepvaart nationale rijkdom representeert, die bijdraagt aan nationale macht.⁴² Ook rond 1900 nam globalisatie toe. De toegenomen snelheid in communicatie en interdependentie tussen staten maakten volgens Mahan de wereldorde kwetsbaar en instabiel.⁴³

De Britt Corbett was het op veel punten eens met de Amerikaan Mahan, zoals het belang van de beheersing van de zee en het beschermen van maritieme handelsstromen. Daarentegen was hij genuanceerder in wat een staat met *seapower* kon bereiken. Een marine kon nooit zelfstandig een conflict winnen en diende altijd samen te werken met het leger en bij te dragen aan hogere politieke doelen. Mahan zag het grootste nut van een marine in een grootschalig conflict, met zeeslagen tussen geconcentreerde slagvloten. Corbett, daarentegen, meende dat een marine vooral tot zijn recht kwam in beperkte conflicten, bijvoorbeeld in overzeese gebiedsdelen.⁴⁴ Ook op tactisch vlak verschilde Corbett van mening: in tegenstelling tot Mahan geloofde hij niet dat een konvooi de beste vorm van koopvaardijbescherming was.⁴⁵

Vooral het gedachtegoed van Mahan had invloed op het maritiem strategisch denken in de 20^e eeuw. In beide wereldoorlogen trachtten grote slagvloten een beslissende zeeslag te forceren. Ook in de Koude Oorlog bleef Mahan relevant: de *US Maritime Strategy* uit de jaren tachtig

⁴¹ Mahan, *The influence of sea power upon history 1660-1783*, 26.

⁴² Mahan, A.T. (1902), *Retrospect and Prospect*, London: Sampson, Low, Marston, 144-145.

⁴³ Ibidem, 144; Armstrong, B. (Ed.). (2013). *21st Century Mahan: Sound Military Conclusions for the Modern Era*. Naval Institute Press, 2-3, 41-47.

⁴⁴ Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, 48-54.

⁴⁵ Ibidem, 229-230.

had een offensieve, Mahaniaanse insteek.⁴⁶ Tegenwoordig worden de werken van Mahan en Corbett bestudeerd in relatie tot een mogelijk maritiem conflict tussen China en de VS.⁴⁷

Toch is enige kritiek op zijn plaats over de hedendaagse toepasbaarheid van de werken van Mahan en Corbett. Zij schreven voornamelijk over de inzet van een marine in interstatelijke conflicten, wat begrijpelijk is gezien hun tijdsgeest. Daarnaast baseerden zij zich op historische lessen uit de tijd van de zeilvaart. In hun werken is het tevergeefs zoeken naar concreet advies over moderne maritieme dreigingen, zoals terrorisme op zee.⁴⁸ Wel is het interessant te onderzoeken of hun nadruk op het beschermen van de commerciële vloot, in hun ogen een nationaal belang, ook bij hedendaagse piraterijbestrijding doorslaggevend is en daarmee het gedrag van staten verklaart.

Booth, Grove en anderen

Vanzelfsprekend zijn er ook andere auteurs over *seapower* en maritieme veiligheid. Ken Booth ontwikkelde in 1977 in zijn boek *Navies and Foreign Policy* een bredere visie op *seapower*.⁴⁹ Volgens Booth kent de zee drie toepassingen voor staten: 1) transport van goederen en mensen, 2) militair gebruik en 3) exploitatie van natuurlijke hulpbronnen. Daaruit volgen drie taken voor een marine: een militaire, een diplomatieke en een politionele taak. Onder deze laatste taak valt piraterijbestrijding.

Eric Grove werkte het concept van Booth verder uit in zijn boek *The Future of Sea Power*.⁵⁰ Hij kwam tot een driehoeksverhouding tussen de diplomatieke taak, de handhavingstaak en (als basis) de militaire taak. Deze driehoek is overgenomen en aangepast in de huidige Britse en Nederlands-Belgische maritieme doctrine (figuur 3).⁵¹ Daarin valt op dat piraterijbestrijding slecht één van de vele taken is van moderne marines.

⁴⁶ Till, *Seapower*, 5, 59-61.

⁴⁷ Zie bijvoorbeeld: Cropsey, S., & Milikh, A. (2012). 'Mahan's naval strategy: China learned it. Will America forget it?' *World Affairs*, 174(6), 85-92; Holmes, J. R., & Yoshihara, T. (2008). *Chinese naval strategy in the 21st century: the turn to Mahan* (Vol. 40). Routledge; Holmes, J. R., & Yoshihara, T. (2010). 'China's Navy: A Turn to Corbett? Chinese navalists are augmenting their reading lists with the works of a maritime theorist a land power can love.' In *Proceedings (US Naval Institute)* (Vol. 136, No. 12), 42.

⁴⁸ Till, *Seapower*, 68.

⁴⁹ Booth, K. (1977) *Navies and foreign policy*. Croom Helm, London, 15-17.

⁵⁰ Grove, E. (1990). *The future of sea power*. US Naval Institute Press, Annapolis, 232-236.

⁵¹ Ministerie van Defensie (2014), *Grondslagen van het Maritieme Optreden: Nederlandse Maritiem-Militaire Doctrine*, Den Haag, 213. Anders dan de titel doet vermoeden, is de publicatie gezamenlijk met België opgesteld.



Figuur 3. Maritieme operaties volgens de Nederlands-Belgische maritiem-militaire doctrine.⁵²

Opvallend aan de meeste publicaties over *seapower*, is de nationale insteek.⁵³ Ze leggen uit hoe *seapower* bijdraagt aan het beschermen van nationale belangen en het vergroten van nationale welvaart. Kenmerkende onderwerpen daarbij zijn: *gunboat diplomacy*, crisisbeheersing, vlagvertoon en conventionele oorlogvoering. Deze nationale insteek is niet verwonderlijk, omdat marines traditioneel instrumenten zijn van nationale macht en prestige.⁵⁴ Basil Germond, auteur op het gebied van Europese maritieme veiligheid, plaatst auteurs als Mahan, Corbett en Grove dan ook binnen het Realisme.⁵⁵ In hun werken ligt de focus meer op competitie tussen staten dan op internationale samenwerking.⁵⁶ Maritieme veiligheid is juist een transnationale taak, die internationale samenwerking vereist. Zowel rapporten van de VN-secretaris-generaal als de maritieme strategieën van de VS, de EU en de NAVO benadrukken

⁵² Ibidem.

⁵³ Zie bijvoorbeeld: Friedman, N. (2001). *Seapower as Strategy: Navies and National Interests*. Naval Institute Press; Gray, C. S. (2004). *The navy in the post-Cold War world: the uses and value of strategic sea power*. Penn State Press; Gray, C. S. (1992). *The Leverage of Sea Power: The Strategic Advantage of Navies in War*. Free Press; Modelski, G., & Thompson, W. R. (1988). *Seapower and Global Politics, 1494-1993*. Palgrave Macmillan UK; Cable, J. (1971). *Gunboat Diplomacy: Political Applications of Limited Naval Force* (No. 16). London: Chatto and Windus for the Institute for Strategic Studies.

⁵⁴ Booth, *Navies and foreign policy*, 50.

⁵⁵ Germond, B. (2015). *The Maritime Dimension of European Security: Seapower and the European Union*. Palgrave Macmillan UK, 6-8.

⁵⁶ Pugh merkte dit twintig jaar geleden al op. Zie: Pugh, 'Is Mahan still alive?'

het belang van multilateralisme en erkennen dat maritieme veiligheid een gedeelde verantwoordelijkheid is.⁵⁷

Till

De belangrijkste hedendaagse auteur op het gebied van *seapower* en maritieme veiligheid is Geoffrey Till. Zijn *Seapower: a guide for the 21st century* is volgens Grove ‘de meest uitgebreide en indrukwekkende moderne analyse van *seapower* die voorhanden is.’⁵⁸ Ook anderen prijzen het werk van Till en merken op dat de beste studies over ‘moderne’ maritieme veiligheid gepubliceerd worden vanuit de ‘traditionele’ gemeenschap van maritieme strategie.⁵⁹

Het toenemende belang van internationale samenwerking op zee komt bij Till duidelijker aan bod dan bij de overige auteurs. Bovendien biedt hij een verklaring waarom sommige staten meer bereid zijn tot samenwerking dan andere staten. Hij formuleert een theoretisch kader, dat de relatie legt tussen globalisatie, nationaal belang en maritieme veiligheid.⁶⁰ Op basis van de theorie van Robert Cooper maakt hij onderscheid tussen drie soorten staten: *pre-modern*, *modern* en *post-modern states*.⁶¹ *Pre-modern states* zijn agrarische samenlevingen, die vaak voorkomen als *failed state*. *Modern states* zijn staatcentrische, competitieve industriële samenlevingen. *Post-modern states* zijn systeemcentrische, coöperatieve, onderling afhankelijke samenlevingen gevormd door de informatie-economie en globalisatie. Welke van de drie staatsstructuren een land heeft, is bepalend voor de aanwezigheid, samenstelling en taken van een marine. Een van die taken is ‘*good order at sea*’, wat zich laat vertalen naar activiteiten op het gebied van maritieme veiligheid zoals piraterijbestrijding.

Volgens Till is het volgende verschil waar te nemen. *Pre-modern states* hebben geen noemenswaardige marine, de andere typen staten wel. *Modern states* richten zich op *exclusive good order at sea*: nationaal belang en soevereiniteit zijn leidende begrippen, waarbij de focus ligt op het beschermen van de eigen wateren. In internationale wateren zullen zij zich richten

⁵⁷ Bueger, What is maritime security?, 159-164.

⁵⁸ Grove, E. (2011). ‘Traditional Sea Power Thinking and Modern Piracy.’ *Journal Education Research No 10 May 2011*, 39-48: 44.

⁵⁹ Rahman, *Concepts of maritime security*, 4; Krause, J., & Bruns, S. (Eds.). (2016). *Routledge Handbook of Naval Strategy and Security*. Routledge, 8; Gray, C. S. (2004). ‘Seapower: A guide for the twenty-first century.’ *RUSI Journal*, 149(1), 91-93.

⁶⁰ Till, *Seapower*, 27-44. Zie ook: Till, G. (2007), ‘Maritime Strategy in a Globalizing World’, *Orbis*, fall 2007, 569-575; Till, G. (2007), ‘Globalization: Implications of and for the Modern/Post-modern Navies of the Asia Pacific’, S. Rajaratnam School of International Studies Working Paper No.140, 15 oktober 2007.

⁶¹ Cooper, R. (2011). *The breaking of nations*. Atlantic Books Ltd.

op de bescherming van nationale schepen. Samenwerking met andere landen is daarbij beperkt. *Post-modern states* richten zich op *inclusive good order at sea*: zij richten zich op het beschermen van het internationale handelssysteem, waarbij het onderscheid tussen thuiswateren en internationale wateren vervaagt door globalisatie. Ze hebben een brede kijk op maritieme veiligheid en de mate van internationale samenwerking is hoog.

Onderbouwing van hypotheses

Waarom verschilde de inzet van landen in de bestrijding van Somalische piraterij (2009-2011)? Zowel de postmoderne theorie van Till, als de traditionele theorie van Mahan bieden een mogelijke verklaring.

De *middle range theory* van Till over *seapower*, die gebaseerd is op de *grand theory* van Cooper over de ontwikkeling van staten, vormt de basis voor de eerste hypothese. Van een *post-modern state* valt een hogere mate van inzet voor maritieme veiligheid te verwachten dan van een *modern state*. Een *post-modern state* kenmerkt zich door een hoge mate van globalisatie, hoger dan een *modern* en een *pre-modern state*. Daaruit volgt hypothese 1: *als een land een hoge graad van globalisatie heeft, dan zal de inzet bij piraterijbestrijding hoog zijn.*

De traditionele theorieën over *seapower*, met name die van Mahan, vormen de basis voor de tweede hypothese. Deze theorieën zijn sterk gericht op nationaal belang en macht. Daarmee zijn ze schatplichtig aan het Realisme. Mahan schreef dat de noodzaak van een marine afhankelijk was van het bezit van een nationale commerciële vloot. Een commerciële vloot vertegenwoordigt een nationaal belang. Zoals Morgenthau schreef, dient buitenlands beleid in het teken te staan van nationaal belang. Hoe groter dit belang, hoe groter en breder de inzet zal zijn om dit belang te beschermen. Daaruit volgt hypothese 2: *als een land een grote commerciële vloot bezit, dan zal de inzet bij piraterijbestrijding hoog zijn.* Een land zonder een commerciële vloot zal zich niet bekommeren om piraterijbestrijding. Zo heeft Oostenrijk geen noemenswaardige koopvaardijvloot, geen marine en heeft het zich niet ingezet voor piraterijbestrijding. Dit onderzoek beperkt zich tot landen die zich daadwerkelijk hebben ingezet. Beide hypotheses zijn samengevat in een toetsingsmatrix (tabel 1).

	Waarneembaar
postmoderne visie (Till)	Staten met een hogere graad van globalisatie zullen zich meer inzetten voor piraterijbestrijding dan staten met een lagere graad van globalisatie
Traditionele visie (Mahan)	Staten met een grotere commerciële vloot zullen zich meer inzetten voor piraterijbestrijding dan staten met een kleinere commerciële vloot

Tabel 1. Toetsingsmatrix.

Operationalisering en datagaringsmethoden

Hoe kan de inzet bij de bestrijding van Somalische piraterij gemeten worden? Dit kan door te kijken naar verschillende factoren bij piraterijbestrijding en deze een kwantitatieve waarde toe te kennen, met eventueel een extra wegingsfactor.⁶² Scores per factor liggen op een ordinale schaal van 1 tot 5, waarbij 1 staat voor ‘laagst’ en 5 ‘hoogst’.⁶³ De waardetoekenning is een normatief proces, met het risico van subjectiviteit. Dit risico wordt verkleind door meetbare gegevens te gebruiken, zoals welke landen piraten berechten, aan overlegfora deelnemen en welke bedragen zij schenken aan Somalische ontwikkelingshulp. Bronnen van deze gegevens zijn studies, overheidsrapporten, documenten van private organisaties en persberichten. Onderstaand schema toont hoe dit per land geanalyseerd wordt. De factoren zijn bepaald op basis van onderzoek naar de case Somalië (hoofdstuk 1) en theorieën over maritieme veiligheid en piraterijbestrijding.

Factoren van mate van inzet in piraterijbestrijding (indicator)	Waarde (variabele)
1. In welke mate beschermt het land internationale scheepvaart evenredig?	
2. In welke mate zet het land zich multinationalaal in?	
3. In welke mate deelt het land informatie?	
4. In welke mate berecht het land piraten?	
5. In welke mate pakt het land oorzaken in Somalië aan?	
6. In welke mate bestrijdt het land smokkel, terrorisme en illegale visserij?	
	(getal)

Tabel 2. Te onderzoeken factoren van inzet.

⁶² Miller, B. (2007) ‘Making Measures Capture Concepts’, in Gschwend, T. en Schimmelfennig, F. (eds.) *Research design in political science: How to practice what they preach*. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 83-102: 95-96.

⁶³ Bryman, *Social research methods*, 335.

Deze gegevens zullen verwerkt worden voor twintig landen die deel hebben genomen aan antipiraterij-operaties in de periode 2009-2011. In hoofdstuk 2 volgt verdere toelichting over het meten van deze factoren.

Voor het bepalen van de graad van globalisatie van een land wordt in dit onderzoek de KOF-index gebruikt van de *University of Zurich's Centre for Economic Research*.⁶⁴ Dit is een jaarlijkse index die landen rangschikt naar hun graad van globalisatie, waarbij gekeken wordt naar drie dimensies: economische, sociale en politieke globalisatie.

Gegevens van de *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD) worden gebruikt om de totale grootte van de commerciële vloot per land vast te stellen. Daarnaast worden gegevens van de Suezkanaal Autoriteit gebruikt om te bepalen hoeveel commerciële schepen onder nationale vlag de Golf van Aden passeren.

Met behulp van statistiekprogramma SPSS wordt statistisch de mogelijke relatie onderzocht tussen enerzijds de gevonden waarden voor inzet en anderzijds de graad van globalisatie van de KOF-index en de grootte van de commerciële vloot.

Structuur van de masterproef

Deze masterproef bestaat uit drie delen. In het eerste hoofdstuk worden de oorzaken, symptomen en gevolgen van Somalische piraterij onderzocht. Op basis daarvan worden factoren bepaald, die noodzakelijk zijn voor effectieve piraterijbestrijding. In het tweede hoofdstuk wordt geanalyseerd hoe twintig landen zich inzetten per factor. Daaruit volgen kwantitatieve waarden, die vervolgens in het derde hoofdstuk getoetst worden aan beide hypothesen. In de conclusie wordt de onderzoeksvraag beantwoord.

⁶⁴ KOF Index of Globalization, <http://globalization.kof.ethz.ch/> (23-05-2016).

Hoofdstuk 1 De oorzaken en symptomen van Somalische piraterij

1.1 Introductie

*'It is a true reflection of the global nature of the world's economy that this relatively small and simple threat, comprising of up to 5000 people in Somalia who are actively involved in piracy, can create such a significant impact on the global economy, and can result in over a dozen nation states basing warships in the region in a coalition of the willing.'*⁶⁵

Bovenstaand citaat vat kernachtig het bijzondere karakter van de Somalische piraterij samen: de aard van de dreiging (eenvoudig en relatief klein in aantal), de impact (groot vanwege de globalisatie van de wereldeconomie) en de internationale reactie (diverse landen die samenwerken en marineschepen sturen). In dit hoofdstuk staat de eerste deelvraag centraal: wat waren de oorzaken en symptomen van Somalische piraterij? Deze wordt aangepakt met enkele sub-vragen. Hoe ontstond de Somalische piraterij, hoe gingen de piraten te werk en wat waren de kosten hiervan? Begrip van de oorzaken en de werkwijze is nodig om te begrijpen wat er tegen gedaan kan worden. Inzicht in de kosten maakt duidelijk waarom landen zich moeten inzetten voor piraterijbestrijding.⁶⁶ Deze inzet komt in het volgende hoofdstuk aan bod.

De geschiedenis van Somalië en Somalische piraterij

Tot 1991 was Somalië een relatief stabiele staat onder de dictatuur van Siad Barre. Na de val van het Barre-regime verviel het land tot een *failed state*. Er brak een burgeroorlog uit, die tot op heden voortduurt. Internationaal wordt Somalië erkend als staat: het heeft een afvaardiging bij de VN, de grenzen en territoriale integriteit worden door de meeste staten gerespecteerd.⁶⁷ Feitelijk is Somalië echter een zone van anarchie. De regering heeft nauwelijks gezag en kan de bevolking niet beschermen tegen interne en externe dreigingen. Westerse interventies begin jaren negentig liepen op een mislukking uit. Het land is opgedeeld in drie gebieden: het autonome Puntland, Somaliland en het zuiden (figuur 4).⁶⁸

⁶⁵ Sloggett, D., (2014). *The Anarchic Sea: Maritime Security in the 21st Century*, New Delhi, Pentagon Press, 192.

⁶⁶ Dit is bovendien een verdere uitwerking van de maatschappelijke relevantie van dit onderzoek naar piraterijbestrijding, zoals aangekaart in de inleiding.

⁶⁷ Een uitzondering daarop is bijvoorbeeld de interventie van Kenia in het zuiden van Somalië in 2011-2012 om *Al-Shabaab* te bestrijden.

⁶⁸ Leonard, E. and Ramsay, G. (Ed.). (2014). *Globalizing Somalia: multilateral, transnational and international repercussions of conflict*. London: Continuum Press, 3-14.



Figuur 4. Somalië.⁶⁹

De anarchie op het land verspreidde zich naar zee, waardoor een machtsvacuüm ontstond in Somalische wateren. Europese, Aziatische en regionale vissersschepen visten illegaal in deze wateren, tot woede van lokale Somalische vissers. Daarnaast zouden buitenlandse schepen illegaal chemisch afval dumpen in Somalische wateren.⁷⁰ De Somalische vissers gingen gewapenderhand de buit opeisen bij de buitenlandse vissers. Al gauw kwamen ze erachter, dat de gegijzelde bemanning meer geld kon opleveren middels losgeld, dan de ingenomen visvangst waard was. De verontwaardiging over de illegale dumpingen vormden een extra morele rechtvaardiging om met geweld op te treden.⁷¹ Daarbij moet wel vermeld worden, dat Somalische *warlords*, ter financiering van hun strijd, soms visvergunningen verkochten aan buitenlandse vissers of giftig afval overnamen voor een honderdste van Europese marktprijzen.⁷² Gaandeweg vormde de piraterij zijn eigen dynamiek, waarbij niet alleen vissersschepen maar ook koopvaardijsschepen gekaapt werden door een groeiende groep Somalische piraten, waarvan een minderheid visser was.⁷³

⁶⁹ Slattery, G. (2011). 'The true governments of Somalia.' *Harvard Political Review*, 7 dec. 2011.

⁷⁰ Na de Tsunami in 2004 spoelden vaten chemisch afval aan op de Somalische kust. United Nations Environmental Programme, 'After the Tsunami', National Rapid Environmental Desk Assessment, 2006, 126-136, http://www.unep.org/tsunami/reports/Tsunami_SOMALIA_LAYOUT.pdf (23-05-2016).

⁷¹ Murphy, M. N. (2011). *Somalia, the new Barbary? Piracy and Islam in the Horn of Africa*. New York, NY: C. Hurst & Co. Publishers Ltd., 17-27.

⁷² Nelson, J. E. (2010). *Ocean piracy*. Nova Science Publishers, 96-97; Glaser, S. M., et.al. (2015), *Securing Somali Fisheries*, One Earth Future Foundation, Secure Fisheries Report, 15, <http://securefisheries.org/report/securing-somali-fisheries> (23-05-2016).

⁷³ Eichstaedt, P. (2010). *Pirate state: inside Somalia's terrorism at sea*. Chicago Review Press, 29-35, 59, 165; Daniels, *Somali piracy and terrorism in the Horn of Africa*, 33-35.

1.2 De oorzaken van piraterij

Hoe komt het dat in sommige regio's en periodes wel piraterij de kop opsteekt, en in andere tijden en plaatsen niet? Wat verklaart de verschillende vormen van piraterij? Naar deze vragen is veelvuldig onderzoek gedaan.⁷⁴ Hoewel piraterij plaatsvindt op zee, liggen de belangrijkste oorzaken ervan op het land. Murphy noemt zeven factoren (in willekeurige volgorde) die een rol spelen bij het ontstaan van piraterij en elkaar beïnvloeden:⁷⁵ (1) gunstige geografie, (2) beloning, (3) ontoereikende veiligheid, (4) toegeeflijke politiek, (5) juridische leemtes, (6) chaos en conflicten en (7) maritieme traditie/culturele acceptatie.⁷⁶ Achtereenvolgens wordt onderzocht hoe deze factoren te onderscheiden zijn voor Somalische piraterij.

1. Gunstige geografie.

Somalië heeft de langste kustlijn van alle Afrikaanse landen (3000 km). De Golf van Aden vormt een van de drukste scheepvaartroutes ter wereld, met ruim 16.000 scheepsbewegingen per jaar, op korte afstand van Somalische noordkust.⁷⁷ De Somalische kust biedt kampementen voor piratengroepen en ankerplaatsen voor gekaapte zeeschepen. Hoewel deze kampementen en ankerplaatsen nauwelijks verborgen zijn, vormen zij toch een *safe haven* omdat de lokale autoriteiten en de internationale coalitie terughoudend zijn er tegen op te treden; eerstgenoemde wegens corruptie, laatstgenoemde uit vrees voor slachtoffers onder de gegijzelden.⁷⁸

Het operatiegebied van de piraten heeft juridische en operationele consequenties. Waar piraterij in andere regio's vooral plaatsvindt in territoriale wateren, treden Somalische piraten veelal op in internationale wateren in een gebied van enorme omvang: de Golf van Aden en de Indische Oceaan omvatten een gebied van twee miljoen vierkante zeemijlen (de grootte van West-Europa).⁷⁹ Sommige schepen zijn gekaapt op meer dan 1000 zeemijl van de Somalische kust

⁷⁴ Vagg, J. (1995). 'Rough Seas? Contemporary Piracy in South East Asia.' *British Journal of Criminology*, 35(1), 63-80; Frécon, E. (2005). 'Pirates Set the Straits on Fire... Causes and Context of Pirate Arsons in the Malay Archipelagos Since the Nineties.' *Covering Maritime Piracy in Southeast Asia*. Singapore: Konrad Adenauer Stiftung, 17-43; Young, A. J. (2007). *Contemporary maritime piracy in Southeast Asia: history, causes and remedies*. Institute of Southeast Asian Studies.

⁷⁵ Murphy, *Small boats*, 28; Murphy, M. N. (2016) 'Piracy off the Somali coast: is there light at the end of the tunnel?' In: Krause, *Routledge Handbook of Naval Strategy and Security*, 215-225: 217.

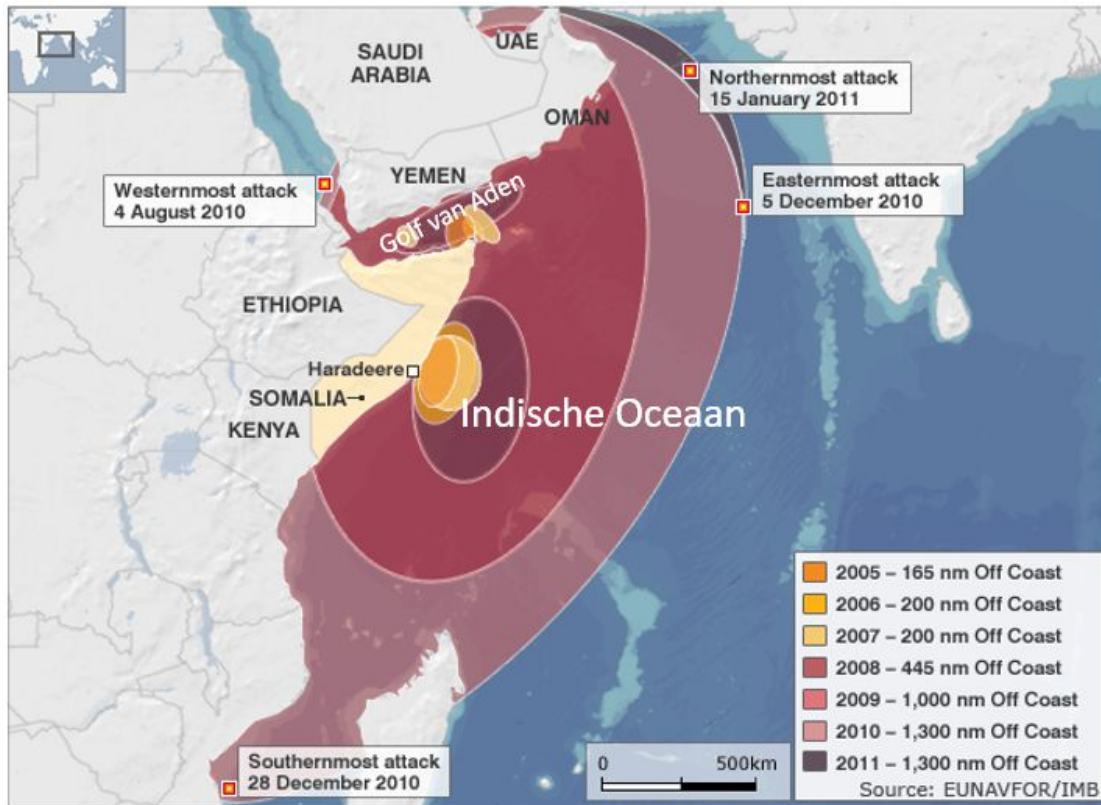
⁷⁶ Andere auteurs (Vagg, Frécon) noemen vergelijkbare of overlappende oorzaken, maar de zeven factoren van Murphy zijn het meest omvattend.

⁷⁷ Ginkel en van der Putten (2010), *The International Response*, 41; Pham, J. P. (2013). 'Putting Somali piracy in context.' In: Hesse, B. J. (2013). *Somalia: State collapse, terrorism and piracy*. Routledge, 77-93:82.

⁷⁸ Norchi, *Piracy in comparative perspective*, 46; Nelson, *Ocean piracy*, 49.

⁷⁹ Homan, K., & Kamerling, S. (2010). 'Operational challenges to counterpiracy operations off the coast of Somalia'. In: NIIB Clingendael, *The International Response to Somali Piracy: Challenges and Opportunities*, 65-103: 69.

(figuur 5). De uitgestrektheid van het gebied vormt een operationele uitdaging voor antipiraterij-operaties. Daarentegen biedt de volle zee juridisch gezien meer mogelijkheden om op te treden dan normaliter in kustwateren toegestaan is.⁸⁰



Figuur 5. Expansie van piraterij-aanvallen 2005-2011.⁸¹

2. Beloning.

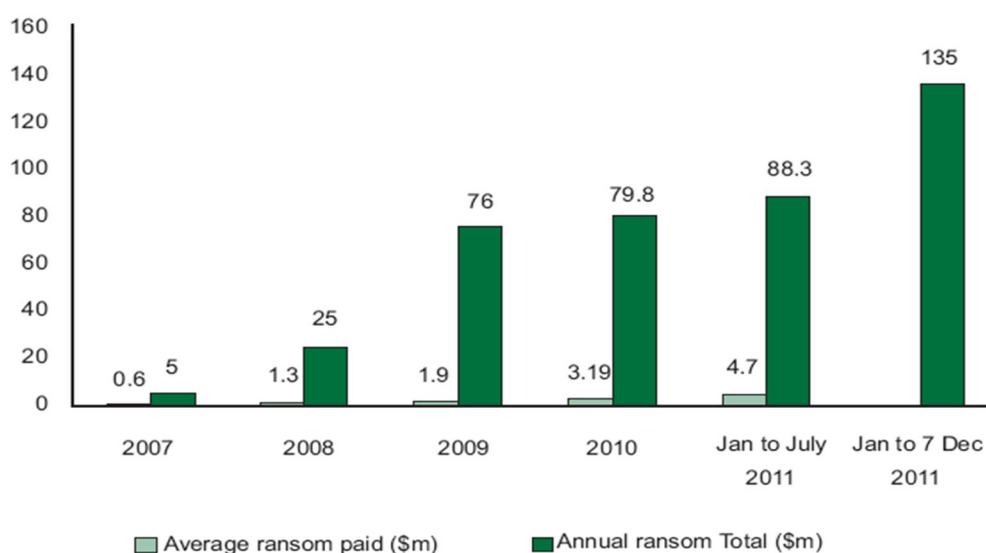
Somalische piraten gaan naar zee voor persoonlijk gewin. Ze hebben daarvoor een vrij uniek businessmodel. Terwijl in andere regio's piraten schepen enteren om bemanningsleden te beroven, lading te stelen of het schip over te nemen en de bemanning (al dan niet levend) over boord te zetten, draait het bij Somalische piraterij om het gijzelen van het schip en zijn bemanning voor losgeld. Hoewel Somalische piraten tijdens een aanval geweld gebruiken, is het niet hun doel de bemanning te doden of te verwonden. Levende bemanningsleden leveren immers losgeld op.⁸²

⁸⁰ Het optreden tegen piraten op volle zee vindt zijn rechtsbasis in het VN-Zeerechtverdrag (*UN Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS)). In territoriale wateren geldt het recht van de kuststaat. Bij uitzondering mocht er in Somalische territoriale wateren wel internationaal worden opgetreden tegen piraterij op basis van VN-resoluties 1816 en 1846.

⁸¹ EUNAVFOR, <http://eunavfor.eu/> (23-05-2016).

⁸² Nelson, *Ocean piracy*, 47-48.

Voor de bemanning van een gekaapt schip kunnen piraten enkele miljoenen dollars aan losgeld ontvangen (figuur 6). Het risico dat er tegenover staat is relatief gering: de kans om gedood te worden bij een aanval is klein, evenals de kans op succesvolle berechting na aanhouding. In verhouding tot de slechte leefomstandigheden aan land in Somalië, is piraterij een lucratieve activiteit om snel roem en geld te verwerven. Bovendien is een grote groep Somalische jongeren werkloos, wat rekrutering voor piraterij vergemakkelijkt.⁸³ Achter dit businessmodel van gijzelingen en losgeld zit een uitgebreid netwerk in Somalië en omliggende landen dat de gekaapte schepen bewaakt, bevoorraadt, de onderhandelingen voert, inlichtingen verzamelt en het losgeld beheert.⁸⁴



Figuur 6. Betaald losgeld voor gekaapte schepen bij Somalië 2007-2011.⁸⁵

3. Ontoereikende veiligheid.

Somalië verviel vanaf 1991 tot een *failed state*. Het gebrek aan wetshandhaving op zee en in kustplaatsen bood piraten een kans hun vrije gang te gaan. Niet alleen piraterij kwam tot bloei in deze anarchie, ook mensensmokkel, wapensmokkel, illegale visserij en terrorisme namen toe. Deze problemen zijn niet alleen kenmerken van een *failed state*, zij houden deze situatie in

⁸³ Eichstaedt, *Pirate state*, 36; UNODC and Oceans Beyond Piracy (2015), 'Somali Prison Survey Report: piracy motivations and deterrents',

<http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/SomaliPrisonSurveyReport.pdf> (23-05-2016).

⁸⁴ Homan, 'Operational challenges', 71; Guilfoyle, *Modern piracy*, 42-44; Murphy, *Somalia, the new Barbary?*, 111-113, 119-122.

⁸⁵ UK Parliament, Foreign Affairs Committee, 'Piracy off the coast of Somalia', <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmfaff/1318/131807.htm#note85> (23-05-2016).

stand en versterken elkaar.⁸⁶ Piraterij is een opportunistische misdaad en de daders zijn vaak betrokken bij andere misdaden zoals smokkel.⁸⁷

Tussen Afrika en het Arabisch schiereiland vindt overzee mensensmokkel plaats. Veel Somaliërs, maar bijvoorbeeld ook Eritreeërs, trachten het geweld in eigen land te ontvluchten door de Golf van Aden over te steken. Mensensmokkelaars brengen in dezelfde skiffs als die van vissers en piraten, in enkele uren tientallen vluchtelingen tegelijk naar de overkant. De mensensmokkelaars, die meedogenloos te werk gaan, zijn ook actief betrokken bij piraterij.⁸⁸

Naast de smokkel van mensen vindt er smokkel van verboden goederen zoals wapens en drugs plaats. Deze handel heeft invloed op piraterij: het kan een extra inkomstenbron zijn voor piratenbendes, de wapens voeden het geweld en de wetteloosheid aan land, maar het kan ook leiden tot escalatie van geweld op zee wanneer geavanceerde wapens in de handen van piraten terechtkomen. Nog belangrijker, de illegale smokkel van wapens en mensen over de Golf van Aden verwoest veel meer levens dan de Somalische piraterij.⁸⁹

Zoals beschreven vormt (vermeende) illegale visserij door Europese, Aziatische en regionale vissers een oorzaak van piraterij. Visserij moet een duurzame en veilige bron van inkomsten blijven voor Somaliërs en grootschalige (legale en illegale) internationale visvangst mag de visstand niet bedreigen. Echter, sommige Europese, Aziatische en regionale landen hebben commercieel belang bij deze visvangst en zijn daarom huiverig hiertegen op te treden.⁹⁰

Een *failed states* zoals Somalië vormt een potentieel broeinest voor terrorisme.⁹¹ *Al-Qaida* pleegde maritieme terroristische aanslagen in deze regio op het marineschip *USS Cole* in 2000 en de olietanker *Limburg* in 2002. Hoewel er nog geen directe link is aangetoond tussen Somalische piraterij en terroristische organisaties zoals *Al-Shabaab* of *Al-Qaida*, hebben zij wel wederzijdse belangen, zoals het ondermijnen van staatsgezag.⁹²

⁸⁶ Lehr, P. (2013). 'Somali Piracy and international crime.' In: Leonard, *Globalizing Somalia*, 116-137.

⁸⁷ Kraska, *Contemporary maritime piracy*, 66; Nelson, *Ocean piracy*, 54.

⁸⁸ Winner, *Maritime terrorism and piracy in the Indian Ocean Region*, 62.

⁸⁹ Middleton, R. (2010). 'More than just pirates: closing the space for Somali pirates through a comprehensive approach'. NIIB, *The International Response to Somali Piracy: Challenges and Opportunities*, 14.

⁹⁰ Glaser, *Securing Somali Fisheries*, xiii-xvi, 14-15; Chassot, E. et.al. (2012). 'The tuna fishery and piracy.' In: Norchi, *Piracy in comparative perspective*, 51-71.

⁹¹ Murphy, *Somalia, the new Barbary?*, 71.

⁹² Karine, H. (2010). 'The Piracy and Terrorism Nexus: Real or Imagined?' *Proceedings of the 1st Australian Counter Terrorism Conference* (24-30); Sawyer, *Piracy at sea*, 107; Murphy, *Somalia, the new Barbary?*, 139-143.

4. *Toegeeflijke politiek.*

Het gebrek aan effectief gezag in Somalië is deels een gevolg van politieke keuzes, rivaliteit en corruptie. Op lokaal niveau hebben sommige Somalische leiders belang bij piraterij en delen zij in de winst.⁹³ Piraterij financiert zelfs tegenovergestelde partijen in de Somalische burgeroorlog.⁹⁴ De Wereldbank schat dat piratenbendes 70 tot 86 procent van hun inkomsten uitgeven aan smeergeld voor lokale politici, clanleiders, geestelijken en zakenlieden.⁹⁵

5. *Juridische leemtes.*

Volgens het internationaal zeerecht mag elk land op volle zee optreden tegen piraterij. Aanvankelijk konden buitenlandse marineschepen niet optreden in de Somalische territoriale wateren of tegen piratenkampementen op de kust, maar na VN-resolutie 1816 in 2008 kon dit wel. Ondank de juridische mogelijkheid om op treden, zijn staten toch terughoudend. Berechting in de regio was aanvankelijk ontoereikend en berechting in westerse landen stuitte op bezwaren over de kosten, de haalbaarheid, de kans op asielaanvraag door verdachten en het lage afschrikwekkende effect.⁹⁶

6. *Chaos en conflicten.*

Sinds 1991 wordt Somalië gekenmerkt door chaos en conflict. In Somalië bevechten verschillende groeperingen en clans elkaar; wapens zijn wijdverspreid en gemakkelijk verkrijgbaar. Door gewenning aan jaren van geweld, is de drempel om geweld te gebruiken laag voor de jonge Somaliërs die als piraat naar zee gaan.⁹⁷

7. *Maritieme traditie/culturele acceptatie.*

Volgens het gangbare narratief waren de eerste Somalische piraten lokale vissers, die buitenlandse vissersschepen aanvielen. Hoewel de eerste piraten mogelijk vissers waren, waren de meeste piraten in de jaren 2009-2011 kansarme jongeren uit de Somalische steden en binnenlanden, waar een nomadische cultuur overheerst. Steun van de lokale bevolking in de

⁹³ Haywood, *Maritime piracy*, 21; Eichstaedt, *Pirate state*, 62-63, 176-177; Murphy, *Somalia, the new Barbary?*, 115-117.

⁹⁴ Jeffrey Gettleman, 'In Somali Civil War, Both Sides Embrace Pirates,' *The New York Times*, 1 sept. 2010.

⁹⁵ World Bank, *The Pirates of Somalia*, 115-117.

⁹⁶ Murphy, *Somalia, the new Barbary?*, 123-128.

⁹⁷ Winner, *Maritime terrorism and piracy in the Indian Ocean Region*, 15-16.

kustplaatsen was cruciaal voor het voortbestaan van piraterij, evenals maritieme kennis zoals het varen met aanvalsschepen en moederschepen.⁹⁸

Alle algemene factoren die bijdragen aan het ontstaan piraterij zijn aldus aanwezig in Somalië. De bestrijding van piraterij dient zich te richten op deze oorzaken, naast het bestrijden van piraten op zee. Voor dit laatste is inzicht nodig in de werkwijze van Somalische piraten.

1.3 De werkwijze van Somalische piraten

Hoe gaan Somalische piraten te werk? Voor hun aanvallen gebruiken de piraten skiffs: snelle open bootjes met buitenboordmotoren. Meerdere piraten bemannen een skiff, gewapend met *Kalasznikovs*, granaatwerpers, ladders en enterhaken. De skiffs kunnen direct ingezet worden vanaf het strand. In de Golf van Aden is dat een optie, omdat de scheepvaartroute vlakbij de kust ligt. Op de Indische oceaan is de scheepvaart verder verwijderd en meer verspreid, waardoor piraten langer moeten varen en zoeken naar een prooi. Daarbij maken ze gebruik van moederschepen: grotere vaartuigen die meerdere skiffs en voorraden kunnen vervoeren. Soms zijn dit gekaapte lokale vissersschepen met de gegijzelde bemanning nog aan boord.⁹⁹

Piraten zijn gelegenheidscriminelen: elk schip vormt een potentieel doelwit. Schepen met lage snelheid, een laag vrijboord (hoogte tussen het dek en de waterlijn), en geen zelfbeschermingsmaatregelen lopen het meeste risico.¹⁰⁰ De aanvalsskiffs zijn moeilijk waarneembaar en bereiken binnen enkele minuten na detectie het doelwit. Door het vuur te openen op de brug van het schip, trachten de piraten het schip tot stoppen te dwingen, terwijl ze met enterhaken en ladders aan boord proberen te klimmen. Staan de piraten eenmaal aan dek, dan heeft de bemanning nog een kans mits zij zich kunnen opsluiten in een *safe room* binnen in het schip. Zo lang de piraten de bemanningsleden nog niet gegijzeld hebben, kunnen

⁹⁸ Guilfoyle, *Modern piracy*, 36-37.

⁹⁹ Norchi, *Piracy in comparative perspective*, 44-45, 110-111.

¹⁰⁰ Zelfbeschermingsmaatregelen van koopvaarders kunnen bestaan uit het verhogen van de vaarsnelheid en waakzaamheid, het optuigen van brandslangen, het barricaderen van buitendeuren of het bewapenen van het schip met militaire of private beveiligingsteams. Zelfbeschermingsmaatregelen vormen een onderdeel van 'Best Management Practices' (BMP's), internationale richtlijnen om op verstandige en veilige wijze piraterijgevaarlijk gebied te passeren. IMB, BIMCO, ICS et. al. (2011). *BMP 4: Best Management Practices for Protection Against Somalia Based Piracy*. Edinburgh: Witherby, <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/piracy/Documents/1339.pdf> (23-05-2016).

marineschepen nog te hulp snellen en met gewapende teams de piraten arresteren. De meeste schepen zijn echter binnen vijftien minuten gekeapt.¹⁰¹

Wanneer het schip en de bemanning eenmaal onder de controle zijn van de piraten, wordt koers gezet naar de Somalische kust, waar het schip ten anker gaat. De bemanning blijft gegijzeld aan boord of soms aan land. Vanaf dat moment beginnen de onderhandelingen over losgeld, die enkele weken tot vele maanden of zelfs jaren kunnen duren. Zodra het losgeld in cash betaald is (per parachute), laten de piraten het schip en zijn bemanning vrij.¹⁰²

Dit is de globale werkwijze van Somalische piraten. Gedurende de jaren 2009-2011 kenmerkte dit optreden zich door een groot aanpassingsvermogen.¹⁰³ Zoals beschreven nam het operatiegebied van de piraten aanzienlijk toe, met afstanden van 1300 mijl tot de Somalische kust. Piraten pasten tactieken aan op het optreden van coalitieschepen. Daarnaast was dit optreden weersafhankelijk: tijdens moessonperiodes was de Indische oceaan te ruw voor kleine skiffs en nam daar het aantal incidenten af, terwijl dan het aantal incidenten in de meer beschutte Golf van Aden toenam.¹⁰⁴

1.4 De kosten van Somalische piraterij

De gevolgen van de Somalische piraterij zijn te groeperen in drie soorten kosten: menselijke kosten, economische kosten en politieke kosten.¹⁰⁵ Onder menselijke kosten valt al het menselijk leed ten gevolge van piraterij, zoals doden en gewonden, maar ook emotionele schade voor gegijzelde bemanningsleden. Dit leed is niet in geld uit te drukken en is moeilijk meetbaar. Het *International Maritime Bureau* stelt jaarlijks een rapport op over deze menselijke kosten. In 2011 waren 1206 mensen gegijzeld door piraten, waarvan 149 langer dan een jaar vast zaten; 35 mensen kwamen om het leven door geweld, ziekte of ondervoeding. Militairen doodden 111 piraten tijdens confrontaties.¹⁰⁶ De gegijzelden leefden onder constante dreiging van fysiek en

¹⁰¹ Murphy, *Somalia, the new Barbary?*, 91-110; Norchi, *Piracy in comparative perspective*, 44-47; Nelson, *Ocean piracy*, 46-47.

¹⁰² Daniels, *Somali piracy and terrorism in the Horn of Africa*, 36-38.

¹⁰³ Guilfoyle, *Modern piracy*, 58; Kraska, *Contemporary maritime piracy*, 54.

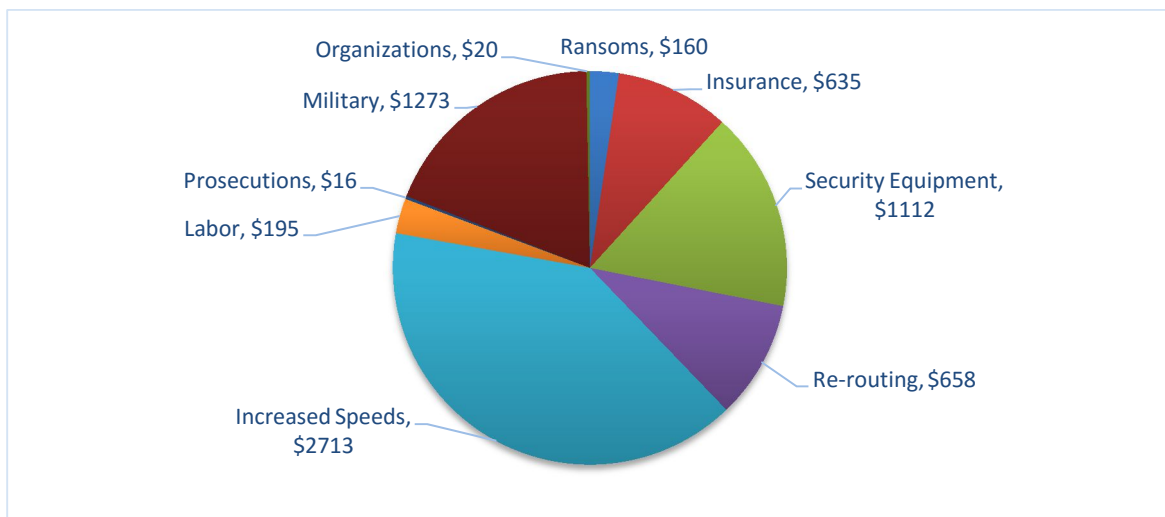
¹⁰⁴ Murphy, *Somalia, the new Barbary?*, 91-110.

¹⁰⁵ Haywood en Spivak noemen nog een vierde soort kosten: *environmental cost*. Dit zijn de negatieve gevolgen voor het milieu indien bijvoorbeeld een olietanker ernstig beschadigd wordt bij een aanval. Zij geven echter toe dat dit voornamelijk een hypothetische vorm van schade is. Haywood, *Maritime piracy*, 17-21.

¹⁰⁶ Het daadwerkelijke aantal omgekomen piraten ligt waarschijnlijk hoger, vanwege andere doodsoorzaken: gedood door private beveiligers of door andere piratengroepen en omgekomen op zee door verdrinking of

psychisch geweld.¹⁰⁷ De psychische langetermijnevolgen zijn nog onbekend, maar rederijen melden dat veel oud-gegijzelden niet meer naar zee gaan.¹⁰⁸

De menselijke kosten vallen niet alleen bij bemanningsleden van gekaapte schepen. Ook de Somalische bevolking lijdt onder piraterij. Veel Somaliërs zijn afhankelijk van voedselhulp, die bedreigd wordt door piraterij. Zo kaapten piraten in 2005 een schip van het *World Food Programme* (WFP), dat voedsel voor twee maanden voor 28.000 Somaliërs transporteerde. Vervolgtransporten werden opgeschort totdat vanaf eind 2007 internationale marineschepen de WFP-schepen gingen escorteren.¹⁰⁹ Kustgemeenschappen waar piraten wonen krijgen te maken met geweld, alcoholmisbruik, inflatie en prostitutie. Lokale vissers lijden onder piraterij door diefstal van boten, gijzelingen en het risico op zee voor piraat te worden aangezien en daardoor beschoten te worden.¹¹⁰



Figuur 7. De totale directe kosten van Somalische piraterij in 2011 (miljoen US dollar).¹¹¹

De schattingen van de financiële kosten van Somalische piraterij lopen uiteen van 7 tot 18 miljard dollar per jaar, afhankelijk welke directe en indirecte kosten men meerekent.¹¹² Onder

uitdroging. International Maritime Bureau (IMB) and Oceans Beyond Piracy (2012), 'The human cost of Somali piracy 2011', http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/hcop_2011.pdf (23-05-2016), 13.

¹⁰⁷ Ongeveer tien procent van hen kreeg te maken met ernstige mishandeling, zoals slaan, opsluiting in een vriezer, urenlang vastgebonden zijn in de brandende zon en schijnexecuties. Bron: IMB, 'The human cost of Somali piracy 2011', 4-5.

¹⁰⁸ Ibidem, 10-11; Haywood, *Maritime piracy*, 18.

¹⁰⁹ Homan, 'Operational challenges', 71.

¹¹⁰ Haywood, *Maritime piracy*, 18-19. Norchi, *Piracy in comparative perspective*, 76-78.

¹¹¹ Bowden, A., & Basnet, S. (2012). *The economic cost of Somali piracy 2011*. One Earth Future Foundation Working Paper, 1.

¹¹² De schattingen in 2010 liggen tussen de 7 en 12 miljard dollar. Haywood, *Maritime piracy*, 19; de Wereldbank stelt in een rapport uit 2013 de kosten op gemiddeld 18 miljard dollar per jaar. World Bank, *The Pirates of Somalia*, 22-27.

de directe kosten vallen losgeldbedragen, verhoogde verzekeringspremies, kosten voor sneller varen of omvaren rond Afrika, risicotoelagen voor bemanningsleden en kosten van zelfbeschermingsmaatregelen voor koopvaarders, militaire inzet en juridische vervolging (figuur 7). Onder indirecte kosten vallen negatieve gevolgen voor regionale visserij, toerisme, oliewinning en de handelsstromen. De kans dat een koopvaarder wordt gekaapt is klein, kleiner dan 1% tijdens de piek in 2010.¹¹³ Sommige reders nemen daarom liever geen actie en accepteren dit risico, dan dat zij gegarandeerd hoge kosten moeten maken door om te varen of zelfbeschermingsmaatregelen te nemen.¹¹⁴ Voor gelegenheidscriminelen zoals piraten zullen er daarom altijd kwetsbare schepen rondvaren die zij kunnen kapen.

De politieke kosten van Somalische piraterij krijgen minder media-aandacht dan de economische kosten. De negatieve politieke gevolgen zijn: het destabiliserende effect bij regionale politiek, corruptie van ambtenaren, gezagsondermijning en piraterij als inkomstenbron voor strijdende partijen. Somalische piraten zijn uit op persoonlijk gewin, maar zijn trouw aan hun clan. Internationaal is de vrees groot dat piraterij zal versmelten met terrorisme, maar zoals gezegd is daar vooralsnog geen bewijs voor.¹¹⁵ De kosten van piraterijbestrijding voor een lokale overheid, zoals militaire inzet en juridische vervolging, leiden ook tot politieke kosten doordat het gespendeerde geld niet uitgegeven kan worden aan zaken zoals gezondheidszorg, sociale zaken, economische ontwikkeling of criminaliteitsbestrijding anders dan piraterij. Dit vormt een extra uitdaging wanneer het een ontwikkelingsland betreft met een krap budget. Ter illustratie: de losgeldbedragen van piraterij waren in 2008 groter dan het totale budget van de regering in Puntland.¹¹⁶

1.5 Conclusie: aandachtspunten voor effectieve piraterijbestrijding

Dit hoofdstuk beschreef de oorzaken, werkwijze en kosten van Somalische piraterij. Daarmee kan de conclusie getrokken worden dat de volgende punten relevant zijn voor effectieve piraterijbestrijding.

¹¹³ Guilfoyle, *Modern piracy*, 44; Nelson, *Ocean piracy*, 7; Homan, 'Operational challenges', 115.

¹¹⁴ Haywood, *Maritime piracy*, 19.

¹¹⁵ Zie noot 92.

¹¹⁶ Kraska, *Contemporary maritime piracy*, 51; Ould-Abdallah, A. A. (2008). 'Piracy off the Somali Coast.' *Report of the workshop commissioned by the special representative of the Secretary General of the UN to Somalia*, Nairobi, http://www.imcsnet.org/imcs/docs/somalia_piracy_intl_experts_report_consolidated.pdf (23-05-2016), 31.

Ten eerste is piraterij een globaal probleem: Somalische piraten vallen scheepvaart aan ongeacht de nationaliteit en de kosten zijn niet alleen voelbaar in regionale ontwikkelingslanden, maar ook in welvarende handelsnaties. Het is daarom van belang dat scheepvaart evenredig beschermd wordt.

Ten tweede is het belangrijkste motief van piraten de hoge beloning tegenover een laag risico. Dit dient aangepakt te worden door enerzijds de kans op een succesvolle kaping te verkleinen door scheepvaart te beschermen en anderzijds door piraten te berechten.

Ten derde is het operatiegebied van piraten zeer groot. Het omvat voornamelijk internationale wateren, maar ook territoriale wateren. De grootte van het gebied en de beperkte middelen om piraten te bestrijden, vereisen efficiënte samenwerking tussen marineschepen, internationale coördinatie en het delen van informatie.

Ten vierde liggen de oorzaken van piraterij bij de instabiliteit op het land, die mede beïnvloed wordt door smokkel en terrorisme. Zo lang deze zaken niet worden geadresseerd, blijft Somalië een voedingsbodem voor piraterij. Landen dienen zich daarom in te zetten voor sterke overheidsinstellingen en machtsmiddelen zoals een Somalische kustwacht. Corruptie, hongersnood, terrorisme, de smokkel van mensen en wapens dienen bestreden te worden.

Ten vijfde dient de internationale gemeenschap op te treden tegen illegale (internationale) visserij in Somalische wateren. Deze grootschalige visserij ondermijnt de legitimiteit van de internationale maritieme inzet.

Het opvallendste aspect van Somalische piraterij is de brede internationale reactie. Niet eerder in de recente geschiedenis hebben zo veel verschillende landen op zee samengewerkt tegen een gemeenschappelijke vijand. In welke mate deze landen bovengenoemde punten meenamen in de bestrijding van de Somalische piraterij is de focus van het volgende hoofdstuk.

Hoofdstuk 2 De internationale inzet tegen Somalische piraterij

2.1 Introductie

The piracy taking place off the coast of Somalia has [...] had an effect on multiple nations around the globe. In 2009 alone, ships from sixty-one different nations were either hijacked or faced attempted hijackings.¹¹⁷

De Somalische piraterij raakte naties wereldwijd. In het vorige hoofdstuk is duidelijk geworden wat landen moeten doen om deze piraterij effectief te bestrijden. In de praktijk bleken landen dit in verschillende mate te doen. In dit hoofdstuk staat de tweede deelvraag centraal: hoe verschilde de inzet van landen om de oorzaken en symptomen van Somalische piraterij te bestrijden in de periode 2009-2011? Daarvoor worden twintig landen onderzocht, waarbij stapsgewijs gekeken wordt naar de volgende factoren.

1. In welke mate beschermt het land internationale scheepvaart evenredig?
2. In welke mate zet het land zich multinationalaal in?
3. In welke mate deelt het land informatie?
4. In welke mate berecht het land piraten?
5. In welke mate pakt het land oorzaken in Somalië aan?
6. In welke mate bestrijdt het land illegale visserij, smokkel en terrorisme?

Per factor wordt toegelicht hoe de mate van inzet gemeten wordt. Eerst volgt een analyse, op basis van literatuur en overige bronnen, hoe elk land zich inzette voor de betreffende factor. Daarna volgt een waardering van de factor, waarbij punten worden toegekend voor de inzet. Aan het eind van het hoofdstuk volgt een totaalscore, waarmee inzichtelijk wordt hoe de totale inzet voor piraterijbestrijding verschilde tussen landen. Dit dient vervolgens als basis voor het toetsen van hypothesen in het derde hoofdstuk.

Nationale en multinationale taakgroepen

De explosieve toename van het aantal piraterij-incidenten en de hoge kosten daarvan leidde ertoe dat diverse landen besloten marineschepen te sturen om de piraterij te bestrijden. De landen hadden daarbij de keuze zelfstandig op te treden of in internationaal verband onder leiding van de NAVO, de EU of de VS. De eerste internationale inzet begon in 2007, toen de

¹¹⁷ Daniels, *Somali piracy and terrorism in the Horn of Africa*, 99.

VN lidstaten verzocht schepen van het *World Food Programme* (WFP) te escorteren. In 2008 nam het aantal aanvallen tegen commerciële scheepvaart toe, waarop de VN-Veiligheidsraad de internationale gemeenschap opriep tot verdere actie.¹¹⁸

In december 2008 startte de EU operatie *Atalanta* (*EU Naval Force*, EUNAVFOR; *Task Force 465*). Het was de eerste maritieme operatie ooit binnen het kader van het Europese gemeenschappelijk veiligheids- en defensiebeleid en de grootste antipiraterij-operatie in de regio. De doelstellingen waren: de bescherming van WFP-schepen en andere kwetsbare schepen, actieve bestrijding van piraterij en (vanaf december 2009) toezicht op visserijactiviteiten voor de Somalische kust.¹¹⁹

De NAVO startte in maart 2009 de antipiraterij-operatie *Allied Protector*, die in augustus 2009 opgevolgd werd door antipiraterij-operatie *Ocean Shield* (*Combined Task Force 508*). De primaire missie was het afschrikken en bestrijden van piraterij, naast het beschermen van WFP-konvoeien. De twee permanente NAVO-taakgroepen *Standing NATO maritime Group 1 and 2* voerden deze missie afwisselend af, met fregatten en bevoorradingsschepen uit diverse NAVO-lidstaten.¹²⁰

Naast de EU- en NAVO-missies, opereerde vanaf januari 2009 een derde internationale antipiraterij *task force*: de *Combined Task Force 151*, onderdeel van de *Combined Maritime Forces* onder leiding van de VS. De primaire missie was het bestrijden van piraterij, later kwam daar ook lokale capaciteitsopbouw bij. De lijst van deelnemende landen varieerde, waarbij zowel NAVO-lidstaten als regionale landen (zoals Saoedi-Arabië) en Aziatische landen (zoals Zuid-Korea) deelnamen met schepen of stafofficieren.¹²¹

Tot slot besloten enkele landen, zoals China, Rusland en India, marineschepen onder eigen vlag te laten opereren voor een nationale antipiraterijmissie. Dit konden zelfstandig opererende schepen zijn of kleine taakgroepen van enkele schepen. Deze schepen beschermden vooral

¹¹⁸ VN-resoluties 1814, 1816, 1836, 1848, 1851 (2008).

¹¹⁹ Kraska, J. (2013). 'Comparative counter-piracy strategy: European, American, African, and Asian approaches.' In: Norchi, *Piracy in comparative perspective*, 201-224: 204-210; Kraska, *Contemporary maritime piracy*, 95-96; Daniels, *Somali piracy and terrorism in the Horn of Africa*, 79-80.

¹²⁰ Vanaf 2013 namen ook niet-NAVO lidstaten met marineschepen deel aan deze missie: Oekraïne, Nieuw-Zeeland en Australië. <http://www.mc.nato.int/about/Pages/Operation%20Ocean%20Shield.aspx>; Kraska, 'Comparative counter-piracy strategy', 210-211.

¹²¹ Ibidem, 214-215.

ationale commerciële scheepvaart, al dan niet in konvooi varende. De meeste van deze landen stemden hun antipiraterij-operaties af met de andere *task forces* en deelden informatie, in het bijzonder tijdens het *Shared Awareness and Deconfliction* (SHADE) overleg te Bahrein.¹²²

Landen in dit onderzoek

De twintig te onderzoeken landen zijn te groeperen aan de hand van de drie maritieme taakgroepen waar zij al dan niet aan deelnamen (periode 2009-2011), zie onderstaande tabel.¹²³ Opvallend is dat niet elke EU-lidstaat deelnam aan de EU-missie en dat niet elke NAVO-lidstaat deelnam aan de NAVO-missie. Noorwegen nam bijvoorbeeld als niet-EU NAVO-lidstaat deel aan *Atalanta*.¹²⁴ De keuze tussen de EU of de NAVO kan een indicatie zijn voor de primaire strategische loyaliteit van Europese staten.¹²⁵ Niet-NAVO/EU bondgenoten van de VS namen deel aan CTF 151.¹²⁶

Land	Met schepen deelnemend aan:
1. Nederland	TF 465 (EU), TF 508 (NAVO)
2. België	TF 465 (EU)
3. Denemarken	TF 508 (NAVO), CTF 151
4. Frankrijk	TF 465 (EU)
5. Duitsland	TF 465 (EU)
6. Groot-Brittannië	TF 465 (EU), TF 508 (NAVO), CTF 151
7. Zweden	TF 465 (EU)
8. Noorwegen	TF 465 (EU)
9. Canada	TF 508 (NAVO)
10. VS	TF 508 (NAVO), CTF 151
11. China	Nationale inzet
12. Japan	Nationale inzet
13. Zuid-Korea	CTF 151 en nationale inzet
14. Rusland	Nationale inzet
15. Iran	Nationale inzet
16. Kenia	<i>Beperkte nationale inzet in kustwateren</i>
17. India	Nationale inzet
18. Spanje	TF 465 (EU)
19. Italië	TF 465 (EU), TF 508 (NAVO)
20. Griekenland	TF 465 (EU), TF 508 (NAVO)

Tabel 3. Deelname landen aan maritieme antipiraterijtaakgroepen.¹²⁷

¹²² Murphy, *Somalia, the new Barbary?*, 129-137; Daniels, *Somali piracy and terrorism in the Horn of Africa*, 73-77.

¹²³ De keuze van de twintig landen is gebaseerd op variatie in type landen en beschikbare onderzoeksgegevens.

¹²⁴ In 2013 nam Noorwegen wel deel aan NAVO-operatie *Ocean Shield*. Daarnaast namen vanaf 2013 Oekraïne en Nieuw-Zeeland als niet-NAVO lidstaten deel aan *Ocean Shield*.

¹²⁵ Garrett, N. G., & Hendrickson, R. C. (2009). NATO's Anti-piracy Operations: Strategic and Political Implications. *Atlantisch Perspectief*, 8, 9-13.

¹²⁶ Japan nam vanaf 2013 deel aan CTF-151.

¹²⁷ Bronnen: NATO, counter-piracy operations, http://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_48815.htm ; EUNAVFOR <http://eunavfor.eu> (23-05-2016).

Coördinatie met de koopvaardij

Internationaal overleg leidde tot het instellen van de *Internationally Recommended Transit Corridor* (IRTC). Commerciële scheepvaart werd aanbevolen gebruik te maken van deze corridor door de Golf van Aden, die beveiligd werd door coalitieschepen. Sommige landen en coalities kozen ervoor om deze corridor over de gehele lengte te bewaken door deze op te delen in zones waar een marineschip voor verantwoordelijk was (zonebescherming). Andere landen kozen ervoor om scheepvaart in konvooien te escorteren door deze corridor.

Niet alleen staten met krijgsmachten speelden een rol in het bestrijden en voorkomen van piraterij, ook rederijen en commerciële partijen waren van belang. Koopvaardij schepen konden het risico van een kaping voorkomen door gevaarlijke gebieden te mijden of door zelfbeschermingsmaatregelen te nemen, zoals het optuigen van brandslangen, het barricaderen van toegangsdeuren aan dek tot het beveiligen van schepen met bewapende (militaire of commerciële) beveiligingsteams. Bovenal dienden zij zich aan te melden bij de coördinatiecentra van de internationale coalitie en regelmatig informatie uit te wisselen via deze centra.¹²⁸

2.2 Factor 1: evenredige bescherming van internationale scheepvaart

Analyse van de factor

Het opvallendste verschil bij de bestrijding van Somalische piraterij is de mate waarin interveniërende landen vooral eigen scheepvaart beschermen (nationaal belang) of alle scheepvaart, onder welke vlag dan ook (gemeenschappelijk belang). Hierin komt naar mijn mening de rol van het nationaal belang het duidelijkst naar voren en daarom telt deze factor tweemaal zo zwaar.

China, Zuid-Korea, Rusland, Japan, en India stelden nationale konvooien samen die door eigen oorlogsschepen door de Golf van Aden geëscorteerd werden.¹²⁹ Andere schepen waren vrij om

¹²⁸ IMB, *BMP 4: Best Management Practices for Protection Against Somalia Based Piracy*.

¹²⁹ Apps, P. (2010). 'Hi-tech navies take on Somalia's pirates', 16 juni 2010, <http://www.reuters.com/article/us-somalia-piracy-navies-idUSTRE65F2CS20100616> (23-05-2016); Weitz, R. (2009). 'Countering the Somali Pirates: Harmonizing the International Response.' *Journal of strategic security* 2.3: 1, 7; Homan, 'Operational challenges', 84-85, 114. Erickson, A. S., & Strange, A. M. (2013). *No Substitute for Experience: Chinese Antipiracy Operations in the Gulf of Aden* (No. NWC/CMSI-10). China Maritime Studies Institute, Naval War College, Newport (RI), 65-67.

zich aan te sluiten bij een dergelijk nationaal konvooi. Ook grepen de marineschepen in wanneer in hun nabijheid andere scheepvaart werd aangevallen. Vanzelfsprekend was dit niet: Japan moest zijn wetgeving aanpassen omdat Japanse strijdkrachten schepen onder andere vlag niet mochten beschermen en Zuid-Koreaanse marineschepen dienden eerst toestemming te krijgen van hun nationale hoofdkwartier en zeker te stellen dat geen nationale schepen bedreigd werden.¹³⁰ Iran patrouilleerde in de Golf van Aden om voornamelijk eigen schepen te beschermen, maar heeft incidenteel ingegrepen om niet-Iraanse schepen in de nabijheid te beschermen.¹³¹ Kenia beschikte niet over de middelen om buiten de kustwateren internationale scheepvaart te beschermen.

De werkwijze van de EU en de NAVO, waarbij marineschepen over de gehele lengte de IRTC beschermden, past meer bij een evenredige bescherming, onafhankelijk van nationaliteit. Wel boden individuele EU/NAVO-landen extra bescherming aan nationale scheepvaart, wanneer deze in de nabijheid voer, of wanneer via nationale kanalen een verzoek binnenkwam voor een nationaal escorte, al dan niet met een *Vessel Protection Detachment*.¹³² Regelmatig werden EU-oorlogsschepen tijdelijk onder nationaal bevel gesteld om een nationale missie uit te voeren.¹³³

De internationale focus van bescherming lag op de drukke scheepvaartroute in de Golf van Aden (de IRTC). Koopvaarders meden de risicovolle Indische oceaan rond Somalië, maar voor WFP-schepen met bestemming Kenia of Somalië was dit geen optie. De VN riep daarom landen op deze schepen te beschermen. De EU, de NAVO, Rusland en China voerden WFP-escortes uit.¹³⁴ Wanneer een marineschip deze taak op de Indische Oceaan uitvoerde, kon het geen

¹³⁰ Heng, Y. K. (2013). 'Japan's aspirations as a global security actor: the antipiracy mission off Somalia and the dynamics of great power intervention.' *Globalizing Somalia: multilateral, transnational and international repercussions of conflict*. London: Continuum Press (2013), 186-204: 192; Roehrig, T. (2012). 'South Korea's counterpiracy operations in the Gulf of Aden.' *Global Korea: South Korea's Contributions to International Security*, 28-44: 33-34.

¹³¹ Zie bijvoorbeeld: 'Iranian Navy Warships Foil Pirate Attack.' *Naval Today*, 27 dec 2011, <http://navaltoday.com/2011/12/27/iranian-navy-warships-foil-pirate-attack/> (23-05-2016).

¹³² Zo stelt een Nederlands evaluatierapport over de inzet van het fregat Hr.Ms. Evertsen: 'In een aantal gevallen heeft Hr.Ms. Evertsen extra aandacht besteed aan in zijn nabijheid varende Nederlandse koopvaardij schepen.' Ministerie van Defensie (2010), *Eindevaluatie: inzet Hr.Ms. Evertsen in operatie EUNAVFOR "Atalanta" voor de kust van Somalië, 13 augustus – 18 december 2009*, Den Haag.

¹³³ Larik, J. (2013). 'Europe's Fight Against Piracy: From the Barbary Coast to Operation Atalanta.' *Fondation Pierre du Bois Papier d'actualité*, (4), <http://www.fondation-pierredubois.ch/Papiers-d-actualite/piracy.html> (23-05-2016).

¹³⁴ Nelson, *Ocean piracy*, 52.

bescherming bieden aan nationale scheepvaart in de IRTC. Hier lag een conflict met nationale belangen, wat ook blijkt uit onderstaande citaten van twee auteurs:

By escorting UN World Food Program shipments in March 2011, China exercised its capability to project naval power beyond its own shore, illustrating that the country is able to protect its national interests while also support the humanitarian efforts.¹³⁵

Vanaf 2008, toen het Russische fregat *Neustrashimy* van de Oostzee naar de Golf van Aden voer, heeft de Russische marine een bijna permanente aanwezigheid van oorlogsschepen gehandhaafd rondom de Hoorn van Afrika. Daarbij is niet uitsluitend in het kader van nationale belangen opgetreden: in 2010 heeft Rusland ook een escorte uitgevoerd van een transport voor het *World Food Programme* (WFP).¹³⁶

De analyse van deze factor kent de volgende beperkingen. Er wordt weliswaar gekeken hoe de landen met marineschepen scheepvaart op zee beschermden (nationaal of evenredig), maar niet met welke exacte middelen en intensiteit. Er zou ook gekeken kunnen worden naar het aantal en type ingezette platformen, het aantal patrouille-uren en het aantal interventies. Daarnaast is in dit onderzoek de inzet van militaire en private beveiligers op commerciële schepen buiten beschouwing gelaten. Deze factoren zijn niet meegenomen omdat deze moeilijk te meten zijn of omdat de gegevens niet voor alle landen in gelijke mate beschikbaar zijn.

Waardering van de factor

De score voor deze factor is als volgt. ‘Laag’ scoren landen die alleen nationale konvooien beschermden. ‘Gemiddeld’ scoren landen die nationale konvooien beschermden, maar ook WFP-schepen. ‘Hoog’ scoren landen die scheepvaart evenredig beschermden via zonebescherming en WFP-escortes uitvoerden. Kenia scoort ‘laagst’ omdat het geen scheepvaart beschermdte buiten de eigen wateren. De categorie ‘hoogst’ is voor landen die alle schepen evenredig beschermden en nationale schepen geen enkele prioriteit of speciale behandeling gaven, maar dit kwam in de praktijk niet voor. In de bovenstaande analyse genoemde feiten en bronnen vormen de basis voor de waardering (tabel 4).

¹³⁵ Heng, ‘Japan’s aspirations as a global security actor’, 177.

¹³⁶ Veen, E.H. (2012), De zee: speeltuin van de supermachten, *The Hague Centre for Strategic Studies* (HCSS) Rapport No 13/03/12, 64.

<i>F1. In welke mate beschermt het land internationale scheepvaart evenredig?</i>						
Land	Laagst (2)	Laag (4)	Gemiddeld (6)	Hoog (8)	Hoogst (10)	score
1. Nederland				x		8
2. België				x		8
3. Denemarken				x		8
4. Frankrijk				x		8
5. Duitsland				x		8
6. Groot-Brittannië				x		8
7. Zweden				x		8
8. Noorwegen				x		8
9. Canada				x		8
10. VS				x		8
11. China			x			6
12. Japan		x				4
13. Zuid-Korea		x				4
14. Rusland			x			6
15. Iran		x				4
16. Kenia	x					2
17. India		x				4
18. Spanje				x		8
19. Italië				x		8
20. Griekenland				x		8

Tabel 4. Mate van evenredige bescherming internationale scheepvaart.

2.3 Factor 2: multinationale inzet

Analyse van de factor

De grootte van het operatiegebied vereist efficiënte inzet van middelen om piraterij te bestrijden. Marineschepen moeten goed kunnen samenwerken met marineschepen van andere nationaliteiten. De hoogste vorm van samenwerking, waarbij het belang van de missie prevaleert boven nationaal belang, is de bereidheid eenheden onder operationeel bevel te stellen van een commandant met een andere nationaliteit. Hoe vanzelfsprekend dergelijke samenwerking ook lijkt, eenvoudig is het niet: bijna twintig jaar na oprichting van de NAVO werd pas in 1968 een permanente multinationale NAVO-taakgroep geformeerd.¹³⁷

NAVO-landen hebben decennialang ervaring in multinationalaal optreden. Voor de EU was operatie *Atalanta* de eerste grootschalige maritieme operatie. De meeste EU-lidstaten zijn ook lid van de NAVO en daarmee was er kennis en ervaring aanwezig in multinationalaal optreden.

¹³⁷ Dit was de *Standing Naval Force Atlantic* (STANAVFORLANT).

De lidstaten stelden probleemloos schepen onder commando van een andere EU- of NAVO-lidstaat. Het multinationale optreden was wel beperkt tot vertrouwde bondgenoten: schepen onder bijvoorbeeld Chinese of Russische vlag laten opereren was niet aan de orde.

Japan en Zuid-Korea hadden minder ervaring in multinationaal optreden, maar werkten intensief samen met de multinationale taakgroepen. Zo nam Zuid-Korea vanaf 2009 deel aan de Amerikaanse geleide CTF-151, maar met een gespleten bevelslijn tussen het nationale hoofdkwartier en de operationele commandant van CTF-151.¹³⁸ Japan nam vanaf 2013 deel aan CTF-151 en voerde sindsdien naast nationale konvooien ook zonebescherming uit in de IRTC.¹³⁹ In de periode 2009-2011 was de inzet echter nationaal. China, Rusland, India en Iran zetten hun schepen onder strikt nationaal bevel in.¹⁴⁰ Zo weigerde Rusland expliciet schepen onder EU- of NAVO-vlag te laten opereren.¹⁴¹ Kenia heeft geen marine- of kustwachtschepen ingezet buiten de territoriale wateren.¹⁴²

Waardering van de factor

De score voor deze factor is als volgt. ‘Laagst’ scoren landen die geen scheepvaart beschermden buiten de eigen wateren. ‘Laag’ scoren landen die geen schepen onder bevel van een ander land inzetten. ‘Gemiddeld’ scoren landen die deelnamen aan een internationale taakgroep, maar met een gespleten bevelslijn. ‘Hoog’ scoren landen die deelnamen aan een internationale taakgroep. De categorie ‘hoogst’ is een theoretische categorie voor landen die schepen onder commando stelden van elk willekeurig land (tabel 5).

¹³⁸ Roehrig, ‘South Korea’s counterpiracy operations in the Gulf of Aden’, 28-44.

¹³⁹ Japan MoD (2014), Counter-piracy Operations, Defense of Japan 2014, http://www.mod.go.jp/e/publ/w_paper/pdf/2014/DOJ2014_3-3-3_web_1031.pdf; Japan MoD, ‘Measures against Piracy’, http://www.mod.go.jp/e/d_act/somalia/

¹⁴⁰ Schöttli, J. (Ed.). (2015). *Power, Politics and Maritime Governance in the Indian Ocean*. Routledge, 34.

¹⁴¹ Sputnik International, ‘Russia rejects anti-piracy efforts under NATO, EU command’, 24 juli 2009, <http://sputniknews.com/russia/20090724/155611385.html>

¹⁴² Kenia beschikt over een marine van voornamelijk patrouilleschepen, maar de regering verkondigde pas in 2014 plannen om een kustwacht op te richten.

<i>F2. In welke mate zet het land zich multinationalaal in?</i>						
Land	Laagst (1)	Laag (2)	Gemiddeld (3)	Hoog (4)	Hoogst (5)	score
1. Nederland				x		4
2. België				x		4
3. Denemarken				x		4
4. Frankrijk				x		4
5. Duitsland				x		4
6. Groot-Brittannië				x		4
7. Zweden				x		4
8. Noorwegen				x		4
9. Canada				x		4
10. VS				x		4
11. China		x				2
12. Japan		x				2
13. Zuid-Korea			x			3
14. Rusland		x				2
15. Iran		x				2
16. Kenia	x					1
17. India		x				2
18. Spanje				x		4
19. Italië				x		4
20. Griekenland				x		4

Tabel 5. Mate van multinationale inzet.

2.4 Factor 3: delen van informatie

Analyse van de factor

Samenhangend met het opereren in multinationalaal verband is het delen van informatie. Piraten zijn een gemeenschappelijke vijand. Het ligt voor de hand om tactische informatie over piraten snel te delen met eenieder die hen wil bestrijden. Er zijn echter twee factoren die dit bemoeilijken. Ten eerste moet de informatie bij voorkeur op een beveiligde manier gedeeld worden, zodat de piraten er niet op kunnen reageren. Ten tweede kunnen nationale belangen een belemmering vormen, bijvoorbeeld wanneer een land wil voorkomen dat anderen inzicht krijgen in de eigen militaire capaciteiten. NAVO-landen zijn vertrouwd met het multinationalaal delen van tactische informatie en zij beschikken over de technische middelen om dit beveiligd te doen.¹⁴³ Voor andere landen is dit minder het geval. Door de geheimhouding van informatie

¹⁴³ NATO, 'External Information Sharing in Support of NATO Counter-Piracy Operations,' 15 July 2011, http://www.jallc.nato.int/products/docs/counter-piracy_non-class_extract.pdf (23-05-2016).

is het (nog) niet vast te stellen hoeveel en wat voor informatie gedeeld werd. Wel is vast te stellen dat landen aan overlegfora deelnamen.

Op 14 januari 2009 werd de *International Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia* (CGPCS) opgericht. Dit is een internationaal forum voor landen en organisaties die Somalische piraterij bestrijden. Doel is het harmoniseren van de operationele en politieke inzet van verschillende landen. De CGPCS geeft daarmee gevolg aan VN-resolutie 1851, die verzocht om een internationaal samenwerkingsmechanisme voor staten en organisaties. Aanvankelijk namen drieëntwintig landen en vijf organisaties deel, gestaag groeide dit naar zestig landen en twintig organisaties, die bijeenkomen in het VN-hoofdkwartier in New York.¹⁴⁴

De bijeenkomsten van de *contact group* leidde tot twee belangrijke resultaten: het SHADE mechanisme en het *Trust Fund to Support Initiatives of States Countering Piracy off the Coast of Somalia*. SHADE is een apolitek forum voor het delen van operationele en tactische informatie over piraterijbestrijding. De deelnemers zijn afgevaardigden van de verschillende marines, overheidsinstanties en koopvaardij die in de regio opereren. Enkele malen per jaar komen zij bijeen in Bahrein, waarbij zij afspraken maken over communicatie, standaardisatie, het delen van operationele informatie en het synchroniseren van operaties. Zo was de IRTC ontwikkeld tijdens een SHADE-bijeenkomst. Ondanks de mooie principes is het succes beperkt. De naamgeving geeft dit al aan: noch ‘*shared awareness*’, noch ‘*deconfliction*’ is hetzelfde als echte samenwerking of integratie.¹⁴⁵ Hoewel elke deelnemer de mond vol heeft over coördinatie, wil niemand gecoördineerd worden door een ander land of organisatie (buiten vertrouwde NAVO- of EU-structuren).¹⁴⁶ Doordat ‘coördinatie’ wordt vermeden en de focus ligt op de praktijk op zee, zonder politieke inslag, is het wel mogelijk gebleken dat landen, die

¹⁴⁴ De CGPCS kent geen formeel lidmaatschap. De roulerende voorzitter nodigt alle actoren uit die betrokken zijn bij piraterijbestrijding. In mei 2009 namen 28 landen deel aan het overleg: Australië, België, China, Denemarken, Djibouti, Egypte, Frankrijk, Duitsland, Griekenland, India, Italië, Japan, Kenia, Zuid-Korea, Nederland, Noorwegen, Oman, Portugal, Rusland, Saudi-Arabië, de Somalische Transitional Federal Government, Spanje, Zweden, Turkije, de VAE, het Verenigd Koninkrijk, de VS en Jemen. U.S. Department of State, 18 mei 2009, ‘The Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia’, <http://iipdigital.usembassy.gov/st/english/article/2009/05/20090518175245xjsnommis0.5672266.html#axzz44sRTiBKV> (23-05-2016).

¹⁴⁵ Haywood, *Maritime piracy*, 52.

¹⁴⁶ Ginkel, B. van (2014), ‘EU Governance of the Threat of Piracy Off the Coast of Somalia’, in: Inge Govaere and Sara Poli (eds), *EU Management of Global Emergencies; Legal Frameworks for Combating Threats and Crises*, Brill Nijhoff, 2014, pp. 330-350: 339.

normaliter nauwelijks samenwerken, toch aan dezelfde tafel zitten en informatie delen, zoals de VS, Rusland en China.¹⁴⁷ Opvallende afwezige binnen SHADE is Iran.¹⁴⁸

De EU richtte het *Maritime Security Centre Horn Of Africa* (MSC-HOA) op, een informatiecentrum waar koopvaardij schepen zich konden aanmelden voor bescherming en informatie.¹⁴⁹ Om tegemoet te komen aan de behoefte van het beveiligd delen van tactische informatie startte de EU de beveiligde internetchatroom *Mercury*.¹⁵⁰ Op deze chat zaten alle landen (met uitzondering van Iran) die zich actief inzetten tegen piraterij, zodat ze *real-time* informatie konden delen over piraterij-incidenten en verdachte activiteiten in de regio.¹⁵¹

In tegenstelling tot de andere landen die alleen nationale taakgroepen naar de Golf van Aden stuurden, zette Japan naast marineschepen ook P-3C maritieme patrouillevliegtuigen in. Deze opereerden vanuit Djibouti in nauwe samenwerking met Duitse, Spaanse en Amerikaanse P-3C patrouillevliegtuigen. De Japanse toestellen verzamelden informatie over verdachte activiteiten in de IRTC en deelden dit direct met marine- en koopvaardij schepen, ongeacht de nationaliteit.¹⁵²

Het Verenigd Koninkrijk bekleedt een belangrijke positie wat betreft het delen van informatie: het faciliteert hoofdkwartieren die informatie verwerken, delen en verspreiden. In Northwood bevinden zich de operationele hoofdkwartieren van de EU (*OHQ Atalanta*), de NAVO (*Ocean Shield*). Daarnaast huisvest in Northwood het *NATO Shipping Centre* en beheert het Verenigd Koninkrijk in Dubai het *UK Maritime Trade Operations* (UKMTO), die beide fungeren als liaison tussen koopvaardij schepen en militaire eenheden in de regio. Bovendien nam het Verenigd Koninkrijk in 2009-2011 als enige land op zee actief deel aan alle drie verschillende taakgroepen.

¹⁴⁷ Erickson, *No Substitute for Experience*, 59-63.

¹⁴⁸ Bridger, J. M. (2013). Safe Seas at What Price? The Costs, Benefits, and Future of NATO's Operation Ocean Shield. *NATO Defense College Rome, Research Paper*, (95), 4: 6; Homan, 'Operational challenges', 86.

¹⁴⁹ Norchi, *Piracy in comparative perspective*, 131-133.

¹⁵⁰ NATO, 'External Information Sharing in Support of NATO Counter-Piracy Operations', 19.

¹⁵¹ Bridger, 'Safe Seas at What Price?', 6; Homan, 'Operational challenges', 88.

¹⁵² Zie de rapportages 'Activities of Japanese P-3C Patrol Aircraft Dispatched for Anti-Piracy Operations' 2009-2011, Japan MoD, 'Measures against Piracy', http://www.mod.go.jp/e/d_act/somalia/ (23-05-2016).

Waardering van de factor

Uit bovenstaande analyse volgt de hoogste score voor het Verenigd Koninkrijk, gevolgd door een hoge score voor de overige EU- en NAVO-landen. Landen die slechts op *Mercury* en bij SHADE informatie deelden scoren laag, met Japan als tussenpositie en Iran als buitenstaander met de laagste score (tabel 6).

<i>F3. In welke mate deelt het land informatie?</i>						
Land	Laagst (1)	Laag (2)	Gemiddeld (3)	Hoog (4)	Hoogst (5)	score
1. Nederland				x		4
2. België				x		4
3. Denemarken				x		4
4. Frankrijk				x		4
5. Duitsland				x		4
6. Groot-Brittannië					x	5
7. Zweden				x		4
8. Noorwegen				x		4
9. Canada				x		4
10. VS				x		4
11. China		x				2
12. Japan			x			3
13. Zuid-Korea		x				2
14. Rusland		x				2
15. Iran	x					1
16. Kenia		x				2
17. India		x				2
18. Spanje				x		4
19. Italië				x		4
20. Griekenland				x		4

Tabel 6. Mate van informatie delen.

2.5 Factor 4: berechting van piraten

Analyse van de factor

Piraterij loont wanneer piraten niet juridisch vervolgd worden. Het internationaal zeerecht biedt alle landen juridische grondslag om piraten te berechten die in internationale wateren optreden. In territoriale wateren geldt de jurisdictie van de kuststaat, maar in de Somalische kustwateren mogen ook internationale marines bij VN-besluit optreden tegen piraterij. Ondanks de universele jurisdictie tegen piraterij, kunnen veel landen piraten niet berechten omdat de jurisdictie niet is vastgelegd in nationale wetten.¹⁵³

¹⁵³ Treves, T. (2013). 'Piracy and the international law of the sea.' In: Guilfoyle, *Modern piracy*, 117-146: 122-126; Murphy, *Somalia, the new Barbary?*, 123-128.

Voor een succesvolle rechtszaak tegen piraten zijn verschillende vereisten. Ten eerste moet er bewijs zijn van een kaping of poging tot kaping. Slechts rondvaren met wapens is nog geen grondslag voor arrestatie. Zo zijn de meeste Somalische vissers bewapend om zichzelf te kunnen beschermen. Ten tweede moet er een aanklacht worden ingediend door de kapitein, reder of regering van het aangevallen schip. Soms weigeren kapiteins en reders hieraan mee te werken, omdat het tijd, geld en mogelijk de goede naam van de rederij kost. Tot slot moet er een land zijn dat bereid en ontvankelijk is te berechten.¹⁵⁴

Ondanks de juridische mogelijkheden wil niet elk land overgaan tot nationale berechting van piraten. Doorgaans moet er een aantoonbaar nationaal belang zijn in de casus: de vlag, nationaliteit van de rederij of die van de bemanningsleden. Zelfs wanneer dit het geval is, weigeren landen piraten te berechten omdat de publieke opinie dit afkeurt. Een westerse gevangenis en een mogelijke asielaanvraag na het uitzitten van de straf zijn in de ogen van veel westerse burgers en politici niet afschrikwekkend en leiden tot hoge kosten.¹⁵⁵

De meeste landen geven de voorkeur aan berechting van piraten in de regio. Zo hebben Kenia en de Seychellen verdragen getekend met de EU (voor operatie *Atalanta*) en individuele naties om piraten over te dragen, ook wanneer er in de zaak geen nationaal belang speelde voor het ontvangende land. Kenia heeft piraten overgenomen van Nederland, Denemarken, Frankrijk, Duitsland, Groot-Brittannië de VS, Italië en de Seychellen.¹⁵⁶ Canada en China hadden afspraken met Kenia voor overdracht van piraten.¹⁵⁷ Er is geen betrouwbare informatie gevonden over berechting of overdracht van piraten door Iran. In bijlage 1 staat welke landen piraten in eigen land hebben berecht of piraten hebben overgedragen aan Kenia.

Marines van alle nationaliteiten onderschepten in 2009-2011 piraten rond Somalië. Wanneer aan geen van de drie voorwaarden voor berechting werd voldaan (bewijs van een aanval, een aanklacht en een land dat wil berechten), dan werden de (vermoedelijke) piraten ontwapend en

¹⁵⁴ Geelhoed, M. (2010). 'Berechting van piraten: een juridische puzzel.' *Jason Magazine*, jaargang 35, nr. 2, 24-27.

¹⁵⁵ Scharf, M. P., Newton, M. A., & Sterio, M. (Eds.). (2015). *Prosecuting maritime piracy: domestic solutions to international crimes*. Cambridge University Press, 320-349; Treves, 'Piracy and the international law of the sea.', 133-134; Friman, H. en Lindborg, J. (2013). 'Initiating criminal proceedings with military force.' In: Guilfoyle, *Modern piracy*, 172-201: 181.

¹⁵⁶ UNODC, 'Maritime Crime Programme - Indian Ocean', <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/indian-ocean-division.html> (23-04-2016).

¹⁵⁷ Treves, 'Piracy and the international law of the sea,' 140.

vrijgesteld. Naar schatting 90% van alle piraten werden direct na aanhouding op deze wijze vrij gelaten.¹⁵⁸ De piraten kregen voldoende brandstof, water, voeding en navigatiemiddelen om zelfstandig veilig terug te varen naar Somalië.¹⁵⁹ Voor de 10% van de piraten die wel berecht werden, varieerde de straffen aanzienlijk per land. In Europese landen kregen de piraten straffen van vier tot acht jaar, in Kenia van vijf tot twintig jaar en in de VS tot meer dan dertig jaar.

Nederland heeft van oudsher internationaal recht hoog in het vaandel en ziet Den Haag graag als de juridische hoofdstad van de wereld. Het is dan ook geen verrassing dat Nederland zich sterk heeft ingezet voor de (humane) berechting van piraten. Nederland was het eerste land dat Somalische piraten buiten de regio berechtte en het enige land, buiten de regio, dat Somalische piraten heeft berecht zonder dat er een direct nationaal belang speelde.¹⁶⁰ Daarnaast stelde Nederland in 2009 voor een internationaal tribunaal voor Somalische piraten op te richten.¹⁶¹

Waardering van de factor

Voor deze factor is de hoogste score voor landen die piraten berechten zonder een direct nationaal belang. Een hoge score krijgen de landen die in eigen land berechten en piraten regionaal overdragen. Een gemiddelde score is voor landen die alleen in eigen land berechten. Een lage score is voor landen die alleen piraten overdragen aan regionale landen. De laagste score is voor landen die piraten direct laten gaan omdat zij nationaal niet berechten en geen *memorandum of understanding* hebben voor overdracht aan een regionaal land (tabel 7).

¹⁵⁸ McKnight, *Pirate Alley*, 99; Haywood, *Maritime piracy*, 52, 82; Struett, *Maritime piracy and the construction of global governance*, 76; Pham noemt een percentage van 60%. Pham, 'Putting Somali piracy in context.', 84.

¹⁵⁹ In 2010 speelde zich naar verluidt een incident af waarbij de Russische marine tien piraten midden op de Indische Oceaan zonder middelen op een vlot zette, en zodoende ter dood veroordeelde., 'Russian navy 'sent Somali pirates to their death'', *The Week*, 12 mei 2010, <http://www.theweek.co.uk/politics/14701/russian-navy-%E2%80%98sent-somali-pirates-their-death%E2%80%99>; 'Freed Somali pirates "probably died" - Russian source', *BBC News*, 11 mei 2010 <http://news.bbc.co.uk/2/hi/8675978.stm> (23-04-2016).

¹⁶⁰ Warner, R. (2013). The Prosecution of Pirates in National Courts. *ECSSR (Abu Dhabi). Emirates Lecture Series*, (109), 13; 'Nederland vervolgt als eerste land zonder nationaal belang piraten', *NRC Handelsblad*, 5 december 2010.

¹⁶¹ Zeldin, W. 'Netherlands: Call for International Anti-Piracy Tribunal', 30 april 2009, <https://www.loc.gov/law/foreign-news/article/netherlands-call-for-international-anti-piracy-tribunal/> (23-05-2016).

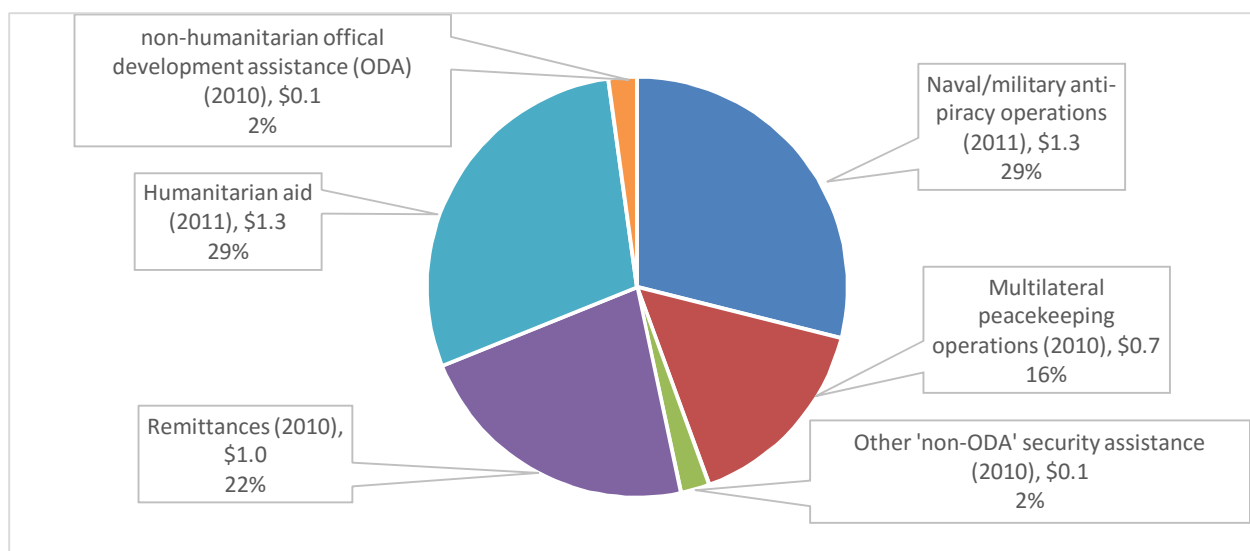
<i>F4. In welke mate berecht het land piraten?</i>						
Land	Laagst (1)	Laag (2)	Gemiddeld (3)	Hoog (4)	Hoogst (5)	score
1. Nederland					x	5
2. België				x		4
3. Denemarken		x				2
4. Frankrijk				x		4
5. Duitsland				x		4
6. Groot-Brittannië		x				2
7. Zweden		x				2
8. Noorwegen		x				2
9. Canada		x				2
10. VS				x		4
11. China		x				2
12. Japan			x			3
13. Zuid-Korea			x			3
14. Rusland	x					1
15. Iran	x					1
16. Kenia					x	5
17. India			x			3
18. Spanje		x	x			4
19. Italië		x				2
20. Griekenland		x				2

Tabel 7. Mate van berechting.

2.6 Factor 5: aanpak van oorzaken op het land

Analyse van de factor (A)

De piraterijbestrijding op zee is een vorm van symptoombestrijding. Zoals in het vorige hoofdstuk naar voren kwam, liggen de oorzaken van piraterij op het land: armoede, onveiligheid en falend staatsgezag. In dit deel wordt onderzocht in welke mate landen deze oorzaken aanpakken. Hierbij wordt gekeken naar twee vormen van financiële hulp: ten eerste algemene ontwikkelingshulp aan Somalië (factor 5A) en ten tweede specifieke fondsen voor lokale piraterijbestrijding en veiligheid (factor 5B). Doordat twee vormen van financiële hulp apart gemeten worden, is er een dubbele score voor de factor ‘aanpak van oorzaken’. Dit is te rechtvaardigen omdat de aanpak van oorzaken op het land essentieel is om piraterij op lange termijn te bestrijden en omdat nationaal belang hierin een belangrijke rol speelt. Ontwikkelingshulp lijkt een altruïstische daad, die geen direct nationaal belang dient.



Figuur 8. Humanitaire, ontwikkelings- en veiligheidsinvesteringen in Somalië (US\$bn).¹⁶²

In bovenstaande figuur staat een overzicht van humanitaire, ontwikkelings- en veiligheidsinvesteringen in Somalië in 2011. Opvallend is, dat de totale humanitaire hulp even groot is als de militaire inzet tegen piraterij, namelijk 1,3 miljard dollar per jaar (schatting 2011). Wat verder opvalt, is dat een relatief klein deel van de ontwikkelingshulp naar veiligheidsinvesteringen gaat (*non-humanitarian official development assistance (ODA)* en *other 'non-ODA' security assistance*). In het kader van piraterijbestrijding zijn lokale veiligheidsinvesteringen van cruciaal belang, daarom zal hiervoor een aparte score worden bepaald.

Uit interviews met veroordeelde piraten blijkt wat hun grootste angst op zee was: de internationale marineschepen. Maar belangrijker is, wat hen dreef om als piraat naar zee te gaan: financiële beloning. Deze drijfveer kwam voort uit de slechte economische omstandigheden in Somalië. Ontwikkelingshulp kan deze oorzaak deels wegnemen.¹⁶³

Diverse landen leveren naast directe bilaterale ontwikkelingshulp aan Somalië ook indirect hulp via algemene VN- of EU-fondsen. Deze bedragen worden buiten beschouwing gelaten, omdat de bedragen per donorland binnen een fonds relatief klein zijn en omdat de bilaterale hulp duidelijke politieke keuzes tonen. Na 2011 zijn diverse initiatieven en fondsen opgericht

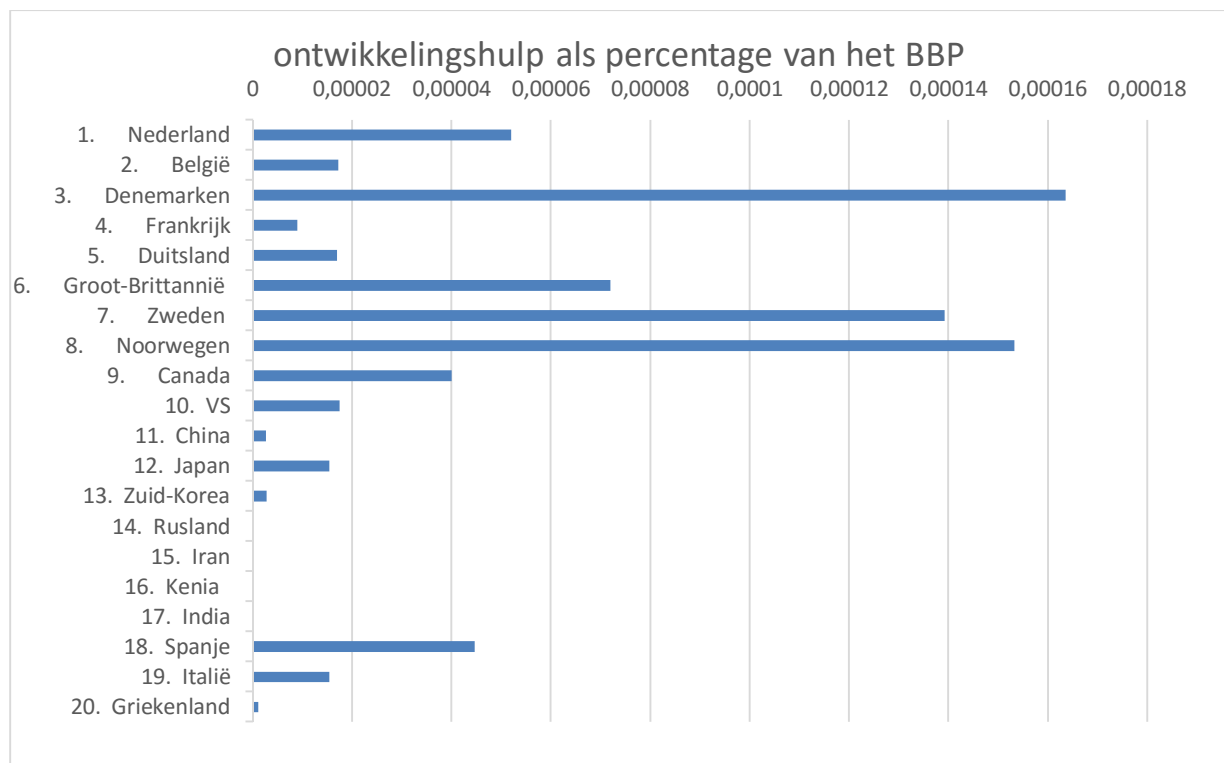
¹⁶² Global Humanitarian Assistance, 'Somalia: International financing investments' 21 februari 2012, 1. <http://www.globalhumanitarianassistance.org/wp-content/uploads/2012/02/gha-somalia-briefing-paper-feb-2012-final.pdf>. (23-04-2016).

¹⁶³ UNODC, 'Somali Prison Survey Report'.

om specifiek te bouwen aan lokale maritieme veiligheid en staatsinstituties, zoals de EU-capaciteitsopbouwmissie EUCAP Nestor,¹⁶⁴ de *United Nations Assistance Mission in Somalia* (UNSOM)¹⁶⁵ en het *Somalia Stability Fund*.¹⁶⁶ Vanwege de focus op 2009-2011 blijven deze initiatieven buiten beschouwing.

Waardering van de factor (A)

Het overzicht van humanitaire ontwikkelingshulp aan Somalië in de periode 2009-2011 staat in bijlage 2A. De grootste bilaterale donoren in absolute bedragen waren de VS en het Verenigd Koninkrijk, met respectievelijk 260 en 175 miljoen dollar.¹⁶⁷ Absolute bedragen geven echter een vertekend beeld. Een economisch sterk land kan immers makkelijk een groot bedrag doneren. Daarom zijn de bedragen gecorrigeerd voor het BBP (bijlage 2B). Als percentage van het BBP zijn Denemarken, Noorwegen en Zweden de grootste donoren. In onderstaande figuur staan de percentages en zij vormen de normering voor tabel 8.



Figuur 9. BBP-percentage ontwikkelingshulp aan Somalië.

¹⁶⁴ Op 12 december 2011 stemde de Europese Raad in met de civiele *EU Regional Maritime Capacity Building (EUCAP Nestor)* missie. Deze missie is gericht op regionale maritieme capaciteitsopbouw in Djibouti, de Seychellen, Kenia, Somalië en Tanzania. EUCAP Nestor is onderdeel van de geïntegreerde benadering van de EU ten aanzien van piraterijbestrijding.

¹⁶⁵ UNSOM heeft als mandaat het geven van advies over *peacebuilding* en *state-building* aan de federale regering en aan AMISOM. Bron: <http://unsom.unmissions.org/>. (23-04-2016).

¹⁶⁶ Somalia Stability Fund, <http://stabilityfund.so/> (23-04-2016).

¹⁶⁷ Global Humanitarian Assistance, 'Somalia: International financing investments'. Dataset beschikbaar op: <http://www.globalhumanitarianassistance.org/report/somalia-international-financing-investments>. De dataset maakt inzichtelijk in welke sectoren de ontwikkelingshulp is ingezet.

F5a. In welke mate levert het land humanitaire hulp?						
Land	Laagst <0,000005 (1)	Laag 0,000005- 0,00002 (2)	Gemiddeld 0,00002- 0,00004 (3)	Hoog 0,00004- 0,0001 (4)	Hoogst >0,0001 (5)	score
1. Nederland				x		4
2. België		x				2
3. Denemarken					x	5
4. Frankrijk		x				2
5. Duitsland		x				2
6. Groot-Brittannië				x		4
7. Zweden					x	5
8. Noorwegen					x	5
9. Canada			x			3
10. VS		x				2
11. China	x					1
12. Japan		x				2
13. Zuid-Korea	x					1
14. Rusland	x					1
15. Iran	x					1
16. Kenia	x					1
17. India	x					1
18. Spanje				x		4
19. Italië			x			3
20. Griekenland	x					1

Tabel 8. Mate van bilaterale humanitaire hulp aan Somalië.

Analyse van de factor (B)

Terwijl er unanieme consensus is bij overheden en academici dat de oorzaken van piraterij op het land liggen, wordt er schrikbarend weinig gespendeerd aan regionale capaciteitsopbouw om deze oorzaken in de kiem te smoren. Volgens de onafhankelijke projectgroep *Oceans Beyond Piracy* worden 99,5% van de kosten in piraterijbestrijding gespendeerd op zee aan jaarlijks terugkerende kosten voor het beschermen van schepen of het laten omvaren van schepen. Van alle jaarlijkse uitgaven aan Somalische piraterij (minstens 7 miljard) wordt minder dan 0,5% (72 miljoen in 3 jaar, zie bijlage 3) besteed aan veiligheidsinstituties aan land, die de oorzaken van piraterij deels kunnen wegnemen.¹⁶⁸

¹⁶⁸ Bowden, A. (2011). *The economic cost of Somali piracy 2010*. One Earth Future Foundation Working Paper, 2.

In 2009-2011 zijn vijf fondsen ingezet voor lokale piraterijbestrijding en veiligheid in Somalië.

1. Het *UN trust fund for peacebuilding* is in 2002 opgericht voor *comprehensive peacebuilding* in Somalië met een focus op veiligheid, verzoening, economisch herstel en juridische capaciteit.¹⁶⁹
2. Het *Trust Fund in Support of the Somali Transitional Security Institutions* ondersteunt financieel de *African Union Mission to Somalia* (AMISOM) en assisteert in het trainen van Somalisch veiligheids personeel.¹⁷⁰
3. Het *Trust Fund to Support Initiatives of States Countering Piracy off the Coast of Somalia* is in januari 2010 opgericht met als doel het bekostigen van rechtszaken tegen en detentie van piraten, naast andere activiteiten ter bestrijding van piraterij.¹⁷¹
4. Het *Djibouti Code of Conduct Trust Fund* is een Japans initiatief uit 2010, in samenwerking met de IMO, gericht op capaciteitsopbouw voor piraterijbestrijding in Somalië en omliggende landen.¹⁷²
5. Het *Trust Fund for AMISOM* is een fonds specifiek ter ondersteuning van AMISOM.¹⁷³

Waardering van de factor (B)

In bijlagen 3A, 3B en 3C staan de absolute bedragen van donorlanden voor de genoemde vijf fondsen, gevolgd door een totaaloverzicht van deze donaties voor de twintig onderzochte landen (bijlage 3D). Ook deze bedragen zijn gedeeld door het BBP (bijlage 3E). In onderstaande figuur staan deze percentages van het BBP grafisch weergegeven. Deze figuur vormt de basis voor de score van factor 5B, de mate waarin landen doneren aan fondsen voor piraterijbestrijding en veiligheid (tabel 9).

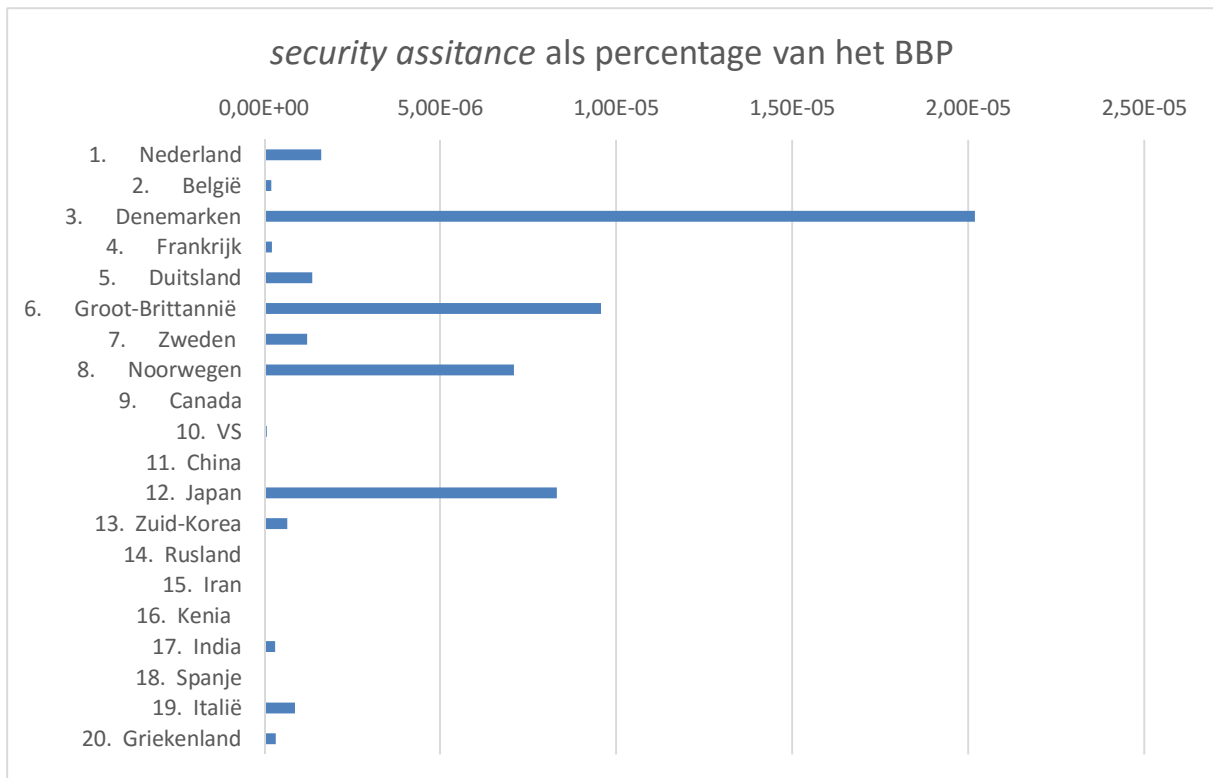
¹⁶⁹ UNPOS 'Trust Funds', <http://unpos.unmissions.org/Default.aspx?tabid=9740&language=en-US> (23-04-2016).

¹⁷⁰ Ibidem.

¹⁷¹ Aanvankelijk was dit fonds onder beheer van het United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), maar in 2012 is dit overgedragen aan het UNDP Multi-Partner Trust Fund Office (MPTF Office). <http://mptf.undp.org/factsheet/fund/APF00> (23-05-2016).

¹⁷² IMO (2012), 'Djibouti Code of Conduct Project Implementation Unit Report Edition 1,' http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Documents/PIU_Brochure_1st_edition.pdf (23-04-2016).

¹⁷³ *African Union Mission to Somalia* <http://amisom-au.org/> (23-04-2016).



Figuur 10. BBP-percentage *security assistance* aan Somalië.

F5b. In welke mate doneert het land aan fondsen voor piraterijbestrijding en veiligheid?

Land	Laagst <5,0E-7 (1)	Laag 5,0E-7- 2,5E-6 (2)	Gemiddeld 2,5E-6-5,0E- 6 (3)	Hoog 5,0E-6- 1,0E-5 (4)	Hoogst >1,0E-5 (5)	score
1. Nederland		x				2
2. België	x					1
3. Denemarken					x	5
4. Frankrijk	x					1
5. Duitsland		x				2
6. Groot-Brittannië				x		4
7. Zweden		x				2
8. Noorwegen				x		4
9. Canada	x					1
10. VS	x					1
11. China	x					1
12. Japan				x		4
13. Zuid-Korea		x				2
14. Rusland	x					1
15. Iran	x					1
16. Kenia	x					1
17. India	x					1
18. Spanje	x					1
19. Italië		x				2
20. Griekenland	x					1

Tabel 9. Mate van financiële hulp voor piraterijbestrijding en veiligheid in Somalië.

2.7 Factor 6: smokkel, terrorisme en illegale visserij

Analyse van de factor

In het vorige hoofdstuk is naar voren gekomen dat op het gebied van maritieme veiligheid nog meer problemen spelen rond Somalië. Smokkel, terrorisme en illegale visserij hebben invloed op de instabiele situatie in Somalië en op piraterij. Hoewel deze drie zaken ook aangepakt dienen te worden, gebeurde dit slechts op beperkte schaal. Marineschepen van diverse landen hadden vaak niet het mandaat en de juridische mogelijkheden tot vervolging om hier tegenop te treden. De EU-landen hadden bijvoorbeeld de taak om visserij te ‘monitoren’, maar berichten over arrestaties van illegale vissers zijn er niet zoals er talloze berichten zijn over de arrestaties van piraten. Bovendien visten buitenlandse vissers in en rond Somalische wateren zowel op legale als illegale wijze, wat het toezicht bemoeilijkte.¹⁷⁴

Over de aanpak van smokkel, terrorisme en illegale visserij zijn veel minder (meetbare) gegevens beschikbaar dan over piraterijbestrijding. Daarom worden deze factoren in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten.

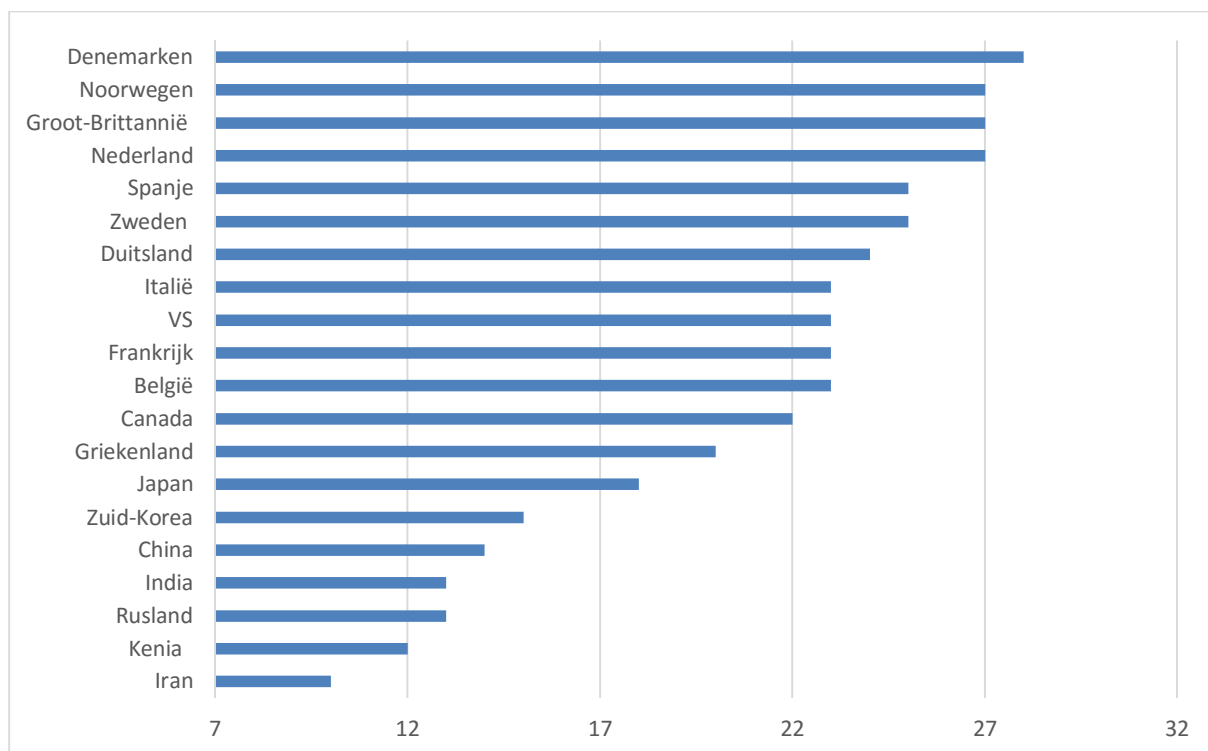
2.7 Conclusie: totaalscore voor inzet

Nu alle factoren onderzocht zijn, kan de totaalscore opgemaakt worden. In tabel 10 staan deze weergegeven met sub-scores. In figuur 11 staan de landen gerangschikt naar totaalscore, waarbij de relatieve verschillen gevisualiseerd worden. Denemarken heeft de hoogste score en Iran de laagste. Het is duidelijk dat er relatieve verschillen zijn. Een mogelijke verklaring daarvoor zal verder onderzocht worden in het volgende hoofdstuk.

¹⁷⁴ Pas in 2014 kondigde de Somalische regering haar exclusieve economische zone af en nam verdere wetgeving aan. In 2009-2011 konden buitenlandse vissers nog met een laag risico op vervolging in Somalische wateren vissen. Ook werden vergunningen afgegeven door niet-erkende Somalische ‘autoriteiten’. Bron: Glaser, *Securing Somali Fisheries*, xiii-xvi, 14-15.

Land	F1	F2	F3	F4	F5a	F5b	Totaal
1. Nederland	8	4	4	5	4	2	27
2. België	8	4	4	4	2	1	23
3. Denemarken	8	4	4	2	5	5	28
4. Frankrijk	8	4	4	4	2	1	23
5. Duitsland	8	4	4	4	2	2	24
6. Groot-Brittannië	8	4	5	2	4	4	27
7. Zweden	8	4	4	2	5	2	25
8. Noorwegen	8	4	4	2	5	4	27
9. Canada	8	4	4	2	3	1	22
10. VS	8	4	4	4	2	1	23
11. China	6	2	2	2	1	1	14
12. Japan	4	2	3	3	2	4	18
13. Zuid-Korea	4	3	2	3	1	2	15
14. Rusland	6	2	2	1	1	1	13
15. Iran	4	2	1	1	1	1	10
16. Kenia	2	1	2	5	1	1	12
17. India	4	2	2	3	1	1	13
18. Spanje	8	4	4	4	4	1	25
19. Italië	8	4	4	2	3	2	23
20. Griekenland	8	4	4	2	1	1	20

Tabel 10. Totaalscore inzet.



Figuur 11. Rangschikking van landen naar inzet.

Hoofdstuk 3 Verklaringen voor verschillen in inzet

3.1 Introductie

*'Maritime security amounts to a new (or renewed) discipline that needs to be developed. Countering piracy would be a good test-bed given the political will.'*¹⁷⁵

In het vorige hoofdstuk is inzichtelijk gemaakt hoe de mate van inzet voor Somalische piraterijbestrijding verschilde tussen twintig landen in de periode 2009-2011. In dit hoofdstuk staat de derde deelvraag centraal: zijn de verschillen van inzet te verklaren met theorieën over maritieme veiligheid? Om tot een mogelijk antwoord op deze vraag te komen, zullen de twee hypothesen getoetst worden, zoals eerder geformuleerd in het theoretisch kader. Per hypothese zal eerst de secundaire dataset toegelicht worden en vervolgens worden in de analyse de meetresultaten geïnterpreteerd.

3.2 De globalisatie-hypothese

Secundaire dataset

De eerste hypothese stelt: als een land een hoge graad van globalisatie heeft, dan zal de inzet bij piraterijbestrijding hoog zijn. Voor de graad van globalisatie wordt de KOF-index gebruikt.¹⁷⁶ De index geeft een totaalscore tussen één en honderd voor globalisatie en bestaat uit drie dimensies: economische, sociale en politieke globalisatie.

1. De *economische globalisatie sub-index* toont de lange-afstandbewegingen van goederen, kapitaal en diensten. De index is gebaseerd op economische handelsstromen, directe buitenlandse investeringen en portfolio-investeringen.
2. De *sociale globalisatie sub-index* toont de verspreiding van ideeën, informatie, beelden en mensen. De index is gebaseerd op persoonlijke contacten, informatiestromen en culturele nabijheid. Hiervoor zijn gegevens gebruikt van bijvoorbeeld telefoonverkeer, toerisme, internetgebruik, handel in boeken, maar ook het aantal McDonald's en Ikea vestigingen per land.

¹⁷⁵ Murphy, *Somalia, the new Barbary?*, 167.

¹⁷⁶ Dreher, Axel (2006): Does Globalization Affect Growth? Evidence from a new Index of Globalization, *Applied Economics* 38, 10: 1091-1110. Updated in: Dreher, Axel, Noel Gaston and Pim Martens (2008), *Measuring Globalisation – Gauging its Consequences* (New York: Springer).

3. De *politieke globalisatie sub-index* toon de diffusie van overheidsbeleid. Het wordt gemeten aan de hand van het aantal ambassades, het aantal ondertekende verdragen, het aantal lidmaatschappen van internationale organisaties en het aantal VN-vredesmissies waaraan het land heeft deelgenomen.¹⁷⁷

Voor dit onderzoek lijkt economische globalisatie belangrijker dan sociale globalisatie in relatie tot de bescherming van maritieme handelsstromen. Daarnaast bevat de component politieke globalisatie een aantal factoren die lijken op de gemeten factoren van inzet in piraterijbestrijding, zoals deelname aan internationale organisaties en VN-vredesmissies. Hoewel de piraterij-inzet in 2009-2011 geen VN-missie was en NAVO- en EU-lidmaatschap alleen indirect tot een hogere score leidde, kan dit kritiek oproepen. Immers, als (deels) dezelfde factoren met elkaar vergeleken worden, leidt dit vanzelf tot hoge correlatie. Daarom wordt niet alleen de relatie onderzocht tussen inzet en totale globalisatie, maar ook tussen inzet en de drie sub-indexen van globalisatie.

De KOF-index wordt jaarlijks vastgesteld op basis van gegevens van drie jaar eerder, dus de index van 2016 meet het jaar 2013, waarbij ook gegevens vóór 2013 bijgewerkt worden. Voor dit onderzoek is dan ook de database van 2016 gebruikt, waarbij de jaren 2009-2011 gemiddeld zijn voor de onderzochte landen (tabel 11). Mogelijke correlatie tussen deze gegevens en de score voor inzet wordt bepaald met SPSS (Pearson product-moment correlatiecoëfficiënt, tweezijdig getoetst). De meetresultaten zijn opgenomen in bijlage 4.

¹⁷⁷ KOF, 'Method of Calculation', http://globalization.kof.ethz.ch/media/filer_public/2016/03/03/method_2016.pdf (23-05-2016).

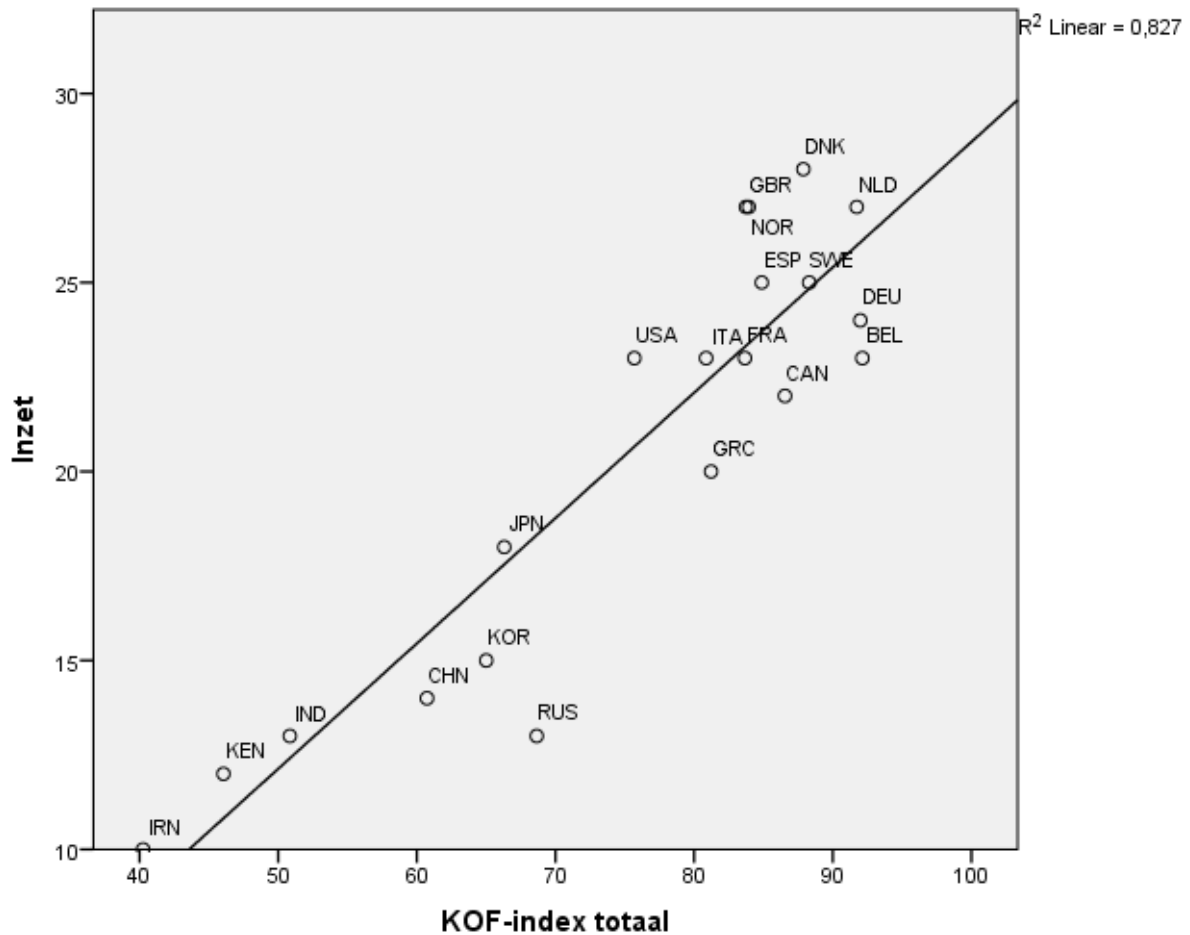
Land	code	Globalization index	<i>Economic Globalization</i>	<i>Social Globalization</i>	<i>Political Globalization</i>
1. Nederland	NLD	91,73	92,33	90,17	93,07
2. België	BEL	92,13	90,40	90,31	96,87
3. Denemarken	DNK	87,87	83,57	87,80	93,55
4. Frankrijk	FRA	83,66	68,71	87,49	97,81
5. Duitsland	DEU	91,98	65,15	84,81	91,98
6. Groot-Brittannië	GBR	83,94	72,48	86,85	94,84
7. Zweden	SWE	88,30	86,18	85,49	94,88
8. Noorwegen	NOR	83,73	75,26	85,72	92,01
9. Canada	CAN	86,55	77,44	90,01	93,63
10. VS	USA	75,68	59,32	79,45	91,77
11. China	CHN	60,73	49,94	53,16	85,05
12. Japan	JPN	66,30	47,15	68,34	88,37
13. Zuid-Korea	KOR	65,00	59,80	52,47	88,86
14. Rusland	RUS	68,64	51,87	66,86	92,83
15. Iran	IRN	40,25	26,20	33,45	67,75
16. Kenia	KEN	46,05	39,61	25,49	82,47
17. India	IND	50,84	41,94	29,61	91,38
18. Spanje	ESP	84,87	77,82	83,29	96,18
19. Italië	ITA	80,86	69,97	78,64	98,01
20. Griekenland	GRC	81,22	73,23	81,22	91,57

Tabel 11. Gemiddelde KOF-index 2009-2011.¹⁷⁸

Analyse

Uit de meetgegevens blijkt dat er een zeer sterke correlatie is (0,909) tussen de totale globalisatie-index en de mate van inzet (zie bijlage 4 en figuur 12). Er is ook een sterke correlatie tussen economische globalisatie en inzet (0,872) en tussen sociale globalisatie en inzet (0,896). De correlatie tussen politieke globalisatie en inzet is minder hoog, maar wel aantoonbaar (0,698). Uit deze laatste correlatie blijkt de kritiek, dat dezelfde factoren gemeten zijn en dat dit tot verhoogde correlatie leidt, ongegrond.

¹⁷⁸ KOF Dataset, http://globalization.kof.ethz.ch/media/filer_public/2016/03/03/globalization_2016_long.xls (23-05-2016).



Figuur 12. Relatie tussen KOF-index en inzet.

Met de aangetoonde sterke correlatie tussen inzet en globalisatie wordt de eerste hypothese bevestigd. De theorie van Till, waarbij geglobaliseerde *post-modern states* zich sterker inzetten voor maritieme veiligheid dan *modern states*, blijkt te kloppen. De landen in dit onderzoek met een KOF-score boven 75 kunnen als *post-modern states* gecategoriseerd worden. Dit zijn de EU-lidstaten, Noorwegen, de VS en Canada. De overige landen, met een score tussen de 40 en 75, vallen in de categorie *modern states*. Zij hebben zich aantoonbaar minder ingezet voor piraterijbestrijding dan de *post-modern states*.

3.2 De commerciële vloot-hypothese

Secundaire dataset

De tweede hypothese stelt: als een land een grote commerciële vloot bezit, dan zal de inzet bij piraterijbestrijding hoog zijn. De grootte van de commerciële vloot van een land wordt vastgesteld middels gegevens van UNCTAD.¹⁷⁹ Hierbij wordt zowel gekeken naar schepen onder eigen vlag, als schepen met nationaal eigenaarschap onder gelegenheidsvlag (bijvoorbeeld Panama of Liberia). Beide categorieën vormen immers een nationaal belang. Hoe groter het aantal schepen per land, hoe groter de maritieme nationale belangen wereldwijd.

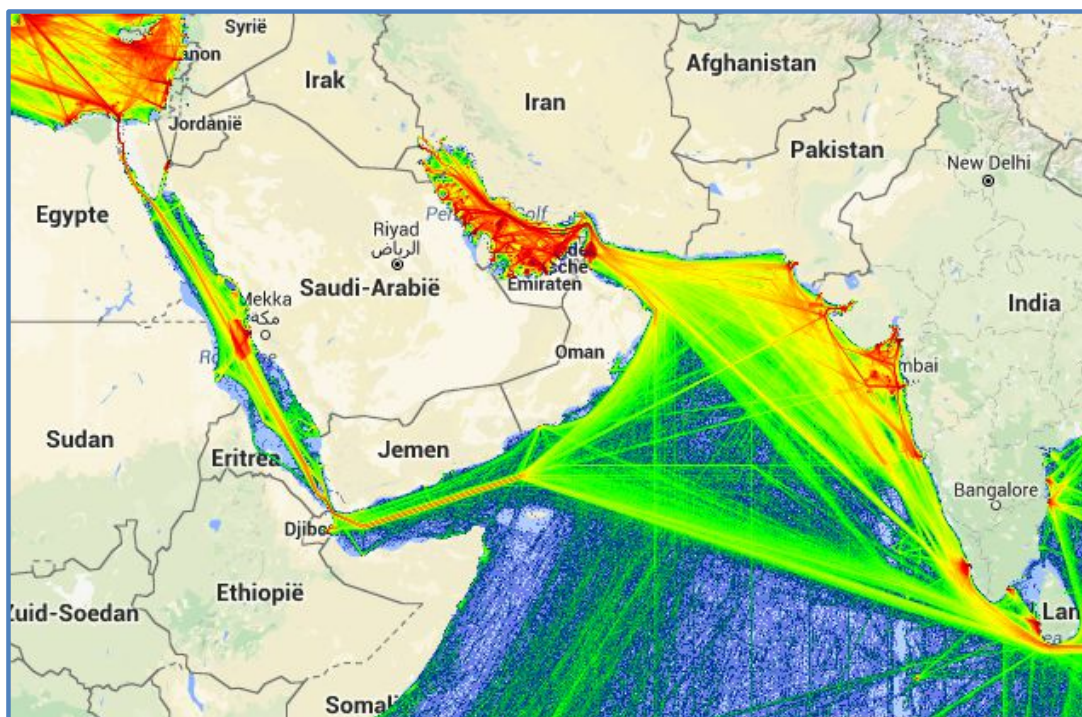
Het is gebruikelijk dat gerangschikt wordt naar tonnage. Voor Somalische piraten is tonnage echter minder relevant: elk schip vormt een potentieel doelwit, ongeacht de grootte. Daarom worden hier absolute aantallen schepen gebruikt, maar het gaat wel om zeegaande commerciële schepen boven 1000 ton (bijlage 4A: dataset). De gegevens van 2010 zijn gebruikt, aangezien de getallen niet aanzienlijk verschillen voor 2009 en 2011.¹⁸⁰

De zeegaande schepen die een land bezit, kunnen wereldwijd of regionaal ingezet worden. Voor dit onderzoek zijn de schepen die de Golf van Aden passeren relevant. Bovendien is de frequentie belangrijk: hoe vaker een schip passeert, hoe vaker een nationaal belang op het spel staat. Daarom wordt niet alleen gekeken naar de totale commerciële vloot per land, maar ook naar de nationaliteit van de scheepvaart die de Golf van Aden passeert. Gegevens van de Suezkanaal Autoriteit bieden daarvoor inzicht (bijlage 5).¹⁸¹ Vrijwel al het commerciële verkeer dat het Suezkanaal passeert, vaart immers via de Rode Zee en de Golf van Aden, zie figuur 13.

¹⁷⁹ UNCTAD, 'Review of Maritime Transport 2010', 41.

¹⁸⁰ Vgl. UNCTAD, 'Review of Maritime Transport 2009', 'Review of Maritime Transport 2011'.

¹⁸¹ Suez Canal Report 2010, <http://www.suezcanal.gov.eg/Files/Publications/71.pdf>; Suez Canal Report 2011, <http://www.suezcanal.gov.eg/Files/Publications/73.pdf> (23-04-2016).



Figuur 13. Verkeersdichtheid van scheepvaart (2013).¹⁸²

De gegevens van de Suezkanaal Autoriteit bieden een beperking: alleen de vlag wordt geregistreerd, niet het eigenaarschap (in tegenstelling tot de UNCTAD-gegevens). De drie meest geregistreerde vlaggen in 2009-2011 zijn die van Panama, Liberia en de Marshalleilanden.¹⁸³ Het is niet inzichtelijk welk (gedeeld) nationaal belang zij dienen voor de twintig onderzochte landen.¹⁸⁴

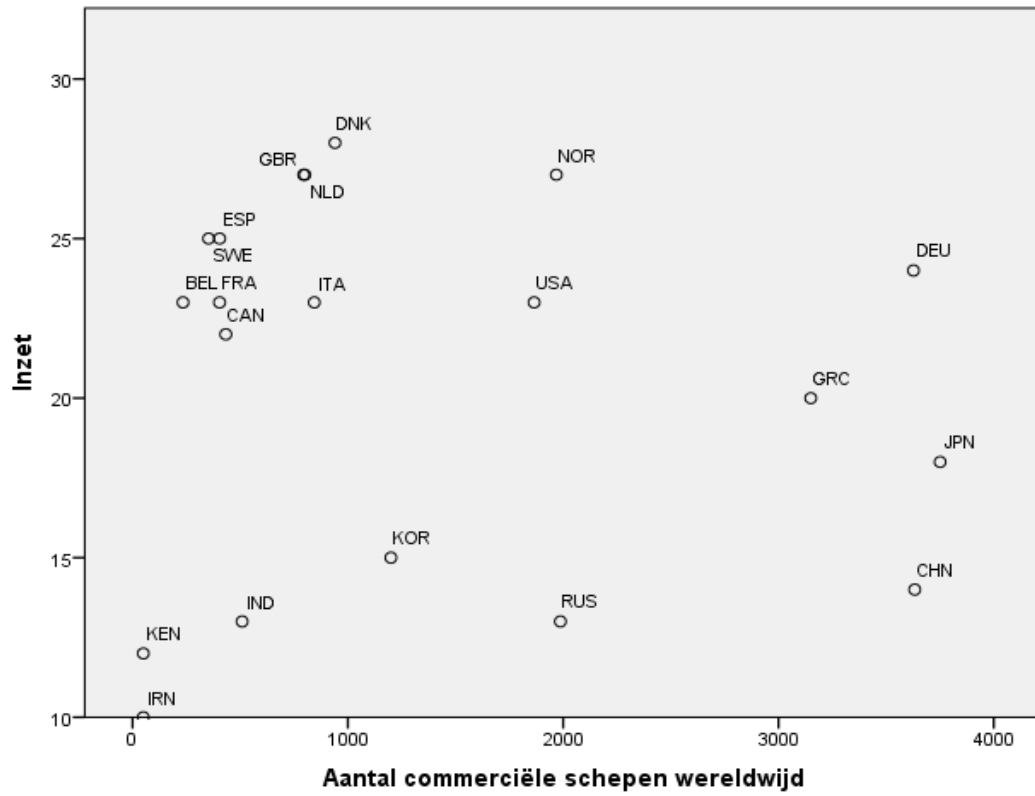
Analyse

Uit de berekening in SPSS blijkt dat er geen correlatie is tussen inzet en de totale grootte van de commerciële vloot (-0,059), wat visueel duidelijk tot uiting komt (figuur 14). Tussen inzet en het aantal nationaal gevlagde schepen in het Suezkanaal is de correlatie zeer zwak (0,191), zie bijlage 5C en figuur 15.

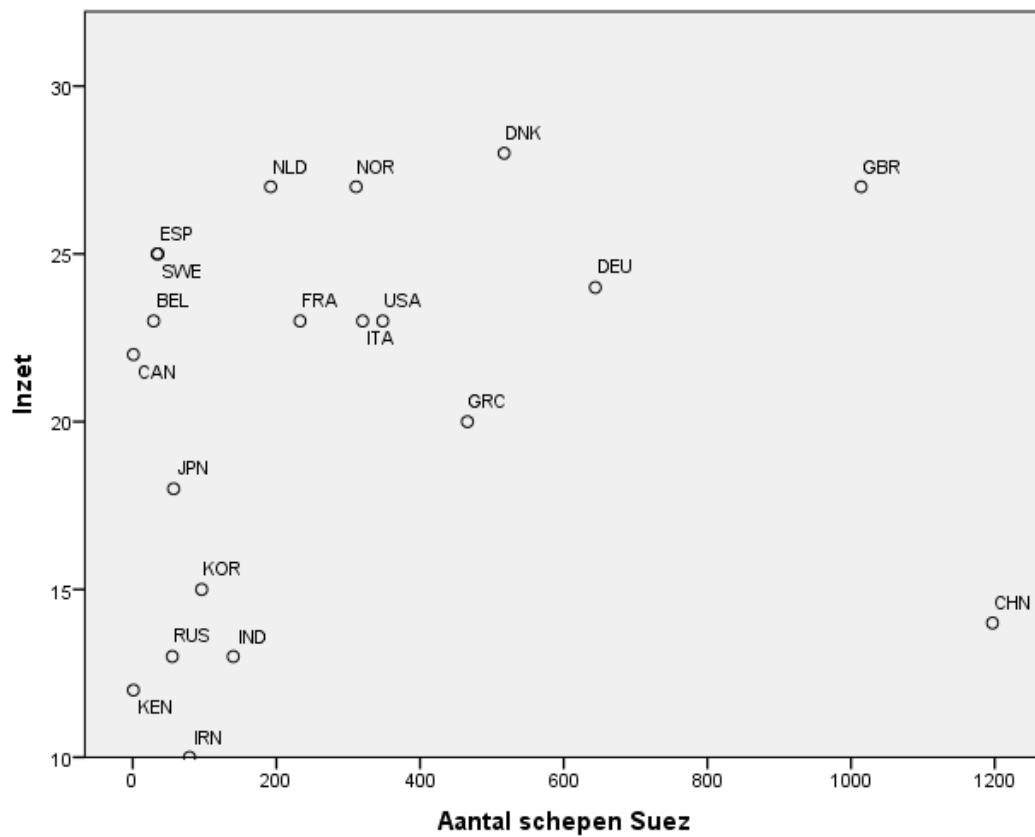
¹⁸² Bron: MarineTraffic, <https://www.marinetraffic.com/> (23-04-2016).

¹⁸³ Op de vierde plaats staat Hong Kong. De schepen onder de vlag van Hong Kong worden meegeteld voor China. Volgens Chinese autoriteiten vormen deze schepen een nationaal belang dat de Chinese strijdkrachten dienen te beschermen in de Golf van Aden. Erickson, *No Substitute for Experience*, 21.

¹⁸⁴ Volgens het UNCTAD-rapport wordt de vlag van Panama vooral gebruikt door eigenaren uit China, Griekenland, Japan en Zuid-Korea. Schepen onder de vlag van Liberia hebben voornamelijk eigenaren uit Duitsland en Griekenland. Registratie bij de Marshalleilanden wordt veel gedaan door eigenaren uit Duitsland, Griekenland en de VS. UNCTAD, 'Review of Maritime Transport 2010', 42.



Figuur 14. Relatie tussen inzet en grootte van de commerciële vloot wereldwijd.



Figuur 15. Relatie tussen inzet en jaarlijkse nationale scheepvaart door het Suezkanaal.

Er blijkt geen relatie te zijn tussen de grootte van de commerciële vloot wereldwijd en de inzet in piraterijbestrijding. Daarnaast is de relatie tussen het aantal nationale schepen dat het Suezkanaal passeert en de mate van inzet zeer zwak. Het lijkt er daarom op dat er geen relatie is tussen inzet en nationaal belang. Beide secundaire datasets zijn echter niet volledig toereikend om het nationaal belang te meten van scheepvaart in de Golf van Aden. Een betrouwbare uitspraak over de tweede hypothese is daarom niet mogelijk. Wel kan het volgende gesteld worden: de grootte van de commerciële vloot *onder nationale vlag*, correleert nauwelijks met de mate van inzet.

Het toetsen van de tweede hypothese toont aan, dat het duiden van nationaal belang in de huidige geglobaliseerde wereld problematisch is. Een grote commerciële vloot onder nationale vlag in de Golf van Aden leidde niet tot aanzienlijk grotere inzet om deze vloot te beschermen. De grootste commerciële vloten in de Golf van Aden varen onder een gelegenheidsvlag. Panama, Liberia en de Marshalleilanden beschikken niet over een noemenswaardige marine en hebben zich niet op zee ingezet voor Somalische piraterijbestrijding.¹⁸⁵ Een gelegenheidsvlag druist in tegen de principes van Mahan, die schreef: *'it is the wish of every nation that this shipping business should be done by its own vessels.'*¹⁸⁶

Hoewel de theorie van Mahan geen specifieke theorie is over maritieme veiligheid in de moderne betekenis, gaat zijn theorie wel over wat benodigd is voor moderne maritieme veiligheid: *seapower*. Bovendien heeft hij een duidelijke visie op het nationaal belang van een commerciële vloot. Desondanks lijkt zijn theorie minder geschikt dan de theorie van Till om de verschillen van inzet te verklaren binnen deze casestudy.

3.3 Conclusie: van praktijk naar theorie

Zijn de verschillen van inzet, die in het vorige hoofdstuk gemeten zijn, te verklaren met theorieën over maritieme veiligheid? In dit hoofdstuk zijn voor deze vraag de twee hypothesen getoetst, waarbij de eerste is aangenomen. Om te verklaren waarom de onderzochte landen zich in verschillende mate hebben ingezet, biedt de theorie van Till een betere verklaring dan de theorie van Mahan (en vergelijkbare traditionele *seapower*-theorieën). Verder onderzoek moet uitwijzen of dit ook geldt voor andere landen en voor vergelijkbare situaties op het gebied van

¹⁸⁵ Saunders, S. (2015). *Jane's Fighting Ships 2015-2016*. Jane's Information Group, 527, 616-619.

¹⁸⁶ Mahan, *The influence of sea power upon history 1660-1783*, 26.

maritieme veiligheid. Daarnaast zou een betere dataset uitsluitsel kunnen geven over de tweede hypothese.¹⁸⁷

Er was geen overtuigende correlatie tussen de mate van inzet en de grootte van de commerciële vloot van een land wereldwijd of in de Golf van Aden. Tussen de mate van inzet en de mate van globalisatie blijkt de correlatie zeer sterk. Dat er positieve correlatie is, betekent nog niet dat er een oorzakelijk verband is.¹⁸⁸ Er kan een onderliggende, gemeenschappelijke oorzaak zijn. Ook hiervoor kan verder onderzoek mogelijk een antwoord bieden.

¹⁸⁷ Mogelijk zijn deze gegevens beschikbaar bij MSC-HOA en UKMTO, de instanties waar alle commerciële scheepvaart in de Golf van Aden zich dient te registreren.

¹⁸⁸ Halperin, S. en Heath, O. (2012) *Political Research: Methods and Practical Skills*. Oxford: Oxford University Press, 146-147; Bryman, *Social research methods*, 341-343.

Conclusie

Bij de piraterijbestrijding rond Somalië (2009-2011) hebben landen zich in verschillende mate ingezet om de oorzaken en symptomen van piraterij aan te pakken. Dit onderzoek tracht deze verschillen te verklaren. In dit afsluitende deel zal eerst de validiteit van het onderzoek geëvalueerd worden. Vervolgens wordt antwoord gegeven op de hoofdvraag. Tot slot komen de beperkingen en discussiepunten aan bod.

Validiteit

De validiteit en betrouwbaarheid van dit onderzoek worden geëvalueerd op basis van de criteria van Yin en Bryman.¹⁸⁹

Construct validity: door een onderbouwde en meetbare conceptualisering en operationalisering is de mate van inzet bij piraterijbestrijding onderzocht. Verschillende bronnen zijn gebruikt om per indicator tot een waarde te komen. Twintig landen zijn bestudeerd om een tot een betrouwbare en overtuigende meting te komen. De KOF-index is een betrouwbare secundaire dataset. De UNCTAD-gegevens over vlootomvang en de gegevens van de Suezkanaal Autoriteit zijn betrouwbaar, maar niet volledig toereikend om nationaal belang te duiden.

Internal validity: met statistiekprogramma SPSS zijn verbanden aangetoond tussen de onafhankelijke en afhankelijke variabelen. Correlatie betekent nog niet direct causaliteit.

External validity: de theorieën over maritieme veiligheid zijn getoetst. Inzicht in de case Somalië is toepasbaar op andere gebieden van maritieme veiligheid, in het geval van vergelijkbare geografie met een drukke vaarroute in internationale wateren.

Reliability: het onderzoek kan herhaald worden doordat de onderzoeksmethode beschreven is, openbare bronnen en databases gebruikt zijn, met herleidbare bronverwijzingen.

Op basis van deze evaluatie kan gesteld worden dat dit onderzoek een voldoende betrouwbare basis biedt om nu tot een antwoord te komen op de hoofdvraag, daarbij genoemde beperkingen in acht nemend.

¹⁸⁹ Yin, *Case study Research*, 40-45; Bryman, *Social research methods*, 46-47.

Samenvatting en conclusie

In het eerste hoofdstuk zijn de oorzaken, symptomen en gevolgen van Somalische piraterij onderzocht. Op basis daarvan zijn factoren bepaald, die noodzakelijk zijn voor effectieve piraterijbestrijding, zoals internationale samenwerking, berechting van piraten en het aanpakken van oorzaken op het land. In het tweede hoofdstuk is geanalyseerd hoe twintig landen zich hebben ingezet per factor. Daaruit volgden kwantitatieve waarden, die vervolgens in het derde hoofdstuk zijn getoetst aan twee hypothesen. Er bleek een sterke correlatie te zijn tussen de mate van inzet en de mate van globalisatie van een land. Daarmee werd de eerste hypothese, op basis van de theorie van Till, bevestigd. Er was geen overtuigende correlatie tussen de mate van inzet en de grootte van de commerciële vloot van een land. De gegevens waren echter niet toereikend om het nationaal belang te duiden van alle scheepvaart in Golf van Aden. Een betrouwbare uitspraak over de tweede hypothese is daarom niet mogelijk. Wel toont het aan, dat het duiden van nationaal belang bij huidige commerciële scheepvaart problematisch is. Dit nationaal belang staat centraal in traditionele *seapower*-theorieën.

Concluderend, waarom verschilde de inzet van landen in de bestrijding van Somalische piraterij (2009-2011)? Voor twintig onderzochte landen die zich in 2009-2011 hebben ingezet voor piraterijbestrijding is het volgende waargenomen. De mate van inzet correleert met de mate van globalisatie. Landen met een hoge mate van globalisatie, *post-modern states*, zetten zich het breedst in voor maritieme veiligheid. Hun focus ligt op het beschermen van het internationale handelssysteem en de mate van internationale samenwerking is hoog. Voorbeelden daarvan zijn de landen van de Europese Unie, Canada en de VS. Geïndustrialiseerde staten met een gemiddelde mate van globalisatie, *modern states*, zijn staat-centrisch en competitief ingesteld. Op het gebied van maritieme veiligheid zijn nationaal belang en soevereiniteit leidende begrippen. Hun focus ligt op het beschermen van de eigen wateren. In internationale wateren richten zij zich op de bescherming van nationale scheepvaart. Samenwerking met andere landen is daarbij beperkt. Voorbeelden zijn China, Zuid-Korea, India en Rusland.

Wat betreft theorieën over maritieme veiligheid, lijken de traditionele *seapower*-theorieën minder goed te voldoen om het gedrag van staten te verklaren in het geval van moderne piraterijbestrijding in internationale wateren. De theorie van Till biedt daarvoor een beter raamwerk.

Beperkingen en discussie

Dit onderzoek is uniek, omdat het de eerste brede kwantitatieve vergelijking is van hedendaagse piraterij-inzet tussen landen. Het onderzoek bevat wel enige beperkingen, waardoor verder onderzoek gewenst is. Verdieping en verbreding is mogelijk door de volgende factoren te (her)overwegen:

1. De duur van onderzochte de periode (bijvoorbeeld tien jaar)
2. De schaal (bijvoorbeeld van 1 tot 10 zodat nuances beter tot hun recht komen)
3. De duur en intensiteit van militaire inzet (jaarlijks aantal en type ingezette platformen, aantal patrouille-uren, aantal interventies)
4. De inzet van militaire en private beveiligers op commerciële schepen
5. De inzet tegen illegale smokkel van vluchtelingen en wapens
6. De inzet tegen terrorisme
7. De inzet tegen illegale visserij
8. De invloed van geografische omstandigheden (afstand tot actoren)

Genoemde factoren zijn in dit onderzoek niet meegenomen omdat deze minder betrouwbaar te meten waren of omdat de gegevens niet voor alle landen in gelijke mate beschikbaar waren. Daarnaast kunnen de extra wegingsfactoren discussie oproepen. Deze zijn weloverwogen toegekend bij factoren waar duidelijke politieke keuzes gemaakt zijn om belangen van anderen te dienen, zoals evenredige scheepvaartbescherming en financiële hulp. Verder is een nauwkeurigere dataset is gewenst om het nationaal belang te meten van scheepvaart in de Golf van Aden. Ook is het interessant om een trend te onderzoeken: hoe scoren de landen per jaar en hoe verandert deze score? Tot slot, correlatie is aangetoond tussen de mate van inzet en globalisatie, onder de gegeven geografische omstandigheden. Verder onderzoek is gewenst om een oorzakelijk verband te duiden.

Indien de trend van toenemende globalisatie doorzet, dan is ook te verwachten dat landen zich meer inzetten voor een gezamenlijke aanpak van bedreigingen voor maritieme veiligheid. Indien echter globalisatie afneemt, door bijvoorbeeld gewapende conflicten, financiële of economische crises, dan zullen staten zich meer focussen op de bescherming van nationale belangen. Op zee zal dan eerder sprake zijn van competitie tussen staten dan van samenwerking. Hoe dan ook, maritieme veiligheid zal in de toekomst eerder aan belang toenemen dan afnemen, zeker voor maritieme handelsstaten als Nederland en België.

Bijlage 1. Berechting van piraten

Country	Trial Suspects	Prosecutions
Kenya	136	136
Seychelles	40	22
Somalia/Puntland	260	235
Somaliland	100	78
Maldives	27	
Tanzania	1	
Yemen	120	12
Netherlands	25	5
France	6	6
Germany	10	10
USA	11	3
TOTAL	752	507

Bijlage 1A. Detentie en berechting van piraten in 2010.¹⁹⁰

Country	Total Suspects	Trials in 2011
Belgium	1	Unknown
Comoros	6	Unknown
France	15	6
Germany	10	10
India	146	146
Japan	4	Unknown
Kenya	143	6
Korea	5	5
Madagascar	12	Unknown
Malaysia	7	Unknown
Maldives	37	0
Netherlands	29	10
Oman	12	13
Seychelles	64	20
Somalia & Puntland	308	Unknown
Somaliland	100	6
Spain	13	2
Tanzania	19	6
UAE	10	Unknown
USA	28	20
Yemen	120	Unknown
TOTAL	1089	250

Bijlage 1B. Detentie en berechting van piraten 2011.¹⁹¹

¹⁹⁰ Bowden, *The economic cost of Somali piracy 2010*, 18.

¹⁹¹ Bowden, *The economic cost of Somali piracy 2011*, 23.

Status	Detained By	Number of Prisoners (Sentence)	Total
On Remand	Denmark	4	4 On remand
Convicted	Denmark	24	160 tried
	EUNAVFOR (Spain)	4 (7 years)	143 convicted
	EUNAVFOR (Germany)	9 (5 years)	101 Remaining in Kenya
	United States	7 (4 years)	
	United States	9 (5 years)	42 Post-sentence repatriations
	EUNAVFOR (Sweden)	7 (7 years)	10 in 2011
	EUNAVFOR (Germany)	7 (20 years)	7 to Puntland in Nov. 2013
	EUNAVFOR (France)	11 (5 years)	7 to Puntland in Jan. 2014
	United States	10 (8 years) Sentence complete	7+11 to Puntland in Feb. 2014
	United Kingdom	8 (10 years)	
	EUNAVFOR (Germany)	7 (5 years) Sentence complete	
	EUNAVFOR (Spain)	7 (5 years)	
	EUNAVFOR (France)	11 (20 years)	
	United Kingdom	6 (5 years)	
	EUNAVFOR (Spain)	7 (4.5 years) Sentence complete	
EUNAVFOR (Italy)	9 (7 years)		
Acquitted	United States	17	17 acquitted 17 repatriated in Dec. 2010

Bijlage 1C. Detentie en berechting Somalische piraten in Kenia (per oktober 2014).¹⁹²

¹⁹² UNODC, 'Maritime Crime Programme - Indian Ocean', <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/indian-ocean-division.html> (23-05-216).

Bijlage 2. Ontwikkelingshulp

Largest humanitarian donors to Somalia, 2011	2009	2010	2011	3yrs, 2009-2011	US\$m
1. United States	99.597.879	29.405.195	130.991.064	259.994.138	260,0
2. United Kingdom	18.666.244	28.198.146	128.363.109	175.227.499	175,2
3. <i>European Commission</i>	<i>57.671.127</i>	<i>54.222.571</i>	<i>112.655.345</i>	<i>224.549.043</i>	<i>224,5</i>
4. <i>Turkish Red Crescent Society appeal</i>			<i>60.015.661</i>	<i>60.015.661</i>	<i>60,0</i>
5. Saudi Arabia			58.844.000	58.844.000	58,8
6. Australia	1.504.676	3.830.450	56.859.078	62.194.204	62,2
7. <i>Central Emergency Response Fund (CERF)</i>	<i>27.314.468</i>	<i>33.219.558</i>	<i>52.953.336</i>	<i>113.487.362</i>	<i>113,5</i>
8. Turkey			49.200.000	49.200.000	49,2
9. Sweden	17.369.869	10.891.429	40.465.556	68.726.854	68,7
10. Japan	20.774.793	23.476.470	39.731.072	83.982.335	84,0
11. Norway	16.722.500	14.599.904	35.745.793	67.068.197	67,1
12. Canada	25.978.074	2.157.598	35.412.701	63.548.373	63,5
13. Denmark	10.561.190	10.321.051	32.589.901	53.472.142	53,5
14. Germany	15.334.675	12.844.778	31.376.740	59.556.193	59,6
15. Netherlands	14.492.431	8.037.796	22.313.573	44.843.800	44,8
16. Switzerland	4.800.605	8.238.905	21.806.594	34.846.104	34,8
17. <i>UNICEF National Committees</i>	<i>1.218.709</i>	<i>1.186.940</i>	<i>18.433.519</i>	<i>20.839.168</i>	<i>20,8</i>
18. United Arab Emirates	618.947	1.253.220	17.551.993	19.424.160	19,4
19. China			16.000.000	16.000.000	16,0
20. France	6.161.956	2.447.619	15.894.286	24.503.861	24,5
21. Italy	6.729.186	13.272.541	13.669.477	33.671.204	33,7
22. Spain	16.221.635	37.240.981	12.277.416	65.740.032	65,7
23. Kuwait			11.940.000	11.940.000	11,9
24. Austria			10.646.717	10.646.717	10,6
25. Ireland	6.848.296	4.234.018	8.926.386	20.008.700	20,0
26. <i>Private and individuals to Save the Children</i>			<i>7.579.121</i>	<i>7.579.121</i>	<i>7,6</i>
27. Finland	4.666.014	5.146.325	5.969.718	15.782.057	15,8
28. Qatar			5.653.689	5.653.689	5,7
29. Belgium	3.469.261		5.096.689	8.565.950	8,6
30. New Zealand			4.317.868	4.317.868	4,3
31. <i>Private and individuals to OXFAM GB</i>			<i>2.819.105</i>	<i>2.819.105</i>	<i>2,8</i>
32. Angola			2.552.000	2.552.000	2,6
33. <i>Islamic Development Bank</i>			<i>2.200.000</i>	<i>2.200.000</i>	<i>2,2</i>
34. Korea, Republic of	600.000	400.004	1.900.000	2.900.004	2,9
35. <i>UN Peacebuilding Fund</i>			<i>1.555.900</i>	<i>1.555.900</i>	<i>1,6</i>
36. <i>Private and individuals to United Nations Children's Fund</i>			<i>1.221.300</i>	<i>1.221.300</i>	<i>1,2</i>
37. South Africa	192.802		1.169.590	1.362.392	1,4
38. <i>International Islamic Charity Organization</i>			<i>1.000.000</i>	<i>1.000.000</i>	<i>1,0</i>
39. Luxembourg	1.359.525	956.389	974.813	3.290.727	3,3
40. <i>Private individuals and organisations to American Refugee Committee</i>			<i>800.000</i>	<i>800.000</i>	<i>0,8</i>
41. Kazakhstan			500.000	500.000	0,5
42. <i>Private and individuals to Solidarités International</i>			<i>408.450</i>	<i>408.450</i>	<i>0,4</i>
43. <i>Organization of Petroleum Exporting Countries Fund</i>			<i>350.000</i>	<i>350.000</i>	<i>0,4</i>
44. <i>Jolie-Pitt Foundation</i>			<i>340.000</i>	<i>340.000</i>	<i>0,3</i>
45. <i>Consortium of British Humanitarian Agencies</i>			<i>322.000</i>	<i>322.000</i>	<i>0,3</i>
46. Brazil		300.003	300.000	600.003	0,6
47. Venezuela			274.506	274.506	0,3
48. <i>Private individuals and organisation to Cooperazione Internazionale - COOPI</i>			<i>222.320</i>	<i>222.320</i>	<i>0,2</i>
49. Croatia			181.818	181.818	0,2
50. Poland			174.786	174.786	0,2
51. <i>Peace Building Fund</i>			<i>169.908</i>	<i>169.908</i>	<i>0,2</i>
52. Estonia			156.703	156.703	0,2
53. Azerbaijan			100.000	100.000	0,1
54. Guyana			100.000	100.000	0,1

55. Iceland			53.097	53.097	0,1
56. <i>Intergov Authority on Development</i>	358.660		51.360	410.020	0,4
57. Hungary			50.000	50.000	0,1
58. Mexico			50.000	50.000	0,1
59. Thailand			50.000	50.000	0,1
60. Andorra			28.571	28.571	0,0
61. <i>Aayo Development Foundation</i>			18.000	18.000	0,0
62. Slovenia			14.306	14.306	0,0
63. <i>Red Crescent Society of the United Arab Emirates appeal</i>	244.880	0	0	244.880	0,2
64. <i>Private individuals and organisation to MEDAIR</i>		864.832		864.832	0,9
65. Czech Republic	271.510	102.564		374.074	0,4
66. Greece	324.816			324.816	0,3
67. <i>TEAR Fund New Zealand</i>		140.475		140.475	0,1
68. Egypt	125.000			125.000	0,1
69. <i>UN Human Security Trust Fund</i>	109.034			109.034	0,1
70. <i>World Vision Support Offices</i>	68.000			68.000	0,1
71. <i>World Vision Support Offices</i>	68.000			68.000	0,1
72. <i>Balcombe</i>	59.084			59.084	0,1
73. <i>EO metterdaad</i>		10.000		10.000	0,0

Bijlage 2A. Donorlanden en -organisaties voor Somalië 2009-2011 (US dollar).¹⁹³

¹⁹³ Global Humanitarian Assistance, 'Somalia: International financing investments'. Dataset beschikbaar op: <http://www.globalhumanitarianassistance.org/report/somalia-international-financing-investments> (23-05-2016).

	BBP 2009	BBP 2010	BBP 2011	Gemiddeld BBP 2009-2011	ontwikkelingshulp	hulp/BBP
1. Nederland	8,58E+11	8,36E+11	8,94E+11	8,63E+11	44843800	5,19813E-05
2. België	4,85E+11	4,84E+11	5,27E+11	4,98E+11	8565950	1,7188E-05
3. Denemarken	3,2E+11	3,2E+11	3,41E+11	3,27E+11	53472142	0,000163511
4. Frankrijk	2,69E+12	2,65E+12	2,86E+12	2,73E+12	24503861	8,96119E-06
5. Duitsland	3,42E+12	3,42E+12	3,76E+12	3,53E+12	59556193	1,6867E-05
6. Groot- Brittannië	2,31E+12	2,4E+12	2,59E+12	2,44E+12	175227499	7,18834E-05
7. Zweden	4,3E+11	4,88E+11	5,63E+11	4,94E+11	68726854	0,000139203
8. Noorwegen	3,86E+11	4,29E+11	4,98E+11	4,38E+11	67068197	0,000153233
9. Canada	1,37E+12	1,61E+12	1,79E+12	1,59E+12	63548373	3,9937E-05
10. VS	1,44E+13	1,5E+13	1,55E+13	1,5E+13	259994138	1,73711E-05
11. China	5,06E+12	6,04E+12	7,49E+12	6,2E+12	16000000	2,58182E-06
12. Japan	5,04E+12	5,5E+12	5,91E+12	5,48E+12	83982335	1,53288E-05
13. Zuid-Korea	9,02E+11	1,09E+12	1,2E+12	1,07E+12	2900004	2,71969E-06
14. Rusland	1,22E+12	1,52E+12	1,9E+12	1,55E+12	0	0
15. Iran	3,99E+11	4,68E+11	5,92E+11	4,86E+11	0	0
16. Kenia	3,7E+10	4E+10	4,2E+10	3,97E+10	0	0
17. India	1,37E+12	1,71E+12	1,84E+12	1,64E+12	0	0
18. Spanje	1,5E+12	1,43E+12	1,49E+12	1,47E+12	65740032	4,46333E-05
19. Italië	2,19E+12	2,13E+12	2,28E+12	2,2E+12	33671204	1,53258E-05
20. Griekenland	3,3E+11	2,99E+11	2,88E+11	3,06E+11	324816	1,06246E-06

Bijlage 2B. Totale donaties aan ontwikkelingshulp als percentage van het BBP.¹⁹⁴

¹⁹⁴ BBP-data geraadpleegd van: The World Bank, 'GDP at market prices', <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD> (23-05-2016).

Bijlage 3. Security Assistance

	UN trust fund for peacebuilding (US\$m)	Trust fund for Somali transitional security institutions (US\$m)	Trust fund to support initiatives of states countering piracy off the coast of Somalia (US\$m)
Belgium			0.1
Cyprus			0.1
Denmark			0.4
Finland	0.7		
France			0.6
Germany			1.0
Greece			0.1
Ireland	0.0		
Italy	1.6		0.3
Japan		20.0	1.5
Korea			0.1
Kuwait			1.0
Luxemburg		1.0	
Netherlands			1.4
Norway	0.4	0.7	2.0
Philippines		0.0	0.3
Quatar			0.1
Sweden		0.2	0.1
Switzerland	0.1		
Turkey		0.3	0.1
UAE			1.0
UK			0.7
US			1.2
UNODC	0.2		
Total	3.0	22.3	12.0

Bijlage 3A. Donaties aan VN-fondsen voor *security assistance* 2009-2011.¹⁹⁵

Djibouti Code of Conduct Trust Fund Donors	
Japan	\$ 14.600.000
Netherlands	\$ 72.300
Norway	\$ 40.600
Republic of Korea	\$ 90.000
France	\$ 49.900
The Marshall Islands	\$ 100.000
Saudi Arabia	\$ 100.000

Bijlage 3B. Donaties Djibouti Code of Conduct Trust Fund (US dollar).¹⁹⁶

¹⁹⁵ Global Humanitarian Assistance, 'Somalia: International financing investments', 12.

¹⁹⁶ IMO (2012), Djibouti Code of Conduct Project Implementation Unit Report Edition 1, http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Documents/PIU_Brochure_1st_edition.pdf (23-05-2016).

	Trust fund for AMISOM Contributions 2009-2011 (US\$m)	Share of total contributions
UK	22.6	48.2%
Japan	9.4	20.0%
Denmark	6.2	13.2%
Germany	3.8	8.1%
Saudi Arabia	2.1	4.4%
Turkey	1.0	2.2%
Korea	0.5	1.1%
India	0.5	1.1%
Australia	0.4	0.9%
Sweden	0.3	0.6%
Czech Republic	0.2	0.3%
Malta	0.0	0.0%
Total	46.8	100%

Bijlage 3C. Donaties aan het *Trust fund for AMISOM* 2009-2011.¹⁹⁷

Land	Totaalbedrag US\$m
1. Nederland	1,4
2. België	0,1
3. Denemarken	6,6
4. Frankrijk	0,6
5. Duitsland	4,8
6. Groot-Brittannië	23,3
7. Zweden	0,6
8. Noorwegen	3,1
9. Canada	-
10. VS	1,2
11. China	-
12. Japan	45,5
13. Zuid-Korea	0,7
14. Rusland	-
15. Iran	-
16. Kenia	-
17. India	0,5
18. Spanje	-
19. Italië	1,9
20. Griekenland	0,1

Bijlage 3D. Totale donaties aan *security assistance* fondsen voor de 20 onderzochte landen 2009-2011.¹⁹⁸

¹⁹⁷ Global Humanitarian Assistance, 'Somalia: International financing investments,' 17.

¹⁹⁸ Sommatie van gegevens uit de bijlagen 3A, 3B en 3C.

	Gemiddeld BBP 2009-2011	Security assistance	security/GDP
1. Nederland	8,63E+11	1,40E+06	1,62E-06
2. België	4,98E+11	1,00E+05	2,01E-07
3. Denemarken	3,27E+11	6,60E+06	2,02E-05
4. Frankrijk	2,73E+12	6,00E+05	2,19E-07
5. Duitsland	3,53E+12	4,80E+06	1,36E-06
6. Groot- Brittannië	2,44E+12	2,33E+07	9,56E-06
7. Zweden	4,94E+11	6,00E+05	1,22E-06
8. Noorwegen	4,38E+11	3,10E+06	7,08E-06
9. Canada	1,59E+12	0	0,00E+00
10. VS	1,5E+13	1,20E+06	8,02E-08
11. China	6,2E+12	0	0,00E+00
12. Japan	5,48E+12	4,55E+07	8,30E-06
13. Zuid-Korea	1,07E+12	7,00E+05	6,56E-07
14. Rusland	1,55E+12	0	0,00E+00
15. Iran	4,86E+11	0	0,00E+00
16. Kenia	3,97E+10	0	0,00E+00
17. India	1,64E+12	5,00E+05	3,06E-07
18. Spanje	1,47E+12	0	0,00E+00
19. Italië	2,2E+12	1,90E+06	8,65E-07
20. Griekenland	3,06E+11	1,00E+05	3,27E-07

Bijlage 3E. Totale donaties aan *security assistance* fondsen als percentage van het BBP.¹⁹⁹

¹⁹⁹ BBP-data geraadpleegd van: The World Bank, 'GDP at market prices', <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD> (23-05-2016).

Bijlage 4. SPSS-resultaten Globalisatie-hypothese

Land	Inzet	KOF totaal	KOF econ	KOF social	KOF political	Aantal schepen wereld	Aantal schepen Suez
NLD	27	91,73	92,33	90,17	93,07	800	192
BEL	23	92,13	90,4	90,31	96,87	234	29
DNK	28	87,87	83,57	87,8	93,55	940	517
FRA	23	83,66	68,71	87,49	97,81	404	233
DEU	24	91,98	65,15	84,81	91,98	3627	644
GBR	27	83,94	72,48	86,85	94,84	794	1014
SWE	25	88,3	86,18	85,49	94,88	353	35
NOR	27	83,73	75,26	85,72	92,01	1968	311
CAN	22	86,55	77,44	90,01	93,63	433	1
USA	23	75,68	59,32	79,45	91,77	1865	348
CHN	14	60,73	49,94	53,16	85,05	3633	1197
JPN	18	66,3	47,15	68,34	88,37	3751	57
KOR	15	65	59,8	52,47	88,86	1200	96
RUS	13	68,64	51,87	66,86	92,83	1987	55
IRN	10	40,25	26,2	33,45	67,75	50	79
KEN	12	46,05	39,61	25,49	82,47	50	1
IND	13	50,84	41,94	29,61	91,38	509	140
ESP	25	84,87	77,82	83,29	96,18	404	34
ITA	23	80,86	69,97	78,64	98,01	844	320
GRC	20	81,22	73,23	81,22	91,57	3150	466

Bijlage 4A. Dataset voor SPSS.

	inzet	KOF totaal
inzet		
Pearson Correlation	1	,909**
Sig. (2-tailed)		,000
N	20	20
KOF_totaal		
Pearson Correlation	,909**	1
Sig. (2-tailed)	,000	
N	20	20

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

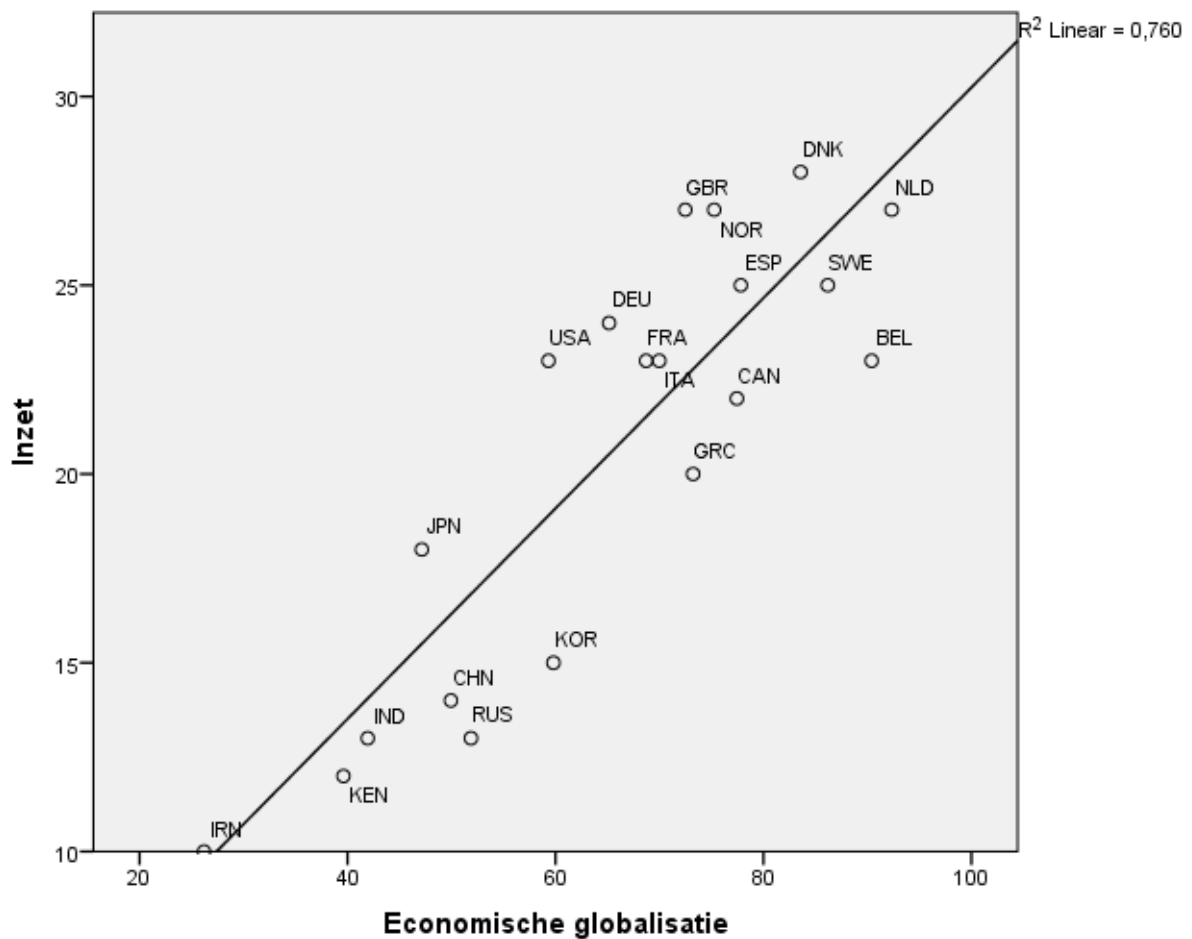
Bijlage 4B. Correlatie tussen inzet en totale KOF-index.

Correlations

		inzet	KOF_econ
inzet	Pearson Correlation	1	,872**
	Sig. (2-tailed)		,000
	N	20	20
KOF_econ	Pearson Correlation	,872**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	
	N	20	20

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Bijlage 4C. Correlatie tussen inzet en economische globalisatie

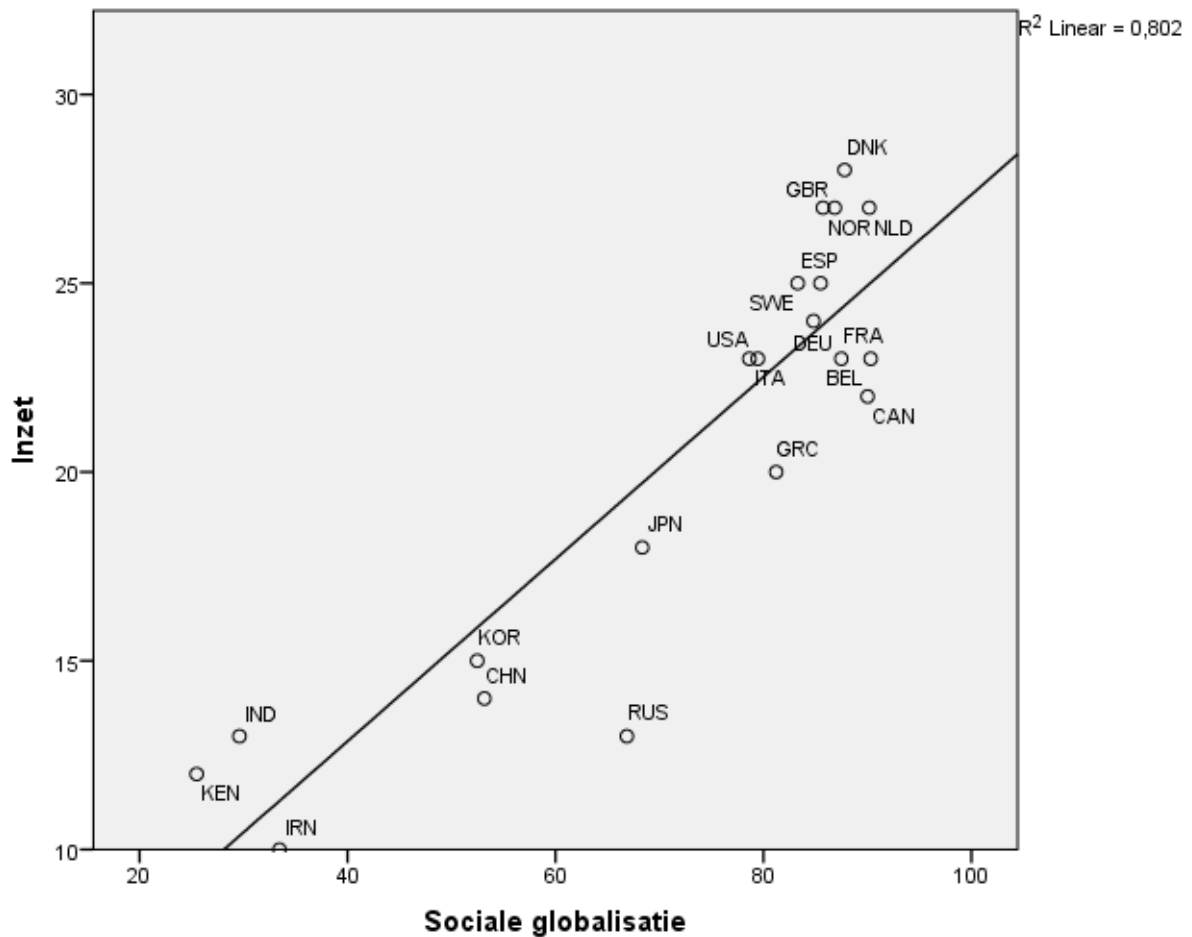


Bijlage 4D. Grafische weergave van relatie tussen inzet en economische globalisatie.

Correlations			
		inzet	KOF_social
inzet	Pearson Correlation	1	,896**
	Sig. (2-tailed)		,000
	N	20	20
KOF_social	Pearson Correlation	,896**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	
	N	20	20

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Bijlage 4E. Correlatie tussen inzet en sociale globalisatie.

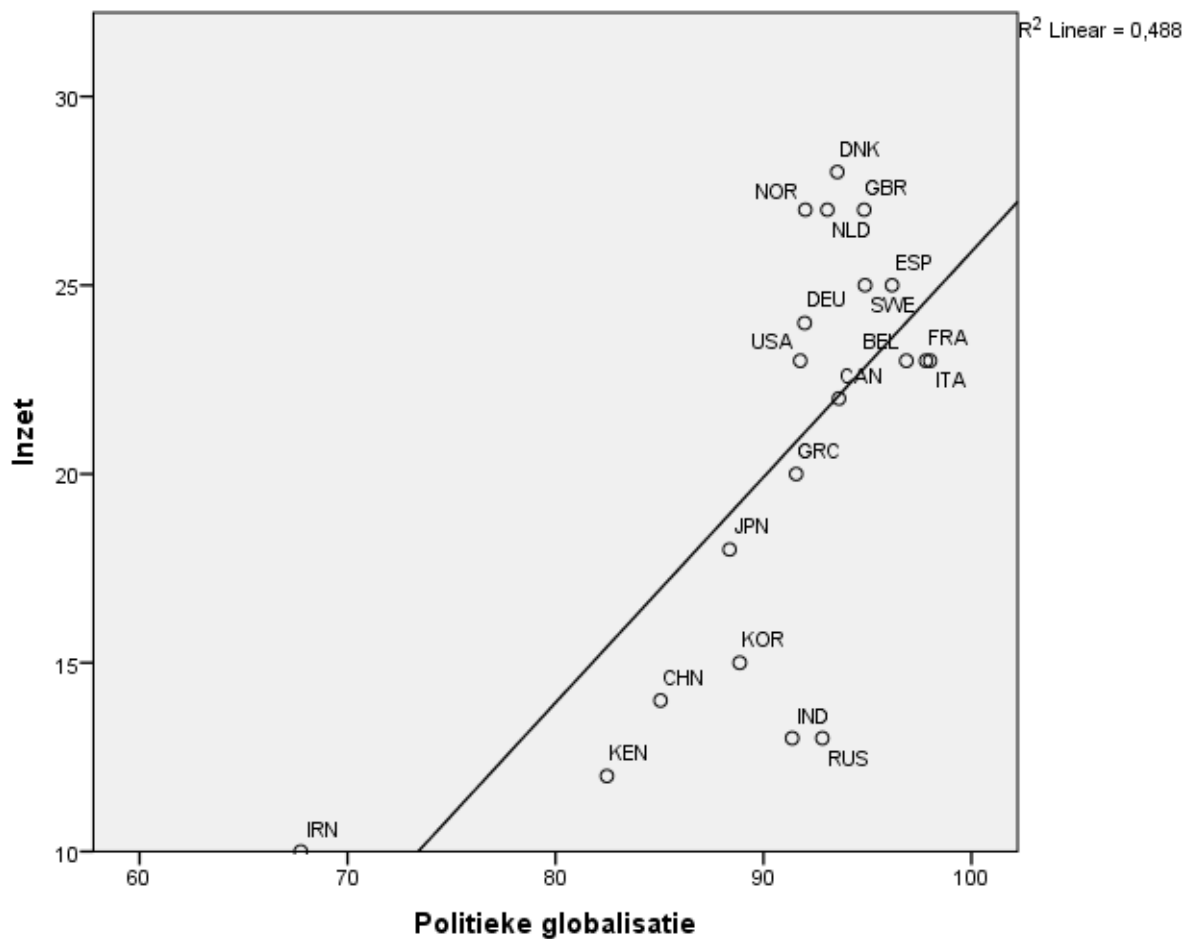


Bijlage 4F. Grafische weergave van relatie tussen inzet en sociale globalisatie.

Correlations			
		inzet	KOF_political
inzet	Pearson Correlation	1	,698**
	Sig. (2-tailed)		,001
	N	20	20
KOF_political	Pearson Correlation	,698**	1
	Sig. (2-tailed)	,001	
	N	20	20

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Bijlage 4G. Correlatie tussen inzet en politieke globalisatie



Bijlage 4H. Grafische weergave van relatie tussen inzet en politieke globalisatie

Bijlage 5. SPSS-resultaten commerciële vloot-hypothese

		inzet	Aantal schepen
inzet	Pearson Correlation	1	-,059
	Sig. (2-tailed)		,805
	N	20	20
Aantal_schepen	Pearson Correlation	-,059	1
	Sig. (2-tailed)	,805	
	N	20	20

Bijlage 5A. Correlatie tussen inzet en aantal commerciële schepen wereldwijd.

Vlag	2009	2010	2011	Gemiddeld
1. Nederland	283	162	130	192
2. België	34	27	27	29
3. Denemarken	468	522	561	517
4. Frankrijk	246	225	229	233
5. Duitsland	689	628	614	644
6. Groot-Brittannië	1099	1015	929	1014
7. Zweden	39	35	32	35
8. Noorwegen	323	317	294	311
9. Canada	3	1	0	1
10. VS	286	270	487	348
11. China	1013	1287	1290	1197
12. Japan	70	49	51	57
13. Zuid-Korea	115	112	61	96
14. Rusland	57	73	35	55
15. Iran	109	113	14	79
16. Kenia	0	0	2	1
17. India	162	132	125	140
18. Spanje	23	43	35	34
19. Italië	342	315	302	320
20. Griekenland	454	486	458	466
<i>Panama</i>	<i>3463</i>	<i>3330</i>	<i>3236</i>	<i>3343</i>
<i>Liberia</i>	<i>1900</i>	<i>2406</i>	<i>2562</i>	<i>2289</i>
<i>Marshallen</i>	<i>815</i>	<i>989</i>	<i>1406</i>	<i>1070</i>

Bijlage 5B. Scheepsbewegingen Suezkanaal onder nationale vlag 2009-2011.²⁰⁰

²⁰⁰ Suez Canal Report 2010, <http://www.suezcanal.gov.eg/Files/Publications/71.pdf> ; Suez Canal Report 2011, <http://www.suezcanal.gov.eg/Files/Publications/73.pdf> .

Correlations

		Inzet	Suez_schepen
Inzet	Pearson Correlation	1	,191
	Sig. (2-tailed)		,420
	N	20	20
Suez_schepen	Pearson Correlation	,191	1
	Sig. (2-tailed)	,420	
	N	20	20

Bijlage 5C. Correlatie tussen inzet en aantal schepen door het Suezkanaal.

Bibliografie

- Anyu, J. N., & Moki, S. (2009). Africa: The piracy hot spot and its implications for global security. *Mediterranean Quarterly*, 20(3), 95–121.
- Armstrong, B. (Ed.). (2013). *21st Century Mahan: Sound Military Conclusions for the Modern Era*. Naval Institute Press.
- Bennett A., Elman C. (2008). 'Case Study Methods.' In: Reus-Smit C. and Snidal D. *The Oxford Handbook of International Relations*. Oxford University Press: Oxford.
- Booth, K. (1977) *Navies and foreign policy*. Croom Helm, London.
- Bowden, A., Hurlburt, K., Aloyo, E., Marts, C., & Lee, A. (2010). *The economic costs of maritime piracy*. One Earth Future Foundation.
- Bowden, A. (2011). *The economic cost of Somali piracy 2010*. One Earth Future Foundation Working Paper.
- Bowden, A., & Basnet, S. (2012). *The economic cost of Somali piracy 2011*. One Earth Future Foundation Working Paper.
- Bridger, J. M. (2013). 'Safe Seas at What Price? The Costs, Benefits, and Future of NATO's Operation Ocean Shield.' *NATO Defense College Rome, Research Paper*, (95),
- Bryman, A., (2012). *Social research methods*, Fourth Edition. Oxford University Press: Oxford.
- Bueger, C. (2012). 'Drops in the bucket: A review of onshore responses to Somali piracy.' *WMU Journal of Maritime Affairs*, 15(1), 15–31.
- Bueger, C. (2013). 'Practice, pirates and coastguards: The grand narrative of Somali piracy.' *Third World Quarterly*, 34, 1811–1827.
- Bueger, C. (2013). 'Responses to contemporary piracy: Disentangling the organizational field.' In D. Guilfoyle (Ed.), *Modern piracy: Legal challenges and responses* (pp. 91–114). Cheltenham: Edward Elgar.
- Bueger, C. (2014). 'Piracy studies: Academic responses to the return of an ancient menace.' *Cooperation and Conflict*, 49, 406–416.
- Bueger, C. (2015). 'What is maritime security?' *Marine Policy*, 53, 159-164.
- Bueger, C. (2015) 'Learning from piracy: future challenges of maritime security governance', *Global Affairs*, 1:1, 33-42.
- Cable, J. (1971). *Gunboat Diplomacy: Political Applications of Limited Naval Force* (No. 16). London: Chatto and Windus for the Institute for Strategic Studies.
- Campanelli, O. (2012). 'The global governance of maritime piracy.' *Journal of Global Policy and Governance*, 1(1), 73-84.
- Clark, K. (2015). 'The (Un)importance of Somali piracy.' *Crime, Law and Social Change*, 63(5), 269-280
- Clark, W.C., (2000), 'Environmental Globalization', in: Joseph S. Nye and John D. Donahue (eds.), *Governance in a Globalizing World*, Brookings Institution Press, Washington, D.C.: 86-108.

- Cooper, R. (2011). *The breaking of nations*. Atlantic Books Ltd.
- Corbett, Julian S. (1911) *Some Principles of Maritime Strategy*. Annapolis: Naval Institute Press, 1988 (eerste publicatie in 1911).
- Cropsey, S., & Milikh, A. (2012). 'Mahan's naval strategy: China learned it. Will America forget it?' *World Affairs*, 174(6), 85-92.
- Daniels, C. L. (2012). *Somali piracy and terrorism in the Horn of Africa*. Scarecrow Press.
- Dreher, Axel (2006): Does Globalization Affect Growth? Evidence from a new Index of Globalization, *Applied Economics* 38, 10: 1091-1110. Updated in: Dreher, Axel, Noel Gaston and Pim Martens (2008), *Measuring Globalisation – Gauging its Consequences* (New York: Springer).
- Eichstaedt, P. (2010). *Pirate state: inside Somalia's terrorism at sea*. Chicago Review Press.
- Erickson, A. S., & Strange, A. M. (2013). *No Substitute for Experience: Chinese Antipiracy Operations in the Gulf of Aden* (No. NWC/CMSI-10). China Maritime Studies Institute, Naval War College, Newport (RI).
- Frécon, E. (2005). 'Pirates Set the Straits on Fire... Causes and Context of Pirate Arsons in the Malay Archipelagos Since the Nineties.' *Covering Maritime Piracy in Southeast Asia*. Singapore: Konrad Adenauer Stiftung, 17-43
- Friedman, N. (2001). *Seapower as Strategy: Navies and National Interests*. Naval Institute Press
- Friedman, T. L. (2006). *The world is flat* [updated and expanded]: A brief history of the twenty-first century. Macmillan.
- Garrett, N. G., & Hendrickson, R. C. (2009). 'NATO's Anti-piracy Operations: Strategic and Political Implications.' *Atlantisch Perspectief*, 8, 9-13.
- Geelhoed, M. (2010). 'Berechting van piraten: een juridische puzzel.' *Jason Magazine*, jaargang 35, nr. 2, 24-27.
- Germond, B. (2015). *The Maritime Dimension of European Security: Seapower and the European Union*. Palgrave Macmillan UK.
- Ginkel, B. T., van der Putten, F. P., & Molenaar, W. (2013). *State Or Private Protection Against Maritime Piracy?: A Dutch Perspective*. Clingendael Institute.
- Ginkel, B.T. van, (2014), 'EU Governance of the Threat of Piracy Off the Coast of Somalia', in: Inge Govaere and Sara Poli (eds), *EU Management of Global Emergencies; Legal Frameworks for Combating Threats and Crises*, Brill Nijhoff, 2014, pp. 330-350.
- Glaser, S. M., et.al. (2015), *Securing Somali Fisheries*, One Earth Future Foundation, Secure Fisheries Report, 15, <http://securefisheries.org/report/securing-somali-fisheries> (23-05-2016).

Global Humanitarian Assistance, 'Somalia: International financing investments' 21 feb. 2012, <http://www.globalhumanitarianassistance.org/wp-content/uploads/2012/02/gha-somalia-briefing-paper-feb-2012-final.pdf>. (23-04-2016).

Gray, C. S. (1992). *The Leverage of Sea Power: The Strategic Advantage of Navies in War*. Free Press.

Gray, C. S. (2004). *The navy in the post-Cold War world: the uses and value of strategic sea power*. Penn State Press.

Gray, C. S. (2004). 'Seapower: A guide for the twenty-first century.' *RUSI Journal*, 149(1), 91-93.

Grove, E. (1990). *The future of sea power*. US Naval Institute Press, Annapolis.

Grove, E. (2011). 'Traditional Sea Power Thinking and Modern Piracy.' *Journal Education Research No 10 May 2011*, 39-48

Guilfoyle, D. (Ed.). (2013). *Modern piracy: Legal challenges and responses*. Edward Elgar Publishing.

Halperin, S. en Heath, O. (2012) *Political Research: Methods and Practical Skills*. Oxford: Oxford University Press.

Hansen, S. J. (2009). *Piracy in the Greater Gulf of Aden: Myths, misconception and remedies*. Oslo: Norwegian Institute for Urban and Regional Research.

Hansen, S. J. (2012). The evolution of best management practices in the civil maritime sector. *Studies in Conflict & Terrorism*, 35, 562–569.

Hastings, J. V. (2009). Geographies of state failure and sophistication in maritime piracy hijackings. *Political Geography*, 28(4), 213–223.

Haywood, R., & Spivak, R. (2012). *Maritime piracy*. Routledge, London.

Heng, Y. K. (2013). 'Japan's aspirations as a global security actor: the antipiracy mission off Somalia and the dynamics of great power intervention.' *Globalizing Somalia: multilateral, transnational and international repercussions of conflict*. London: Continuum Press (2013), 186-204.

Hesse, B. J. (Ed.). (2013). *Somalia: State collapse, terrorism and piracy*. Routledge., London.

Hirst, P., Thompson, G., & Bromley, S. (2015). *Globalization in question*. John Wiley & Sons.

Hofman, A, 'Overzeese handel en de inzet van de zeestrijdkrachten', *Militaire Spectator* 183 (2014) (10) 155.

Holmes, J. R., & Yoshihara, T. (2008). *Chinese naval strategy in the 21st century: the turn to Mahan* (Vol. 40). Routledge

Holmes, J. R., & Yoshihara, T. (2010). 'China's Navy: A Turn to Corbett? Chinese navalists are augmenting their reading lists with the works of a maritime theorist a land power can love.' In *Proceedings (US Naval Institute)* (Vol. 136, No. 12).

- Holmes, J. R. (2010). The Interplay Between Counterpiracy And Indian Ocean Geopolitics. In *The International Response to Somali Piracy* (pp. 153-178). Brill.
- Holton, R. J. (2011). *Globalization and the nation state*. Palgrave Macmillan.
- Homan, K., & Kamerling, S. (2010). 'Operational challenges to counterpiracy operations off the coast of Somalia'. In: Nederlands Instituut voor Internationale Betrekkingen 'Clingendael'. (2010). *The international response to Somali piracy: challenges and opportunities*. Bibi van Ginkel, & Frans-Paul van der Putten (Eds.). Brill Academic Publishers, 65-103.
- Hughes, B., & Jones, S. (2012). 'Convoys to combat Somali piracy'. *Small Wars & Insurgencies*, 23(1), 74-92.
- ICC International Maritime Bureau, *ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2009 Annual Report*, London 2010.
- ICC International Maritime Bureau, *ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2014 Annual Report*, London 2015.
- International Maritime Bureau (IMB), BIMCO, ICS et. al. (2011). *BMP 4: Best Management Practices for Protection Against Somalia Based Piracy*. Edinburgh: Witherby, <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/piracy/Documents/1339.pdf> (23-05-2016).
- International Maritime Bureau (IMB) and Oceans Beyond Piracy (2012), 'The human cost of Somali piracy 2011', http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/hcop_2011.pdf (23-05-2016).
- Kamola, I. (2012). Capitalism at sea: Piracy and "state failure" in the Gulf of Aden. In J. Smith & E. Verdeja (Eds.), *Globalization, social movements and peacebuilding* (pp. 1–22). Syracuse, NY: Syracuse University Press.
- Karine, H. (2010). 'The Piracy and Terrorism Nexus: Real or Imagined?' *Proceedings of the 1st Australian Counter Terrorism Conference* (24-30).
- Keohane, R.O. and J.S. Nye, (2000) Introduction, in: Joseph S. Nye and John D. Donahue (eds.), *Governance in a Globalizing World*, Brookings Institution Press, Washington, D.C.: 1-44.
- Klein, A. (2013). The moral economy of Somali piracy: Organised criminal business or subsistence activity? *Global Policy*, 4(1), 94–100.
- Kraska, J. (2011). *Contemporary maritime piracy: International law, strategy, and diplomacy at sea*. Santa Barbara, CA: Praeger Publishers.
- Kraska, J. (2013). 'Comparative counter-piracy strategy: European, American, African, and Asian approaches.' In: Norchi, *Piracy in comparative perspective*, 201-224
- Krause, J., & Bruns, S. (Eds.). (2016). *Routledge Handbook of Naval Strategy and Security*. Routledge.
- Larik, J. (2013). 'Europe's Fight Against Piracy: From the Barbary Coast to Operation Atalanta.' *Fondation Pierre du Bois Papier d'actualité*, (4), <http://www.fondation-pierredubois.ch/Papiers-d-actualite/piracy.html> (23-05-2016).

Leonard, E. and Ramsay, G. (Ed.). (2014). *Globalizing Somalia: multilateral, transnational and international repercussions of conflict*. London: Continuum Press.

Levy, J. S. (2008) 'Case Studies: Types, Designs, and Logics of Inference', *Conflict Management and Peace Science*, 25:1, 1 – 18.

Lievens John (2008), 'Werken met secundaire kwantitatieve data.' In: Billiet J., Waage H. (Eds.) (2008). *Een samenleving onderzocht: methoden van sociaal-wetenschappelijk onderzoek*, pp. 343-364.

Mahan, A. T. (1890). *The influence of sea power upon history 1660-1783*, London: Methuen, 1965 (eerste publicatie in 1890).

Mahan, A.T. (1902), *Retrospect and Prospect*, London: Sampson, Low, Marston.

Mair, P. (2008) 'Concepts and Concept Formation', in Della Porta, D. en Keating, M. (eds.) . Cambridge: Cambridge University Press, 177-197.

Marchal, R. (2011). Somali piracy: The local contexts of an international obsession. *Humanity: An International Journal of Human Rights*, 2(1), 31–50.

Marley, D. F. (2011). *Modern Piracy: A Reference Handbook*. ABC-CLIO.

McKnight, T., & Hirsh, M. (2012). *Pirate Alley: Commanding Task Force 151 Off Somalia*. Naval Institute Press.

Menkhaus, K. (2004). Vicious circles and the security development nexus in Somalia. *Conflict, Security & Development*, 4(2), 149–165.

Miller, B. (2007) 'Making Measures Capture Concepts', in Gschwend, T. en Schimmelfennig, F. (eds.) *Research design in political science: How to practice what they preach*. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 83-102.

Ministerie van Defensie (2010), *Eindevaluatie: inzet Hr.Ms. Evertsen in operatie EUNAVFOR "Atalanta" voor de kust van Somalië, 13 augustus – 18 december 2009*, Den Haag.

Ministerie van Defensie (2014), *Grondslagen van het Maritieme Optreden: Nederlandse Maritiem-Militaire Doctrine*, Den Haag.

Modelski, G., & Thompson, W. R. (1988). *Seapower and Global Politics, 1494-1993*. Palgrave Macmillan UK.

Morgenthau, H. J. (1952). 'Another "Great Debate": The National Interest of the United States.' *American Political Science Review*, 46(04), 961-988.

Morgenthau, H. J. (1985). *Politics Among Nations*, Revised by Kenneth W. Thompson. New York: KnOpt,

Murphy, M. N. (2009). *Small boats, weak states, dirty money: The challenge of piracy*. Columbia University Press.

Murphy, M. N. (2011). *Somalia, the new Barbary? Piracy and Islam in the Horn of Africa*. New York, NY: C. Hurst & Co. Publishers Ltd.

- Murphy, M. N. (2013). *Contemporary piracy and maritime terrorism: the threat to international security*. Routledge.
- Murphy, M. N. (2016) 'Piracy off the Somali coast: is there light at the end of the tunnel?' In: Krause, J., & Bruns, S. (Eds.). (2016). *Routledge Handbook of Naval Strategy and Security*. Routledge, 215-225.
- NATO, 'External Information Sharing in Support of NATO Counter-Piracy Operations,' 15 July 2011, http://www.jallc.nato.int/products/docs/counter-piracy_non-class_extract.pdf (23-05-2016).
- Nederlands Instituut voor Internationale Betrekkingen (NIIB) 'Clingendael'. (2010). *The international response to Somali piracy: challenges and opportunities*. Bibi van Ginkel, & Frans-Paul van der Putten (Eds.). Brill Academic Publishers.
- Nelson, J. E. (2010). *Ocean piracy*. Nova Science Publishers.
- Norchi C., G. Proutière-Maulion (Eds.), (2012), *Piracy in comparative perspective : problems, strategies, law*, Oxford: Hart.
- Norris, P., (2000), Global Governance and Cosmopolitan Citizens, in: Joseph S. Nye and John D. Donahue (eds.), *Governance in a Globalizing World*, Brookings Institution Press, Washington, D.C.: 155-177.
- Onuoha, F. C., & Ezirim, G. E. (2014). 'Sea Piracy and Maritime Security: The Problem of Foreign Naval Intervention in the Suppression of Piracy Off the Horn of Africa.' *Journal of Maritime Research*, 7(3), 43-56.
- Ould-Abdallah, A. A. (2008). 'Piracy off the Somali Coast.' *Report of the workshop commissioned by the special representative of the Secretary General of the UN to Somalia*, Nairobi, http://www.imcsnet.org/imcs/docs/somalia_piracy_intl_experts_report_consolidated.pdf (23-05-2016),
- Percy, S., & Shortland, A. (2013). 'The business of piracy in Somalia'. *Journal of Strategic Studies*, 36(4), 541-578.
- Pham, J. P. (2013). 'Putting Somali piracy in context.' In: Hesse, B. J. (2013). *Somalia: State collapse, terrorism and piracy*. Routledge, 77-93.
- Pugh, M. (1996). 'Is Mahan still alive? State naval power in the international system.' *Journal of Conflict Studies*, 16(2).
- Raad van de Europese Unie (2014), *Strategie van de Europese Unie voor maritieme veiligheid*, Brussel, 24 juni 2014.
- Rahman, C. (2009). *Concepts of maritime security: A strategic perspective on alternative visions for good order and security at sea, with policy implications for New Zealand*. The Centre for Strategic Studies: New Zealand, Discussion Paper 07/09.
- Ritzer, G., & Dean, P. (2015). *Globalization: A basic text*. John Wiley & Sons.

Roehrig, T. (2012). 'South Korea's counterpiracy operations in the Gulf of Aden.' *Global Korea: South Korea's Contributions to International Security*, 28-44.

Sassen, S. (2013). *Losing control?: sovereignty in the age of globalization*. Columbia University Press.

Sawyer, M., M. Q. Mejia, C. Kojima. (2013). *Piracy at sea*. Springer.

Scharf, M. P., Newton, M. A., & Sterio, M. (Eds.). (2015). *Prosecuting maritime piracy: domestic solutions to international crimes*. Cambridge University Press.

Schöttli, J. (Ed.). (2015). *Power, Politics and Maritime Governance in the Indian Ocean*. Routledge.

Sharma, U., & Sharma, S. K. (2000). *Principles And Theory In Political Science Vol. 1*. Atlantic Publishers & Dist.,

Sloggett, D., (2014). *The Anarchic Sea: Maritime Security in the 21st Century*, New Delhi, Pentagon Press.

Stiglitz, J. E. (2002). *Globalization and its Discontents*, New York, Norton.

Struett, M. J., Nance, M. T., & Carlson, J. D. (Eds.). (2013). *Maritime piracy and the construction of global governance*. London: Routledge.

Tangredi, S. J. (Ed.). (2002). *Globalization and maritime power*. National Defense University Press.

Till, G. (2007), 'Maritime Strategy in a Globalizing World', *Orbis*, fall 2007, 569-575.

Till, G. (2007), 'Globalization: Implications of and for the Modern/Post-modern Navies of the Asia Pacific', S. Rajaratnam School of International Studies Working Paper No.140, 15 oktober 2007

Till, G. (2013), *Seapower: a guide for the twenty-first century* (third edition 2013). London: Routledge.

Treves, T. (2013). 'Piracy and the international law of the sea.' In: Guilfoyle, *Modern piracy*, 117-146.

UK Parliament, Foreign Affairs Committee, 'Piracy off the coast of Somalia', <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmfaaff/1318/131807.htm#note85> (23-05-2016).

United Nations Environmental Programme (2006), 'After the Tsunami', National Rapid Environmental Desk Assessment, 2006.

UNODC and Oceans Beyond Piracy (2015), 'Somali Prison Survey Report: piracy motivations and deterrents', <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/SomaliPrisonSurveyReport.pdf> (23-05-2016).

- Vagg, J. (1995). 'Rough Seas? Contemporary Piracy in South East Asia.' *British Journal of Criminology*, 35(1), 63-80
- Veen, E.H. (2012), De zee: speeltuin van de supermachten, *The Hague Centre for Strategic Studies* (HCSS) Rapport No 13/03/12.
- Vreÿ, F. (2009). 'Bad order at sea: From the Gulf of Aden to the Gulf of Guinea.' *African Security Studies*, 18(3), 17-30.
- Vreÿ, F. (2010). 'African maritime security: A time for good order at sea.' *Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs*, 2(4), 121-132.
- Wambua, P. M. (2009). Enhancing regional maritime cooperation in Africa: The planned end state. *African Security Review*, 18(3), 45-59.
- Warner, R. (2013). The Prosecution of Pirates in National Courts. *ECSSR (Abu Dhabi). Emirates Lecture Series*, (109).
- Weir, G. E. (2009). Fish, family, and profit: Piracy and the Horn of Africa. *Naval War College Review*, 62(3), 15-30.
- Weitz, R. (2009). 'Countering the Somali Pirates: Harmonizing the International Response.' *Journal of strategic security* 2.3.
- Wilde, de, J. (2014), 'De vlag als klederdracht?: Nationaal belang in internationaal perspectief', in Raad voor Maatschappelijke Ontwikkeling (ed.), *Nationaal belang in meervoud: Perspectieven op internationale politiek*. Raad voor Maatschappelijke Ontwikkeling (RMO), Den Haag, pp. 17-33.
- Winner, A. C., Schneider, P., & Weldemichael, A. T. (2015). *Maritime terrorism and piracy in the Indian Ocean Region*. London: Routledge.
- World Bank. (2013). *The pirates of Somalia: Ending the threat, rebuilding a nation*. Washington, DC: The World Bank.
- Woudstra, N.A. (2010) 'Nut en noodzaak van een maritieme strategie.' *Militaire Spectator* 179 (2010) (3), 146-160..
- Yin, R. K. (2009), *Case study Research*. Fourth edition. Sage: Los Angeles.
- Young, A. J. (2007). *Contemporary maritime piracy in Southeast Asia: history, causes and remedies*. Institute of Southeast Asian Studies.

Websites

AMISOM <http://amisom-au.org>
BBC News <http://news.bbc.co.uk>
EUNAVFOR, <http://eunavfor.eu>
Global Humanitarian Assistance <http://www.globalhumanitarianassistance.org/>
Harvard Political Review <http://harvardpolitics.com/>
IMO <http://www.imo.org/>
Japanese Ministry of Defense <http://www.mod.go.jp>
KOF Index of Globalization <http://globalization.kof.ethz.ch/>
Library of Congress <http://www.loc.gov/>
MarineTraffic <http://www.marinetraffic.com/>
NATO <http://www.nato.int>
Naval Today <http://navaltoday.com/>
NRC Handelsblad <https://www.nrc.nl/>
Reuters <http://www.reuters.com>
Somalia Stability Fund <http://stabilityfund.so/>
Sputnik International <http://sputniknews.com>
Suez Canal Authority <http://www.suezcanal.gov.eg>
The New York Times <http://www.nytimes.com/>
The Week <http://www.theweek.co.uk>
The World Bank <http://worldbank.org>
UNDP <http://www.undp.org/>
UNODC <http://www.unodc.org>
UNPOS <http://unpos.unmissions.org>
UNSOM <http://unsom.unmissions.org/>
US Embassy <http://www.usembassy.gov/>