

MILITAIRE SPECTATOR



Clausewitz en de *new wars* denkers

- Somali piracy
- Prestaties krijgsmacht in Europees perspectief
- Militaire scheepvaartbegeleiding

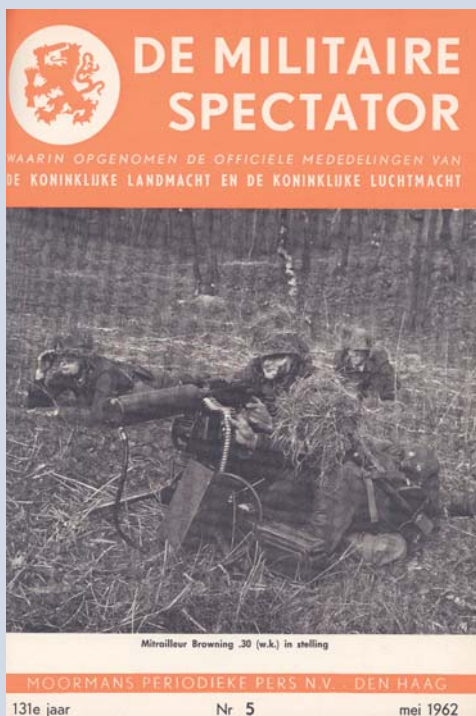
Mededeling redactie

De redactie heeft afscheid moeten nemen van kolonel van de Koninklijke Marechaussee dr. J.A.J. Leijters. Vijf jaar lang was hij een gewaardeerd redacteur.

Wij wensen kolonel Leijters veel succes bij zijn verdere carrière.

Als zijn opvolger is aangetreden luitenant-kolonel drs. ing. D.J. Muijskens van hetzelfde Wapen.

De hoofdredacteur



Alle artikelen uit de Militaire Spectator op DVD

Ter gelegenheid van het 175-jarig bestaan van de *Militaire Spectator* zijn alle jaargangen van het militair-wetenschappelijk tijdschrift gedigitaliseerd. Alle artikelen, editorials, boekrecensies en columns zijn bijeengebracht op zes DVD's. De printbare PDF-bestanden op de DVD's zijn te doorzoeken met trefwoorden. Bij de DVD's hoort een boekje met zoektips.

Lezers van de *Militaire Spectator* kunnen de DVD-box bestellen door 17,50 euro over te maken naar bankrekeningnummer 514338997 ten name van *Militaire Spectator* in Den Haag.

Graag vermelden 'bestelling DVD-box' en uw naam, adres en postcode.

De Militaire Spectator is sinds 1832 het militair-wetenschappelijk tijdschrift voor en over de Nederlandse krijgsmacht. Het maakt relevante kennis, wetenschappelijke inzichten, ontwikkelingen en praktijkervaringen toegankelijk en slaat zo een brug tussen theorie en praktijk.

De Militaire Spectator stimuleert de gedachtevorming over onderwerpen die de krijgsmacht raken en draagt zodoende bij aan de ontwikkeling van de krijgswetenschap in de breedste zin van het woord. Op deze wijze geeft het tijdschrift inhoud aan zijn missie: het bijdragen aan de professionalisering van het defensiepersoneel en het verhogen van het kennisniveau van overige geïnteresseerden. Daarmee bevordert de Militaire Spectator ook de dialoog tussen krijgsmacht, wetenschap en samenleving.



UITGAVE

Koninklijke Vereniging ter Beoefening
van de Krijgswetenschap
www.kvbk.nl
info@kvbk.nl

Secretaris en ledenadministratie

luitenant-kolonel Henk Sonius
T 070 -318 6930
E hc.sonius.01@mindef.nl

Nederlandse Defensieacademie (NLDA)
Sectie MOW
Ledenadministratie KVBK
Postbus 90002, 4800 PA Breda
ledenadministratie@kvbk.nl

De Militaire Spectator wordt ook verstuurd
op basis van rang/schaal. Adreswijzigingen
doorgeven bij de eigen personeelsdienst.

REDACTIE

brigade-generaal cav b.d. prof. em.
J.M.J. Bosch (hoofdredacteur)
T 071 - 542 18 30
E jmjbosch@xs4all.nl
kolonel cav drs. P.J.E.J. van den Aker
luitenant-kolonel KLu S.M. Babusch bc
kapitein ter zee P. van den Berg
drs. P. Donker
kolonel MJD dr. P.A.L. Duchaine
luitenant-kolonel MPSD drs. J. Duel
cdre KLu F. Groen
drs. P.H. Kamphuis
luitenant-kolonel KMar drs. ing. D.J. Muijskens
brigade-generaal TS ir. R.G. Tieskens
luitenant-kolonel Marns drs.
A.J.E. Wagemaker MA
kapitein-luitenant ter zee mr. N.A. Woudstra

BUREAU REDACTIE

mw. drs. A. Kool
drs. F.J.C.M. van Nijnatten
NIMH
Postbus 90701
2509 LS Den Haag
T 070 - 316 51 20 of
070 - 316 51 95
F 070 - 316 51 99
E redactiemilitairespectator@mindef.nl

LIDMAATSCHAP

binnenland € 25,00
studenten € 17,50
buitenland € 30,00

OPMAAK EN DRUK

Drukkerij ten Brink

ISSN 0026-3869

Nadruk verboden

Coverfoto: Een Nederlandse battlegroup
searcht een qala tijdens operatie Mani Ghar,
mei 2009 (Foto AVDD, A. Schoor)

MILITAIRE SPECTATOR

4 Somali piracy

T.D. Potgieter

Given the impact of piracy around the Horn of Africa, the region is in need of an integrated 'ocean policy', involving national, regional and international players.

22 Prestaties Nederlandse krijgsmacht in Europees perspectief

M.P. Bogers en R.J.M. Beeres

In vergelijking met andere Europese landen scoort de Nederlandse krijgsmacht bovengemiddeld in effectiviteit en doelmatigheid.

33 Clausewitz en de *new wars* denkers

B.W. Schuurman

De conclusie van de *new wars* denkers dat het trinitaire concept van Clausewitz afgedaan heeft is bij nader inzien voorbarig.

44 Militaire scheepvaartbegeleiding

F.J. Sluiman en P.H. de Koning

Het concept voor militaire scheepvaartbegeleiding Naval VTS kan verkeersstromen in de scheepvaart structureren en de veiligheid van koopvaarders verbeteren.

En verder:

Editoriaal	2
Tegenwicht	56
Gastcolumn	58
Andere ogen	60
Boeken	61
Summaries	

Wikken en wegen

De Afghanistan-carroussel in de Nederlandse politiek draait volop. Er ligt een ferm besluit dat de Nederlandse militaire aanwezigheid eindig is. Voor sommigen is dat reden om elk debat over dat besluit kort te sluiten. Anderen vragen zich af of we vast moeten blijven houden aan een beslissing die meer dan meer dan twee jaar geleden genomen werd. Er is in die twee jaar van alles gebeurd en er staat van alles te gebeuren. De keuzes zijn zwaarwegend en de dilemma's zijn groot.

De Amerikaanse president Obama maakte begin december 2009 bekend in de eerste helft van 2010 dertigduizend man extra troepen naar Afghanistan te sturen. Gelet op de groeiende invloed van de extremistische Taliban is de troepeninjectie beslist geen luxe. Het past in

bereerd over wat hem te doen staat in Afghanistan en hoe in eigen land en bij zijn partners het draagvlak te houden. Het resultaat is een *surge* waarmee het Witte Huis het initiatief wil heroveren, want de situatie is het afgelopen jaar 'verslechterd', zo bleek uit de *Initial Assessment* van generaal McChrystal toen hij in juni vorig jaar het commando over ISAF overnam. De huidige gekozen koers lijkt warempel op die van president George Bush jr. in Irak, maar Obama plaatst het wel in een kader dat duidelijke inzichten weerspiegelt van een nieuwe lichte counterinsurgency-denkers. Vandaar geen nadruk op vechten, maar op de deugdelijke ontwikkeling van bestuur en economie.

Obama wenst – net als zijn bondgenoten – geen missie die zich eindeloos voortsleept. Extra troepen dienen als katalysator te werken voor een effectieve campagne tegen de Taliban en betere bescherming van de bevolkingscentra. Tevens moeten ze versnelde training en uitbreiding van het Afghaanse veiligheidsapparaat mogelijk maken. De Afghaanse regering moet zelf verantwoordelijkheid nemen – Afghanistaniseren dus. President Karzai zal daarom zijn regering en bestuurlijke leven, dat zo doordrenkt is met corruptie en vriendjespolitiek, moeten beteren. Karzai maakt overigens deel uit van de erfenis die Obama in de schoot geworpen kreeg, maar om de Afghaanse president er van te doordringen dat het menens is worden voorwaarden gesteld aan de hulp en is troepenterugtrekking in het vooruitzicht gesteld. Het gevaar bestaat echter dat het noemen van een vertrekdatum bij vriend en vijand de indruk wekt dat de operatie slechts een laatste oprisping is. Hillary Clinton was duidelijk over het tegendeel: 'We springen in 2011 niet opeens van de rotsen af'.

De *surge* van Obama weerspiegelt de inzichten van een nieuwe generatie COIN-denkers

de strategiewijziging om niet alleen de strijd met de Taliban te beslechten, maar vooral ook meer harten van de Afghanen in het zuiden en oosten te winnen en niet te verliezen in het noorden en westen. Obama voorkomt met de koerswijziging dat de VS, NAVO, ISAF en zelfs de VN tamelijk stuurloos doormodderen. Bakens worden verzet, noodzakelijk ook vanwege het afbrokkelende politieke draagvlak voor de missie.

Het besluit om uit te breiden heeft lang op zich laten wachten. Obama heeft maanden gedeli-

Met een relatief kortstondige troepeninjectie komt Obama tegemoet aan de angst voor ‘Vietnamese toestanden’: het oplopen van de kosten zonder licht aan het einde van de tunnel. Bovendien hoopt hij met het sturen van extra militairen de situatie binnen een jaar naar zijn hand te hebben gezet. De NAVO-bondgenoten en andere landen moeten zich aangesproken voelen om over de brug te komen met meer troepen en middelen – het liefst zonder allerlei beperkingen. Tot op heden is er nog geen sprake van groot gedrang; de in korte tijd aangeboden zeventuizend extra militairen zijn echter duidelijk méér dan een gebaar.

Welke rol Nederland speelt is onderwerp van zwaar binnenlands politiek debat, waarbij de stellingen betrokken zijn en de druk vanuit het buitenland groot is. De uitdagingen in Afghanistan zijn een dilemma geworden. Al bokst Nederland mogelijk al lang boven zijn gewicht, kan het dan de partners en de Afghanen na vier jaar noeste arbeid in de steek laten – misschien wel ten faveure van een missie in Afrika?

De grote inspanning die Nederland in Afghanistan levert en de opofferingen van militairen en hun families leiden er toe dat ons land – in de woorden van minister Koenders – ‘een verschil van dag en nacht’ maakt. Met grote moeite is kennis opgebouwd over de lokale verhoudingen en zijn er goede contacten met de bevolking gelegd om veiligheid en duurzame ontwikkeling te brengen. De grote bijdrage aan humanitaire hulp, economische ontwikkeling en de strijd tegen de Taliban en meelopers werpt zijn vruchten af. Binnenkort kan de verantwoordelijkheid voor de veiligheid in

Tarin Kowt, Deh Rawod en Chora worden overgedragen aan de Afghaanse veiligheidsdiensten. Dit precaire proces wordt hoe dan ook verstoord door een totale wisseling van de wacht voordat de klus geklaard is.

Elk besluit heeft zijn prijs. We riskeren bij vertrek internationaal gezichtsverlies nu de NAVO en de ISAF-partners overtuigd zijn van de strategie. We riskeren slachtoffers als we blijven en (volgens sommigen) ook gezichtsverlies als we op een aangekondigd vertrek terugkomen. Maar er is meer aan de orde: wij en vele andere landen zitten er immers niet voor niets. Of een eerder genomen besluit nog steeds wijs is verdient bezinning, want ook bij besluiten kan een houdbaarheidsdatum overschreden

Obama hoopt dat de NAVO-bondgenoten en andere landen over de brug komen met meer middelen en troepen

worden. Tussen onverkort doorgaan en weggaan bestaat een scala aan opties. Deze worden ook beïnvloed door wat van de krijgsmacht kan worden gevraagd. Dat er dilemma’s zijn is helder, maar mogelijk zijn ze gemakkelijker bespreekbaar als de discussie zich richt op wat in de huidige omstandigheden een gepaste bijdrage zou zijn. ■

Somali Piracy

Regional Context and International Response

Due mainly to the disintegration of central government authority in Somalia, the lack of maritime security around the Horn of Africa has become a grave problem. Piracy is just one manifestation of the dire lack of maritime security. This is one of the few cases in Africa where security problems on land have affected maritime security. The origin and nature of the maritime security problems and piracy are discussed in this article. The further focus is on the impact and the international response to Somali piracy. The region is in need of an integrated 'ocean policy', involving national, regional and international players.

*T.D. Potgieter**

The sea makes global trade possible and also provides us with vast resources. Much of Africa's international trade moves through its ports, while its maritime resources, that could contribute much towards sustaining development, are underutilized and threatened. Pervasive maritime insecurity is a significant threat to security in Africa, to the shipping around Africa's coast and to maritime resources, specifically in areas such as the Horn of Africa. The Horn of Africa is a choke point as the internationally important trade routes around it link the Indian Ocean with the Suez Canal and beyond. Securing free and safe traffic around it is internationally important. Mainly due to the disintegration of central government authority in Somalia, the lack of maritime security in the region is a grave problem. This is one of the few cases in Africa where security problems on land have affected maritime security. Not enforcing the law at sea and the lack of maritime security has real impact on regional security and the stability of the entire region. Piracy, so often the news focus, is just one manifestation of the dire lack of maritime security, but it receives much attention. With valuable cargoes traversing the waters around

the Horn of Africa, it is of international concern and naval vessels from many countries now patrol these waters.

This paper is essentially concerned with piracy around the Horn of Africa. Following a few brusque remarks on the security situation in the region and the causes of piracy, the nature, impact and the international response to Somali piracy will be briefly discussed.

Origin and nature of the maritime security problems and piracy

For decades conflicts involving Ethiopia, Sudan, Eritrea and Somalia, have ravaged the Horn of Africa region. The Cold War interests of the major powers initially added to the turbulence, but these conflicts soon became interrelated. Countries were not only fighting each other, but factions in the various countries obtained and provided support to belligerents across national borders.

Somalia has been in disorder for the best part of two decades. After the notoriously repressive regime of President Siad Barre came to an end in January 1991, Somalia collapsed into a state of chaos and civil war.¹ With utter lawlessness, banditry, mass starvation and no organised government, warlords fought each other for the spoils and

* The author is director of the Centre for Military Studies (Cemis), Faculty of Military Science, Stellenbosch University.

¹ See Martin Meredith, *The State of Africa. A History of Fifty Years of Independence* (Jonathan Ball, Johannesburg, 2005), p. 469 and G. Arnold, *Africa. A Modern History* (Atlantic, London, 2006), pp. 660-3.

policing along Somalia's coast and harbours disappeared. The humanitarian situation is extremely serious as millions of Somalis depend on humanitarian aid – of which 80 percent is delivered by sea.

Three international intervention efforts (UNOSOM I and UNITAF and UNOSOM II) essentially failed during the early 1990s.² The largest, UNOSOM II (20 000 peacekeepers, 8000 logistical staff and 3000 civilians from 23 nations) had a mandate to establish a new government, police force, justice system and to rebuild the economy. Their efforts to disband and disarm the militias failed and after US helicopters and troops were mauled in an urban skirmish in Mogadishu (the infamous “Black Hawk Down” incident in October 1993), the US withdrew in March 1994.³ Other participants soon followed, essentially leaving the warring factions to their own designs. Various subsequent mediation efforts failed as the warring factions received support from countries in the region. In June 2006 the Union of Islamic Courts (UIC) seized Mogadishu and much of the south. However, at the end of 2006 forces loyal to the interim administration (Transitional Federal Government (TFG) created in 2004), seized control from the Islamists with the backing of Ethiopian troops. This caused a surge in violence. An African Union (AU) peacekeeping mission (AMISOM), currently in Mogadishu, relieved the Ethiopians. However, it is small (as a number of African countries did not contribute to it as promised), faces logistic, technical and financial constraints, while it is often the target of insurgent attacks. Only parts of Mogadishu are under government control and 2009 has been characterised by multi-sided fighting between government

forces, AMISOM and Islamist insurgents.⁴ Somalia is still without strong central government authority and it is one of the failed post-Cold War efforts at conflict resolution.

The anarchic situation ashore has spilled over into the maritime domain, causing a severe lack in maritime security. This is a grave problem which impacts on all aspects relating



Map No. 4188 Rev. 2 UNITED NATIONS
May 2007

Department of Peacekeeping Operations
Cartographic Section

- A. Oyeade and A. Olao, *Africa after the Cold War. The Changing Perspectives on Security*, (Africa World Press, Trenton NJ, 1998), p. 162.
- Meredith, *State of Africa*, pp. 478 and 482-3.
- International Crisis Group, "Somalia: to move beyond the Failed State", *Africa Report*, No 147, International Crisis Group, 23 December 2008, pp ii, 20 and 25.

to the use of the sea. Serious environmental degradation has taken place as countries in the region claim vast damage as a result of illegal fishing, reef destruction and the depletion of many species. Also, unknown quantities of illicit (often toxic and radioactive) waste have been dumped in Somali waters. Though the full extent of it is unknown, it certainly poses a serious threat to the environment and people. Also in humanitarian terms the impact has been severe. Besides the famine in Somalia, food shipments and the distribution of relief supplies are often threatened, while human trafficking and smuggling abounds.



PHOTO UNITED NATIONS, M. GRANT

A member of the Nigerian contingent of UNOSOM II surveying the city of Mogadishu, May 1993.

In economic and strategic terms the region is paying a severe penalty as the situation impacts on imports and exports, fishing, trade, and taxes. Piracy is big business and pirates often cooperate with organised crime syndicates to gain information on vessels and cargoes. Kenya, for example, has claimed that the cost of piracy has been substantial, to be calculated in billions of Kenyan Shilling.⁵ Countries have also lost much income from coastal tourism as much of the potential leisure shipping keeps well clear. Those that do venture into these waters take a serious risk, as recent incidents indicate.

The former Somali Navy no longer exists. Though semi-autonomous region of Puntland has a small coast guard and some countries in the region operate small functioning navies (notably Yemen, Kenya and Djibouti), they are not able to control the situation. In maritime security terms the region lacks capabilities such as intelligence, early warning, maritime air surveillance and reconnaissance. No credible indigenous maritime forces with sufficient mobility, flexibility and firepower necessary for sustainable operations and deterrence, exists, coastguards and civilian maritime agencies are wanting, while there is no single agency or body coordinating maritime security in the region.

Large scale piracy is obviously possible due to the lack of maritime security. As very little surveillance and law enforcement takes place in the maritime domain, it is easy to engage in illicit activities and get away with it. The lawlessness provides many opportunities to the unscrupulous as well as the chance to make easy money in a country without a functioning economy. Many of the pirates jailed in Puntland will be quick to point out that they were fishermen that had to turn to piracy because the illegal and over-fishing by foreign vessels destroyed their livelihood. Therefore their actions are seen by many as self-defence and a way in which the marginalised can fight injustice. However, their illicit activities often involve much more than piracy and hijacking: Some international sources suggest that those involved in piracy might also be engaged in human trafficking across the Gulf of Aden, return to Somalia with smuggled goods and belong to smuggling networks.⁶

The dramatic increase in piracy around the coast of Somalia can therefore be associated with some of the following: the anarchic situation in Somalia (or the notion of the failed state) with the accompanying inability to enforce law and order at sea, the poverty and desperation of the Somali people,⁷ the vast amount of targets available as a result of the rich trade traversing the Horn of Africa, the relative ease with which a fortune could be

5 "Multi-national force deployed to combat piracy off East African coast", *Biblioline Basic*, in <http://www.eastandard.net>.

6 Interviews with representatives of Security Companies operating in the Gulf of Aden.

7 "Piracy plagues Somali waters", *OXFAM*, 19 November 2007, available at http://www.oxfam.org.uk/news/2007/11/16/somalia-piracy-africa-biz-cx_1119oxford.html.

made through hijackings, the lack of coastal and port surveillance, and, no doubt, to criminality and greed.

Piracy: Somali style

Maritime piracy is a cause of great international concern. Contemporary piracy is a sophisticated and brutal enterprise that includes petty thieving with machetes and hand guns, the well organised activities of criminal organisations and the hijacking of merchantmen for ransom. As with other criminal undertakings it threatens finance and commerce, but in the Horn of Africa region it goes beyond that — it also threatens peace and regional stability as well as international trade.

Who are the pirates? In most cases (but not always) they are from the Puntland region in northeast Somalia. Why? Government authority and laws are not enforced, while very little action is taken against piracy. The pirates are after ransom from the ship owners, cargoes and money (either for themselves or to finance the array of clan-based militias ashore). Due to the extensive Somali coastline, combating piracy is difficult. It is often hard to determine who the pirates are, as groups professing to fight piracy are actually engaged in it. Many of the initial attacks and ships held for ransom was by groups claiming to be a “Coast Guard” acting against illegal fishing. Soon it was difficult to distinguish between vessels held for illegal fishing and ships simply seized. After 2000 the distinction seemed to have vanished and by 2005 random seizing of ships reached “outlandish proportions.”⁸ Some pirates organise themselves along military lines, with names like “National Volunteer Coast Guard” or “Somali Marines” and award naval rank designations to their leaders. Pirate arms include AK-47s, 12.7mm and 14.5mm heavy machine guns, rocket propelled grenades and rocket launchers.⁹ Pirate towns abound. In Puntland the most prominent group operates from the Eyl region, while other pirate havens include Bossaso, Haradhere (Xarardheere), Quandala and Hobyo.¹⁰

Hijacking ships for ransom is the most common. The *modus operandi* of the pirates can include the following: lure ships into an ambush with false distress calls or attack them with small, fast and manoeuvrable open boats (skiffs) with powerful outboard engines. As many ships steered further from the Somali coast and the small boats have a limited range and sea keeping capability, assaults further from the coast or on the high seas are often supported by a “mother ship”. Such vessels could be anything from trawlers to tugs which would tow open boats (to be used for attacks). Ships are induced to reduce speed by firing at them, or are boarded while underway. This happens quickly – from sighting the pirates to boarding could take fifteen minutes.¹¹ After a vessel has been captured, the crew will be rounded up and may even be taken ashore until a ransom is obtained, while the ships will usually be anchored along the coast. Besides hijackings more ‘traditional’ pirate attacks and cargo theft have also taken place. Many attacks have taken place as ships sail through the congested Gulf of Aden, the Bab el Mandeb Strait, or wait to anchor along the Djibouti coast. Container ships, carrying most of the trade in manufacturing goods, are high out of the water and sail faster, making them more difficult prey, while tankers and bulk carriers (carrying oil, chemicals, coal, wheat and other commodities) are slower, deeper in the water and easier targets. However, all types of ships have been attacked, including ships transporting vehicles, humanitarian food aid and even cruise ships.¹²

-
- 8 James Kraska, “Coalition Strategy and the Pirates of the Gulf of Aden and the Red Sea”, *Comparative Strategy*, 28 (3), July 2009, p. 199.
 - 9 “Waters that prompt fear from the toughest of sailors”, *New York Times* (New York), 3 July 2006, available at <http://www.nytimes.com/2006/07/03/world/africa/03somalia.html> and “Piracy plagues Somali waters”, OXFAM, 19 November 2007, available at http://www.forbes.com/home/business/2007/11/16/somalia-piracy-africa-biz-cx_1119oxford.html.
 - 10 “Piracy networks identified – UN”, *News 24*, 19 March 2009, available at http://www.news24.com/News24/Africa/News/0,,2-11-1447_2487963,00.html.
 - 11 Roger Middleton, “Piracy in Somalia. Threatening global trade, feeding local wars”, *Chatham House Briefing Paper*, October 2008, AFP BP 08/02, p. 4, available at www.chathamhouse.org.uk.
 - 12 “Piracy spurs threats to shipping costs”, *Wall Street Journal*, 19 November 2008; and “Piracy plagues Somali waters”, OXFAM, 19 November 2007, available at http://www.forbes.com/home/business/2007/11/16/somalia-piracy-africa-biz-cx_1119oxford.html.



PHOTO: REUTERS

Somali people wait to collect their money outside a former local bank in Harardheere, where pirates were dividing ransom payment obtained for the freeing of the Spanish ship *Alakrana*, November 2009

Maritime watchdogs, who meticulously record incidents of piracy, indicate an alarming increase around the Horn of Africa since the late 1990s. From January 1994 to December 2007, 151 “serious attacks” took place in Somali waters, resulting in hijackings, robbery and crew members being killed or injured. Many incidents went unreported. By 2005 Somalia was a piracy hotspot with 35 recorded attacks and 15 hijackings, while by April 2006 45 attempted and 19 successful hijackings had

taken place since the beginning of 2005.¹³ After the UIC seized Mogadishu (June 2006), they declared piracy a crime and captured pirate centres and ports in order to re-establish regular trade. As a result piracy decreased dramatically during the latter half of 2006.¹⁴ The situation worsened again after Ethiopian and Somali troops ousted the UIC at the end of 2006. Hijackings rose to a high of 31 in 2007 and 42 in 2008. According to the International Maritime Bureau (IMB) 111 reported pirate attacks took place in 2008 (122 incidents according to the USN). This implies that 0,5 percent of the total traffic was attacked, while 38 percent of the reported attacks were successful. Somali waters accounted for close to 40 percent of the 293 pirate attacks reported in 2008.¹⁵

From January to June 2009 actual and attempted piracy attacks ascribed to Somalia pirates amounted to 148 and 30 vessels were hijacked. Geographically these attacks took place off the east and south coast of Somalia (44 attacks), in the Gulf of Aden (86 attacks), Southern Red Sea and Bab El Mandeb Strait (14 attacks), Arabian Sea (one attack), Indian Ocean (one attack) and off the east coast of Oman (two attacks). During these attacks 495 crewmembers were taken hostage, four were killed, one went missing and six were injured.¹⁶ Successful hijackings as a percentage of attacks are lower, which could be ascribed to the large foreign naval presence in the Gulf of Aden and to the fact that many ships are applying passive and/or active anti-piracy measures. As far as the 2009 statistics is concerned, it must be emphasised that a more reliable picture will only be available by the end of the year as weather conditions are not conducive for small boat operations during the Southwest Monsoon season (between March and September).

The dramatic increase in Somali piracy could be linked to the lucrative potential of such undertakings. During 2008 pirates pocketed many millions in ransom money alone. Estimations range from a conservative \$ 30 million (USD), to as much as \$ 150 million

13 Henri Fouche, “Piracy: the African Experience”, paper delivered at the International Conference on Maritime Security in Southern African Waters, 22-23 July 2008, STIAS, Stellenbosch, p 5; and “Piracy and maritime crime (Horn of Africa)”, *UKMTO Dubai Briefing*, UK Maritime Trade Operations, 21 September 2006.

14 “Somali pirates release Taiwanese ship”, *Agence France-Presse*, 5 November 2007 in CHINFO News Clips, 6 November 2007.

15 The statistics vary as a discrepancy exists between the sources. However, the reporting of the International Chamber of Commerce International Maritime Bureau (ICC IMB) could be regarded as “reliable”. See *Piracy and Armed Robbery against Ships*, Annual Report 1 January 2008 – 1 December 2008, ICC IMB, London, January 2009. See also “Reported piracy incidents rise sharply in 2007”, *Weekly Piracy Report*, ICC, Commercial Crime Services, available at <http://icc-ccs.org/main/news.php?newsid=102>; CNN, 5 May 2008, in CHINFO News Clips, 6 May 2008; US Navy Office of Information, “Counter piracy and Combined Task Force 151”, *Rhumb Lines*, 16 January 2009; and “IMB Reports unprecedented rise in maritime hijackings”, ICC Commercial Crime Services, 16 January 2009, available at http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=332:imb-reports-unprecedented-rise-in-maritime-hijackings&catid=60:news&Itemid=51.

16 ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the period 1 January - 30 June 2009, London, July, 2009, pp. 1-8 and 20. By the time of writing this report (August 2009), 32 vessels were hijacked.

(USD) according to Kenya's Foreign Minister.¹⁷ High ransoms are still at the order of the day, as \$ 2.75 million (USD) was paid (August 2009) for the release of the German containership *Hansa Stavanger* and her crew (held hostage for four months). Two attempts to free the ship by force were abandoned because it was considered too dangerous. German politicians, however, have criticized the payment, arguing that it makes further hijackings more likely and the Indian Ocean even more dangerous for European ships.¹⁸

Piracy represents the only booming industry in Somalia. It certainly is very lucrative in a country whose economy was ravaged by internecine conflict. As a result probably 1400 Somalis are actively engaged in piracy. According to some experts, the rise of a wealthy pirate class in a politically and economically weak Somalia, might cause Puntland, where much of the piracy activities are based, to become a 'pirate state'.¹⁹ As Puntland is one of the poorest regions in Somalia the economic motive is obvious and the indication is that specific groups have been in the "business" for a while. Though the higher echelons of the "Somali government and clan structure are not directly involved in organizing piracy, they probably do benefit", perhaps "as a gesture of goodwill".²⁰ A pirate hub like Eyl (tailor-made for pirates and their hostages) is a safe haven for pirates and little is done to stop it. The town becomes a hive of activity when a hijacked vessel arrives. "Accountants" and "negotiators" with laptops appear and commence with negotiations, while special arrangements are being made to look after the hostages. Again, the economic motive is obvious: as a 39-year-old Somali pirate explained to a Kenyan journalist, "... my life has changed dramatically because I've received more money than I ever thought I would see, in one incident, \$ 250,000 ... it is incalculable how much money I have made ... I buy cars, weapons, and boats ... having a good time...".²¹

A number of high profile piracy incidents that received much attention in the international

media took place during 2008. These included the Danish-owned tug *Svitzer Korsakov*, the French luxury passenger yacht *Le Ponant*, the Spanish trawler *Playa de Bakio*, the Ukrainian *Faina* and the Saudi super tanker *Sirius Star*. Ransom was paid in all cases, but the French later managed to capture six of the pirates involved in the *Le Ponant* hijacking.²²



PHOTO: UNITED NATIONS, R. BROWN

The Security Council meets to consider the situation in Somalia as well as the issue of pirates and high seas piracy in the region, November 2009

The capture of the *Faina* (on 25 September 2008) caused a stir as the ship, destined for Mombassa, had 33 T72 battle tanks, rocket-propelled grenade launchers, anti-aircraft guns and ammunition on board.²³ The armaments were ostensibly for Kenya, but Kenyan armaments procurement policy does not provide for such ad hoc acquisitions and Kenya

-
- 17 D.S. Reveron, "Think again pirates", in *Foreign Policy*, January 2009; "US 5th Fleet Announces new international anti-piracy force", Agence France Presse, 8 January 2009; "America sets up new antipiracy naval force", *The Telegraph*, 8 January 2009; and "U.N. Group charts new course against piracy", Associated Press, 14 January 2009, in CHINFO News Clips, 9 and 15 January 2009.
- 18 "German Politicians Criticize Ransom Payment to Somali Pirates", *Spiegel Online International*, 5 August 2009, available at <http://www.spiegel.de/international/world/0,1518,640543,00.html>.
- 19 "Report of the International Expert Group on Piracy off Somalia", UN Political Office for Somalia, Draft Concept Note, 24/11/2008.
- 20 Middleton, "Piracy in Somalia", p. 5.
- 21 "Somali pirate tells why he is happy attacking ships", *Nation* (Kenya), 20 January 2009.
- 22 "How savage pirates reign on the world's high seas", *The Observer*, 27 April 2008; "Somali President asks French for troops, naval help", *Reuters*, 5 May 2008; "Crew of Spanish ship home after hijacking off Somalia", *Associated Press*, 30 April 2008; and "Brute force on the high seas", *Der Tagesspiegel*, 25 April 2008.
- 23 "MV Faina finally enters Kenya waters", *The Standard* (Kenya), 10 February 2009.

also operate NATO-type equipment. Many sources suggested that the cargo was destined for southern Sudan, as insiders from the 'Rift Valley Railways' indicated that two previous consignments of tanks were delivered by train. The Kenyan military repeatedly stated that the tanks belonged to them and that Kenyan military personnel would undergo training in the Ukraine. The pirates initially demanded a \$ 20 million (USD) ransom, but settled for \$ 3 million (USD) after five months. *Faina* eventually docked at Mombassa on 13 February 2009, a week after being released.²⁴ Her cargo was declared the property of Kenya's Department of Defence, went through customs, was offloaded, and moved to Nairobi's Kahawa Barracks within a week.²⁵

In an incident that alarmed the international shipping industry, it became clear that pirates are capable of extending their operations to even further away from their bases. A Saudi super tanker, the *Sirius Star*, was captured 450 nautical miles south-east of Kenya on 15 November 2008. It was thought that a captured Nigerian tug acted as the pirate "mother-ship" and the fully-loaded ship, low in the water, was probably easy to board.²⁶ The *Sirius Star* was the biggest ship to be hijacked and was carrying two million barrels of oil (a quarter of Saudi Arabia's daily output) worth \$ 100 million (USD). The ship was anchored off the Somali coast, close to the pirate town Eyl, and the initial ransom demand was for \$ 25 million. A ransom (probably \$ 3 million)

was dropped onto the ship by parachute on 9 January 2009. However, six of the pirates with part of the ransom drowned when their overloaded boat capsized.²⁷

The ability of the pirates to track and attack the *Sirius Star* so far off, suggests that they probably had electronic intelligence of its whereabouts. Soon afterwards (7 December 2008) a Dutch-operated container ship outran pirates attacking it with rocket-propelled grenades. The attack is significant because it occurred off the coast of Tanzania, 450 miles east of Dar es Salaam.²⁸ This is an indication of a greater southward expansion of pirate operations, away from constant naval patrols and the Gulf of Aden.

As far as the asymmetrical threat and the possibility of terror is concerned, the *Achille Lauro* incident (hijacking of an Italian cruise ship by members of the Palestine Liberation Front in October 1985) indicated that maritime terrorism is a real threat and states need to consider potential responses. Port security was emphasised after the attack on the *USS Cole* in Aden (12 October 2000), but after the "9/11" attacks the focus quickly turned to air transport. Soon afterwards, on 6 October 2002, the potential danger an asymmetric attack at sea posed, was dramatically illustrated when the French super tanker *Limburg* was rammed amidships by an explosive-laden dinghy in the Gulf of Aden, a few miles off Yemen. The ship burned fiercely and much of her cargo spilled into the sea. The oil price immediately increased, while Yemen lost millions in port revenues as international shipping decreased.²⁹ Of significance is the fact that vessels, even merchant vessels, can be used as weapons of war and not even warships are exempted from possible harm. Furthermore, it is obvious that a very effective way to disrupt the global economy is by attacking oil supplies, or supply routes. In this respect, shipping around Somalia and in the Gulf of Aden is specifically vulnerable.

Kenyan security sources have claimed that Al Qaeda could even be involved in piracy in

24 "Pirates lock out brokers", *The Standard* (Kenya), 22 January 2009; "MV Faina: Freed at last ... but whose arsenal is it?", *The Standard* (Kenya), 6 February 2009; "Pirates to free ship for \$ 3 million ransom", *Nation* (Kenya), 3 February 2009; "Crowd cheers as Ukrainian ship sails in", *Nation* (Kenya) 13 February 2009.

25 "Arms ship's full cargo revealed", *Nation* (Kenya), 17 February 2009; and "Cargo from MV Faina moved to Nairobi today", *The Standard* (Kenya), 18 February 2009.

26 "Hijacked tanker with \$ 100m oil anchors off Somalia coast", *The Standard* (Kenya), 18 November 2008; and "After Hijacking, Saudi Foreign Minister says nation will join anti-piracy efforts", *Washington Post*, 19 November 2008.

27 "Saudi tanker crew 'safe and well'", *BBC News*, 10 January 2009; and "Six pirates drown leaving freed Saudi supertanker", *Agence France Presse*, 10 January 2009, in CHINFO News Clips, 12 January 2009; "Pirates release hijacked tanker", *Wall Street Journal*, 10 January 2009.

28 "Cargo ship outruns pirates off Tanzania", *CNN*, 7 December 2008, in CHINFO News Clips, 9 December 2008.

29 G. Luft and A. Korin, "Terrorism goes to sea", in *Foreign Affairs*, November/December 2004; and "Tanker attack fits bin Laden's economic war", *Independent*, 8 October 2002.

the Horn of Africa region to help finance operations. Many observers do not agree with this notion, and even senior US officials have stated there are “no links” indicating that pirates work for any “established terrorist group”.³⁰ Robert Kaplan has an interesting take on the terror notion, warning that fusion between piracy and terrorism might not be impossible: “a scenario whereby a cruise ship would be captured, and the Americans and Britons on board rounded up and threatened with being thrown overboard if certain demands are not met”.³¹ To prevent such a scenario immediate action is necessary, specifically as naval coalitions have proven easier to create than coalitions ashore.

Potential responses to maritime insecurity

Complex situations call for complex solutions. Maritime policing and navies alone cannot rectify the situation and ensure maritime security. Much of the solution to the maritime security problems are essentially ashore and the typical business of restoring order in a country require the establishment of a proper, operating civilian system of law and order as well as functioning policing ashore. Judging from the failed peacekeeping efforts, the breakdown of various agreements to form a new government and create order as well as the decades of anarchy, this is a vast challenge. Furthermore, the lack of law and order at sea contributes towards making things worse ashore, specifically as organisations engaged in transnational crime (such as human trafficking and smuggling) poses a threat to proper state authority and undermine the rule of law and security. The unique challenge is therefore to create order ashore and at sea.

Various agencies, bodies and states, would have to work together to improve maritime safety and security, harbour security and environmental care. Often the mere presence of a coastguard and civilian policing agencies does much to enhance maritime security. However, maritime policing and coastguards are insufficient in the region and international



Recently, the U.S. Africa Command started using the unmanned aerial vehicle Reaper to monitor pirate activity off the Somali coast

naval cooperation has contributed towards maritime security.

International Cooperation and Unilateral Actions by States

The lack of maritime security around the Horn of Africa severely affects countries in the region and is also the subject of much international concern. It resulted in a series of United Nations Security Council (UNSC) resolutions and considerable international naval involvement in the region.

By early 2008, France, the US, The United Kingdom (UK) and Panama sought consent from the UNSC to allow states to pursue pirates into “the territorial waters of Somalia ... [to] deter, prevent and repress piracy ... board, search, and seize vessels ... suspected of piracy and apprehend persons engaged in such acts”.³² Weakened by war and instability, Somalia agreed to such a violation of its own sovereignty, stating that forces might “come ashore if necessary”.³³ As a result the UNSC adopted a series of resolutions during 2008,

30 “Multi-national force deployed to combat piracy off East African coast”, *Biblioline Basic*, available at <http://www.eastandard.net>; and “U.N. Group Charts New Course Against Piracy”, Associated Press, 14 January 2009, in CHINFO News Clips, 15 January 2009.

31 Robert Kaplan, “Hot spots: Somalia events could force US to ramp up piracy fight”, *Wall Street Journal*, 5 January 2009.

32 “Update Report No. 1 Somalia”, *Security Council Report*, UN Security Council, 2 May 2008, available at <http://www.securitycouncilreport.org/site/c.gIKWLeMTIsG/b.4096805/#top>.

33 “Somali President asks French for troops, naval help”, *Reuters*, 5 May 2008; “Brute force on the high seas”, *Der Tagesspiegel*, 25 April 2008.

authorising a coordinated and cohesive response, “both internationally and nationally”, in the fight against piracy.³⁴ The first was Resolution 1816 (2 June), sanctioning states cooperating with the Somalia TFG to enter Somali waters in anti-piracy operations for a period of six months. Resolution 1838 (7 October) urgently requested states to actively fight Somali piracy in cooperation with the TFG and to continue escorting World Food Programme (WFP) vessels. Resolution 1846 (2 December) prolonged the period stipulated in Resolution 1816 with another year, while Resolution 1851 (21 December) authorised intervention ashore: “States and regional organisations cooperating in the fight against piracy ... [to] undertake all necessary measures that are appropriate in Somalia, for the purpose of suppressing acts of piracy and armed robbery at sea, pursuant to the request of the TFG”.³⁵

Though many countries desire significant international action, some are apprehensive about the UNSC in effect altering existing international law by accepting these resolutions. For example, the countries that signed the Djibouti anti-piracy code (eight African states and Yemen) argued against this principle because of the sovereignty of countries in accordance with international law. They supported the principle “that each ship pursuing a pirate has to ask for the permission of the concerned state to enter its waters”.³⁶

Due to security concerns in the Middle East and Central Asia, international military forces were present in the region well before Somali piracy became a cause of great international concern. However, specifically the naval

presence increased fundamentally from 2008 onwards. Combined Task Force (CTF) 150 was for a long time the most conspicuous international, or coalition, maritime undertaking in the region. It was launched by the United States in response to the 9/11 attacks in 2001 as the maritime element of *Operations Enduring Freedom*. Its operational area included the Gulf of Aden, Gulf of Oman, the Arabian Sea, Strait of Hormuz, Red Sea and the Indian Ocean, while naval vessels from Canada,

PHOTO: AVDD, S. HILCKMANN



The Dutch frigate *De Ruyter* protects a ship carrying supplies for the World Food Program to the harbour of Mogadishu

France, Germany, Italy, Pakistan, the UK, the US, Australia, Italy, Netherlands, New Zealand, Portugal, Spain, Turkey, Bahrain and Saudi Arabia have participated in it. The key responsibilities of CTF 150 are to monitor, inspect, board and stop suspect shipping,³⁷ limit maritime crime and piracy and conduct “operations to assist states in the region to combat terrorism and to enhance regional

34 “Report of the International Expert Group on Piracy off Somalia”, UN Political Office for Somalia, Draft Concept Note, 24/11/2008.

35 United Nations Security Council Resolution 1851, S/RES/1851, 2008, December 2008; and “Somalia: to move beyond the failed state”, International Crisis Group, *Africa Report*, No 147, International Crisis Group, 23 December 2008, p 28.

36 “Nine countries sign deal to fight Somali piracy”, *Agence France Presse*, 29 January 2009, in CHINFO News Clips, 30 January 2009.

37 “Combined Task Force 150”, *US Fifth Fleet Combined Maritime Forces*, available at <http://www.cusnc.navy.mil/articles/2007/162.html>; and “Coalition naval force secures energy assets”, *Gulf Times*, 13 December 2007, in CHINFO News Clips, 13 December 2007.

stability”.³⁸ Though anti-piracy operations were not the objective of CTF 150, it combated piracy and enhanced maritime security because of its forward presence and area of operations. As no state has the capacity to conduct such extensive operations on its own, the requirement for a permanent coalition force in the region is regarded as obvious.³⁹ CTF 150 will probably maintain its presence for an indefinite period of time.

In January 2009 the US created a multinational task force, CTF 151, with the purpose to “deter, disrupt and suppress piracy ... enhance maritime security and secure freedom of navigation for all nations”. It coordinates with the US Fifth Fleet and operates around the Horn of Africa, in the Gulf of Aden, the Arabian Sea, the Indian Ocean and the Red Sea.⁴⁰ CTF 151 also aims at co-operating with China, India, Russia and the EU. Indications were that by the middle of 2009 vessels from USA, UK, Canada, Denmark, France, Germany, Greece, Italy, Malaysia, Netherlands, Saudi Arabia, Spain, Turkey and Yemen would have participated in CTF 151, while vessels from Bahrain, Jordan, Japan, Singapore, the Republic of Korea, Sweden, Belgium and Poland were set to participate.⁴¹

The European Union Naval Force (EU NAVFOR), codenamed *Operation Atalanta*, was launched as a year-long anti-piracy naval operation on 8 December 2008. The EU contribution to maritime security in the region is substantial and ships from France, Spain, the UK, Italy, Belgium, Netherlands, Sweden, Germany, Greece, Norway and Portugal either participated in *Atalanta* or NATO’s Operation Allied Protector (between March and June 2009).⁴² These vessels protected ships of the WFP, escorted vulnerable vessels around the coast of Somalia and were engaged in deterring and preventing piracy. Though they often provide “close support protection” for ships moving through the Gulf of Aden, only two ships are available for such support at a time (provided upon request). Other vessels would often sail close to such protected groups.⁴³ The UNSC resolutions allows them to breach the 12-mile territorial limit and enter Somali

waters in pursuit of pirates, while they often coordinate their activities with other navies operating in the region.⁴⁴ As most European countries are unlikely to get involved in Africa unilaterally, their involvement stem from their NATO and EU responsibilities.⁴⁵

At a time of a global economic crisis (and the demand for freight substantially dropping) shipping companies are reluctant to increase their overheads even more, with the result that they exert much pressure on their governments for naval support. By the second quarter of 2009, there was substantial international naval involvement as vessels of many other countries (including Pakistan, Iran, Russia, China, India, Iran, Saudi Arabia, Japan and Malaysia) were conducting intermittent patrols in the area. Although much willingness to cooperate exists, coordination remains a considerable challenge. As most of these platforms are concentrated around the Gulf of Aden, evidence suggests that much of the threat is moving to the East coast of Somalia and even further into the Indian Ocean. It is truly a large area to be patrolled, the skiffs or open speedboats used by the pirates are difficult to detect and they often seem to be fishing vessels. As the pirates have the element of surprise to their advantage, it is hard to thwart attacks. Improved coordination between the international forces is therefore self-evident.

38 “Piracy and maritime crime (Horn of Africa)”, *UKMTO Dubai Briefing*, UK Maritime Trade Operations, 21 September 2006.

39 “Coalition naval force secures energy assets”, *Gulf Times*, 13 December 2007, in CHINFO News Clips, 13 December 2007.

40 US Navy Office of Information, “Counter piracy and Combined Task Force 151”, *Rhumb Lines*, 16 January 2009.

41 Lauren Ploch, et al, *Piracy off the Horn of Africa*, Congressional Research Service, CRS Report for Congress, April 2009, p. 14. See also Pierre-Emmanuel Augey, ‘Indian Ocean Maritime Cooperation: the Fight against Piracy off the Somali Coast’, in Australian National Centre for Ocean Resources and Security (eds), *Proceedings from the Indian Ocean Maritime Security Symposium*, Canberra, Australian Defence College, 15-17 April 2009, p. 26.

42 Kraska, “Coalition Strategy and the Pirates”, p. 200. See also Ploch, et al, *Piracy off the Horn of Africa*, p. 15

43 ICC, “EU Initiative for the Gulf of Aden”, 9 December 2008, available at http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=322:eu-initiative-for-the-gulf-of-aden&catid=60:news&Itemid=51.

44 “Array of strategies are tried to turn back pirates at sea”, *New York Times*, 9 December 2008 and Augey, ‘Indian Ocean Maritime Cooperation’, p. 26.

45 Discussions with official French and German representatives, 2008/2009.

Maritime security in the Gulf of Aden is very important to Yemen. Many thousands of Somali refugees have fled to Yemen, while allegations of illegal fishing, piracy and smuggling have caused tension between Yemen and Somalia. Yemeni authorities have improved port security in Aden and the Coastguard police coastal waters. However, they lack equipment and should receive more assistance from the better equipped Yemeni Navy.

In order to address the complex maritime security problems of the region, individual states must be aware of possible solutions, have the will to act, enhance their capacity to limit maritime threats, improve law enforcement, customs, environmental control, port security and establish authority in their territorial waters and economic exclusion zones. States usually wish to be independent in security terms, but as countries in the region operate navies with severely limited budgets they should co-operate and create integrated policies – specifically as those that threaten maritime security do not respect national borders. An ideal response is to establish a regional maritime control or coordinating centre, while naval and coastguard forces must be able to respond and cooperate. Collective security and regional co-operation offer important advantages and allow more to be done with less.

Political consent is critical for international deployments. As military actions might produce unwanted political repercussions, are expensive and may lead to casualties, politicians are cautious. Naval and other forces must receive a clear mandate from policy makers and understand the limitations within which they have to operate. Clear strategic objectives and political commitment is therefore essential as the mere presence

of a force or warships are not enough. As politicians seem to agree that the maritime security situation around the Horn of Africa requires urgent attention, the emphasis now is not the ‘why’, but the ‘how’ and ‘who does what’.

Managing Security at Sea: From Navies to Private Security

How can naval forces and coast guards contribute and what is currently being done? Navies can essentially contribute by maintaining good order at sea and through maritime diplomacy. This is based on their ability to use force, to project power and to be an innocent bystander. Naval forces can quickly switch from a peaceful or diplomatic role to being a belligerent. Strategically navies protect trade and military supplies, deny an opponent the use of the sea, protect resources along the coast and offshore, acquire bases from which to operate, move and support troops, and gain and maintain air and sea control in support of operations both at sea and on land.⁴⁶ The following tasks will typically emanate from the above: control sea lanes of communication; guard against illicit trade, piracy, terrorism, pollution, over-exploitation of maritime resources and provide humanitarian and disaster relief. To perform these tasks successfully in the region will require the physical presence of naval or coast guard vessels, good intelligence and multi-national co-operation.

Piracy is endemic around the Horn of Africa and there is a clear need to reduce the risk to shipping by coastal and offshore patrols. The IMB warned that if the international naval vessels operating around the Horn of Africa do not do more, for example to also intercept and apprehend suspicious craft, unrestrained piracy will continue.⁴⁷ Due to its vast geographic area (2.5 million square miles), naval forces are often not present when attacks occur. Once a ship is captured and the crew becomes hostages, very few options are available to warships, even if they are around. On the other hand, navies might be present but unable to respond as the legal apparatus within which

46 John B. Hattendorf, “The Conceptual Foundations for Maritime Strategy in the 21st Century” in *Africa Defence Review*, No 18, 1994 in <http://www.iss.co.za/pubs/ASR/ADR18/Hattendorf.html>. See also Geoffrey Till (ed), *Seapower at the Millennium*, p. 5.

47 “Piracy plagues Somali waters”, OXFAM, 19 November 2007, available at http://www.forbes.com/home/business/2007/11/16/somalia-piracy-africa-biz-cx_1119oxford.html.



Protection by the Dutch naval vessel *Evertsen* resulted in the succesful bringing ashore of food in the Somali harbour of Marka

they have to act often does not provide clear guidelines. For example should the Somali pirates be seen as criminals or as a military threat? When the German frigate *Emden* patrolled the Somali coast in 2008 in search of possible Al Qaeda vessels, it came upon pirates attacking a Japanese tanker. It had to let the pirates go, as it could only intervene against a 'terror' threat.⁴⁸ German law requires parliamentary approval for foreign military deployments due to historic uneasiness about German military aggression. As many experts argued that the UNSC resolutions provided the legal mandate for tougher actions against Somali pirates, in December 2008 the German government approved the participation of 1 400 naval personnel in Operation *Atalanta*.⁴⁹

Naval vessels from many countries have been deployed to the area and are engaged in conducting patrols. Though large sophisticated and expensive warships might not be the best platforms for anti-piracy duties, as smaller ship can do the work, the reality is that sophisticated naval vessels are mostly operating in the region. If pirates seize or threaten shipping, any warship in the vicinity must act. The regular patrols have a measure of success as naval vessels have achieved a number of successes against pirates, yet many hijackings are still taking place.

After a series of well-publicized pirate attacks in the first quarter of 2008, some dramatic relief was offered. On 4 April the French luxury yacht *Le Ponant* (with 30 crew-members) were seized by Somali pirates. A few weeks later, after the ransom (Euro 1,25 million) was paid and the crew rescued, elite French troops attacked, killing or capturing the pirates.⁵⁰ French naval vessels were also engaged in rescuing the crew of two small yachts, the *Carré d'As* (September 2008) and the

Tanit (April 2009). In the last operation one of the hostages onboard the yacht *Tanit* and three pirates were killed. In January the *Jean de Vienne* intercepted and captured 19 pirates who tried to hijack two ships.⁵¹ Most other navies operating around Somalia have foiled pirate attacks. Since November 2008, Russia, China and India have thwarted multiple piracy attacks, while during the second half of 2008, the American and coalition vessels have warded off more than two dozen pirate attacks.⁵²

Examples abound. In late February 2009 a Chinese navy helicopter drove off a few small pirate boats closing in on an Italian ship, while a Danish warship, the *Absalon*, assisted a Chinese merchantmen that prevented pirates from boarding by taking evasive manoeuvres and using their fire hoses. The Danes boarded the pirate vessels and found several weapons

48 "Piracy is terrorism", *New York Times*, 5 December 2008.

49 *Deutsche Welle TV News*, 10 December 2008.

50 "Update Report No. 1 Somalia", *Security Council Report*, 2 May 2008, in <http://www.securitycouncilreport.org/site/c.gIKWLeMTIsG/b.4096805/#top>; "Brute Force on the High Seas", *Der Tagesspiegel*, 25 April 2008; and "Le Ponant crew released", *Weekly Piracy Report*, International Chamber of Commerce, Commercial Crime Services, 14 April 2008, <http://icc-ccs.org/main/news.php?newsid=108>.

51 "French Navy saves 2 cargo ships from pirates", *Associated Press*, 4 January 2009, IN CHINFO News Clips, 5 January 2009.

52 J. Kraska and B. Wilson, "Fighting pirates: The pen and the sword", in *World Policy Journal*, Winter 2008/09, p. 42.

on board, including an RPG, AK-47's and grenades.⁵³

Naval forces have captured many suspected pirates and they are dealt with in various ways. Some were released: for example the Danish and Dutch navies have disarmed and released pirates because jurisdiction was unclear (the dilemma of how to, and under which laws, prosecute them) and due to the difficulties of making charges stick. The French have

Naval forces deal with captured suspected pirates in various ways

criticised this approach as 'catch and release'. By the middle of 2009 France has arrested around sixty pirates. The fifteen captured during the *Le Ponant*, *Carre d'As* and *Tanit* incidents, were taken to France for prosecution, while the rest were handed over to the Puntland authorities.⁵⁴ In cases where agreements are in place, suspected pirates are handed over to the Puntland authorities or to Kenya for prosecution (as the British and American navies have done).⁵⁵ Pirates attacking a Dutch ship were captured by the Danish Navy and are being prosecuted in the Netherlands – the first such trial since the 17th century. Sources indicate that by March 2009 naval forces operating around Somalia have disarmed and released 121 pirates and have handed 117 pirates over for prosecution.⁵⁶ Though a discussion on the legalities regarding the prosecution of pirates is not the objective of this paper, suffice to say that the successful prosecution of pirates is legally very difficult due to limitations of the international legal framework and national legislation in the countries involved.

53 BBC TV, *International News Bulletin*, 20:00 GMT, 26 February 2009.

54 Augey, 'Indian Ocean Maritime Cooperation', p. 27.

55 Kraska and Wilson, 'Fighting pirates', p. 46; and 'French Navy hands over eight Somali pirates to Puntland', *Agence France Presse*, 3 January 2009, in CHINFO News Clips, 5 January 2009.

56 Ploch, et al, *Piracy off the Horn of Africa*, p. 14.

57 Discussions with official French and Dutch representatives, 2008/2009.

PHOTO: U.S. NAVY, S. TAYLOR



Naval vessels also contributed by escorting ships of the WFP. After a joint appeal by the WFP and the IMO, France provided the first escorts for food aid ships between Mombassa and Mogadishu in November 2007. After the French, the Danish, Dutch, Canadians and others took over the responsibility of escorting the WFP vessels. During 2009 EU ships were taking turns.⁵⁷ This is certainly an effective way of securing the delivery of food aid.

By late 2008 the EU Naval forces suggested that merchantmen use the UKMTO Transit Corridor when moving through the Gulf of Aden. Ships were warned not to enter Yemeni waters as under international law EU ships cannot then protect them. EU vessels are available to patrol the corridor at specific times, but as it is not possible to escort all merchantmen specific ships, listed on a "Vulnerable Shipping List", receive priority and relevant information is provided to the naval vessels in the area of operations. These are ships with a low



A team from the guided-missile cruiser U.S.S. Chosin conducting a search on board of a suspected pirate dhow in the Gulf of Aden

Maritime watchdogs recommend that vessels do not call at ports in Somalia, Kenya, Tanzania or Yemen, if possible, and keep as far as possible from the coast of Somalia. In fact north-south bound vessels are advised to stay more than 600 nautical miles from the coastline, or East of Longitude 60E until they are to the East of the Seychelles. Ships traversing the seas around the Horn of Africa are urged to maintain sixteen knots if possible, increase their state of readiness, maintain round-the-clock anti-piracy and visual watches, implement the recommended anti-piracy measures and constantly report their position and any suspicious events to the Maritime Security Centre (Horn of Africa) ran by the EU Naval Force, to UKMTO or to naval forces present in the area.⁵⁹

Several private security companies provide anti-piracy services to the shipping industry. Their assistance ranges from training bridge officers to take evasive manoeuvres, to physical security measures and security guards. Many non-lethal anti-piracy measures can be taken against pirates, such as the use of high-tech sonic cannons, electrified handrails, barbed wire perimeters, a visual watch and lookouts, drenching approaching boats with foam sprayers or high pressure fire hoses, while decks could be sprayed to make them very slippery.⁶⁰ So, how effective is private security then? It certainly is a deterrent, but many of the security guards placed on ships are not armed. Though an armed deterrent would obviously be better, many experts, insurers and the IMO do not endorse arming merchant vessels because it could increase the level of violence at sea and unnecessarily endanger crews. Blackwater, a private security concern,

freeboard, slow vessels, or ships with a very valuable cargo. If possible such ships are escorted. Though such a convoy system enhances protection, it also increases to the vulnerability of ships not escorted. Insufficient assets are available to guard all traffic (it is estimated that a comprehensive convoy system through the Gulf of Aden would required more than fifty naval vessels). However, merchantmen grouped together can ensure mutual protection and if escorts sail at specific times, it provides less opportunity than a constant stream of vessels.⁵⁸

Patrolling the area is not enough as insufficient platforms are available and naval vessels usually stand down when pirates have successfully boarded a vessel. Some observers therefore claim that merchantmen need to carry special troops onboard in addition to various passive protection measures. French flagged vessels are inspected to ensure that their passive anti-piracy measures are in place.

58 "UKMTO Transit Corridor", *gCaptain*, 9 December 2008, available in <http://gcaptain.com/maritime/blog/ukmto-transit-corridor/>

59 "Special Advisory Maritime Security Patrol Area (MSPA)", *Notice to Mariners*, UKMTO, 26 August 2008.

60 "Backgrounder: Combating maritime piracy", *New York Times*, 27 January 2009.

availed a vessel to escort ships through the Gulf of Aden, but many shipping companies have instead appealed for more naval support. Security guards have a mixed record around Somalia. On 28 November 2008 (in the Gulf of Aden), five pirates approached the Singaporean chemical tanker *Biscaglia* in a small open speedboat and succeeded in boarding and hijacking it, despite the presence of three unarmed security guards (ex-Royal Marines) working for a British anti-piracy security firm. The security guards promptly leapt overboard, were rescued by a German naval helicopter and taken to a French frigate.⁶¹ However, when the cruise ship *Melody* was attacked by pirates (April 2009), security guards onboard exchanged fire with the pirates and used a fire hose to beat off the attack.⁶²

Pirates do not always have it their way. By using passive and active anti-piracy measures, merchantmen have succeeded in fighting pirates off. In August 2009 the kidnapped crews of two Egyptian fishing vessels (held captive since April) overpowered their captors, killed two and headed home.⁶³ In October 2007 the guided-missile destroyer *USS James E. Williams* came to the assistance of a North Korean freighter, the *Dai Hong Dan* after receiving a message

that she was hijacked. A helicopter from the destroyer investigated the *Dai Hong Dan* and ordered the hijackers to surrender. The North Korean crew overpowered the pirates, killed two and captured five others. Three North Korean crewmen were seriously wounded and were taken aboard the American destroyer for treatment.⁶⁴ The fight against piracy surely makes for strange bedfellows.



Boarding team members from guided-missile destroyer *USS James E. Williams* board the North Korean cargo vessel *Dai Hong Dan* to provide medical assistance

Combating Somali piracy remains a long list of successes and failures. Though maritime constabulary tasks have achieved a measure of success it is not enough. Efforts at sea must be complemented by efforts ashore to create peace and security, proper port security, policing and law enforcement, to improve maritime security and add to state revenue through taxes and tariffs.

Potential African Contribution

Economically African losses resulting from piracy and a lack of maritime security are considerable. Piracy is only part of the problem as illegal fishing, reef destruction, depletion of species and illegal waste dumping has an immeasurable economic and ecological impact. Furthermore, illicit trafficking in arms, drugs and humans are on the increase. Maritime

61 "British crew jump overboard as pirates hijack another tanker off Somalia", *The Telegraph* (UK), 28 November 2008; "Somali pirates hijack 1 ship, free another", *Associated Press*, 29 November 2008, in CHINFO News Clips, 1 December 2008.

62 "Pirates attack *Melody*", *The Mercury*, 27 April 2009, in http://www.iol.co.za/index.php?set_id=1&click_id=68&art_id=vn20090427064934240C855136.

63 "Egyptian Crews Overpower Somali Pirates, Kill 2", *VOA News*, 14 August 2009, available in <http://www.voanews.com/english/2009-08-14-voa21.cfm>.

64 "Navy helps foil pirate attacks on merchant ships off East Africa", *Virginian-Pilot*, 31 October 2007, in CHINFO News Clips, 31 October 2007.

security is therefore important to Africa, yet it usually does not receive much focus in the African security debate.

How could Africa address these problems? Focus on good capabilities. For example, if South Africa has an established blue water capability, why not utilise its navy in maritime security operations? If navies could specialise on different fields capabilities can be combined, which would be cheaper than all navies trying to do everything. In this way one can learn from NATO and such an approach might be the way forward for the African Standby Force. However, much work is necessary regarding policy. Maritime issues are not addressed by the Common African Defence and Security Policy of the African Union (where the concept of the Africa Standby Force originated) and one has the impression that maritime security is not important to African security. Yet, objectives with regards to human security and development will be very hard to achieve, if maritime threats are ignored.⁶⁵

African forces sorely lack crucial capabilities which should be addressed. These include maritime air surveillance and reconnaissance, efficient early warning and intelligence. Furthermore credible mobile forces with the capacity to deter and deliver firepower, flexibility and reach, as well as the capability to sustain operations for a long period, should be created. Before African navies can work together key problems that require attention are common communication and procedures for command and control, as well as standardized logistics and operational doctrine. They must also make sure that national participants are all on an equal footing (with smaller contributors not being dominated by larger).

Despite the challenges, African countries realise that maintaining maritime security around the coast of Africa is essentially an African responsibility – a task that should not ideally be handled by foreign navies. However, African navies are small and maintaining maritime sovereignty in their own waters is

already a mammoth task for many states; to also participate in a multi-national naval task force would be very challenging. It is therefore important to identify the tools African navies require. Prominent states can assist smaller navies to acquire material means and develop the skills necessary.

Kenya recently did much to secure its coastline and harbours. Port security in Mombassa was improved with the installation of electronic surveillance systems, better physical security and a higher police and security presence.

Maritime security is important
to the continent, but does not receive much
focus in the African security debate

The USA donated security equipment (including six speedboats) to Kenyan Navy and assisted with training. Kenyan personnel underwent intensive training in Mombassa and coastal patrols were stepped-up.⁶⁶ The Kenyan revenue service also conducts speedboat patrols to secure border points and fight against illicit trade. These efforts will improve maritime policing and coastal patrols. Besides physical measures, Kenya also did much to create an appropriate legal framework. In December 2008 and January 2009 the UK and USA signed memorandums of understanding with Kenya to cooperate in prosecuting pirates through Kenyan courts.⁶⁷

Since 2005 the IMO have hosted a number of regional anti-piracy workshops. During these negotiations East African states emphasised cooperation and the fact that efforts must be supported by the major trading nations,

65 "Experts Warn of Piracy Threat to South African Waters", *Pretoria News*, 27 November 2006.

66 "US donates boats to secure Kenya's Coastline", *The Standard*, 9 October 2006 and "Kenya: Country Moves to Tighten Security at Mombassa", *allAfrica.com*, 2 October 2007, in <http://www.allAfrica.com:Kenya>.

67 "Kenya agrees to prosecute U.S.-held pirates: Pentagon", *Reuters*, 29 January 2009, in CHINFO News Clips, 30 January 2009; and Media Note, Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, Washington, 14 January 2009.

while legal capacity building should become a priority. “If nations in East Africa develop the legal architecture to deal with piracy, including adequate lawyers, court rooms, and confinement facilities, they will be more willing and better able to enforce the maritime rule of law”.⁶⁸ Regionally states with better capacity should assist those who are still developing. On 29 January 2009 nine countries affected by Somali piracy (Ethiopia plus eight coastal countries, Djibouti, Kenya, Madagascar, the Maldives, the Seychelles, Somalia, Tanzania

PHOTO SOUTH AFRICAN NAVY



The message is unequivocal: an enhanced integrated approach to maritime security in the region is necessary

and Yemen) signed a code of conduct in Djibouti to co-operate in combating piracy in the Indian Ocean and the Gulf of Aden – the first regional agreement between Arab and African countries against acts of piracy. No agreement was reached on the issue of allowing foreign navies to engage in ‘hot pursuit’ in territorial waters, but provision was made for the creation of three information centres (Mombassa, Dar es Salaam and Sanaa) and an anti-piracy training centre in Djibouti.⁶⁹ Signatories are required to create legislation to allow for the arrest and prosecution of piracy suspects. An important issue, specifically as the fate of Somali pirates captured by Western warships patrolling the area is a sensitive issue.

Analysts often suggest that navies from Africa and the Middle East must patrol the coast of Somalia in the same way that navies from Singapore, Malaysia and Indonesia patrol the Straits of Malacca. Though the principle seems logical, the practice is not, because the area to

be secured is very large, navies in the region have limited resources and the reality of keeping ships operational at sea for long periods of time is very difficult. A more reasonable expectation is the creation of regional maritime security or counter-piracy co-ordination centres, which is in line with the Djibouti code.

It is obvious that the South African Navy can contribute. In 1998 the South African Deputy Minister of Defence stated that “the South African Navy has a valuable role to play in supporting South Africa’s ... regional and international policies ... as a diplomatic tool [it] is one South Africa can use as a force for global good ... in support of our neighbours and in protecting the region’s broad interests”.⁷⁰ Though South Africa has declined invitations to participate in combined

68 Kraska and Wilson, “Fighting pirates”, p 51.

69 Ploch, et al, *Piracy off the Horn of Africa*, p. 16.

70 M. Edmonds and G. Mills, *Beyond the Horizon. Defence, Diplomacy and South Africa’s Naval Opportunities* (South African Institute of International Affairs and the Centre for Defence and International Security Studies, Johannesburg, 1998), pp. vii-viii.



South Africa has an established blue water capability, so why not utilise its navy in maritime security operations?

to limit maritime threats amongst states involved is necessary. In essence it is not really about what is to be done, but rather to have the political commitment, to find the wherewithal to perform these tasks and to give those doing the jobs clear mandates.

So, who will perform these tasks? It is common knowledge that Somali piracy and the lack of maritime security have its origins ashore. Yet few states are prepared to get involved on land. There are many historic reasons for this: countries lack the mandate, they are reluctant to get involved in unpopular and costly wars, while the chances of long-term success and a stable Somalia seems limited indeed. Hence, for the powerful countries (who are more concerned with energy flow, security of maritime traffic and piracy around the Horn of Africa), it is much easier to form naval coalitions and address the problem at sea. For Africa and the countries of the region the instability in Somalia is of much concern as it impacts severely on them. Yet, with limited capabilities and insufficient political will, they are unable to create peace and security.

In the maritime domain the message is unequivocal; an enhanced integrated approach to maritime security in the region is necessary – despite financial and material limitations. Navies and civilian role-players involved in the maritime sphere should develop an integrated approach that connects all aspects and they must think, plan and work together. In fact, what is necessary for the region is an integrated “ocean policy”, involving national, regional and international role players. ■

multinational task forces, South African participation has not been ruled out. With attacks occurring further south, South Africa, “... cannot ... allow the situation to continue”, while the SA Navy indicated that its training provides for a “spectrum of operations, including convoy escorting”.⁷¹

Conclusion

In strategic, economic and humanitarian terms maritime security is important to African nations. This is probably nowhere more evident than in the case of Somalia where the lack of stability ashore has impacted negatively on the situation at sea. To improve the situation around the Horn of Africa region, order and stability ashore, higher awareness of the realities of the situation, improved cooperation between role-players and enhanced capacities

⁷¹ “SA Navy set to take on pirates”, *Pretoria News*, 23 February 2009.

Prestaties van de Nederlandse krijgsmacht in Europees perspectief

In vrijwel alle Europese landen zijn de defensie-uitgaven de afgelopen decennia gedaald. Maar financiële input (personeel, materieel, investeringen) is slechts één manier om zicht te krijgen op de prestaties van een krijgsmacht. Om een goed beeld te krijgen is het nodig de verschillende maatstaven in samenhang te bezien. Het gaat dan bijvoorbeeld om de bijdrage die landen leveren aan een militaire operatie, welk percentage inzetbaar is ('throughput'), welke percentage daadwerkelijk wordt ingezet ('output') en wat het effect is van de inzet ('outcome'). Omdat het lastig is om de effecten meetbaar te maken, zeker bij lopende operaties, besteden de auteurs hier geen aandacht aan. Wel illustreren ze aan de hand van de andere dimensies dat de Nederlandse landmacht bovengemiddeld presteert.

*drs. M.P. Bogers en dr. R.J.M. Beeres**

De omvang en taakstelling van de Nederlandse krijgsmacht zijn de laatste twee decennia veranderd.¹ Voor uitvoering van crisis-beheersingsoperaties is een kleiner aantal manschappen beschikbaar, dat echter wel beter is getraind. Veel zwaar materieel (tanks, gevechtsvliegtuigen en fregatten) werd overbodig en is afgestoten. Anderzijds ontstond er behoefte aan strategisch luchttransport en gespecialiseerd materieel.²

Hervormingen

De hervormingen zijn vooral gericht op het vergroten van de uitzendbaarheid en interoperabiliteit. Méér doen met minder middelen en het vergroten van de expeditiecapaciteit

hebben een hoge prioriteit binnen Defensie.³ De Nederlandse defensie-uitgaven uitgedrukt als percentage van het bruto nationaal product (BNP) zijn in deze periode bijna gehalveerd van 2,7 procent in 1990 naar 1,4 procent in 2008.⁴ Deze trend geldt overigens niet alleen voor Nederland. Ze is voor vrijwel alle Europese krijgsmachten zichtbaar. Al in 2005 maakte de toenmalige NAVO-chef Jaap de Hoop Scheffer zich zorgen over deze daling van de defensie-uitgaven. Hij stelde dat een groot aantal landen zich niet houdt aan 'het afgesproken minimum van 2 procent van hun bruto nationaal product'. Volgens De Hoop Scheffer moeten de NAVO-landen hun inspanningen opvoeren wil het bondgenootschap kunnen doorgaan met de operaties waarvoor het wordt gevraagd.⁵

Voormalig minister van Defensie Henk Kamp erkende dat ook Nederland onder deze norm zit.⁶ Volgens hem moet echter meer worden gekeken naar de bijdragen die landen aan militaire operaties leveren, in plaats van alleen naar financiële maatstaven. Nederland presteert dus eigenlijk beter dan de verhouding tussen defensie-uitgaven en het bruto nationaal product doet vermoeden.⁷

* De auteurs zijn respectievelijk als universitair docent en universitair hoofddocent verbonden aan de Faculteit Militaire Wetenschappen van de Nederlandse Defensie Academie. Ze bedanken drs. R.J. Smits en lt-kol drs. E. Kleinreesink voor hun commentaar op eerdere versies van dit artikel. Ook zijn de auteurs dank verschuldigd aan de deelnemers van het colloquium 'Kosten van expeditieoptreden en burden sharing' tijdens de DACE-conferentie op 1 oktober 2009.

1 De Bakker, Westerink en Beeres (2008).

2 Beeres, De Bakker en Schulten (2009).

3 Tweede Kamer (2007-2008).

4 NATO (2009).

5 Lanting (2005).

6 Lanting (2005); Tweede Kamer (2003-2004a).

7 Tweede Kamer (2003-2004b).



FOTO NIMH

Veel zwaar materieel is afgestoten, waaronder dit fregat Hr.Ms. Abraham van der Hulst

Het voorgaande geeft aan dat er op verschillende manieren kan worden gekeken naar de prestaties van de Nederlandse krijgsmacht. De maatstaf die hiervoor wordt gebruikt, bijvoorbeeld 'het percentage van het bruto nationaal product', of 'het aantal uitzendingen dat wordt gedraaid' is bepalend voor de plaats die Nederland inneemt ten opzichte van andere landen.

Opzet artikel

In dit artikel kijken we naar de Nederlandse prestaties vanuit verscheidene invalshoeken die we hierna zullen omschrijven als 'dimensies'. Voor elk van deze invalshoeken drukken we uit hoe de Nederlandse krijgsmacht presteert ten opzichte van die van andere Europese landen. Hierbij moet worden benadrukt dat wanneer we spreken over 'EU-militairen' of 'EU-defensie-uitgaven', we daarbij doelen op militairen van de landen die tot de EU behoren, respectievelijk de som van de defensie-uitgaven van de onderscheiden EU-landen.

De informatie die we hierbij gebruiken heeft betrekking op het jaar 2007. Informatie die

op dit moment beschikbaar is over 2008 is nog op teveel aannames gebaseerd of is nog niet volledig. Voor de analyses hebben we vooral gebruik gemaakt van de website van het *European Defence Agency* (EDA). Die hebben we aangevuld met gegevens van de NAVO en enkele publicaties van het *International Institute for Strategic Studies* (IISS).⁸ Ten slotte merken we op dat de bedragen die in dit artikel worden gebruikt alleen betrekking hebben op *Defense*. Uitgaven voor de twee overige pijlers van de 3D-benadering (*Diplomacy* en *Development*) zijn buiten beschouwing gelaten. Deze laatstgenoemde gegevens worden overigens ook niet door het EDA, de NAVO en het IISS verzameld.

Het artikel is als volgt gestructureerd. We leggen eerst een relatie tussen prestatie meting en de krijgsmacht. Daarna werken we steeds een 'prestatiedimensie' uit en geven aan hoe de Nederlandse krijgsmacht daarbij presteert ten opzichte van andere EU-landen. Het artikel besluit met een conclusie.

Prestatiemeting

Door prestaties te meten probeert een organisatie zich op koers te houden, of die koers aan te passen. Een organisatie richt zich met andere woorden zowel op de effectiviteit als de efficiëntie van haar optreden. Aan prestaties kunnen we verschillende invalshoeken of dimensies onderscheiden. In dit artikel onderscheiden we de volgende dimensies:

- (1) input (die heeft betrekking op de ingezette middelen);
- (2) throughput (die heeft betrekking op het bewerkingsproces);

8 Zie: www.eda.europe.eu/defencefacts; www.nato.int en IISS (2005, 2006, 2007, 2008).

- (3) output (die heeft betrekking op de geproduceerde producten of diensten);
- (4) outcome (die heeft betrekking op de maatschappelijke effecten van de producten en diensten).

Profit- en non-profitorganisaties

Beheersing van de effectiviteit en de efficiëntie van het handelen van organisaties betekent dat er op al deze dimensies moet worden gepresteerd. Voor een profit-organisatie kan dat als volgt worden geïllustreerd. Het verkopen van producten of diensten (output) leidt via het prijsmechanisme tot financiële opbrengsten (outcome). Daarmee wordt uitdrukking gegeven aan de effectiviteit van de profit-organisatie.

Om de producten en diensten te verkopen worden middelen (input) ingekocht die in een bewerkingsproces (throughput) worden omgezet tot producten en diensten. Dit leidt tot kosten, waarmee uitdrukking wordt gegeven aan de efficiëntie van de onderneming. Dit betekent dat een onderneming zich op koers kan houden op basis van een prestatiemaatstaf, namelijk: winst (opbrengsten minus kosten).

Binnen de krijgsmacht is de relatie tussen de effectiviteit en de efficiëntie vaak niet zo eenvoudig uit te drukken. De producten of diensten die de krijgsmacht levert kunnen niet zinnig worden gemeten in termen van financiële opbrengsten. Daarom wordt de krijgsmacht gefinancierd door het zogeheten budgetmechanisme. Na belastingheffing wordt via politieke besluitvorming een budget vastgesteld, waarmee de krijgsmacht zo effectief en efficiënt mogelijk producten of diensten dient te leveren. Dit leidt ertoe dat de effectiviteit en de efficiëntie – de prestatie – van Defensie op andere manieren wordt gemeten dan die van profit-organisaties.

Indicatoren

Om prestaties (beter) tot uitdrukking te brengen voor defensieorganisaties kunnen voor elk van de genoemde dimensies indicatoren worden geformuleerd. Defensieprestaties kunnen onder meer tot uitdrukking worden gebracht door te meten:

- hoeveel middelen aan Defensie worden besteed in relatie tot het bruto binnenlands product of per hoofd van de bevolking (input);
- welk percentage van de krijgsmacht inzetbaar is (throughput);
- welk percentage van de krijgsmacht daadwerkelijk wordt ingezet (output);
- of de veiligheid in het inzetgebied is toegenomen in een bepaalde periode (outcome).

In dit artikel besteden we geen aandacht aan de outcome (de effecten) van militaire operaties. In de praktijk is het veelal lastig om het resultaat van militaire operaties meetbaar te maken. Ook is het niet eenvoudig om een causaal verband te leggen tussen de geleverde output van de krijgsmacht in het inzetgebied en het effect daarvan.

Wel richten we ons op de andere drie prestatiedimensies. We illustreren aan de hand van verschillende maatstaven hoe Nederland presteert in relatie tot andere EU-landen. In zekere zin toetsen we op deze wijze de uitspraken van voormalig minister van Defensie Kamp.

De input-dimensie

Er bestaan verschillende maatstaven om de input te meten. Een voorbeeld van een inputmaatstaf is de hoeveelheid geld die een land uitgeeft aan Defensie. Gegevens over die uitgaven zijn vrij eenvoudig te genereren door de diverse landen. Defensie-uitgaven kunnen op verschillende manieren worden gepresenteerd. Bijvoorbeeld, de defensie-uitgaven van een land ten opzichte van de totale EU-defensie-uitgaven; defensie-uitgaven per inwoner; defensie-uitgaven als percentage van het bruto nationaal product of van het bruto binnenlands product (BBP).

Uit tabel 1 blijkt dat de meeste defensie-uitgaven (in absolute zin) binnen de EU worden verricht door de middelgrote mogendheden het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en Duitsland. Nederland neemt met € 8,4 miljard een zesde positie in en besteedt met € 513 per inwoner in vergelijking met andere Europese landen relatief veel aan Defensie (derde positie).

Bovengemiddelde bijdrage

Als we echter kijken naar wat Nederland uitgeeft als percentage van het bruto binnenlands product bedraagt dat 1,5 procent. Bulgarije, dat in absolute zin een veel kleiner defensie-budget heeft, scoort door zijn lagere welvaartsniveau het hoogst op deze maatstaf. De vraag of Nederland voldoende geld besteedt aan defensie blijft ondanks bovenstaande maatstaven lastig te beantwoorden. De absolute bijdrage van Nederland aan defensie is, zeker als rekening wordt gehouden met de omvang en populatie van ons land, in verhouding tot andere EU-landen bovengemiddeld.

Als we kijken naar defensie-uitgaven in relatie tot de financiële draagkracht (defensie-uitgaven als percentage van het bruto binnenlands product) scoort Nederland gemiddeld. Een andere veel gehanteerde inputmaatstaf is de hoeveelheid geld die krijgsmachten gebruiken voor investeringsprojecten.

Om te zorgen voor uitzendbare eenheden en interoperabiliteit

Tabel 1 Inputmaatstaf: nationale defensie-uitgaven (2007)

Landen	Absoluut in € mln	Rang	Als % totale EU-defensie-uitgaven	Rang	Per capita in €	Rang	Als % van het BBP	Rang
België	3.767	10	2	10	363	10	1,1	22
Bulgarije	736	19	0	19	95	24	2,6	1
Cyprus	295	23	0	23	378	9	1,9	5
Duitsland	31.090	3	15	3	378	8	1,3	18
Estland	251	24	0	24	188	18	1,6	8
Finland	2.592	11	1	11	491	6	1,5	12
Frankrijk	44.273	2	22	2	698	2	2,3	4
Griekenland	5.579	8	3	8	499	4	2,4	3
Hongarije	1.297	16	1	16	129	22	1,3	19
Ierland	987	17	0	17	227	16	0,5	26
Italië	20.932	4	10	4	354	11	1,4	17
Letland	324	22	0	22	142	21	1,6	9
Litouwen	328	21	0	21	97	23	1,2	21
Luxemburg	209	25	0	25	437	7	0,6	25
Malta	36	26	0	26	88	26	0,7	24
Nederland	8.387	6	4	6	513	3	1,5	11
Oostenrijk	2.566	12	1	12	309	12	0,9	23
Polen	5.799	7	3	7	152	20	1,9	6
Portugal	2.417	13	1	13	228	15	1,5	14
Roemenië	1.906	15	1	15	88	25	1,6	10
Slovenië	498	20	0	20	247	14	1,5	13
Slowakije	828	18	0	18	154	19	1,5	15
Spanje	12.219	5	6	5	275	13	1,2	20
Tsjechië	1.982	14	1	14	193	17	1,6	7
Verenigd Koninkrijk	50.311	1	25	1	827	1	2,5	2
Zweden	4.528	9	2	9	497	5	1,4	16

Bron: www.eda.europa.eu en IISS (2007)

Bulgarije besteedt een veel hoger percentage van het BBP aan defensie dan Nederland. Bulgaarse militairen tijdens een SFOR-oefening in Havelte

van de eenheden zijn moderne middelen nodig. Daarbij is niet alleen de hoeveelheid middelen van belang maar ook de kwaliteit ervan. Nederlandse militairen moeten kunnen samenwerken met andere krijgsmachten, waardoor er hoge eisen worden gesteld aan de defensie-systemen. Technisch hoogwaardige systemen vereisen investeringen op niveau. In dit kader vormen de investeringsuitgaven een relevante inputmaatstaf. Tabel 2 laat gegevens over investeringen per EU-land zien.

Een 'aardige balans'

De totale defensie-uitgaven van de Nederlandse krijgsmacht in 2007 bestaan voor 18 procent

Tabel 2 Inputmaatstaf: nationale defensie-investeringen (2007)

Landen	Absoluut in € mln	Rang	Als % van totale nationale defensie-uitgaven	Rang	Per militair in €	Rang
Bulgarije	173	15	24	4	4.231	22
Cyprus	4	24	1	16	347	24
Duitsland	4.806	3	15	10	19.297	7
Estland	45	21	18	8	13.390	10
Finland	628	10	24	4	19.595	6
Frankrijk	9.679	2	22	6	27.311	4
Griekenland	1.707	6	31	2	12.670	11
Hongarije	157	16	12	12	7.832	18
Ierland	96	18	10	13	9.311	16
Italië	2.936	4	14	11	15.037	8
Letland	27	22	8	15	4.975	21
Litouwen	72	19	22	6	7.885	17
Luxemburg	19	23	9	14	11.358	12
Nederland	1.522	8	18	8	32.488	3
Oostenrijk	492	11	19	7	14.778	9
Polen	1.347	9	23	5	9.425	15
Portugal	208	13	9	14	5.081	20
Roemenië	265	12	14	11	3.510	23
Slovenië	68	20	14	11	10.313	13
Slowakije	135	17	16	9	9.600	14
Spanje	2.644	5	22	6	19.971	5
Tsjechië	204	14	10	13	7.759	19
Verenigd Koninkrijk	12.773	1	25	3	66.294	2
Zweden	1.589	7	35	1	95.531	1

Bron: www.eda.europa.eu Voor België en Malta zijn geen gegevens beschikbaar.

uit investeringsuitgaven. De overige uitgaven, de personele en materiële uitgaven, nemen respectievelijk 50 en 32 procent van de totale defensie-uitgaven in beslag.⁹ Nederland heeft hiermee volgens EU-normen een aardige balans tussen de verschillende uitgavenposten.¹⁰

Dit in tegenstelling tot andere bijvoorbeeld Italië, Portugal en Ierland. Voor deze landen geldt dat de personele uitgaven van hun defensie-apparaat aanzienlijk zijn. Dat gaat ten koste van de investeringsuitgaven. Nederland neemt

met zijn investeringsuitgaven een achtste positie in binnen de EU. Als we kijken naar de investeringsuitgaven per militair neemt Nederland een derde positie in. Hieruit kan worden afgeleid dat de Nederlandse krijgsmacht een relatief kleine krijgsmacht is, die kan en wil innoveren.

Personele en materiële capaciteit

Naast de genoemde financiële maatstaven kunnen ook de beschikbare personele en materiële capaciteiten, in kwantitatieve en kwalitatieve zin, worden beschouwd als relevante inputmaatstaven. Die maatstaven zeggen iets over het militair vermogen van een land: de mate waarin een land over de middelen beschikt om aan allerlei soorten operaties in verschillende geweldsspectra te kunnen bijdragen.

Of een EU-land deze militaire capaciteit daadwerkelijk aanbiedt, is uiteraard afhankelijk van de politieke voorkeuren en de bereidheid. *The Military Balance* publiceert jaarlijks overzichten van personele en materiële capaciteiten van 170 landen. Uit deze overzichten blijkt hoe de krijgsmacht van het desbetreffende land is opgebouwd. Tevens wordt per land-, lucht- en zeecomponent weer-

FOTO: NIMH



9 De gegevens over de personele en materiële middelen zijn ontleend aan www.eda.europa.eu/defencefacts. Ze zijn niet in tabel 2 opgenomen.

10 IISS (2008) streeft naar budgetten voor individuele krijgsmachten waarbij 50 procent beschikbaar is voor personele uitgaven en 20-30 procent voor materiële en investeringsuitgaven.

gegeven wat voor (wapen)systemen in welke aantallen een land bezit.

Deze gegevens bieden een basis voor het samenstellen van capaciteitsoverzichten, aan de hand waarvan een vergelijking tussen de EU-landen kan worden gemaakt. Een zinvolle vergelijking van de capaciteiten tussen landen is op dit moment moeilijk te maken. Enerzijds is het eenvoudig om bijvoorbeeld de hoeveelheden tanks, gevechtsvliegtuigen en fregatten van elk land te tellen. Zo kan worden vastgesteld welk land bijvoorbeeld de meeste tanks heeft. Dan blijkt dat Duitsland in 2007 in Europa de meeste zware gevechtstanks (2015 stuks) ter beschikking had en dus als hoogste scoort.

Kwalitatieve overwegingen

Anderzijds blijft een kwalitatieve overweging als de vraag of er nog wel behoefte is aan dit wapensysteem in deze hoeveelheid, buiten beschouwing. Wij denken dan ook dat alle capaciteiten minimaal moeten worden getoetst aan de huidige of te voorziene operationele behoeftes. De systemen die nu – of in de toekomst – veelvuldig kunnen worden ingezet, krijgen dan een zwaardere wegingsfactor.

Naast dit criterium kan nog worden gedacht aan onder meer de volgende criteria: in welke mate is de capaciteit schaars binnen de NAVO

of binnen de EU? In hoeverre is het wapensysteem multifunctioneel en inter-operabel? Wat is de mate van inzetgereedheid van het (wapen)systeem? Een dergelijke vaste set van criteria ontbreekt op dit moment. Met het criterium 'mate van inzetgereedheid' van de aanwezige

Het is eenvoudig om de hoeveelheid tanks van elk EU-land te tellen, maar dat zegt niet zo veel



FOTO: F. VBSER



F-16's op weg naar Chili (2007). Aan welke wapensystemen heeft de NAVO behoefte?

capaciteiten komen we bij de volgende prestatie-dimensie.

De throughput-dimensie

Voor de hoofdtaak crisisbeheersing moet het hoofdproces van Defensie uiteindelijk leiden tot het product 'uitgezonden eenheden' of 'uitgezonden militairen'. Hiertoe ontplooit Defensie verschillende activiteiten: opleiden en trainen van personeel, instandhouden en gereedstellen van materieel en het oefenen van verschillende soorten (gevechts-)situaties.

Deze activiteiten leiden tot een bepaalde mate van inzetgereedheid. Aan deze activiteiten zijn allerlei throughput-maatstaven te koppelen. De belangrijkste maatstaven vormen naar onze mening die welke gericht zijn op het meten van de inzetgereedheid. Deze geven namelijk inzicht in de effectiviteit van de activiteiten van de Nederlandse krijgsmacht in vredessituatie. Dus de vraag is nu: in welke mate leiden de activiteiten 'opleiden', 'instandhouden en gereedstellen van materiaal' en 'oefenen' tot inzetgerede eenheden voor operaties?

Inzetbaarheid en voortzettingsvermogen

Tabel 3 geeft twee soorten maatstaven voor inzetgereedheid te zien: directe inzetbaarheid ('deployability') en voortzettingsvermogen ('sustainability'). Deze maatstaven richten zich specifiek op landmachteenheden en worden

Tabel 3 Throughput-maatstaf: inzetbaarheid en voortzettingsvermogen (2008)

Landen	Directe inzetbaarheid als % van actieve grondstrijdkrachten	Rang	Voortzettingvermogen als % van actieve grondstrijdkrachten	Rang
Bulgarije	32,0	4	6,0	5
Hongarije	18,7	6	11,9	1
Nederland	63,7	1	10,2	2
Polen	38,0	3	7,0	4
Tsjechië	47,4	2	8,0	3
Slovenië	21,0	5	4,0	6

Bron: <http://www.nato.int/issues/commitment/index.html>

voornamelijk in NAVO-verband gehanteerd. Op de NAVO-topconferentie in Istanbul (2004) is over deze maatstaven het volgende afgesproken:

NATO countries agreed to usability goals for their respective ground forces of 40 per cent deployability and eight per cent sustainabi-



FOTO AVDID, P. WIEZORECK

Aan de sniperopleiding van de Royal Marines Commando's in het Verenigd Koninkrijk nemen twee Nederlandse mariniers deel (2004). De mate van inzetgereedheid is ook een criterium om de prestaties van een krijgsmacht te meten

*lity. This means that member nation armed forces will be restructured so that 40 per cent of their ground forces can be deployed and eight per cent can be supported in Alliance operations at any one time.*¹¹

11 NATO (2004).

Op de NAVO-Topconferentie in Istanbul (2004) zijn maatstaven ontwikkeld die de bruikbaarheid van een krijgsmacht inzichtelijk maken



De NAVO heeft beide maatstaven ontwikkeld om de focus van haar lidstaten te veranderen. De lidstaten moeten zich minder richten op de verdediging van het eigen grondgebied en meer op de nieuwe taakstelling. De maatstaven bieden inzicht in de bruikbaarheid van een krijgsmacht, dus de mate waarin een land erin is geslaagd zijn krijgsmacht aan te passen aan de nieuwe omstandigheden.

Geen openbare gegevens

Hierbij merken we op dat de lidstaten de ‘noemer’ (de grootte van de landmacht) van beide maatstaven vrij gemakkelijk kunnen manipuleren. Bijvoorbeeld door bepaalde categorieën militairen (werkzaam op ministeries of centrale hoofdkwartieren) niet mee te nemen in de berekening. Ook is het voor ons niet duidelijk of een bepaald percentage dienstplichtigen of reserves wordt meegenomen in de berekeningen.

Tot slot is het merendeel van de landen niet bereid om hun prestaties op beide maatstaven openbaar te maken. Voor de EU-landen die hiertoe – in NAVO-verband – wel bereid zijn, worden in tabel 3 de genoemde maatstaven opgenomen.

Volgens NAVO-normen scoort Nederland, in tegenstelling tot sommige andere EU-landen, op beide maatstaven ruim voldoende. Dit betekent dat Nederland voor het landmachtdeel voldoet aan de NAVO-eisen voor inzetgereedheid.

Incompleet beeld

Voor de lucht- en de zeestrijdkrachten zijn nog geen maatstaven en normeringen ontwikkeld. Dit zorgt voor een incompleet beeld van de totale prestaties van de krijgsmacht. De ontwikkeling van dergelijke maatstaven voor deze krijgsmachtdelen is complexer omdat ze meer technisch georiënteerd zijn dan de landmacht.



FOTONATO

Tabel 4 Throughput-maatstaf: bijdrage EU-grondstrijdkrachten (2007)

Landen	Aantal direct inzetbare militairen	Aantal direct inzetbare militairen als % van totaal direct inzetbare EU-militairen	Rang	Voortzettingvermogen uitgedrukt in aantal militairen	Voortzettingvermogen als % van totale EU voortzettingvermogen	Rang
Bulgarije	5.133	1	7	970	1	6
Cyprus	238	0	7	-	0	7
Estland	503	0	8	203	0	7
Finland	6.000	1	7	2.000	2	5
Frankrijk	91.000	20	1	20.000	18	2
Griekenland	22.182	5	4	3.500	3	4
Hongarije	2.393	1	7	1.250	1	6
Ierland	850	0	8	850	1	6
Italië	54.800	12	3	14.900	13	3
Litouwen	1.140	0	8	318	0	7
Luxemburg	309	0	8	53	0	7
Malta	159	0	8	30	0	7
Nederland	17.724	4	5	3.056	3	4
Oostenrijk	2.100	0	8	880	1	6
Polen	24.300	5	4	3.600	3	4
Portugal	7.168	2	6	1.963	2	5
Roemenië	4.756	1	7	2.885	3	4
Slowakije	1.948	0	8	571	1	6
Spanje	2.100	0	8	880	1	6
Tsjechië	5.797	1	7	1.000	1	6
Verenigd Koninkrijk	78.659	18	2	30.209	27	1
Zweden	3.121	1	7	1.966	2	5

Bron: www.eda.europa.eu. Voor België, Duitsland, Letland en Slovenië en Malta ontbreken de gegevens. Deze landen geven geen toestemming om de cijfers te publiceren. Daarom tellen de derde en zesde kolom niet op tot 100 procent.

Andere maatstaven

Om niet te verzanden in discussies over de noemer (grootte van de landstrijdkrachten) van de inzetbaarheidsmaatstaven kan voor een vergelijking tussen EU-landen ook worden gekeken naar het aantal direct inzetbare landeenheden en het voortzettingsvermogen van een EU-lidstaat ten opzichte van de totale direct inzetbare landeenheden en het totale voortzettingsvermogen van de EU.

De maatstaven krijgen op deze manier wel een geheel andere betekenis. Ze zeggen niets meer over de mate waarin een land in staat is zijn middelen om te zetten naar inzetgerede eenheden, maar geven informatie over de relatieve bijdrage die een land kan leveren in relatie tot de andere EU-landen. Deze informatie geeft tabel 4 weer.

Uit tabel 4 blijkt dat Frankrijk het hoogste aantal direct inzetbare eenheden heeft, gevolgd door het Verenigd Koninkrijk, Italië, Griekenland en Polen. Nederland neemt een vijfde positie in. Als we kijken naar de maatstaf voor het voortzettingsvermogen zien we dezelfde landen in de top-vijf terugkomen. Het Verenigd Koninkrijk neemt duidelijk de eerste positie in.

De output-dimensie

Tot slot kan de daadwerkelijke inzet van militairen worden beschouwd als een output-maatstaf. Deze maatstaf geeft aan in welke mate een land, door de inzet van militairen, bereid is om een bijdrage te leveren aan vrede en veiligheid. Omdat de inzet van militairen per jaar erg kan fluctueren, hebben we voor het berekenen van deze maatstaf een gemiddelde over de periode 1995-2007 genomen.

Uit tabel 5 blijkt dat Nederland tot de top-zeven van Europa behoort voor wat betreft het aantal uitgezonden militairen. Daaruit mag worden

Tabel 5 Output-maatstaf: uitgezonden aantal militairen (1995-2007)

Landen	Gemiddeld aantal (jaarlijks)	Als % van totaal uitgezonden EU-militairen	Rang	Als % van de actieve nationale strijdkrachten	Rang
België	1.017	2,2	9	2,7	7
Bulgarije	247	0,5	19	0,5	19
Cyprus	0,0	0	22	0,0	22
Duitsland	5.920	11,7	4	2,0	11
Estland	70	0,1	21	1,6	13
Finland	1.066	2,1	10	3,5	4
Frankrijk	9.665	19,0	2	3,3	5
Griekenland	1.260	2,5	8	0,8	18
Hongarije	708	1,4	16	2,0	11
Ierland	682	1,3	17	6,1	1
Italië	6.085	12,0	3	2,8	6
Letland	85	0,2	20	1,6	13
Litouwen	119	0,2	20	1,1	16
Luxemburg	30	0,1	21	3,5	4
Malta	0	0	22	0	22
Nederland	2.158	4,3	7	4,0	3
Oostenrijk	1.017	2,0	11	2,5	8
Polen	2.475	4,9	5	1,5	14
Portugal	955	1,9	12	2,1	10
Roemenië	921	1,8	13	0,9	17
Slovenië	96	0,2	20	1,4	15
Slowakije	506	1,0	18	2,0	11
Spanje	2.372	4,7	6	1,5	14
Tsjechië	801	1,6	15	1,9	12
Verenigd Koninkrijk	11.568	22,8	1	5,5	2
Zweden	841	1,7	14	2,3	9

Bron: ISSS (2008)

geconcludeerd dat Nederland bereid is zijn bijdrage te leveren aan de stabiliteit in de wereld. Een belangrijke beperking van deze maatstaf is dat hij niets zegt over de effectiviteit van het product dat de militairen leveren. Het effect van de bijdrage aan een missie van één F-16 vlieger zal in de praktijk groter zijn dan het effect van de bijdrage van één infanteriesoldaat.

Anderzijds kan een goed getrainde commando in een bepaalde rol ook veel effect genereren. De reikwijdte en effectiviteit van het systeem dat door de desbetreffende militair wordt



Task Force Uruzgan, Afghanistan. Nederland behoort tot de top-zeven

gebruikt bij het uitvoeren van de operatie bepalen het verschil. Wij denken dat behalve het aantal militairen ook rekening moet worden gehouden met de inzet van de systemen en hun mogelijkheden. Deze informatie wordt op dit moment nog niet gepubliceerd.

Wegingsfactor ontbreekt

Verder zijn de verschillende omstandigheden waarin de militairen hun taken moeten uitvoeren niet meegenomen in de maatstaf. De inzet van militairen in de Afghaanse provincie Helmand heeft meer risico's dan die van Bosnië-Herzegovina. Wellicht is het zuiverder om een complexe missie met hogere risico's zwaarder mee te laten tellen. Ons voorstel zou dan ook zijn om aan iedere missie een wegingsfactor te koppelen.

Behalve de aantallen uitgezonden militairen kan ook worden gekeken naar het aantal militairen dat is uitgezonden ten opzichte van het totaal aantal militairen werkzaam binnen Defensie. Uit tabel 5 (derde kolom) blijkt dat de Nederlandse krijgsmacht over de periode 1995-2007 per jaar gemiddeld 4 procent van zijn militairen uitzond. Hiermee bevindt Nederland zich in de top-drie van de EU. Nederland levert met een relatief kleine krijgsmacht



FOTO: AVDD, R. FRIGGE

voor wat betreft het aantal uitgezonden militairen

(2,7 procent van het totaal aantal EU-militairen) een relatief grote bijdrage.¹²

Combinatiemaatstaf

Spanje en Polen zonden in de periode 1995-2007 gemiddeld ongeveer evenveel militairen als Nederland naar operatiegebieden, maar hebben een veel grotere krijgsmacht (7,2 en 7,8 procent van het totaal aantal EU-militairen). Dit is een voorbeeld van een combinatiemaatstaf. Het geeft inzicht in de efficiëntie van de krijgsmacht door een relatie te leggen tussen de output die de krijgsmacht levert, 'het aantal uitgezonden militairen' en 'het aantal militairen werkzaam binnen de krijgsmacht'.

Hierbij merken we op dat bij deze maatstaf geen rekening is gehouden met de binnenlandse taakstelling van een krijgsmacht. Deze verschilt per land. Een andere combinatie-maatstaf kan worden samengesteld door de efficiëntiemaatstaf te koppelen aan een andere input-factor: de financiële middelen. Voor deze maatstaf hebben we het percentage actieve strijdkrachten dat is uitgezonden gedeeld door de totale defensie-uitgaven als percentage van het BBP (zie tabel 6).

Deze maatstaf gaat nog een stap verder dan de vorige (zie tabel 5). Eigenlijk wordt met deze

Tabel 6 Output-maatstaf (2003-2007)

Landen	(1) Uitzgezonden militairen als % actieve nationale strijdkrachten	(2) Defensie-uitgaven als % van het BBP	(3) Combinatiemaatstaf (1 en 2)	Rang
België	2,3	1,1	2,13	11
Bulgarije	1,3	2,6	0,48	22
Cyprus	0,0	1,9	0,0	25
Duitsland	2,8	1,3	2,15	10
Estland	2,9	1,6	1,83	15
Finland	3,2	1,5	2,11	12
Frankrijk	4,3	2,3	1,85	14
Griekenland	1,1	2,4	0,45	23
Hongarije	3,1	1,3	2,38	8
Ierland	6,3	0,5	12,65	1
Italië	4,1	1,4	2,95	6
Letland	2,8	1,6	1,72	16
Litouwen	1,6	1,2	1,36	19
Luxemburg	5,7	0,6	9,52	2
Malta	0	0,7	0,00	24
Nederland	4,5	1,5	2,98	5
Oostenrijk	2,9	0,9	3,18	3
Polen	2,5	1,9	1,31	20
Portugal	2,2	1,5	1,47	18
Roemenië	1,9	1,6	1,21	21
Slovenië	3,2	1,5	2,11	12
Slowakije	3,6	1,5	2,37	9
Spanje	2,0	1,2	1,68	17
Tsjechië	3,0	1,6	1,88	13
Verenigd Koninkrijk	7,5	2,5	2,99	4
Zweden	3,4	1,4	2,45	7

Bron: IISS (2008) en www.eda.europa.eu

exercitie de vorige maatstaf versterkt. Uit tabel 6 blijkt dat Nederland in de periode 2003-2007 met een besteding van 1,5 procent van het BBP een gemiddeld aantal van 4,5 procent van zijn krijgsmacht weet uit te zenden.

Andere EU-landen

Opvallend is dat Ierland, Luxemburg en Oostenrijk hoog scoren op deze maatstaf. Dit komt omdat deze landen naar draagkracht weinig geld besteden aan Defensie en met een relatief kleine krijgsmacht relatief veel militairen weten uit te zenden.

12 Ontleend aan www.eda.europa.eu.

Indien we de voorgaande resultaten overzien vallen de relatieve lage scores van Ierland, Luxemburg en Oostenrijk aan de ene kant, en Bulgarije en Griekenland aan de andere kant op. Ierland eindigt in tabel 1 met de defensie-uitgaven als percentage van het BBP op de zesentwintigste en daarmee allerlaatste plaats. In tabel 6 wordt Ierland ruim eerste (tabel 6, derde kolom). Ditzelfde patroon geldt voor Luxemburg en Oostenrijk.

Bulgarije laat een omgekeerd patroon zien. Uit tabel 1 blijkt dat Bulgarije 2,6 procent van het BBP uit aan Defensie uitgeeft. Daarmee scoort Bulgarije het hoogst van alle landen. Maar in tabel 6 eindigt Bulgarije bijna op de laatste plaats. Datzelfde patroon geldt voor Griekenland. Dit komt vooral door de nadruk die tabel 6 legt op uitgezonden militairen als output-maatstaf.

Het Verenigd Koninkrijk scoort overigens op alle maatstaven hoog en doet het daarmee op alle fronten goed. Ten slotte scoort Nederland telkens bovengemiddeld, met uitzondering van de input-maatstaf 'defensie-uitgaven als percentage van het BBP'. Hiermee worden de uitspraken van voormalig minister Kamp voorzien van een cijfermatige onderbouwing.

Conclusie

In dit artikel hebben we diverse maatstaven beschreven op basis waarvan de krijgsmachten van EU-landen zijn vergeleken. Daaruit blijkt dat de positie die Nederland inneemt ten opzichte van andere landen afhankelijk is van de maatstaf die wordt gebruikt. Als we kijken naar het aantal militairen dat Nederland uitzendt presteert Nederland goed in verhouding tot andere EU-landen.

Voor een compleet beeld van de prestaties van de Nederlandse krijgsmacht lijkt het echter verstandig verschillende maatstaven in samenhang met elkaar te bezien. Indien we dat doen, scoort Nederland steeds bovengemiddeld, op de genoemde input-maatstaf na.

Onze bevindingen onderbouwen daarmee de stelling dat Nederland een kleinere, moderne, uitzendbare krijgsmacht heeft, die een hoge mate van inzetbaarheid kent en ook relatief veel militairen uitzendt.¹³

Een tekortkoming die voor alle hier gehanteerde input-, throughput- en output-maatstaven geldt is dat – gezien de huidige modernisering van de krijgsmacht en het toenemende belang van technologisch overwicht naast de inzet van troepenmachten – deze te veel zijn gericht op de factor mens. Hierdoor blijft de inzet van de meer technisch georiënteerde strijdkrachten (luchtmacht en marine) onderbelicht. Met uitzondering van de investeringsmaatstaf, die indirect iets zegt over de modernisering van de krijgsmacht, zijn er geen maatstaven waarin dit technische aspect is verwerkt. ■

Literatuur

- Bakker, E.J. de, E.J. Westerink en R.J.M. Beeres, *Belasting-geld voor vrede en veiligheid*, Nederlandse Defensie Academie, Breda, 2008.
- Beeres, R.J.M., E.J. de Bakker en C.A.J.M. Schulten, 'Hoofdstuk 11, Defensie en de uitgaven voor Afghanistan', In: C.A. de Kam en A.P. Ros (red.) *Jaarboek Overheidsfinanciën 2009*, Sdu Uitgevers, Den Haag, pp. 215-229.
- IISS, *The Military Balance 2005*, Routledge, 2005
- IISS, *The Military Balance 2006*, Routledge, 2006.
- IISS, *The Military Balance 2007*, Routledge, 2007.
- IISS, *European Military Capabilities. Building Armed Forces for Modern Operations*. IISS, Arundel House UK, 2008.
- Lanting, B., 'NAVO-chef: lidstaten te zuinig', In: *de Volkskrant*, 10 juni 2005.
- NATO, *Istanbul summit readers guide*, www.nato.int/docu/rdr-gde-ist/rdr-gde-ist-e.pdf, 2004.
- NATO, *Financial and Economic Data Relating to NATO Defence*. NATO, 19 February 2009.
- Tweede Kamer, *Prinsjesdagbrief. Op weg naar een nieuw evenwicht: de krijgsmacht in de komende jaren*. TK (2003-2004a) 29200X, nr. 4.
- Tweede Kamer, *Lijst van vragen en antwoorden*. TK (2003-2004b), 29200X, nr. 8.
- Tweede Kamer, *Wereldwijd dienstbaar*, TK (2007-2008) 31 243, nr. 1.

13 Tweede Kamer (2007-2008).

Clausewitz en de *new wars* denkers

Een nieuwe kijk op het trinitaire concept en de critici

Conflicten in Somalië, Rwanda en op de Balkan hebben aangetoond hoe conventionele strijdkrachten kunnen worstelen met min of meer irreguliere tegenstanders. Dat heeft geleid tot het ontstaan van een denkrichting die van *new wars* uitgaat. Deze wetenschappers hebben bijgedragen aan het denken over moderne conflicten maar stelden tegelijkertijd dat ‘de oorlog’ fundamenteel gewijzigd was: Clausewitz kon bij het vuil. Die opvatting kan echter worden bestreden. Het trinitaire concept van Clausewitz rond de theorie en de werkelijkheid van de oorlog geldt vandaag de dag nog net zo als 150 jaar geleden. Het concept blijft tevens een uitstekend kader om gewapende conflicten te analyseren van ‘traditionele’ conventionele oorlogen tot *insurgencies* en terrorisme.

B.W. Schuurman MA*

Sinds het einde van de Tweede Wereldoorlog zijn westerse strijdkrachten het meest succesvol geweest tegen die opponenten wier wapens, organisatievorm en manier van denken het nauwste aansloten op het westerse model. Conflicten zoals Israël's Zesdaagse Oorlog (1967) en de eerste Golfoorlog (1990-91) waren toonaangevend voor het westerse overwicht op het vlak van de conventionele oorlogvoering. Het uiteenvallen van de Sovjet-Unie in de vroege jaren negentig leek de westerse economische, militaire en ideologische dominantie enkel te bevestigen. Maar terwijl de Berlijnse Muur afbrokkelde kwamen er al nieuwe dreigingen. De westerse hoop om van het ‘vredesdividend’ te profiteren vervloog in Somalië, Rwanda en op de Balkan. Academics en militairen begonnen zich bezig te houden met de vraag waarom 's werelds sterkste krijgsmachten het moesten afleggen tegen relatief kleine groeperingen en milities, die bovendien slechts over rudimentaire wapens beschikten. Zo ontstond gaandeweg de jaren negentig de invloedrijke stelling dat oorlog fundamenteel was veranderd. Aan het paradigma van de conventionele oorlog-

voering was een einde gekomen, maar westerse krijgsmachten hadden de grootste moeite om de nodige aanpassingen door te voeren en dit resulteerde in de zo paradoxaal ogende overwinningen van de zwakkere partij.

Deze *new wars* theorie heeft significante bijdragen geleverd aan onze inzichten in de vraag waarom conventionele militaire superioriteit zo weinig betekent in de context van een burgeroorlog of *counterinsurgency* operatie. Het behalen van een betekenisvolle overwinning in dergelijke conflicten hangt niet langer af van de capaciteit om grootschalige militaire destructie toe te kunnen passen. Succes in moderne oorlogvoering berust op het kunnen ontzeggen van publieke steun aan de tegenstander, om hem daarmee te ontdoen van een primaire ‘levensbehoefte’, terwijl de eigen strijdkrachten de *hearts and minds* van de bevolking willen winnen. Theoretici die de *new wars* gedachte aanhangen hebben aangetoond dat westerse strijdkrachten ingrijpende veranderingen moeten doorvoeren ten aanzien van hun denken over hedendaagse gewapende conflicten en de voorbereiding daarop. Helaas hebben sommige van deze denkers ook geprobeerd vergaande veranderingen teweeg te

* De auteur is als onderzoeker verbonden aan het project ‘A History of Counterterrorism 1945-2005’ van de Universiteit Utrecht.

brenge in de manier waarop over oorlog in theoretische zin wordt gedacht. Dit heeft tot enkele diep genestelde misvattingen geleid over de fundamentele eigenschappen van oorlog en de relatie tussen contemporaine en historische conflicten. Dit artikel heeft als doel om deze misvattingen – en de gebrekkige argumentatie waarop ze berusten – te belichten. Het kan daardoor een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van een meer genuanceerd en robuust theoretisch kader dat gebruikt kan worden voor de studie van zowel historische als hedendaagse gewapende conflicten.¹

Het new wars denken

Een centraal aspect van het new wars denken is dat de fundamentele aard van oorlog aan veranderingen onderhevig is, waardoor het mogelijk wordt om in de geschiedenis van de oorlogvoering scherp afgebakende fasen te onderscheiden. Deze aanname staat echter lijnrecht tegenover het werk van de gedistingeerde theoreticus Carl von Clausewitz, waardoor het geen verassing zal zijn dat de new wars denkers hebben geprobeerd hun eigen werk kracht bij te zetten door Clausewitz overbodig te verklaren. Tony Korn geeft hier een goed voorbeeld van wanneer hij schrijft dat 'infatuation with Clausewitz can lead to hair-raising absurdities about the Global War on Terror'.²

De argumenten vóór de afbraak van het Clausewitziaanse gedachtegoed zijn echter twijfelachtig te noemen. Dit artikel betoogt dat de kritieken op Clausewitz niet zozeer de theorieën van de Pruisische strateeg teniet doen, maar eerder cruciale hiaten aantonen in het new wars gedachtegoed van de critici zelf. Hierdoor zal het leeuwendeel van dit artikel bestaan uit een nadere beschouwing van de Clausewitziaanse theorie met betrekking tot het wezenlijke

karakter van oorlog en de kanttekeningen die critici bij deze theorie geplaatst hebben. Allereerst zal echter een korte blik worden geworpen op een drietal vooraanstaande new wars denkers om zo de theorie en enkele van haar initiële tekortkomingen te verhelderen.

FOTO NAWO



Mary Kaldor ontdoet zich van Clausewitz met het argument dat staten niet langer de primaire actoren zijn in oorlogen

Actoren en 4GW

In veel opzichten vertegenwoordigt Mary Kaldor het new wars gedachtegoed. Zij ontdoet zich van Clausewitz met het argument dat hij oorlog zag als 'the use of military means to defeat another state', een benadering die volgens Kaldor tegenwoordig niet meer van toepassing is.³ Zij stelt dat staten niet langer de primaire actoren zijn in oorlogen, een rol die overgenomen is door 'group[s] identified in terms of ethnicity, religion or tribe' en dat dergelijke groepen nog maar zelden een beslissende confrontatie met elkaar aangaan.⁴ Kaldor is van mening dat contemporaine conflicten niet langer draaien om het behalen van

1 Het idee dat het winnen van publieke steun van primair belang is in contemporaine oorlogvoering wordt overtuigend beargumenteerd in: Rupert Smith, *The Utility of Force. The Art of War in the Modern World* (Londen, Penguin Books, 2006).

2 Tony Korn, 'Clausewitz in Wonderland', <http://www.hoover.org/publications/policyreview/4268401.html> (11 november 2009).

3 Mary Kaldor, 'Elaborating the 'New War' Thesis' in: Isabelle Duyvesteyn en Jan Angstrom (red.), *Rethinking the Nature of War* (Abingdon, Frank Cass, 2005) blz. 221.

4 Kaldor, 'Elaborating the 'new wars' thesis', blz. 212, 221.

militaire overwinningen, maar om op geweld gestoelde politieke mobilisatie. Hierdoor zijn burgers primaire doelwitten geworden voor alle betrokken partijen in een conflict. Daarnaast zijn duidelijke oorlogsdoelen soms geheel afwezig en worden de strijdende partijen gedreven door louter economische motieven die het beste kunnen worden behartigd door een voortdurende staat van oorlog. Kaldor veronderstelt dat dergelijke new wars veelal ontstaan door de desintegratie van staten, een proces dat vervolgens door het conflict wordt versneld. Samengevat beargumenteert Kaldor dat het einde van de Koude Oorlog het doek deed vallen voor conventionele interstatelijke oorlogvoering ten gunste van een 'nieuw' type conflict dat wordt gekarakteriseerd door intra-statelijk geweld.⁵

Een andere populaire vorm van het new wars denken is ontwikkeld door William Lind en Thomas Hammes. Zij menen dat de geschiedenis van de oorlogvoering een aantal specifieke episodes heeft gekend en dat de wereld tegenwoordig in de greep is van *fourth generation warfare* (4GW). In 4GW staan technologisch geavanceerde westerse krijgsmachten tegenover moeilijk identificeerbare, maar in materieel opzicht minderwaardige tegenstanders die door een combinatie van guerrilla-oorlogvoering, terrorisme en campagnes voor het ondermijnen van westerse publieke steun een significante bedreiging kunnen vormen voor de veiligheid van westerse staten. Lind en Hammes geloven dat westerse strijdkrachten moeite hebben om hun militaire potentieel effectief te benutten in 4GW doordat ze opereren op basis van gedateerde principes en doctrines die afstammen van eerdere 'generaties' uit de krijgshistorie.⁶

Eerste aanmerkingen op new wars

Uiteraard zijn dit slechts twee voorbeelden uit de new wars literatuur. Niettemin geven zij twee belangrijke algemene karakteristieken weer, namelijk de neiging naar een starre historische periodisering en de overtuiging dat moderne conflicten een fundamentele breuk vertegenwoordigen met het 'oude' Clause-

witzaanse concept van oorlog. Een eerste kritische opmerking ten aanzien van deze opvattingen maakt de Britse historicus Colin Gray, die opmerkt dat '[t]here always has been intercommunal strife. It is a global phenomenon today, but then it always has been. We should not exaggerate its incidence'.⁷ Edward

Theorieën van new wars denkers hebben tot misvattingen over de fundamentele eigenschappen van oorlog geleid

Newman onderstreept dit door erop te wijzen dat veel factoren die als typerend voor new wars worden gezien, zoals economische of criminele motieven, het opzettelijk aanvallen van burgers, etnische zuiveringen en zelfs genocide, al veelvuldig voorkwamen in conflicten die gevoerd werden in de vroege twintigste eeuw en daarvoor.⁸

De verdeling die 4GW aanbrengt in de geschiedenis van de oorlogvoering is eveneens problematisch. Critici zoals Lawrence Freedman verwerpen de theorie vanwege het selectief gebruik van historische bronnen en de onwaarschijnlijk nette afbakening van tijdsperiodes. Michael Evans noemt de marxistisch aandoende onderverdeling van oorlog in helder definieerbare stadia en het daaraan gekoppelde lineaire model van vooruitgang, eveneens te keurig en te generaliserend. Hierdoor wordt het feit dat contemporaine oorlog een synthese van vormen voorstelt aan het oog onttrokken.

In zekere zin reflecteren deze kritieken de neiging van 4GW denkers om veranderingen in de uiterlijke aspecten van oorlogvoering te

5 Ibidem, blz. 210-220; Mary Kaldor, 'A Cosmopolitan Response to New Wars' in: *Peace Review* 8:4 (december 1996) blz. 505-514.

6 William S. Lind et al., 'The Changing Face of War: into the Fourth Generation' in Terry Terriff, Aaron Karp en Regina Karp (red.), *Global Insurgency and the Future of Armed Conflict. Debating Fourth Generation Warfare* (New York, Routledge, 2008) blz. 13-20; Thomas X. Hammes, 'War Evolves into the Fourth Generation' in: Terriff, Karp en Karp (red.), *Global insurgency*, blz. 21-44.

7 Colin S. Gray, 'How Has War Changed Since the End of the Cold War?' in: *Parameters* 35:1 (voorjaar 1995) blz. 19.

8 Edward Newman, 'The 'New Wars' Debate: a Historical Perspective Is Needed' in: *Security Dialogue* 35:2 (juni 2004) blz. 179-185.

verwarren met fundamentele veranderingen in de aard van oorlog. Dit heeft ertoe geleid dat de 4GW school fundamentele verschillen tussen de 'generaties' van oorlog ziet waar er in feite geen zijn. Want hoewel oorlog zeker is veranderd en dat ook zal blijven doen, zijn deze veranderingen eerder contextueel dan fundamenteel; zij betreffen de strijdende partijen, de doelen waarvoor zij strijden en de wapens die ze daartoe inzetten.⁹

Ter illustratie: wereldwijde communicatienetwerken, de internationale financiële markten en het gebruik van religieus geïnspireerde zelfmoordaanslagen hebben er ongetwijfeld toe geleid dat terroristische organisaties zoals al-Qaida in staat zijn om hun vijanden op tot voorheen ongeziene wijze te kunnen bedreigen. Op zichzelf is deze trend echter niet nieuw. Het is niet meer dan logisch dat de in materieel opzicht inferieure partij strategieën nastreeft die de militaire superioriteit van zijn tegenstander omzeilen. Zoals Antulio J. Echevarria het samenvat: '[t]hroughout history, terrorists, guerrillas, and similar actors have typically aimed at an opponent's will to fight rather than his means; the difference now is that they enjoy enhanced access to that will'.¹⁰

Specifieke contextuele eigenschappen

Terwijl een individuele zelfmoordterrorist gemotiveerd kan zijn door religieuze overtuigingen, streven de groeperingen die dergelijke middelen inzetten doorgaans nadrukkelijk wereldlijke doelen na. In de gepubliceerde doelstellingen van al-Qaida geeft de organisatie aan niet uit te zijn op religieus geïnspireerde massamoord, maar te streven naar een einde van de westerse inmenging in islamitische landen en de vestiging van een Palestijnse staat. Met andere woorden, groepen zoals Bin Ladens

terreurnetwerk streven opmerkelijk 'ouderwetse' doelen van macht en invloed na.¹¹ Een nieuwe manifestatie van oorlog betekent dus niet noodzakelijkerwijs dat er een fundamenteel nieuw tijdperk is aangebroken in de ontwikkeling van gewapende conflicten. In plaats daarvan geven deze veranderingen specifieke contextuele eigenschappen weer en de actuele verhouding tussen de onderliggende en onveranderlijke elementen van oorlog. Dit argument leunt nadrukkelijk op Clausewitz' ideeën over het karakter van oorlog en het is tot dit concept dat dit artikel zich nu wendt. Want om de wankele grondvesten van de new wars theorie aan te kunnen tonen en om een alternatieve manier van denken over gewapende conflicten te kunnen voorstellen, is het essentieel om Clausewitz' ideeën over de aard van oorlog te beschouwen, evenals de argumenten van zijn critici.

In de War on Terror zou een Clausewitziaanse analyse meerdere voordelen kunnen hebben

FOTO REUTERS



9 Lawrence Freedman, 'War Evolves into the Fourth Generation. A Comment on Thomas X. Hammes' in: Terriff, Karp en Karp (red.), *Global insurgency*, blz. 85; Michael Evans, 'Elegant Irrelevance Revisited. A Critique of Fourth Generation Warfare' in: Terriff, Karp and Karp (red.), *Global Insurgency*, blz. 68-69, 71-72.

10 Antulio J. Echevarria II, 'Deconstructing the Theory of Fourth Generation Warfare' in: Terriff, Karp and Karp (red.), *Global Insurgency*, blz. 59.

11 Osama bin Laden, 'Declaration of War Against the Americans Occupying the Land of the Two Holy Places' (23 augustus 1996) blz. 1.

Clausewitz en zijn critici

Wellicht het meest interessante – en het meest betwiste – deel van Clausewitz' intellectuele erfenis is zijn theorie dat oorlog een 'paradoxale drie-eenheid' voorstelt bestaande uit de elementen geweld, kans en rationaliteit. Om deze theorie op waarde te kunnen schatten en een beter begrip te vergaren van de kritieken die erop geleverd zijn, is het nuttig om eerst het gerelateerde concept van de 'absolute' versus de 'werkelijke' oorlog te bespreken.¹² Het was dit concept dat de invloedrijke Britse militair historicus en strateeg Basil Liddell Hart ertoe bracht om Clausewitz ervan te beschuldigen voorstander te zijn van ongelimiteerde oorlogvoering en als zodanig direct verantwoordelijk voor de slachting tijdens de Eerste Wereldoorlog.¹³ Een vergelijkbaar standpunt is in recentere tijden ingenomen door John Keegan, die Clausewitz aanduidt als 'the apostle of a revolutionary philosophy of warmaking'



en die van mening is dat de Pruisische strateeg onbeperkte oorlogvoering aanpreeft als zijnde in het beste belang van de staat.¹⁴

Oorlog in theoretische zin

Hoewel *On War* inderdaad opent met een beschouwing die op het eerste gezicht de hierboven genoemde kritieken lijkt te bevestigen, hebben Hart en Keegan het bij het verkeerde eind. Clausewitz definieert oorlog als 'an act of force to compel our enemy to do our will' en stelt dat 'to introduce the principle of moderation into the theory of war itself would always

Een nieuwe manifestatie van oorlog houdt niet per se een fundamenteel nieuw tijdperk in

lead to logical absurdity'. Hij vervolgt met het argument dat 'there is no logical limit to the application of that force' en dat dit 'must lead, in theory, to extremes'.¹⁵ Zoals deze citaten aantonen had Clausewitz het over oorlog in de theoretische zin des woords. Slechts twee pagina's verwijderd van deze provocerende uitlatingen laat hij zien dat wanneer men zich beweegt 'from the abstract to the real world (...) the whole thing looks quite different'.¹⁶

In feite wilde Clausewitz hier helemaal niets aanbevelen, maar onderzocht hij de filosofische idee van het 'ideaaltype' oorlog à la Plato, als een abstract fenomeen verwijderd van de beperkingen van de alledaagse realiteit. Door na deze opening de neigingen van oorlog naar het absolute te contrasteren met de factoren die zijn omvang in de realiteit beperken, toont Clausewitz aan dat oorlog niet geregeerd wordt door één bepaalde logica, maar dat het een combinatie van elementen is die zijn diverse

12 Carl von Clausewitz, *On War* (red. en vert. Michael Howard en Peter Paret) (New York, Everyman's Library, 1993) blz. 101.

13 Christopher Bassford, 'John Keegan and the Grand Tradition of Trashing Clausewitz. A Polemic' in: *War and History* 1:3 (november 1994) blz. 319-336.

14 John Keegan, *A History of Warfare* (New York, Vintage Books, 1993) blz. 17-18.

15 Clausewitz, *On War*, blz. 83-85.

16 Ibidem, blz. 87.



FOTO AVDDI R. FRIGGE

Critici die menen dat de theorie van Clausewitz in het licht van niet-staatelijke actoren heeft afgedaan oordelen te snel

natuur vertegenwoordigen. Een deel van de verwarring, aldus Clausewitz-expert Christopher Bassford, komt door Clausewitz' gebruik van een dialectische methode van argumentatie. Zodoende dienen Clausewitz' overpeinzingen met betrekking tot oorlog als een abstract fenomeen niet op zichzelf beoordeeld te worden, maar moeten ze gezien worden als één deel van een uitgebreider betoog. Clausewitz stelt de neiging van oorlog tot extremen als de these waartoe zijn meest fameuze uitspraak dat '[w]ar is merely the continuation of policy by other means' de antithese vormt.¹⁷

De these van oorlog als ongelimiteerd geweld en de antithese van oorlog als een rationele activiteit komen tot een synthese, aldus Bassford, in Clausewitz' drie-eenheid met de toevoeging van het element kans.¹⁸ Zij het ingegeven door een misverstand – of zoals Bassford beweert

ten aanzien van Keegan, een compleet gebrek aan kritische beschouwing – de stelling dat Clausewitz ongelimiteerde oorlog voorstond blijkt weinig om het lijf te hebben.¹⁹ Dit punt onderstreept ook een andere Clausewitz-expert, Andreas Herberg-Rothe, die beargumenteert dat de concepten van absolute oorlog en oorlog als een politiek instrument niet met elkaar verbonden moeten worden, maar als elkaars tegenpolen dienen te worden gezien.²⁰

Een scala aan vormen

Clausewitz laat zien dat wanneer oorlog als een abstract fenomeen wordt beschouwd, als een botsing tussen krachten 'obedient to no law but their own', de wederkerigheid van geweld onvermijdelijk tot extremen zal leiden doordat beide opponenten er alles aan zullen doen om te zegevieren.²¹ Aan de andere kant realiseerde Clausewitz zich ook dat meerdere factoren er in de realiteit voor zorgden dat oorlog niet tot zulke extremen zou escaleren en dat het de politiek was die aan oorlog doelen en limieten zou toekennen. Hij synthetiseerde deze observaties als volgt: '[w]ar is more than a true chameleon that slightly adapts its characteristics to the given case. As a total phenomenon its dominant tendencies always make war a paradoxical trinity – composed of primordial violence, hatred, and enmity, which are to be regarded as a blind natural force; of the play of chance and probability within which the creative spirit is free to roam; and of its element of subordination, as an instrument of policy, which makes it subject to reason alone'.²²

Door oorlog als méér dan een kameleon te beschrijven, als iets dat niet slechts oppervlakkig van uiterlijk kan veranderen, benadrukte Clausewitz dat oorlog een scala aan verschillende vormen kan aannemen die desondanks alle gezien kunnen worden als een combinatie van irrationele krachten (gewelddadige emotie), non-rationele krachten (kans en geluk) en rationele krachten (oorlog als een beleidsinstrument).²³ Na zijn beschrijving van wat sindsdien bekend staat als de primaire drie-eenheid, gaat Clausewitz verder met de secundaire en stelt hij dat '[t]he first of these three aspects [geweld] mainly concerns the people; the

17 Ibid., blz. 99.

18 Christopher Bassford, 'Clausewitz and his works', <http://www.clausewitz.com/readings/Bassford/Cworks/Works.htm> (11 november 2009); Clausewitz, *On War*, blz. 96, 101.

19 Bassford, 'John Keegan and the Grand Tradition of Trashing Clausewitz', blz. 319-336.

20 Andreas Herberg-Rothe, *Clausewitz's Puzzle. The Political Theory of War* (New York, Oxford University Press, 2007) blz. 156-157.

21 Clausewitz, *On War*, blz. 85-86.

22 Ibidem, blz. 101.

23 Edward J. Villacres en Christopher Bassford, 'Reclaiming the Clausewitzian Trinity' in: *Parameters* 25:3 (najaar 1995) blz. 9-19.

second [kans] the commander and his army; the third [rationaliteit] the government'.²⁴

De vermeende irrelevantie van 'Clausewitz'

Deze zin is sindsdien het centrale mikpunt geworden van auteurs die Clausewitz willen verbannen naar de vuilnisbelt van de geschiedenis. Zich richtend op de secundaire drie-eenheid beweren zij dat Clausewitz met zijn trinitaire model van oorlogvoering impliceert dat oorlog alleen door staten wordt gevoerd omdat dit de enige politieke entiteiten zijn die een dergelijke scherpe verdeling tussen volk, regering en strijdkrachten kennen. De wereld sinds 1945 in ogenschouw nemend concluderen critici dat, aangezien de meeste moderne oorlogen in feite door non-statelijke actoren worden gevoerd, Clausewitz' werk irrelevant is geworden. Behalve de eerdergenoemde Keegan en Kaldor behoort de internationaal gerenommeerde auteur Martin van Creveld ook tot de groep Clausewitz-critici die deze argumentatie aanhangen. Van Creveld vindt er geen doekjes om wanneer hij stelt dat '[i]f any part of our intellectual baggage deserves to be thrown overboard, surely it is not the historical record but the Clausewitzian definition of war that prevents us from coming to grips with it'.²⁵

Van Creveld komt tot deze conclusie op basis van zijn rederatie dat de Clausewitziaanse drie-eenheid bestaat uit 'the people, the army, and the government'²⁶ en dat dit Clausewitz' overtuiging reflecteert '[t]hat organized violence should only be called "war" if it were waged by the state, for the state and against the state'.²⁷ Zodoende kent Van Creveld dus een zeer staatscentrisch perspectief aan Clausewitz en zijn werk toe, waardoor het in deze tijden van non-statelijke conflicten overbodig zou zijn geworden.²⁸ Bovendien stellen Van Creveld en Kaldor dat Clausewitz oorlog alleen kon zien als een rationele activiteit ten dienste van het 'grotere goed' van de staat.²⁹ Hierin valt Keegan hen bij met zijn bewering dat veel hedendaagse conflicten nationalistische en etnische geweldsorgies zijn. Het zijn irrationele uitpattingen, gevoed door gewelddadige emotie en daardoor dusdanig a-politiek dat ze buiten Clausewitz'

concept van oorlog als een rationeel beleids-instrument vallen.³⁰

Geen triviaal detail, maar cruciaal punt

Hoewel dergelijke meningen worden gedeeld door enkele andere hedendaagse denkers zoals Steven Metz, die vindt dat Keegan en Van Creveld 'should be required reading for national security leaders in and out of uniform', zijn deze argumenten niet bestand tegen een nadere beschouwing.³¹ Edward J. Villacres and Bassford wijzen er op dat Keegan, Kaldor and Van Creveld het cruciale punt missen dat

Keegan, Kaldor en Van Creveld
gaan voorbij aan een cruciaal punt
in de theorie van Clausewitz

Clausewitz oorlog beschrijft als bestaande uit geweld, kans en rationaliteit. Deze abstracte elementen vormen volgens Clausewitz de ware aard van oorlog, de secundaire drie-eenheid van volk, leger en regering gebruikt hij vervolgens slechts *ter illustratie*, oftewel als een voorbeeld hoe de abstracte aard van de oorlog in de realiteit tot uiting kan komen. Hoewel dit wellicht een triviaal detail lijkt, is het in wezen een zeer belangrijk onderscheid omdat Clausewitz in zijn *primaire* drie-eenheid helemaal niets impliceert over de sociaal-politieke samenstelling van de strijdende partijen.³²

Staat, krijgshoer, communistisch revolutionair of internationale terroristische organisatie, alle zijn onderhevig aan het samenspel tussen de elementaire krachten van geweld, kans en rationaliteit. Herberg-Rothe merkt op dat Clausewitz zelfs een hoofdstuk in *On War* weidde aan oorlog gevoerd door non-statelijke

24 Clausewitz, *On War*, blz. 101.
 25 Martin van Creveld, *On Future War* (Londen, Brassey's 1991) blz. 57-58.
 26 Ibidem, blz. 36-37.
 27 Ibid., blz. 40.
 28 Ibid., blz. ix.
 29 Kaldor, 'Elaborating the 'New War' Thesis', blz. 220; Van Creveld, *On Future War*, blz. 155.
 30 Keegan, *A History of Warfare*, blz. 58.
 31 Steven Metz, 'A Wake for Clausewitz. Toward a Philosophy of 21st-Century Warfare' in: *Parameters* 24:4 (winter 1994 - 95) blz. 132.
 32 Villacres and Bassford, 'Reclaiming the Clausewitzian Trinity', blz. 9-19.

actoren en dat er zodoende geen andere conclusie mogelijk is dan dat 'Clausewitz's concept of state must be understood as any kind of community'.³³ Daniel Moran benadrukt dit punt door te stellen dat 'Clausewitz's trinity consists of abstractions' waardoor '[t]here is no question that [het zien als volk, krijgsmacht en regering] is wrong'.³⁴

Dan rest nog de vraag of Clausewitz een specifieke notie van rationaliteit aanhing. Wederom toont de primaire drie-eenheid aan dat Clausewitz geen specifieke mening had over de rol van rationaliteit in oorlog; emoties als haat en vijandigheid hebben evengoed een plek in zijn theoretisch kader als rationaliteit. Bovendien, om Robert Baumann te citeren, 'the passions and rationales that move states to roll the dice of war differ little from those which arouse tribes or insurgents'.³⁵ Of, zoals Clausewitz het zelf omschreef, '[p]olicy, of course, is nothing in itself; it is simply the trustee for all these interests against other states. That it can err, subserve the ambitions, private interests, and vanity of those in power, is neither here nor there'.³⁶

Toepasbaar op elk soort conflict

Klaarblijkelijk geloofde Clausewitz er niet in dat oorlog een bepaalde rationaliteit moest omarmen die gericht was op een groter goed. Ten slotte is het zinvol om Christopher Daase aan te halen. Deze auteur schrijft dat er een conceptueel schema aanwezig is in *On War* waardoor het werk van toepassing is op elk soort conflict. Daase weet dit zelf het beste samen te vatten: 'By categorically distinguishing war and policy and subsuming the former under the latter, [Clausewitz] offers a tripartite stipulation of war as the application of violent means (*Mittel*) to realize military aims (*Ziele*)

to achieve political ends (*Zwecke*). If we add the two actors from the initial situation, we arrive at five elements that constitute the conceptual schema of war which Clausewitz had in mind: the attacker, the defender, violent means, military aims, and political ends. With this scheme, diverse forms of political violence can

FOTO HSEK



Volgens Christopher Daase is het werk van Clausewitz door een conceptueel schema van toepassing op elk conflict

be described and compared without the need to draw strict conceptual boundaries or to identify conceptual cores'.³⁷

Het bovenstaande samenvattend lijkt het erop dat die auteurs die ons van Clausewitz' gedachtegoed willen ontdoen daartoe zijn gekomen op basis van bedenkelijke argumenten. Clausewitz is noch een voorstander van ongelimiteerde oorlogvoering – zoals overigens Van Creveld en Kaldor ook beweren – noch is zijn analyse in wat voor opzicht dan ook slechts van toepassing op staten. Zelfs de meest gewelddadige *insurgents* beschouwen hun daden als middelen om dichterbij tot een doel te komen dat zij als rationeel zien, net zoals zelfs het meest voorzichtigste en gelimiteerde geweld-

33 Herberg-Rothe, *Clausewitz's Puzzle*, blz. 164.

34 Daniel Moran, *Strategic Theory and the History of War* (Paper, US Naval Postgraduate School, 2001) blz. 7.

35 Robert F. Baumann, 'Historical Perspectives on Future War' in: *Military Review* 77:2 (maart 1997) blz. 46.

36 Clausewitz, *On War*, blz. 733.

37 Christopher Daase, 'Clausewitz and Small Wars' in: Hew Strachan en Andreas Herberg-Rothe (red.), *Clausewitz in the Twenty-First Century* (Oxford, Oxford University Press, 2007) blz. 186.

gebruik door een staat onvermijdelijk geweldadige emoties zal doen ontwaken. Daarnaast is geen enkele historische of hedendaagse actor in staat geweest om aan de invloed van kans en geluk te ontkomen. Clausewitz' werk is daarvoor even relevant voor de studie van burgeroorlogen en *insurgencies* in de eenentwintigste eeuw als voor de analyse van 'klassieke' interstatelijke oorlogen.³⁸

Clausewitz: meer dan alleen relevant?

De vraag die echter de kwestie van Clausewitz' hedendaagse relevantie overstijgt is die van zijn toegevoegde waarde. Villacres en Bassford zijn van mening dat de grootste verdienste van de primaire drie-eenheid zijn inzetbaarheid als een analytisch raamwerk is. Een raamwerk dat, op grond van zijn multidimensionale en dynamische benadering van het fenomeen oorlog, zichzelf niet beperkt tot eenzijdige verklaringen.³⁹ De primaire drie-eenheid benadrukt dat de krachten die het verloop van gewapende conflicten bepalen verder reiken dan rationele beleidskeuzes tot de irrationale invloeden van menselijke emotie en de non-rationele effecten van kans en geluk. Zoals Clausewitz schrijft: '[t]hese three tendencies are like three different codes of law, deeprooted in their subject and yet variable in their relationship to one another'. Wat dit citaat duidelijk tracht te maken is dat, hoewel alle drie de elementen in ieder conflict te vinden zijn, de relatieve overheersing van één van de drie bepalend kan zijn voor het karakter van een conflict. Keegans oorlogen 'fed by passions and rancours' staan dus niet buiten het Clausewitziaanse concept van oorlog, maar vertegenwoordigen een samenstelling van de drie-eenheid waarbij het zwaartepunt ligt bij het element van geweld.⁴⁰

Verbinding tussen abstracte elementen

De secundaire drie-eenheid vormt een verbinding tussen de abstracte elementen die de aard van oorlog vormen en de waarneembare werkelijkheid, door als voorbeeld te fungeren hoe deze krachten in een samenleving tot uiting kunnen komen. In het geval van democratische staten is de verdeling in regering, strijdkrachten en volk nog altijd van toepassing. Neemt

men zo'n staat als voorbeeld, dan kan beargumenteerd worden dat hoewel de strijdkrachten het meest direct betrokken zijn bij het voeren van een gewapend conflict, zij opereren voor doelen die de regering formuleert en onder dier constante supervisie en directie. Bovendien zijn zowel de krijgsmacht als de politici afhankelijk van het volk. Vanuit militair perspectief vertegenwoordigt het volk een essentiële bron van rekruten. Voor de regering is het van vitaal belang om de steun te behouden van de burgers aan wie zij haar legitimiteit te danken heeft. Pogingen om de oorzaak, het verloop en de gevolgen van een gewapend conflict te analy-

De inzichten van Clausewitz bieden
nog steeds een robuust kader voor
onderzoek naar gewapende conflicten

seren door slechts één van aspect van de drie-eenheid van regering, strijdkrachten en volk te belichten bevatten het gevaar belangrijke aspecten die verborgen liggen in dit verbond onderbelicht te laten. Zoals de Pruisisch strateeg zelf schreef over het bestuderen van oorlog: '[a] theory that that ignores any one of [de aspecten van de drie-eenheid] or seeks to fix an arbitrary relationship between them would conflict with reality to such an extent that for this reason alone it would be totally useless'.⁴¹

Clausewitz realiseerde zich dat oorlogen wel degelijk grote onderlinge verschillen kunnen vertonen, wat blijkt uit zijn opmerking dat '[w]ar is more than a true chameleon that slightly adapts its characteristics to the given case'.⁴² Maar, zoals Villacres en Bassford opmerken over de verschillende gedaantes van oorlog: '[t]he basic sources of changes in those conditions lie in the elements of [Clausewitz'] "trinity"'.⁴³ Oorlogen kunnen dus een veelvoud

38 Van Creveld, *On Future War*, blz. 63-65, 97; Mary Kaldor, 'A Cosmopolitan Response to New Wars', blz. 505-514.

39 Villacres and Bassford, 'Reclaiming the Clausewitzian trinity', blz. 9-19.

40 Keegan, *A History of Warfare*, blz. 58.

41 Clausewitz, *On War*, blz. 101.

42 Clausewitz, *On War*, blz. 101.

43 Villacres and Bassford, 'Reclaiming the Clausewitzian Trinity', blz. 11.

aan vormen aannemen, maar ze worden alle gevormd door de interactie tussen de elementen van geweld, kans en rationaliteit. Dat deze vormen voor een belangrijk deel worden gedefinieerd door contextuele factoren erkent Clausewitz expliciet als hij schrijft: '[w]e can thus only say that the aims a belligerent adopts, and the resources he employs, must be governed by the particular characteristics of his own position; but they will also conform to the spirit of the age and to its general character. Finally, they must always be governed by the general conclusions to be drawn from the nature of war itself'.⁴⁴ Met andere woorden, Clausewitz bevestigt dat de algemene karakteristieken van een tijdsperiode van invloed kunnen zijn op de doelen die in een oorlog worden nagestreefd en de middelen die daartoe worden gebruikt, zonder dat deze unieke invloeden een fundamentele verandering in de aard van oorlog betekenen.

Conclusie: theorie en praktijk

Hoewel *On War* meer dan 150 jaar geleden voor het eerst werd gepubliceerd, is het trinitaire concept dat Clausewitz in het boek uitwerkt vandaag de dag nog net zo toepasbaar als gedurende de Napoleontische oorlogen. Deze theoretische robuustheid wordt niet gedeeld door het new wars denken, dat de geschiedenis van de oorlogvoering in veel te starre categorieën probeert in te delen. De drie-eenheid weet op elegante wijze de notie van specifieke historische fasen te verwerpen door te laten zien hoe de variabele relatie tussen drie immer aanwezige elementen ten grondslag kan liggen aan een vrijwel onbeperkte variatie aan conflicten. Dit schenkt de bestudering van oorlog een historische consistentie en herinnert ons aan het belang van een kritische houding ten opzichte van beweringen die een bepaalde ontwikkeling als een fundamentele verschuiving pogen aan te duiden. Zoals M.L.R. Smith schrijft: 'call it what you will-new war, ethnic war, guerrilla war, low-intensity war, terrorism, or

the war on terrorism – in the end, there is only one meaningful category of war, and that is war itself'.⁴⁵

Hoewel de new wars theoretici belangrijke bijdragen hebben geleverd aan de studie van hedendaagse gewapende conflicten, hebben zij ook voor aanzienlijke verwarring gezorgd rond de fundamentele eigenschappen van oorlog. Behalve het incorrect aanduiden van bepaalde contemporaine ontwikkelingen als 'nieuw' en

FOTO COLLECTIE NIMH



Het trinitaire concept dat Clausewitz meer dan 150 jaar geleden uitwerkte is nog steeds actueel

het introduceren van een twijfelachtige historische periodisering, vormen hun argumenten voor de afschaffing van het Clausewitziaanse gedachtegoed de hoofdreden om het werk van de new wars denkers kritisch te benaderen. De argumenten voor het verwerpen van Clausewitz zijn dubieus te noemen. Clausewitz' *On War* staat niet het ongelimiteerd gebruik van militair geweld voor, noch is het werk puur van toepassing op staten of vervuld van een vreemde logica die oorlog alleen kan zien als

⁴⁴ Clausewitz, *On War*, blz. 718.

⁴⁵ M.L.R. Smith, 'Strategy in an Age of 'Low-Intensity' Warfare' in: Angstrom en Duyvesteyn (red.), *Rethinking the Nature of War*, blz. 52.

een activiteit die bijdraagt aan een groter goed. Hoewel *On War* zeker niet boven de kritiek verheven is, kan het niet verworpen worden op basis van de argumenten die worden gepresenteerd door auteurs zoals Kaldor, Keegan en Van Creveld. De new wars theorie vervangt niet zozeer het Clausewitziaanse trinitaire concept van oorlog, maar onderschrijft het eigenlijk.

Praktische toepassing

Ter afsluiting is het wellicht interessant om de praktische toepassing van Clausewitz' trinitaire theorie als denkraam te overwegen. In de War on Terror zou een Clausewitziaanse analyse bijvoorbeeld de volgende voordelen kunnen hebben. Allereerst zou er, gezien de onveranderlijke fundamentele aard van oorlog, aandacht zijn voor mogelijke historische parallellen in plaats van kortzichtige uitlatingen over de 'nieuwe' dreiging van fundamentalistisch terrorisme. Daarnaast zou aandacht voor de primaire drie-eenheid een onderzoeker ertoe kunnen brengen verder te kijken dan enkel het gewelddadige aspect van terroristische groeperingen en hun rationele drijfveren onder de loep te nemen. Dit zou een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan een genuanceerder begrip van asymmetrische opposanten, zodat deze niet direct als irrationele fanatici worden weggezet, maar waarbij er aandacht komt voor de oorzaken die mensen tot dergelijke extremen drijven. Op de derde plaats zou ook de secundaire drie-eenheid een rol kunnen spelen, doordat de onderzoeker aangezet wordt te kijken naar de sociaal-politieke verhoudingen van de terroristische tegenstander. Een dergelijke analyse van bijvoorbeeld de Taliban of Hezbollah zou in het bijzonder duidelijk kunnen maken waaraan dergelijke groeperingen hun legitimiteit ontlenen, oftewel welke factoren de relatie tussen volk, strijders en politici/ideologen bepalen.

Daarnaast zou het trinitaire concept ook behulpzaam kunnen zijn bij de analyse van de westerse aanpak van de War on Terror en militaire beleidsvorming in algemenere zin. Zo zou aandacht voor het element kans namelijk de realisatie kunnen voeden dat het verloop van gewapende conflicten nimmer nauwkeurig bepaald

of gecontroleerd kan worden. Dit heeft belangrijke implicaties voor de westerse fascinatie met *high-tech* oorlogvoering en het idee dat technologie oorlog controleerbaar maakt. Tevens zou de hierboven geschetste analyse van de drijfveren van terroristische organisaties en hun publieke legitimatie ertoe kunnen leiden dat westerse politieke en militaire elites inzien dat terrorisme niet met harde hand te vernietigen is. Ten eerste ligt het zwaktepunt van terroristische groeperingen niet bij hun militaire capaciteiten, maar bij het volk waaraan zij naast legitimiteit ook rekruten, financiën, onderdak, inlichtingen en andere steun te danken hebben. Wil de War on Terror gewonnen worden, dan zullen westerse inspanningen zich vooral moeten richten op het breken van deze zo cruciale volksssteun. Dit betekent echter dat de grieven van de bevolking en de groepen die hen trachten te vertegenwoordigen, hoe verwerpelijk ook, serieus genomen moeten worden.

Clausewitz' inzichten ten aanzien van oorlog bieden zo gezien een robuust kader voor onderzoek naar gewapende conflicten, evenals een manier van denken die tot een genuanceerdere beleidsvoering kan bijdragen. De primaire en secundaire drie-eenheden bieden inzichten in de aard van oorlog die dit complexe onderwerp niet alleen verhelderen, maar die ook een theoretisch raamwerk vormen waarmee oorlog bestudeerd kan worden. Een theoretisch kader dat ons herinnert aan de fundamentele en onveranderlijke eigenschappen van oorlog, evenals het feit dat oorlogen niet alleen de strijdkrachten engageren, maar samenlevingen in hun geheel. Geweld, kans en rationaliteit zijn tijdloze principes van oorlog die zich, dankzij hun onderling variabele relaties, lenen om een oneindige variatie aan conflicten te beschrijven. Zij het een afgemeten en instrumenteel gebruik van geweld door een staat, een staatsgreep door guerrilla's of een klaarblijkelijk irrationele etnische geweldsexplosie, Clausewitz' trinitaire concept maakt het mogelijk om deze en vele andere manifestaties van oorlog te bestuderen en te vergelijken. ■

Militaire scheepvaartbegeleiding

De veiligheid van koopvaarders verbeteren

Aanvaringen, terrorisme en recente piraterij in onder meer de Golf van Aden heeft de aandacht gevestigd op de veiligheid van koopvaarders. Ook het toegenomen scheepvaartverkeer op druk bevaren routes bevestigt hoe belangrijk het is om verkeersstromen beter te structureren en de kritieke delen te monitoren. Hiertoe is een nieuw concept voor militaire scheepvaartbegeleiding in het leven geroepen: Naval VTS. Aan de hand van drie scenario's wordt duidelijk hoe dit concept in de praktijk kan functioneren en waar het behulpzaam kan zijn.

LTZ dr. ir. F. J. Sluiman en KLTZ P. H. de Koning*

Begeleiding van scheepvaart zorgt voor de veilige en efficiënte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op drukke vaarwegen zoals het Kanaal en het aanloopgebied naar Rotterdam. Wij pleiten ervoor om scheepvaartbegeleiding ook in maritieme beveiligingsoperaties (*maritime security operations*) toe te passen.¹ In gebieden waar asymmetrische dreigingen bestaan kan scheepvaartbegeleiding er namelijk toe bijdragen dat de *targets of opportunity* minder gemakkelijk zijn aan te vallen. Verder kunnen gevaarlijke situaties eerder worden herkend en zijn de gevolgen van een aanval beperkt. In vergelijking met alternatieve technieken als escorteren en konvoieren is er minder tijdverlies voor de scheepvaart. Tegelijkertijd zorgt grotere efficiency ervoor dat de benodigde inzet van militaire middelen niet hoeft toe te nemen.

Een nieuw concept

Vanuit deze achtergrond presenteren we een concept dat wij hebben ontwikkeld: Naval VTS (*Vessel Traffic Service*). Dit concept maakt

militaire scheepvaartbegeleiding in maritieme beveiligingsoperaties mogelijk. Veiligheid in scheepvaartbegeleiding heeft gewoonlijk betrekking op navigatorische gevaren, die onder meer zijn verbonden met grotere scheepvaartdichtheid. In ons concept heeft veiligheid in scheepvaartbegeleiding vooral te maken met de gevaren die zijn verbonden aan asymmetrische dreigingen. Dat is een wezenlijk verschil en vraagt om een grotere flexibiliteit ten aanzien van militaire scheepvaartbegeleiding.

Opzet artikel

De opzet van dit artikel is als volgt. We werken eerst het concept van Naval VTS uit. Als *proof of concept* geven we vervolgens drie gedetailleerde voorbeelden die duidelijk maken op welke wijze militaire scheepvaartbegeleiding de veiligheid van koopvaarders kan verbeteren. Hierbij staan we uitgebreid stil bij de totstandkoming van de maritieme beveiligingsoperatie *International Recognized Transit Corridor* (IRTC) in de Golf van Aden. Dit is nodig omdat het duidelijk laat zien dat er bij deze beveiligingsoperatie al ontwikkelingen gaande zijn rond de organisatie van scheepvaartverkeer.

In aansluiting op de voorbeelden vatten we de voornaamste bevindingen samen en sluiten af met een conclusie.

* Beide auteurs zijn als reserveofficier werkzaam bij de Nederlandse organisatie *Naval Cooperation and Guidance for Shipping* (NCAGS).

¹ *Maritime Security Operations* (MSO) zijn militaire operaties die worden uitgevoerd om de vrijheid van navigatie, handelsverkeer en veiligheid op de wereldzee zeker te stellen.

Aanvaringen, piraterij en terrorisme

De koopvaardij vervoert naar schatting zo'n tachtig procent van de wereldhandel over een vast aantal scheepvaartroutes, de *sea lines of communication* (SLOCs).² Gebieden met grotere scheepvaardichtheid op deze SLOCs vormen 'knelpunten' (*chokepoints*). Voorbeelden van zulke knelpunten zijn de zeestraten van Bab el-Mandab, Hormuz en Gibraltar. Koopvaarders op deze routes en de wegen ertoe zijn kwetsbaar voor aanvaringen, piraterij en terrorisme.

- *Aanvaringen* – Een drukke zeestraat als de Straat van Malakka zou door een aanvaring tussen schepen praktisch gesloten kunnen worden. Hierdoor zullen veel schepen via Straat Lombok of Straat Sunda moeten worden omgeleid. Dat veroorzaakt vertragingen en verhoogt de vrachtkosten, wat voor veel landen gevolgen zal hebben. De Straat van Malakka is namelijk de belangrijkste SLOC tussen Oost-Azië en het Westen.^{3,4}

Om de navigatorische veiligheid in de Straat van Malakka te verbeteren is in 1981 een stelsel ingevoerd om het verkeer te scheiden en is in 1998 een meldingsplicht (STRAITREP) ingesteld. De almaar toenemende hoeveelheid scheepvaart blijft echter een bron van zorg.⁵

- *Piraterij* – Piraterij in de Golf van Aden heeft geleid tot hogere verzekeringspremies en hogere bemannings- en beveiligingskosten voor schepen die deze toegang gebruiken naar de Straat van Bab el-Mandab.⁶ Het verhoogde risico op piraterij heeft rederijen zelfs doen besluiten enkele van hun schepen om te leiden via Kaap de Goede Hoop, ondanks de grotere afstand en extra kosten.⁷ Hoewel de Golf van Aden deel uitmaakt van de belangrijkste SLOC tussen Azië, Europa en de oostkust van de Verenigde Staten is er niet veel aandacht geschonken aan het probleem van piraterij. Totdat het *roll-on roll-off* schip *Faina*, beladen met drieëndertig T-72 tanks en andere zware wapens, gekaapt werd. Na dit incident hebben onder meer de NAVO, de Europese Unie, Rusland, India, Japan, Korea en Maleisië de aanwezigheid van de zeestrijdkrachten in de regio verhoogd.

FOTO: U.S. NAVY, EL BEAUREGARD



'Combined Maritime Forces' (CMF) zijn actief in de Golf van Aden (mei 2009).

Piraterij heeft geleid tot hogere verzekeringspremies en beveiligingskosten voor schepen die deze route gebruiken

Op dit moment is er een *International Recognized Transit Corridor* en een *Maritime Security Patrol Area* (MSPA) gerealiseerd door de *Combined Maritime Forces* (CMF) in de Golf van Aden, ter ondersteuning van VN-veiligheidsraadsresoluties 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008) en 1846 (2008).⁸ De IRTC stelt de zeestrijdkrachten in staat hun middelen te concentreren terwijl de MSPA de inspanningen van de verschillende naties moet coördineren.

EU-zeestrijdkracht *Atalanta* stelt koopvaarders in staat om hun reis in groepen door de IRTC te maken, de zogeheten *group transits*. Deze groepen worden samengesteld op basis van de snelheid van de schepen, moeten de wederzijdse bescherming verhogen en bijdragen aan een verdere optimalisering van de in te zetten militaire middelen. Helaas gaan de aanvallen

2 *Review of Maritime Transport 2008*, United Nations Conference of Trade and Development (UNCTAD), 2008.

3 Zubir, M., *The strategic value of the Strait of Malacca*, Maritime Institute of Malaysia, 2004.

4 *World Oil Transport Chokepoints*, Energy Information Administration, US Department of Energy, januari 2008.

5 Hand, M., *Malaysia calls for limits on Strait traffic*, Lloyd's List, 22 oktober 2008.

6 Dit tijdschrift besteedde al eerder aandacht aan het probleem rond de Golf van Aden. Zie H.A. L'Honoré Naber en N.A. Woudstra, 'Zeeroverij: schending van de vrije zee', MS 178 (2009) (2) blz. 80-91.

7 De kaping van de supertanker *Sirius Star* op 15 november 2008 toonde aan dat piraterij zelfs via de langere route om Kaap de Goede Hoop niet kon worden vermeden.

8 Wilson, J., 'Warships for piracy patrol', *Safety of Sea International*, oktober 2008 (volume 42, nummer 476).

door, zelfs op schepen die deelnemen aan group transits.⁹

- *Terrorisme* – De terroristische aanslagen op de USS *Cole* (DDG-67) in oktober 2000 en de Franse olietanker *Limburg*, twee jaar later, verhoogden de verzekeringspremies voor schepen met bestemming Jemen.¹⁰ De terreurdreiging veroorzaakte tevens internationale bezorgdheid over de veiligheid van de knelpunten. Terroristische aanslagen in knelpunten, waar schepen een gemakkelijk doelwit vormen, zouden de aanvoer van essentiële middelen als olie en gas kunnen onderbreken.¹¹

Resultaten

Om de veilige doorgang zeker te stellen van niet-militaire schepen afkomstig van geallieerde lidstaten die om bescherming vragen, begon de NAVO in maart 2003 met escortoperaties in de Straat van Gibraltar.¹² Deze operaties maakten deel uit van de maritieme antiterrorismeoperatie *Active Endeavour*, die zich uitstreckte over de Middellandse Zee. In totaal 448 schepen maakten gebruik van de NAVO-escorts. In mei 2004 was het dreigingsniveau afgenomen. De bijdrage van *Active Endeavour* in de bestrijding van terrorisme heeft geresulteerd in verlagingen van de verzekeringstarieven van ongeveer 20 procent voor koopvaarders die gebruikmaken van het Middellandse Zeegebied.¹³

Gemiste kans

Gegeven de kwetsbaarheid van de koopvaarders in knelpunten is het opmerkelijk te constateren dat scheepvaartbegeleiding geen deel uitmaakt van maritieme beveiligingsoperaties. Scheepvaartbegeleiding heeft niet de aandacht gekre-

FOTO U.S. NAVY, S. TAYLOR



Er is een multinationale 'Task Force' actief om piraterij bij de kust van Somalië op te sporen en te ontmoedigen

gen die ze verdient binnen maritieme beveiligingsoperaties. Dat is een gemiste kans omdat de koopvaardij de laatste decennia sterk veranderd is – de verschillen in grootte, snelheid en manoeuvreerbaarheid tussen schepen zijn enorm toegenomen. Deze diversiteit in drukke verkeersstromen met asymmetrische dreigingen vereist dat de scheepvaart georganiseerd wordt, opdat de risico's kunnen worden beperkt.

De afwezigheid van scheepvaartbegeleidingsdiensten in maritieme beveiligingsoperaties in knelpunten met grote hoeveelheden scheepvaartverkeer leidt onder meer tot de volgende problemen:

- Het scheepvaartverkeer in het knelpunt is niet georganiseerd. De navigatorische risico's die onlosmakelijk verbonden zijn met scheepvaartverkeer in een overbelaste omgeving worden zo onnodig groot.

9 Bulkcarrier *Victoria* werd in de Golf van Aden gekaapt op 5 mei 2009 in positie 13-22N 049-23E. Het voer in een *group transit* door de IRTC. De helikopter van het dichtstbijzijnde marineschip (dat zich op zo'n 90 zeemijlen afstand bevond) kwam te laat om de kaping te voorkomen.

10 Koknar, A.M., 'Terror on the High Seas', *Security Management*, juni 2004 (volume 48, nummer 6), blz.75.

11 Rodrigue, J-P, 'Straits, Passages and Chokepoints: A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution', *Cahiers de Géographie du Québec*, december 2004 (volume 48, nummer 135). Zie ook noot 4.

12 *NATO to escort shipping in Straits of Gibraltar*, NAVO-persbericht, 4 februari 2003.

13 Generaal J. L. Jones tijdens een persconferentie bij SHAPE, aansluitend op de *Allied Command Europe Commanders Conference* op 18 juni 2003.

- De doorstroom van koopvaardij schepen op de knelpunten is zo niet optimaal. Hierdoor zijn snelle vaartuigen die een knelpunt passeren langer dan noodzakelijk in de gevarezone.
- De veiligheid van de scheepvaart met betrekking tot ongewenste gebeurtenissen (*cascading effects*), bij intimidatie en/of aanval op een schip is niet gewaarborgd.

Om deze problemen op te lossen, hebben de auteurs het militaire scheepvaartbegeleiding-concept Naval VTS ontwikkeld. Zoals elke Vessel Traffic Service is dit een maritiem verkeerscontrolesysteem, ontworpen om de zeevarenden te ondersteunen op drukke vaarwateren, daar waar de risico's het grootst zijn.

Het Naval VTS-concept

Naval VTS is een vrijwillige verkeersbegeleidingsservice, ontworpen om de veiligheid van scheepvaartverkeer in drukke gebieden met hogere of specifieke risico's te verbeteren. Het concept voorziet in een verkeersorganisatie en een informatieservice.¹⁴ Omdat de navigatorische infrastructuur van een civiel verkeersbegeleidingssysteem afwezig of beschadigd kan zijn, zal het meestal geen navigatorische assistentieservice hebben.¹⁵

Doelstellingen

Hoofddoelen van Naval VTS zijn:

- het risico van intimidatie en/of een aanval op koopvaarders te minimaliseren;
- het risico van *cascading effects* in het scheepvaartverkeer als gevolg van intimidatie en/of een aanval te minimaliseren;
- de doorstroming van koopvaardij schepen te optimaliseren;
- de verplaatsingen van koopvaardij schepen te deconflicteren met militaire operaties;
- de veiligheid van vaartuigen te verbeteren voor wat betreft het algemene risico dat

inherent is aan scheepvaartverkeer in drukke omgevingen.

Met deze doelstellingen heeft dit concept het potentieel om de verzekeringskosten te stabiliseren en de effectiviteit van maritieme patrouilles en escortes te verbeteren. Alle vaartuigen die door het Naval VTS-gebied gaan worden verzocht deel te nemen. Deelname is voordelig voor vaartuigen omdat het hun veiligheid zal vergroten, en het is voordelig voor de Naval VTS-organisatie omdat het bijdraagt aan de opbouw van het verkeersbeeld. De beslissingsbevoegdheid rond navigatie en het manoeuvreren van deelnemende vaartuigen blijft echter wel bij de gezagvoerders van de vaartuigen. Het gebruik van Naval VTS-begeleiding kan gezagvoerders nooit de verantwoordelijkheid ontnemen om goed zeemanschap uit te oefenen en te voldoen aan de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee.

Aansprakelijkheid

Om het element van aansprakelijkheid van Naval VTS te minimaliseren moet in alle communicatie gericht aan vaartuigen duidelijk worden gesteld of het om een vraag, een advies of een waarschuwing gaat. En waar mogelijk dient de *IMO Standard Marine Communication Phrases* gebruikt te worden.¹⁶ Vaartuigen die niet deelnemen aan Naval VTS moeten worden geïnformeerd over de gevaren die er bestaan en moeten worden gemonitord.

De Naval VTS-organisatie bestaat uit een commandant en een of meer Naval VTS-units. Deze units bestaan uit teams van militaire verkeersleiders, die waar mogelijk zullen samenwerken met bestaande scheepvaartbegeleidingscentra in het Naval VTS-gebied. De Naval VTS-commandant kiest de locaties van de units, die zowel aan de wal als op zee kunnen zijn.

14 Verkeersbegeleidingsservices zijn gedefinieerd in *Guidelines for Vessel Traffic Services*, IMO Resolutie A.857(20), aanvaard op 27 november 1997.

15 Een navigatorische assistentieservice ondersteunt het navigatorische besluitvormingsproces aan boord van een schip. Het risico op aansprakelijkheid is groot, zeker wanneer navigatorische hulpmiddelen afwezig of beschadigd zijn.

16 *Standard Marine Communication Phrases (SMCP)*, IMO Resolutie A.918(22), aanvaard op 29 november 2001.

Elke unit heeft een eigen verantwoordelijkheidsgebied (*area of responsibility*). Alle units moeten daarnaast worden uitgerust met een *Automatic Identification System* (AIS) ontvanger, radar, communicatieapparatuur en een database waarin de data van het scheepvaartverkeer wordt verwerkt en gevisualiseerd. Met deze uitrusting moeten de units in staat zijn om van elk deelnemend vaartuig alle gegevens en intenties te achterhalen. Het aantal units en de te leveren ondersteuning hangt af van de lokale situatie en het dreigingsniveau, en kan worden aangepast als de situatie dit wenselijk maakt.

De militaire commandant die verantwoordelijk is voor het uitvoeren van maritieme beveiligingsoperaties heeft de autoriteit om Naval VTS te activeren in het operatiegebied. De bevelsstructuur en de wijze waarop deze wordt ingepast binnen de algemene bevelsstructuur kan variëren, naar gelang van de doelstellingen van de maritieme beveiligingsoperatie en de deelnemende zeerijdkrachten. De Naval VTS-commandant zal echter altijd verantwoordelijk zijn voor de activiteiten van de Naval VTS-organisatie.

Het realiseren van Naval VTS

De realisatie van ons concept vereist een Naval VTS-gebied, een verkeersorganisatie, units en, om de prestatie van de militaire verkeersleiders te waarborgen, communicatie- en noodprocedures. Indien noodzakelijk moeten er ook verzamelgebieden (*assembly areas*) worden aangewezen.

Het Naval VTS-gebied is een afgebakende ruimte binnen het operatiegebied waar militaire scheepvaartbegeleiding nodig is. Bij de afbakening moet er rekening mee worden gehouden dat het gebied groot genoeg is om de wateren te dekken waar daadwerkelijk sprake is van gevaar voor de scheepvaart, zonder dat het onbeheersbaar wordt. Factoren die de omvang van dit gebied bepalen zijn de geografische configuratie van de omgeving,

de te verwachten asymmetrische dreigingen, de diversiteit en drukte van de verkeersstromen. Zoals gezegd is het Naval VTS-gebied flexibel en kan worden aangepast.

De verkeersstromen in het Naval VTS-gebied moeten uiteraard worden georganiseerd. Dat kan onder meer door een combinatie van de volgende technieken (afkomstig uit de verkeersorganisatie en het management).¹⁷

- *Geografische verdeling* – Geografische verdeling dient om verkeersstromen te scheiden. Bestaande stelsels om verkeer te scheiden kunnen hiervoor worden gebruikt. Wanneer er geen bestaande stelsels gebruikt kunnen worden, kunnen verkeersstromen gescheiden worden door verschillende niet-kruisende routes aan te bevelen voor schepen in tegen-gestelde richtingen. Langzaam en snel verkeer dat in dezelfde richting gaat, kan ook op deze wijze worden gescheiden om de transitijd van schepen in het gebied te minimaliseren.
- *Tijdscheiding* – Tijdscheiding wordt gehanteerd om een vaartuig het exclusieve gebruik van een bepaald gebied of een beperkte doorvaart te geven voor een bepaalde tijd. Tijden kunnen worden toegewezen aan vaartuigen in het *sailing plan* dat ze ontvangen van de Naval VTS-organisatie. Tijdscheiding vereist tijdige planning van vaartuigverplaatsingen om grote drukte op knelpunten te voorkomen.
- *Afstandscheiding* – Afstandscheiding wordt gebruikt om cascading effects in het scheepvaartverkeer als gevolg van intimidatie en/of een aanval te minimaliseren. Schepen krijgen een minimale onderlinge afstand toegewezen tijdens de passage van het Naval VTS-gebied. Deze afstanden worden toegewezen en gecontroleerd. Dit vereist een lijst die voor elk scheepstype voorschrijft wat de minimale onderlinge afstand moet zijn. Deze lijst moet Naval VTS opstellen in overleg met experts.

Bij de besluitvorming over het aantal en de locatie van de Naval VTS-units waar schepen worden verzocht zich aan te melden, moet uiteraard rekening worden gehouden met de

¹⁷ *IALA VTS Manual*, International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA), 2002, p. 35.

omvang, de verkeersdichtheid en de geografische configuratie van het gebied. Een belangrijke technische factor hierin is de afstemming van het radar- en communicatiebereik van de units met de surveillance- en communicatie-eisen in het Naval VTS-gebied. Een goede dekking is nodig omdat de kwaliteit van preventieve maatregelen afhangt van de capaciteit om gevaarlijke situaties te ontdekken en de mogelijkheid om tijdig te waarschuwen.

Communicatieprocedures

Er zijn communicatieprocedures nodig voor zogeheten 'pre-arrival' informatie, vaartuigen die het Naval VTS-gebied binnengaan, vaartuigen die al in dit gebied zijn en vaartuigen die dit gebied verlaten. Afhankelijk van de lokale situatie kunnen er ook andere communicatieprocedures nodig zijn, bijvoorbeeld voor schepen die voor anker liggen en schepen die afgemeerd liggen in havens binnen het VTS-gebied.¹⁸ De communicatieprocedures moeten altijd vermelden welke verbindingen nodig zijn en op welke kanalen men dient uit te luisteren. Vaartuigen die het Naval VTS-gebied binnengaan zonder zich in te melden, moeten worden geïnformeerd over de gevaren en dienen gemonitord te worden.

Noodprocedures

Er zijn noodprocedures nodig om met incidenten om te gaan in het Naval VTS-gebied. Deze procedures bestaan onder meer uit het waarschuwen van het *Maritime Rescue Co-ordination Center*, het doorgeven van informatie over het incident aan vaartuigen in het Naval VTS-gebied, en het beperken van het verkeer in dit gebied.

Voor noodsituaties, kruisend scheepvaartverkeer, konvooioperaties, enzovoort kan het nodig zijn om verzamelgebieden aan te wijzen in het Naval VTS-gebied. Indien mogelijk moe-

ten verzamelgebieden gesitueerd worden op locaties die de verkeersstroom nauwelijks hinderen en waar de kans op asymmetrische aanvallen minimaal is. De grootte van de verzamelgebieden moet zijn afgestemd op het aantal schepen dat wordt verwacht. Daarnaast moeten de voor- en nadelen om elektronische transmissies van bijvoorbeeld het Automatic Identification System te beperken of te beëindigen, ook worden meegewogen.

FOTO AVDD, P. VAN BASTELAAR



'Boarding team' bestaande uit korps mariniers en tolken checken een bootje tijdens 'Allied Protector', maart 2009

Om de samenwerking van de maritieme sector te verkrijgen moeten de coördinaten van het Naval VTS-gebied, de geleverde scheepvaartbegeleidingsdiensten en de meldingsprocedures worden bekendgemaakt via de *World Wide Navigational Warning Service (WWNWS)*. De verwoording van deze bekendmaking vereist overigens ook de nodige aandacht om verdere onrust in de maritieme sector te voorkomen.

18 Voor anker liggen maakt een schip erg kwetsbaar voor asymmetrische aanvallen, maar is soms toch onvermijdelijk. Bijvoorbeeld wanneer een schip lang moet wachten voordat het een haven in het Naval VTS-gebied kan binnenvaren om gelost te worden of wanneer er te weinig manoeuvreerruimte is om het schip op en neer te laten varen. De beveiliging van schepen die voor anker liggen in een Naval VTS-gebied verdient dan ook extra aandacht.

Voorbeelden

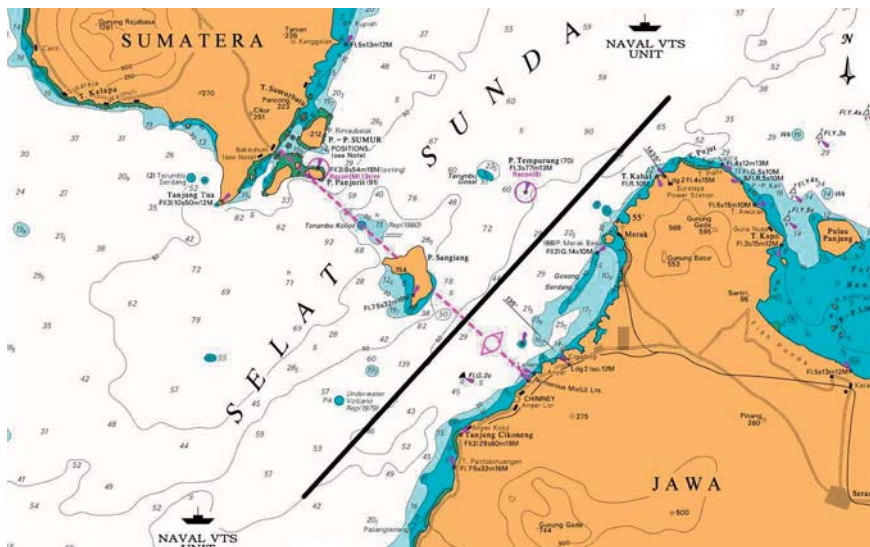
Naval VTS geeft de militaire commandant die is belast met het uitvoeren van maritieme beveiligingsoperaties een keur aan mogelijkheden om de veiligheid van de koopvaardij te verhogen en de effectiviteit van de militaire activiteiten te verbeteren. De volgende voorbeelden illustreren hoe deze mogelijkheden gebruikt kunnen worden.

Scenario 1

Terroristen hebben de Straat van Malakka geblokkeerd door in de nauwe vaarroutes een supertanker tot zinken te brengen via een opzettelijke aanvaring met een gekeapte produc-

is er een multinationale maritieme zeestrijdkracht ingezet om maritieme beveiligingsoperaties uit te voeren in de Javazee. De Straat van Sunda, de kortste omleiding voor schepen tot 100.000 dwt, wordt intensief gebruikt. De angst neemt toe dat hier een soortgelijke terroristische aanslag zal plaatsvinden.²⁰

Vervolgens wordt Naval VTS geactiveerd in de Straat van Sunda. Het gebied waar congestie wordt verwacht en dat het meest kwetsbaar is voor opzettelijke aanvaringen, is de passage tussen Sumatra en Java waar het kleine eilandje Pulau Sangiang ligt. Dit kwetsbare gebied vereist radarsurveillance en moet worden opgenomen in het Naval VTS-gebied.



Er zijn geen bestaande scheepvaartbegeleidingscentra in de Straat van Sunda en conform de *Enroute sailing directions for Borneo, Jawa, Sulawesi and Nusa Tenggara* is er maar één koerslijn door het risicogebied voor alle schepen die door deze zeestraat gaan.²¹ Om de aansprakelijkheid te verkleinen en de medewerking van de maritieme sector te verkrijgen moet deze koerslijn gebruikt worden. Deze beslissing sluit het gebruik van de technieken gebaseerd op geografische scheiding en scheiding van de verkeersstromen uit.

tentanker van 25.000 dwt, beladen met kerosine.¹⁹ De aanvaring en de daaropvolgende vuurzee trekken internationaal de aandacht en hebben tot gevolg dat rederijen hun schepen gaan omleiden naar de zeestraten van Lombok en Sunda.

Omdat er nog andere terroristische aanslagen worden verwacht in de Indonesische archipel

De opzettelijke aanvaring in de Straat van Malakka vereiste een grote tanker, met slechte manoeuvreereigenschappen. Naval VTS zou de techniek van tijdscheiding kunnen gebruiken om de veiligheid van deze schepen te verbeteren, bijvoorbeeld door alle tankers boven de 60.000 dwt die in dezelfde richting varen het exclusieve gebruik van het risicogebied te geven voor een bepaalde tijd. Dit voorkomt het ontstaan van gevaarlijke maritieme situaties met beter manoeuvreerbare koopvaarders en minimaliseert de tijd dat grotere schepen aan gevaar zijn blootgesteld.

Terroristen zullen echter hun *modus operandi* aanpassen als hun slachtoffers moeilijker zijn

19 Deadweight tonnage (dwt) is het maximale draagvermogen van een schip uitgedrukt in ton (1000 kg).

20 Tonnage van 100.000 dwt komt uit Pub. 163, *Sailing Directions (Enroute): Borneo, Jawa, Sulawesi, and Nusa Tenggara*, National Geospatial-Intelligence Agency, 2007, p. 97.

21 Ibid, pp. 97-98. Merk op dat er ook een *Archipelagic Sea Lane* (ASL) loopt door het Naval VTS-gebied. De lijn die door het midden van deze ASL is getekend, geeft echter niet het diepste water aan, of een aanbevolen route.

aan te vallen. Anticiperend op dit gedrag kan Naval VTS technieken voor afstandsscheiding gebruiken. Dit draagt verder bij aan het voorkomen van gevaarlijke maritieme situaties. Tevens minimaliseert het cascading effects in het scheepvaartverkeer.

Het risicogebied is ongeveer tweeëntwintig zee-mijlen lang. Radarsurveillance van dit gebied kan worden verkregen met twee varende Naval VTS-units, één gestationeerd in het noorden en één in het zuiden. Dertig minuten voordat vaartuigen het risicogebied betreden, worden ze verzocht zich te melden bij de dichtstbijzijnde unit (en daar *Very High Frequency*-contact mee te houden). De grens tussen de verantwoordelijkheidsgebieden van de units kan worden getrokken van Java naar Sumatra door het eilandje Pulau Sangiang. Deze grens is meldpunt waar deelnemende vaartuigen zich moeten melden.

Ervan uitgaande dat zo'n negentig schepen per dag zullen worden omgeleid door de Sunda Straat kan het gebruik van tijdscheidingstechnieken enorme congesties veroorzaken in de toegangswegen naar deze zeestraat. Omdat verzamelgebieden niet gebruikt kunnen worden vanwege de dreiging van opzettelijke aanvaringen, is een vroegtijdige planning van vaartuigverplaatsingen nodig.

Om de noodzakelijke gegevens voor deze planning te verkrijgen, moet de Naval VTS-organisatie alle vaartuigen om pre-arrival informatie verzoeken. Deze informatie dient zo snel mogelijk te worden aangeleverd. Vervolgens moeten deze informatie worden ge-update op voorgeschreven tijden en/of locaties teneinde de positie van elk deelnemend vaartuig zo nauwkeurig mogelijk te kunnen voorspellen. Als vroegtijdige planning van vaartuigverplaatsingen *niet* resulteert in een verkeersstroom zonder congesties, moeten de schepen in de noordelijke toegang van de Sunda Straat prioriteit krijgen. De manoeuvreerruimte in die toegang is namelijk beperkt door de vele eilanden, klippen, rotsen, olievelden en droogvallende banken.

Het activeren van Naval VTS in de Straat van Sunda verbetert zo de veiligheid van koopvaar-

FOTO: MINISTERIE VAN DEFENSIE



De bemanning van Hr. Ms. Evertsen heeft 13 piraten aangehouden nadat zij een koopvaardijship probeerden te kapen (december 2009)

ders zonder een beroep te doen op materiële militaire middelen (de units kunnen op gecharterde civiele schepen worden geplaatst). Deelname van koopvaarders is een kwestie van gezond verstand en zal, mits goed aangekondigd, worden aanbevolen door de verschillende organen in de maritieme sector. Aansprakelijkheid wordt vermeden omdat deelname aan Naval VTS vrijwillig is. Deelname tast de autoriteit van de kapitein voor de veilige navigatie en behandeling van het schip niet aan.

Scenario 2

Piraterij in de Golf van Aden. Om de piraterij op koopvaarders te ontmoedigen, is er op 22 augustus 2008 een IRTC gedefinieerd. Deze corridor liep noordelijk door de Golf van Aden, zo ver als mogelijk van de Somalische kust.²² Het stelde de zeestrijdkrachten in staat hun middelen te concentreren, maar had drie nadelen. Ten eerste konden de Somalische piraten de kust van Jemen gebruiken ter ondersteuning van hun activiteiten. In de tweede plaats doorkruiste de IRTC visgebieden, waar piraatskiffs en vissersboten moeilijk van elkaar te onderscheiden zijn.

En ten derde werd er niets gedaan om aanvaringen te voorkomen tussen het in oostelijke

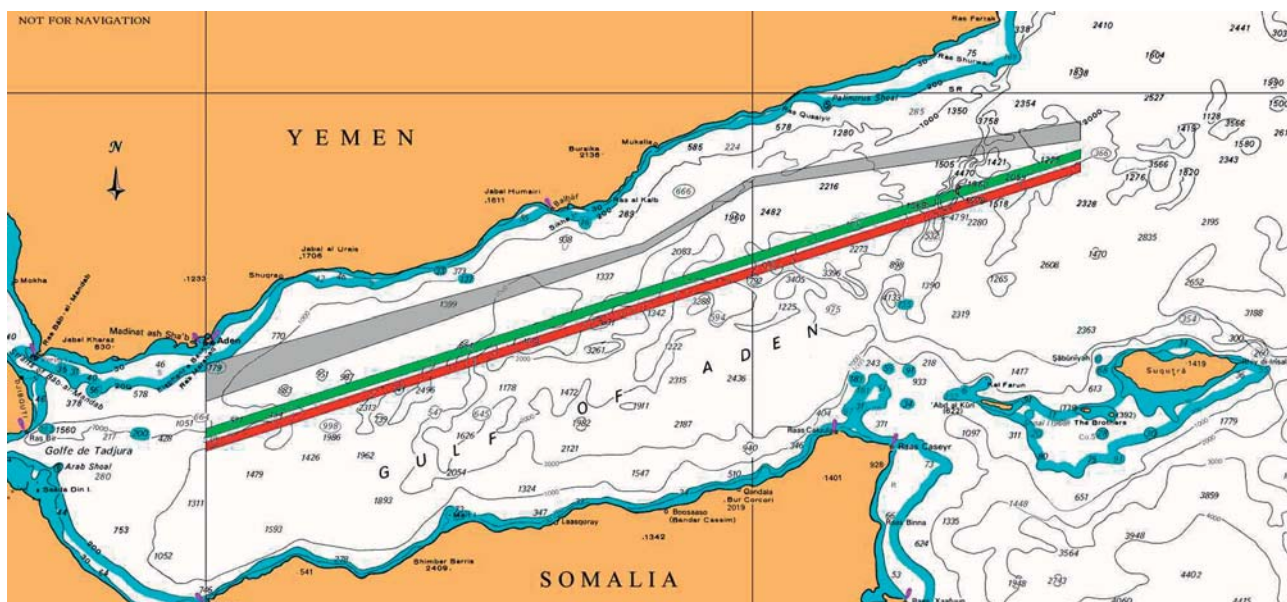
22 MARAD Advisory 2008-05, *Gulf of Aden suggested waypoints for transit*, Maritime Administration, US Department of Administration.

en westelijke richting varende scheepvaartverkeer.

Om deze problemen op te lossen, moest de IRTC naar het zuiden worden verplaatst en de verkeersstromen worden gescheiden. De herziene IRTC is in werking getreden op 1 februari 2009 en bestaat uit twee vaarwegen (één in oostelijke en één westelijke richting), gescheiden door een bufferzone.²³ Deze corridor, die vrij blijft van de meeste visgebieden, scheidt weliswaar het verkeer maar is geen verkeers-

Naast de verkeersorganisatie die verkregen wordt met de IRTC is er ook een vrijwillig rapportageschema ingesteld voor koopvaarders die door de Golf van Aden varen.²⁴ Reders, exploitanten en managers van schepen die door de Golf van Aden varen, wordt verzocht om de details en het vaarschema van deze schepen te registreren op de website van *Maritime Security Centre Horn of Africa*.²⁵

Deze registratie stelt hen tevens in staat hun schepen aan te melden voor een group transit



scheidingsstelsel waar schepen moeten voldoen aan Voorschrift 10 van de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee.

De herziene IRTC is weergegeven op bovenstaand kaartje; de oostelijke vaarweg is rood gekleurd is en de westelijke vaarweg groen. Noch de oorspronkelijke IRTC, noch de herziene IRTC is gemarkeerd of gedefinieerd door visuele navigatiemiddelen.

door de IRTC. Kapiteins van schepen die de Golf van Aden passeren wordt daarnaast verzocht om updates over hun positie te versturen naar de *UK Maritime Trade Operation (UKMTO)*, Dubai en het *US Maritime Liaison Office (MARLO)*, Bahrein. Deze updates maken het mogelijk om een schip nauwkeurig te volgen. Het rapportageschema is voordelig voor de schepen omdat de bemanning daarvoor in ruil advies, een aanbevolen route en de laatste dreigingsanalyse krijgen. Het is ook voordelig voor de *Combined Maritime Forces (CMF)*, omdat het hun operaties ondersteunt.

Naval VTS is ontworpen voor beperkte gebieden waar directe aanvaringen tussen vaartuigen mogelijk is. Dat is niet van toepassing op de

23 MARAD Advisory 2009-04, *Indian Ocean. Gulf of Aden. Piracy Countermeasures*, Maritime Administration, US Department of Administration.

24 Navarea IX (Persian Gulf, Red Sea, NW Arabian Sea), navigational warning 092/2009, Hydrographic Department Pakistan Navy.

25 De website van het *Maritime Security Centre Horn of Africa* (www.mschoa.org) heeft een publiek toegankelijk deel, met onder meer persberichten en informatie over operatie *Atalanta*. Een ander gedeelte is alleen toegankelijk na registratie en verificatie.

Golf van Aden. Dit gebied is namelijk te groot om de surveillance en communicatie-eisen kosteneffectief te kunnen dekken met Naval VTS-units. Toch biedt Naval VTS nog steeds mogelijkheid om de veiligheid van koopvaarders te verhogen en de effectiviteit van militaire activiteiten in de Golf van Aden te verbeteren.

Om dit ongewenste neveneffect te vermijden, zou Naval VTS twee of drie corridors door de Golf van Aden kunnen gebruiken tezamen met een corridor-rotatieschema. De coördinaten van deze corridors kunnen worden bekendgemaakt via het WWNWS, maar het corridor-rotatieschema zal alleen bekend zijn bij de zeestrijd-

FOTOS: MINISTERIE VAN DEFENSIE



Drie piraten werden ten zuiden van Oman aangehouden. Ze probeerden vanuit snelle skiffs aan boord te komen. Tijdens deze aanval zijn enkele schoten op het koopvaarderschip afgevuurd. De piraten braken de aanval af en trokken zich terug op een 'dhow' (Arabishe vissersboot), volgestouwd met wapens



In het bijzonder kan de informatievoorziening worden verbeterd. Naast het vrijwillige rapportageschema kan NAVAL VTS door actief verkeersmanagement de identiteit en intenties van de vaartuigen achterhalen in visserijgebieden waar de herziene IRTC van kracht is. Dit maakt detectie van gevaarlijke situaties en het tijdig geven van waarschuwingen mogelijk. Actief verkeersmanagement in zulke visgebieden (of delen daarvan) kan met een beperkt aantal units worden bereikt. Deze units kunnen worden geplaatst op gecharterde civiele schepen die voor de beveiliging bewapende mariniers aan boord hebben.

krachten. Na het binnenvaren van de Golf van Aden zullen deelnemende schepen een elektronisch sailing plan ontvangen van een unit die aan wal is geplaatst.

Een andere mogelijkheid die Naval VTS biedt is het verbeteren van de verkeersorganisatie. De modus operandi van de Somalische piraten is om langs de scheepvaartroutes te wachten op hun targets of opportunity.²⁶ Als zodanig maakt de IRTC het de zeestrijdkrachten niet alleen mogelijk om hun middelen te concentreren, maar helpt ook de piraten in het opsporen van hun slachtoffers.²⁷

Dit sailing plan specificeert welke corridor gebruikt wordt, met de aanbeveling om de AIS

26 Pub. 160, *Sailing Directions (Planning Guide): South Atlantic Ocean and Indian Ocean*, National Geospatial-Intelligence Agency, 2008, p. 294.

27 Dit idee wordt bevestigd in map 1 van de *Analysis of Somali Pirate Activity in 2009*, UNITAR Operational Satellite Applications Programme (UNOSAT), UN Institute for Training and Research, 23 april 2009.

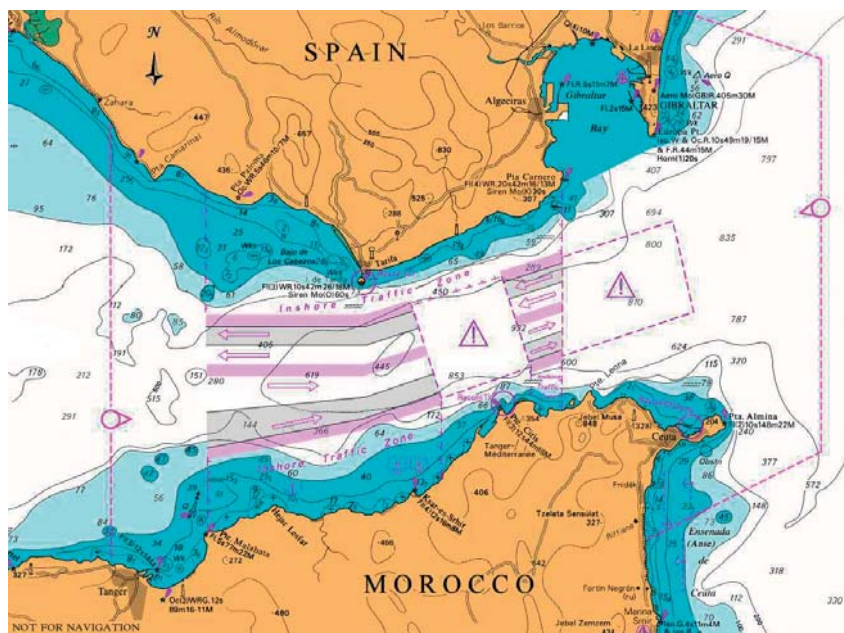
uit te schakelen en radiostilte te bewaren ten einde de piraten ontwetend te houden over de gekozen corridor. Ervan uitgaande dat er voldoende ruimte is tussen de corridors en dat er een geschikt corridor-rotatieschema wordt gebruikt, kunnen de zeestrijdkrachten nog steeds hun middelen concentreren op één corridor – de corridor die gebruikt wordt – terwijl de piraten hun inspanningen moeten verdelen over alle corridors.

Deze verkeersorganisatie zal het aantal aanvallen zeer waarschijnlijk verlagen. Bovendien is het denkbaar dat er beter voorspelbare aanvalspatronen zullen ontstaan, wat kan leiden tot eerdere detectie en militair ingrijpen.

Gibraltar zou een passende maatregel kunnen zijn, vooral wanneer een vlotte doorstroming van het verkeer gehandhaafd moet blijven. Omdat de zelfmoordaanvallen hoogstwaarschijnlijk dicht bij de kust zullen plaatsvinden, moet de veiligheid van het scheepvaartverkeer worden verbeterd door het verkeersscheidingstelsel in de Straat van Gibraltar en de ‘voorzorgsgebieden’ aan de oostelijke zijde en voor de Marokkaanse haven van Tanger-Med. Dit gebied heeft een hoger risico en valt onder de radarsurveillance van Tarifa VTS.

Omdat een klein bootje meer tijd heeft om een langzaam varend schip te benaderen dan een snel varend schip, zijn langzaam varende schepen kwetsbaarder voor zelfmoordaanvallen. Dus om de veiligheid te verbeteren, zou Naval VTS elke verkeersbaan van het verkeersscheidingstelsel kunnen opdelen in een buitenbaan (zie kaartje) voor vaartuigen met snelheden van meer dan 16 knopen, en een binnenbaan voor langzamere vaartuigen.

Deze verkeersorganisatie is voordelig voor langzamer varende schepen. De kansen voor de terroristen worden geminimaliseerd omdat ze eerst de buitenbaan moeten oversteken voordat ze een langzaam varend vaartuig kunnen benaderen. Het is ook voordelig voor snel varende schepen omdat deze nauwelijks vaart hoeven terug te nemen.



Scenario 3

Er is een terreurdreiging gericht op koopvaarders die de Straat van Gibraltar in oostelijke en westelijke richting passeren. Inlichtingendiensten melden dat terroristen mogelijk kleine, met explosieven beladen bootjes zullen gebruiken om zelfmoordaanvallen uit te voeren vanuit Marokko en Spanje. Om de veiligheid van de koopvaarders in de Straat van Gibraltar te verbeteren heeft de NAVO-geleide antiterrorisme-operatie *Active Endeavour* opdracht gekregen om passende maatregelen te nemen. Activering van Naval VTS in de Straat van

Om oponthoud van kruisende schepen in de ‘voorzorgsgebieden’ te voorkomen kan Naval VTS ook afstandscheiding gebruiken. Dit geeft het verkeer meer gelegenheid om de verkeersstroom tussen de Atlantische Oceaan en de Middellandse Zee veilig te kruisen. Tevens geeft het vaartuigen meer ruimte om ontwijkend te manoeuvreren bij een aanval.

Radarsurveillance kan worden verkregen met één unit. Afhankelijk van het niveau van samenwerking kan deze unit worden geplaatst bij Tarifa VTS of op een schip dat gestationeerd



De boordhelikopter van het fregat Hr. Ms. Evertsen heeft eind augustus 2009 in de Golf van Aden een verdacht scheepje tot stoppen gedwongen. Noorse militairen doorzochten vervolgens de zogeheten 'skiff' en vonden klein-kaliberwapens, raketwerpers en ladders

is in de buurt van het 'voorzorgsgebied' bij de Marokkaanse haven Tanger-Med.

Vaartuigen dienen een elektronisch pre-arrival bericht te versturen aan de Naval VTS-organisatie om hun deelname te bevestigen. Dit moet ver voor aankomst in het Naval VTS-gebied gebeuren om tijdige verwerking van gegevens en planning mogelijk te maken. Naast dit bericht dienen vaartuigen zich in te melden bij de unit. Dat moet worden gedaan op de rapportagepunten die zijn weergegeven in de kaart en bij het verlaten van een haven of ankerplaats binnen het Naval VTS-gebied. Hierdoor worden militaire verkeersleiders altijd in staat gesteld om direct contact op te nemen met de deelnemende vaartuigen, wat van vitaal belang is bij potentieel gevaarlijke situaties.

Op deze wijze is Naval VTS in staat de veiligheid te verbeteren van koopvaarders die de Straat van Gibraltar passeren, zonder de doorstroming ernstig te belemmeren. Deze uitvoering van militaire scheepvaartbegeleiding in de Straat van Gibraltar vereist nauwelijks materiële militaire middelen. Zoals gezegd is het element van aansprakelijkheid minimaal aangezien deelname vrijwillig is en een kapitein deze deelname op elk moment kan opzeggen.

Conclusies

De drie voorbeelden laten duidelijk zien hoe Naval VTS kan worden geïmplementeerd. Door verkeersstromen in de scheepvaart te structureren en de kritieke delen te monitoren, is het mogelijk om de veiligheid van de koopvaarders te verhogen en de effectiviteit van militaire activiteiten te verbeteren. Om aansprakelijkheid te minimaliseren moet deelname aan Naval VTS vrijwillig zijn. Dit heeft als na-deel dat niet alle vaartuigen zullen coöpereren, wat onregelmatigheden in een verkeersstroom kan veroorzaken. Deze onregelmatigheden zullen echter nauwelijks effect hebben op de veiligheid

– een gedegen verkeersorganisatie en directe interactie met deelnemende vaartuigen op kritieke stukken zorgen voor voldoende robuustheid.

Naval VTS heeft het potentieel om het significante verschil tussen de middelen die benodigd zijn voor maritieme beveiligingsoperaties en de middelen die gewelddadige groeperingen gebruiken, recht te trekken. Als zodanig vereist het concept verder onderzoek en uitwerking. Tactieken, technieken en procedures moeten worden ontwikkeld ter ondersteuning, evenals de doctrinevorming van Naval VTS in maritieme beveiligingsoperaties. Daarnaast zijn simulaties, trainingen en oefeningen nodig om de procedures te verbeteren en om ervaring op te doen in de mogelijkheden en beperkingen.

Naast maritieme beveiligingsoperaties kan Naval VTS overal worden geactiveerd waar op korte termijn scheepvaartbegeleiding nodig is. Bijvoorbeeld bij het verkeer van schepen met hulpgoederen, medicijnen en apparatuur van en naar havens in rampgebieden. In deze context is het ook aanbevolen om de mogelijkheden van *AIS visual aids to navigation* voor militaire scheepvaartbegeleiding nader te onderzoeken. ■

Het strategisch individu

dr. M.F.J. Houben – luitenant-kolonel der mariniers*

Empowerment is een kernthema in de organisatiekunde. Doorgaans verstaan we onder empowerment: het vergroten van de spirituele, politieke, sociale of economische kracht van een individu of gemeenschap. Empowerment kan geschieden door mensen meer of betere informatie te geven (bewust te maken van de mogelijkheden), meer rechten of verantwoordelijkheid (meer zelf mogen beslissen) en de juiste middelen (begeleiding en training om goede beslissingen te kunnen nemen). De gedachte is dat er zo een klimaat ontstaat waarin de individuele werknemer beter zal groeien en gemakkelijker *business opportunities* kan verzilveren of inspelen op veranderingen. Meedenken wordt op deze manier een tweede natuur.

Het empowerment-denken is niet aan Defensie voorbijgegaan. Zij het dat er een operationele noodzaak aan ten grondslag lag om bepaalde individuen (*junior leaders*) meer beslissingsbevoegdheid te geven dan gebruikelijk. Het beeld van het 'empowered' individu in de operationele context van de krijgsmacht is dat van de strategische korporaal. Enkele jaren geleden is het leerstuk van de 'strategische korporaal' in ons denken en doen geïntroduceerd door generaal Charles Krulak, de inmiddels legendarische commandant van het Amerikaanse Korps Mariniers. Hij introduceerde de kreet in een artikel in 1999 over de *Three Block War*. Het is zinvol om de redenering van de generaal te volgen, derhalve volgt hier een vrij lang citaat. Krulak:

'Modern crisis responses are exceedingly complex endeavors (...) Marines may be confronted by the entire spectrum of tactical

challenges in the span of a few hours and within the space of three contiguous city blocks (...) The inescapable lesson of Somalia and of other recent operations, whether humanitarian assistance, peace-keeping, or traditional war fighting, is that their outcome may hinge on decisions made by small unit leaders, and by actions taken at the lowest level (...) Success or failure will rest, increasingly, with the rifleman and with his ability to make the right decision at the right time at the point of contact (...) today's Marines will often operate far "from the flagpole" without the direct supervision of senior leadership (...) In order to succeed under such demanding conditions they will require unwavering maturity, judgment, and strength of character. Most importantly, these missions will require them to confidently make well-reasoned and independent decisions under extreme stress – decisions that will likely be subject to the harsh scrutiny of both the media and the court of public opinion. In many cases, the individual Marine will be the most conspicuous symbol of American foreign policy and will potentially influence not only the immediate tactical situation, but the operational and strategic levels as well. His actions, therefore, will directly impact the outcome of the larger operation; and he will become (...) the Strategic Corporal.'

Keerzijde

Het concept van de strategische korporaal is gebaseerd op de notie dat leiderschap in een complexe, snel veranderende omgeving meer en meer toevalt aan een lager niveau in de bevelsketen om tijdkritische informatie beter in de besluitvoering te kunnen gebruiken.

* Op deze plaats vindt u afwisselend een bijdrage van kolonel (KL) Frans Matsers en luitenant-kolonel der mariniers Marc Houben.

Het leiderschap en die beslissingsbevoegdheid komen zo uiteindelijk neer bij de laagste onder-officier: de korporaal. Dit beeld representeert een belangrijke verandering in het operationele domein, namelijk de verdichting van de operationele niveaus. Waar men vroeger een onderscheid maakte tussen strategisch, tactisch en operationeel niveau, is nu het besef ontstaan dat (individuele) operationele beslissingen strategische gevolgen (kunnen) hebben voor het verloop en succes van de missie.

Maar dat het ook verschrikkelijk mis kan gaan met de strategische korporaal krijgt veel minder aandacht dan de vermeende kansen. Soms kunnen individuen door verkeerde beslissingen of handelingen een missie doen mislukken, een bedrijf ten gronde richten, enzovoort. In dit opzicht zijn *Private first class* Lynndie England en *Specialist* Charles Graner, beide betrokken bij het Abu Ghraib-schandaal, strategische korporaals die de Amerikaanse inspanningen in Irak ongelooflijke schade hebben toegebracht en de Amerikaanse natie te schande hebben gemaakt.

Iets verder in het verleden (1968) was het de aanval van luitenant William Calley en zijn eenheid, onder bevel van kapitein Ernest Medina, op de inwoners van het Vietnamese dorpje My Lai die de Amerikaanse steun voor de Vietnam-missie definitief deed verdampen. Men kan de vraag opwerpen of Graner, England, Calley en Medina zich voldoende bewust waren van de gevolgen van hun handelingen – waarschijnlijk niet. Maar ondanks dat zij niet de intentie hadden om strategisch te handelen hadden hun handelingen strategische gevolgen en bleken zij wel degelijk strategische individuen.

Ook het bedrijfsleven kent zijn eigen strategische individuen: *rogue trader* Nick Leeson, die de Baringsbank ruim een miljard dollar deed verliezen, en Jérôme Kerviel van Société Générale, die er nagenoeg eigenhandig in slaagde zijn bank – de trots van het Franse financiële establishment – te laten struikelen over een schuld van meer dan 4 miljard euro. Allemaal economische variaties op de strategische korporaal. In beide gevallen was het een gebrek aan toezicht en controle waardoor

Kerviel en Leeson steeds grotere risico's konden nemen. Nick Leeson was zowel verantwoordelijk voor het *front office*, waar de transacties werden uitgevoerd, en het *back office*, waar de transacties werden geboekt, dat wil zeggen: administratief verwerkt. Functies die, uit het oogpunt van *checks and balances*, strikt gescheiden dienen te zijn.

Deze combinatie van verantwoordelijkheden maakte het Leeson mogelijk dat malversaties in het front office konden worden verdoezeld door het back office. Toen het misging zat er dan ook geen rem meer op: 'I traded harder and harder, risking more and more'. Maar niet alleen Leeson treft blaam, ook zijn superieuren, want die hadden uiteindelijk te weinig toezicht gehouden. De *Daily Telegraph* schrijft dan ook:

'Mr. Leeson is neither a victim nor a hero, merely the latest in a long history of young men entrusted with responsibilities for which they proved unfit. But it is those who sat on the board of Barings who merge from this story as almost sublime incompetents (...)'

Het concept van het strategisch individu blijkt een tweezijdig zwaard. Enerzijds kan het een operationele noodzaak blijken om individuele spelers zo veel ruimte te bieden dat zij in operationeel opzicht het verschil kunnen maken. Anderzijds betekent dit ook een risico, namelijk het succes van de gehele operatie of het voortbestaan van een organisatie afhankelijk maken van het gedrag, of in het uiterste geval één beslissing, van zo'n strategisch individu.

Het is verstandig om wanneer het succes van een operatie of organisatie afhankelijk is van de beslissingen van een enkel individu strak toezicht op dergelijke individuen te houden. Een vergrote beslissingsbevoegdheid gaat hand in hand met een grotere aansprakelijkheid en toezicht (controle). Is de gedelegeerde beslissingsbevoegdheid groot, dan moet het toezicht daarop gelijke tred houden. In dit opzicht verdient het aanbeveling om het oude adagium 'vertrouwen is goed, controle is beter' te herformuleren tot 'vertrouwen is goed maar controle moet'. ■

Schrijftalent gezocht!

In deze uitgave is plaats gemaakt voor een gastcolumn. Ditmaal een bijdrage van Femke Groeneveld, die ingaat op 'Jihad' als vorm van oorlogvoering.

De redactie daagt andere lezers uit om ook een column te schrijven voor de Militaire Spectator. De keuze van het thema is vrij, maar het moet wel passen binnen de formule van het blad. Voorwaarde voor plaatsing is dat de redactie uw boodschap relevant acht voor de lezers. Verder moet uw verhaal in niet meer dan

duizend woorden voor het voetlicht worden gebracht. U kunt uw bijdrage sturen naar de bureauredactie (zie colofon). Wij zijn erg benieuwd wie zich geroepen voelt om te reageren. Uiteraard zijn we ook nieuwsgierig naar de thema's die u onder de aandacht van de lezers wilt brengen. Uw bijdrage wachten we dan ook met belangstelling af.

De hoofdredacteur

Jihad als vorm van 'just war'

F. Groeneveld*

Wanneer *Opposing Militant Forces* (OMF) 'Allahu Akbar' schreeuwen voordat ze de trekker overhalen, betitelen we ze meestal als *Jihadi's*. De term 'Jihadi' vertaalt men vaak met 'moslimstrijder', maar een moslimstrijder is gewoon een strijder die moslim is, niets meer en niets minder. Een 'Jihadi' daarentegen is iemand die een *Jihad* voert. De term 'Jihad' wordt vaak vertaald met 'heilige oorlog', maar dit is geen juiste vertaling. 'Jihad' komt namelijk van het Arabische werkwoord *jahada*, wat in de betekenis sfeer ligt van 'streven naar' en 'inzetten voor'.

De islamitische leer maakt onderscheid tussen de grote Jihad en de kleine Jihad. De grote Jihad is het streven naar het zijn van een goede moslim. De kleine Jihad is de gewapende inzet ter verdediging van de islam.

Net als hedendaagse oorlogvoering in het Westen is deze islamitische manier van oorlogvoering gebonden aan regels. Deze regels hebben zowel betrekking op de rechtvaardiging van de oorlog (*ius ad bellum*) als de manier

waarop een oorlog moet worden gevoerd (*ius in bello*), en zijn geformuleerd door oude mannen met baarden. We hebben het dan niet over Osama Bin Laden of al-Zarqawi, maar over middeleeuwse religieuze geleerden die hun hele leven hebben gewijd aan het bestuderen van de rechtsbronnen van de islam. De belangrijkste rechtsbronnen van de islam zijn de koran en de tradities van profeet Muhammad. De islamitische leer legt een grote nadruk op navolging van deze middeleeuwse religieuze geleerden, en ze worden dan ook vaak aangehaald door hedendaagse moslimgeleerden.

Een van de bekendste middeleeuwse moslimgeleerden die zich heeft beziggehouden met de formulering van het concept 'Jihad' is Ibn Taymiya (1268-1328). Ondanks dat Taymiya vaak door Osama Bin Laden wordt geciteerd, komen zijn ideeën over Jihad niet overeen met de zogenaamde Jihad van Bin Laden en zijn volgelingen. Volgens Taymiya is de Jihad een religieuze verplichting wanneer de islam wordt aangevallen; volgens Bin Laden en zijn volgelingen is hier op dit moment sprake van. Een Jihad zou dus gerechtvaardigd zijn. Taymiya legt echter ook grote nadruk op de afweging van de

* De auteur is derdejaars student Arabische taal en cultuur aan de Universiteit Leiden.

voor- en nadelen van religieuze verplichtingen als de Jihad:

*Whenever the adverse affects of any act of enjoining or forbidding are greater than its benefit, it is no longer part of what Allah has enjoined upon us, even if it be a case of neglecting obligations or committing the forbidden.*¹

Jihad is dus alleen bedoeld om de islam te beschermen wanneer deze wordt aangevallen. Wanneer de nadelen groter zijn dan voordelen moet ervan worden afgezien. Jihad is daarnaast vooral een laatste redmiddel, zoals blijkt uit de volgende koranverzen:

En indien gij vergeldt, vergeldt dan met wat gelijk is aan dat waarmede u vergolden wordt, maar indien gij geduldig uithoudt dan is dat waarlijk beter voor de duldenden. (16:126)

En de vergelding van een kwaad is een kwaad daaraan gelijk. Maar wie uitwist en verzoening brengt diens loon rust op God. Hij bemint niet de onrechtdoeners. (...) Maar zo iemand duldend betoont en vergevend is dat behoort waarlijk tot de vast te volgen gedragslijn. (42:40-43)²

Bovendien is de strijd zelf ook aan regels gebonden. De basis voor deze regels zijn de koranverzen die betrekking hebben op oorlogvoering en de instructies die profeet Muhammad zijn commandanten gaf wanneer zij ten strijde trokken:

*Do not act treacherously; do not act disloyally; do not act neglectfully. Do not mutilate; do not kill little children, or old men, or women; do not cut off the heads of the palm-trees or burn them; do not cut down the fruit tree; do not slaughter sheep, cows and camels, except for food. You will pass by people who devote their lives in cloisters; leave them and their devotions alone.*³

Het doden van non-combattanten en vrouwen, kinderen en ouden van dagen is dus verboden.

Zelfs Bin Laden geeft in interviews met Al-Jazeera (21 oktober 2001) en een Pakistaanse krant (12 oktober 2001) toe dat profeet Muhammad heeft gezegd dat het doden van vrouwen en kinderen verboden is. In andere interviews laat hij overigens weten dat hij het doden van onschuldige burgers, vrouwen en kinderen wel goedkeurt, ondanks het verbod van de profeet.

Daarnaast moeten ook de Jihadi's aan bepaalde criteria voldoen. Ze moeten ten eerste moslim zijn, hoewel de meningen van religieuze geleerden hierover verdeeld zijn. Ten tweede moeten zij man zijn – al hebben er volgens overlevingen ook vrouwen meegevochten tijdens veldslagen in de eerste eeuwen van de islam. Vast staat wel dat Jihadi's ouder dan vijftien jaar moeten zijn en in staat moeten zijn om zelf te beslissen of ze deelnemen aan de strijd. Zij moeten dus bij hun volle verstand zijn en mogen niet worden gedwongen om deel te nemen aan de Jihad.

Volgens de islamitische leer is een oorlog dus alleen gerechtvaardigd als het een Jihad is. En er is alleen sprake van Jihad wanneer er aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan. Wanneer er niet aan deze voorwaarden wordt voldaan, is er geen sprake van Jihad maar van *qitāl*: een 'gevecht', 'strijd' of 'slag', en dit is volgens de koran verboden (17:33).

Hoewel de islamitische leer geen onderscheid maakt tussen *just war* en *unjust war*, beschouwt ze Jihad als de enige gerechtvaardigde vorm van oorlog, waarbij er voldaan moet worden aan enkele voorwaarden die heel goed als *ius ad bellum* en *ius in bello* kunnen worden aangemerkt. Jihad kan dus als een vorm van 'just war' worden beschouwd. Dat theorie en praktijk vaak niet overeenkomen is natuurlijk niets nieuws. ■

1 Richard Bonney, *Jihād. From Qur'ān to bin Laden* (2004), 465.

2 De korancitaten zijn afkomstig uit de koranvertaling van prof. J.H. Kramers (bewerkt door drs. Asad Jaber en dr. Johannes J.G. Jansen) (Amsterdam en Antwerpen 2006) 225, 407.

3 Sohail H. Hashmi, ed., *Islamic Political Ethics. Civil Society, Pluralism and Conflict*. (Princeton, Oxford 2002), 211.

Iraakse taxichauffeurs

L. Polman

Googel op de zoekterm 'Iraakse opstandelingen' en u krijgt 174.000 hits. 'Iraakse burgerslachtoffers' scoren 117.000 hits. Typ 'Iraakse taxichauffeurs' in het google-balkje en klabang! 7.710.000 hits! Hoe werden taxichauffeurs sleutelfiguren in de Iraakse oorlog? Heeft hun schaarste ermee te maken? Taxirijden is riskant in Irak. Bij wie nog durven, schijnen op z'n minst uitslag in de nek en in ergere gevallen hartklachten en diabetes toe te slaan, van pure stress. In elke straat of steeg kunnen taxi's een vuurgevecht tussen mafioso en opstandelingen binnenrijden en na iedere volgende bocht kan er iets ontploffen: een markt of plein, of de taxi zelf.

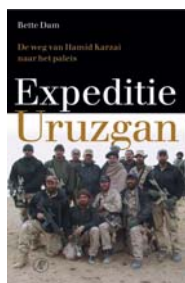
Zelfmoordterroristen maken graag van taxi's gebruik. Ze geven aan nietsvermoedende bestuurders hun bestemming op en als het voertuig doel nadert drukken ze op de knop. Op autowegen buiten de stad zijn het struikrovers en kidnappers die de jeuk in chauffeurshalzen doen opvlammen. Tussen Suleymania in Kurdistan en Bagdad rijdt nog een legertje van ongeveer 250 taxichauffeurs op en neer. De meesten tegen heug en meug. De rit is de goedkoopste waar taxichauffeurs zich op kunnen 'inkopen' en duurt een volle dag. Of je het haalt of niet, valt niet te voorspellen. Met tien tot vijftien ontvoeringen per dag is Irak – gekeken naar het aantal ontvoeringen per hoofd van de bevolking – koploper.

Ook internationale media maken naar hartenlust gebruik van Iraakse taxichauffeurs. Zelf de straat op om onderzoek te doen, vinden de meeste journalisten te gevaarlijk. Ze maken van taxichauffeurs hun barometers. Ze vragen een chauffeur hoeveel klanten hij scoort op een dag en of dat er vroeger meer waren, en weten dan ongeveer hoe 's lands economie erbij hangt. Ze informeren bij een soennitische chauffeur of hij alweer een ritje naar een sjii'itische wijk aandurft, en bij een sji'iet of hij bereid is een soennitische klant naar huis te rijden, en weten of de *surge* in Amerikaanse troepenaantallen het gewenste effect van grotere veiligheid heeft gesorteerd. Buitenlandse militairen in Irak spannen taxichauffeurs ook graag voor hun

kar. Via taxirijders geven ze boodschappen aan *insurgents* door. Op internet circuleert een gefilmd voorbeeldje. Een *US Marine* bij een wegblokkade buiten Bagdad houdt een gebutste Iraakse taxi aan. 'We vervelen ons dood,' knauwt de militair. 'Ga tegen de *insurgents* zeggen dat ze moeten komen om met ons te spelen.' De chauffeur belooft het, waarop de militair hem uitwuift met: 'Denk erom: altijd je riem om, nooit met een schaar spelen en je melk opdrinken!'

Maar als geen ander, heeft ex-premier van Groot-Brittannië Blair een Iraakse taxichauffeur weten te gebruiken. In december jl. werd bekend dat de bron van de zogenoemde '45 minuten-claim' (Saddam Hussein zou binnen 45 minuten massavernietigingswapens tegen 'ons' kunnen ontketenen) zo'n taxirijder geweest is. De man had een gesprek tussen klanten op zijn achterbank, twee Iraakse commandanten, afgeluisterd en wat hij hoorde doorgebriefd aan de Britse M16. In september 2002 presenteerde Blair dat 'onthullende feit' als bewijs dat de aanval op Irak écht nodig was. De taxichauffeur noemde hij niet. De bron was volgens de premier een 'hoge Iraakse militairen in vergadering'. In december jl. bekende Blair alles, maar hij zei erbij dat het niks uitmaakte. Ook al was het niet waar, van die 45 minuten, de oorlog tegen Saddam zou tóch zijn gevoerd. Voor 'ons' was Saddam dan misschien niet direct gevaarlijk, maar met zijn inzet van chemische wapens tegen zijn eigen volk was hij dat voor de regio wel.

De chauffeur in Blairs verhaal gaat de annalen in als 'The taxidriver who drove us to war' – een oorlog die honderdduizenden levens heeft gekost. Maar de ziel treft geen blaam. Het besluit om Irak binnen te vallen was allang genomen toen hij zijn roddel aan M16 doorfluisterde. Dat die 45 minuten flauwekul waren, wist M16 al. De speurtocht naar Saddams massavernietigingswapens had in september 2002 al bijna een miljard dollar gekost en ze waren niet gevonden. We kijken hier gewoon naar het zoveelste voorbeeld van waar je een Iraakse taxichauffeur zoal voor kunt gebruiken. ■



Expeditie Uruzgan

De weg van Hamid Karzai naar het paleis
Door Bette Dam
Amsterdam (Uitgeverij de Arbeiderspers) 2009
212 blz.
ISBN 9789029567213
€ 18,95

Generaal McChrystal schrijft: 'We need to understand the people and see things through their eyes' in zijn *ISAF Commander's Counterinsurgency Guidance*. *Expeditie Uruzgan* van Bette Dam draagt ontegenzeggelijk bij aan ons begrip van de bevolking en de lokale politiek in Uruzgan. Tegelijkertijd leert het boek de lezer dat die politiek misschien helemaal niet zo lokaal is en daarmee wordt verklaard waarom gedeeltes van de bevolking de 'overheid van Karzai' nog steeds met argusogen bekijken.

Expeditie Uruzgan mag dan voornamelijk het verhaal van Hamid Karzai's opstand tegen de Taliban vertellen, het boek is vooral ook een inwijding in de Afghaanse wijze van politiek bedrijven. Dam beschrijft hoe Karzai met behulp van plaatselijke machtsstructuren poogt zo veel mogelijk steun voor zijn beweging te verwerven. In eerste instantie benadert Karzai vooral de stamleiders van de eigen Popolzai-stam. Illustratief voor de voor ons westerlingen soms niet te doorgronden Afghaanse verhoudingen is dat hij opereert vanuit de qala van een imam die ook nauwe banden onderhoudt met de Taliban. Met succes doet de toekomstige president een beroep op de *Pashtun-*

wali, waarin *melmastia*, gastvrijheid, een middel is om de eer te vergroten.

De steun van de eigen stamgenoten alleen is echter niet genoeg. Het is zaak ook de leiders van andere stammen te overtuigen. Daarbij maakt Karzai onder meer dankbaar gebruik van het netwerk van zijn bondgenoot Jan Mohammed Khan (de latere gouverneur van Uruzgan, die op verzoek van de Nederlandse regering in 2006 vervangen werd [MK]). Steeds meer Uruzgani weten Karzai te vinden en spreken hun steun uit. Maar als Karzai na een kleine twee weken zijn strijders verzamelt valt het resultaat van zijn campagne tegen. Zijn groep van 150 onderling verdeelde strijders overleeft ternauwernood een aanval van de Taliban doordat een plaatselijke Taliban-commandant zich als Popolzai verplicht ziet om Karzai voor die actie te waarschuwen. Als de sterk uitgedunde opstandelingen dan ook nog toevlucht zoeken in een hen niet gunstig gestemd gebied lijkt de opstand voorbij. Ondanks de Pashtunwali wordt de zwakke opstandelingen nu nergens gastvrijheid geboden. Dit illustreert dat de Afghanen toch vooral in eerste plaats overlevers zijn; als je wint hebt je vrienden...

Amerikaanse steun

Het zijn de Amerikanen die Karzai's onderneming redden. Na amper een maand in Uruzgan te hebben verkeerdt wordt de toekomstige president door de CIA per helikopter naar Pakistan geëvacueerd. Door deze actie hoort ook James Dobbins, de speciale afgezant van de Amerikaanse president voor de Afghaanse oppositie, voor het eerst de naam van Karzai. In de komende tijd zal die naam steeds vaker opduiken en zo zal blijken dat de mislukte opstandeling wel beschikt over een uitstekend netwerk. Als snel keert Karzai samen met een Amerikaans team van achttien soldaten terug naar de provincie, waar hij ditmaal een stevige basis vindt bij de Popolzai-leiders in Deh Rawod. De expeditie weet Tarin Kowt zonder veel problemen te bereiken en daar voegen zich ook Karzai's aanhangers van het eerste uur weer bij hun leider. Maar om de opmars naar het Taliban-bolwerk Kandahar voort te zetten is meer vereist. De lokale leiders die nog geen positie hebben gekozen beseffen dat ze snel moeten zijn om niet te laat te komen bij de verdeling van de toekomstige macht. Zo komt het dat ook onder meer Rozi Khan (het latere districts-hoofd van Chora tot aan zijn dood in september 2008 [MK]) zich met zijn strijders en omvangrijke arsenaal bij de expeditie voegt. Ook maakt Karzai dankbaar gebruik van de diensten van voormalige Taliban-strijders die zich bij hem aansluiten.

Intussen groeit de leider van de opstand in Uruzgan uit tot de in Amerikaanse ogen belangrijkste kanshebber voor het Afghaans presidentschap en Karzai mag vanuit

Uruzgan de delegaties op de conferentie van Bonn toespreken. De positie van Hamid Karzai is nu sterk genoeg om hem een geloofwaardig presidentskandidaat te maken.

Macht en politiek

Kandahar is uiteindelijk al gevallen als de expeditie de stad bereikt. Maar het boek maakt duidelijk dat Hamid Karzai zonder zijn expeditie naar Uruzgan nooit aan de macht was gekomen. In haar epiloog geeft Bette Dam ook de gevolgen weer voor het Uruzgan van acht jaar later. Karzai's belangrijkste bondgenoten hebben als dank voor hun rol inderdaad een aandeel in de macht van de provincie gekregen. De rol van Jan Mohammed Khan is, ondanks zijn ontslag op Nederlands verzoek, nog steeds niet uitgespeeld. Sterker nog, hij is nu Karzai's adviseur voor tribale zaken

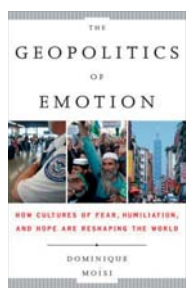
in de nationale regering. De lezer van het boek zal dankzij de verkregen inzichten de soms ogenschijnlijk ondoorgroendelijke gang van zaken in het bestuur van Uruzgan wat beter begrijpen.

Een praktijkvoorbeeld hiervan is de plotselinge benoeming van de invloedrijke Popolzai-leider Hadji Zahir als districtshoofd van Deh Rawod in oktober 2008. Deze benoeming kwam op een moment dat er juist wat meer evenwicht in dat district leek te ontstaan. De macht van de kleine Popolzai-elite was drastisch ingeperkt ten gunste van de Babozai/Nurzai stammen in Deh Rawod. Uit *Expeditie Uruzgan* valt op te maken dat Hadji Zahir een belangrijke steunpilaar van Karzai was en dat hij ook goede banden heeft met Jan Mohammed Khan. Dat verklaart waarom tegen de wil

van de bevolking toch een bepaalde leider wordt benoemd. Overigens werd deze benoeming succesvol door de TFU en de Nederlandse ambassade aangevochten.

Dam heeft gebruik gemaakt van uniek materiaal, waaronder interviews met veel van de betrokkenen. Ook verbleef ze in Tarin Kowt onder de bevolking. David Galula schreef dat het bedrijven van politiek één van de belangrijkste instrumenten van de *counterinsurgent* is. *Expeditie Uruzgan* leest dan ook als een handleiding in de Afghaanse politiek en zou verplichte kost moeten zijn voor de militairen, diplomaten en ontwikkelingswerkers die met dit instrument moeten werken.

Drs. M.W.M. Kitzen, NLDA



The Geopolitics of Emotion

How Cultures of Fear, Humiliation and Hope are Reshaping the World
Door Dominique Moïsi
Londen (Doubleday) 2009
192 blz.
ISBN 978 0 385 52376 9
€ 16,80

Het verschil tussen het Westen en de Derde Wereld is door de angst voor verandering in beide gebieden opgeheven. De toekomst wordt bepaald door de mate waarin mensen en naties hun angst overwinnen en samen gaan werken op basis van hoop. Met deze constatering keert de Franse politieke analist

Dominique Moïsi zich in zijn essay over de geopolitiek van de emotie tegen de theorie van de *Clash of Civilizations* en analyses die uitgaan van het bestaan van een democratische en een niet-democratische wereld. De uitdaging voor Europa en de VS is volgens de auteur het positief accepteren dat het

wereldleiderschap over zal gaan naar nieuwe grootmachten, mogelijk China of India of nog een andere speler.

Azië

Het Westen is niet uitgerangeerd, maar Moïsi opent zijn boek niet voor niets met een hoofdstuk over Azië getiteld: *The Culture of Hope*. Daarin gaat hij in op de enorme welvaartsstijging in China en India. In beide landen is een groep van zo'n 350 miljoen middenklasseburgers ontstaan die model staan voor de veranderingen in Azië en de dromen van velen in dat werelddeel. China keert terug op het wereldtoneel, is hoopvol en zeker, en wacht op de fouten van het Westen (lees: de VS) om zo op een natuur-

lijke manier het wereldleiderschap over te nemen. Beijing lijkt ervan uit te gaan dat het eigen collectieve groeimodel steeds aantrekkelijker wordt voor de wereld. India – de succesvolste multiculturele staat ter wereld – is even hoopvol, maar onzekerder over de rol die het kan gaan spelen. India moet een volwassen relatie met de VS opbouwen waarin het niet slechts een buffer is tegen China, maar mag ook niet te onafhankelijk van de Amerikanen gaan optreden wil het succesvol zijn. Voor *Chindia* geldt evenwel dat er nog veel problemen om een oplossing vragen. In China is dat vooral een gebrek aan democratie en de kwesties Tibet, Taiwan en Xinkiang, terwijl India de grote armoede en het kastenstelsel moet uitroeien. Beide landen hebben ook een groot aidsprobleem.

Moslimlanden

Deel twee van Moisi's boek gaat over moslims en hun heersende cultuur van angst en vernedering. Vooral Arabische staten komen aan bod, want die zijn politiek en religieus toonaangevend. Moisi stelt twee kwesties centraal: permanent radicalisme en de verspreiding daarvan van Algerije en Egypte naar Afghanistan/Pakistan en verder. Aan de vernederingsgedachte liggen het op hemelen van het eigen verleden en de frustratie over machtsverlies na de achttiende eeuw ten grondslag. Regeringen en geestelijken gebruiken die angsten om te blijven regeren of de macht te grijpen. Moisi ziet nog geen oplossing, maar benadrukt dat gelijkheid voor vrouwen cruciaal is omdat staten die de helft van de bevolking achterstellen nooit kunnen concurreren op de wereldmarkt. Wel zijn er drie

lichtpunten. Ten eerste tonen de Verenigde Arabische Emiraten, waar internationale handel en immigranten voor een enorme groei zorgen, dat Arabisch en islamitisch niet synoniem zijn met onderontwikkeling en geweld. Daarnaast ziet de auteur vrouwen die vanuit de islam werken aan een gelijkstelling van de geslachten en ten derde wijst hij op geïntegreerde Europese moslims die laten zien dat islam compatibel kan zijn met democratie en moderniteit. Deze moslims kunnen bijdragen aan de vernieuwing van de Arabische en islamitische maatschappij.

Angst voor machtsverlies

Na Azië en moslimlanden analyseert Moisi het machtsverlies van Europa en de VS en de nieuwe angstcultuur. Voor Europa was de val van de Berlijnse Muur het hoogtepunt in de naoorlogse politiek. Sindsdien is het overwinninggevoel echter verdwenen en heeft het wegvallen van de Sovjet-Unie ook het bondgenootschap met de VS onder druk gezet. Europeanen vrezen een snelle globalisering die zich in drie gedaanten voordoet. Allereerst is daar een sterk groeiende Europese Unie met grotere bevoegdheden en bovendien lonkend naar Turkije. Het Franse, Nederlandse (2005) en Ierse Nee (2008) tekenen de grote twijfel over het Europese plan. Ten tweede zijn er de zorgen over de eigen economische kracht in vergelijking met Azië, versterkt door de huidige crisis. En ten slotte zijn er de moslims, wier komst de Europeanen – net als de EU en economische uitdagingen – niet lijken te beheersen. De VS vrezen toenemende internationale concurrentie en 9/11 heeft een strijd tegen een onzicht-

bare vijand gebracht. De regering-Bush verloor de balans daarin uit het oog en verspeelde daarmee veel goodwill.

Toch zijn Europa en de VS volgens Moisi niet uitgespeeld. Beide continenten zijn multicultureel geworden en vooral de VS heeft een enorm talent mensen te integreren en de samenleving te moderniseren. De opkomst van Azië betekent wel dat het Westen moet erkennen dat de eigen suprematie voorbij is, dat het Westen moet leren van de successen van anderen en vooral de eigen democratische waarden niet moet verloochenen. In de toekomst zijn de VS, Europa en Azië meer met elkaar verbonden en daarom is de eigen identiteit belangrijker geworden, wat tot meer emotie in de politiek leidt.

In *The Geopolitics of Emotion* verklaart Moisi de staat van de wereld vanuit emoties. Maar uitgaan van emotie als belangrijkste ingrediënt in de geopolitiek is ook een beetje gewaagd, want het is onvoldoende als model of voorspeller van (staats)gedrag. Aspecten als belangen en mogelijkheden blijven naast emotie immers een grote rol spelen in de internationale betrekkingen. De scenario's waarmee Moisi afsluit zijn evenwel aardig en zetten de lezer aan tot denken.

Drs. A.A. Bon, NLDA ■



Burgerzin en soldatengeest

De relatie tussen volk, leger en vloot 1832-1914

Door Ben Schoenmaker

Amsterdam (Uitgeverij Boom) 2009

506 blz.

ISBN 9789085067085

€ 39,50

Op dit kloeke werk is Ben Schoenmaker gepromoveerd. En dat is in meerdere opzichten terecht. Het proefschrift behandelt de belangwekkende relatie tussen het volk en de land- en zeestrijdkrachten. *Burgerzin en soldatengeest* beschrijft deze moeizame relatie vanuit het perspectief van de officieren in de jaren van betrekkelijke vrede tussen de Belgische Opstand en de Eerste Wereldoorlog. Het officierscorps zocht toen naar een balans tussen ‘vermaatschappelijking’ van de krijgsmacht en de noodzaak tot behoud van de militaire identiteit. Volgens de officieren was deze relatie voor verbetering vatbaar en ook nodig om in staat te zijn zich succesvol te verdedigen tegen een vreemde mogendheid.

Twee kampen

Aan de ene kant vonden de officieren dat ze veelal onder elkaar de discussie moesten voeren, wat tekennend was voor hun marginale positie in de maatschappij. Aan de andere kant beschouwden ze deelname van burgers aan hun discussies als ongewenste inmenging van leken. De officieren waren verdeeld in twee kampen. Het ene, conservatieve kamp werd vertegenwoordigd door de oprichter en hoofdredacteur van de *Militaire Spectator*,

J.C. van Rijnveld; zijn opstelling werd gekarakteriseerd door wantrouwen. Volgens hem kon de verdediging van het land niet aan burgers worden overgelaten, omdat deze gemeenschap getekend werd door kortzichtig eigenbelang. De verdediging moest de verantwoordelijkheid blijven van de koning en zijn militairen. Alleen zo was immers de handhaving van de vereiste militaire attitude te garanderen. Het andere, liberale kamp werd aangevoerd door de officieren W.J. Knoop en T.J. Stieltjes, die van vertrouwen in de burgers getuigden. Zij vonden dat het leger als gesloten institutie was blijven hangen in de eeuw van het *ancien régime*. Ook waren zij er van overtuigd dat als het leger zou worden omgevormd tot een publiek en efficiënt orgaan, dit orgaan het land succesvol zou kunnen verdedigen met burgers die in een bekende omgeving zouden vechten. Deze ambivalentie zou tot het einde van de periode in stand blijven.

De discussie in de tijd gezien

Burgerzin en soldatengeest bestaat uit drie delen. Deel I, *In isolement*, behandelt de periode 1832-1870, waarin een klein maar uiterst geprofileerd en luidruchtig deel van de liberale minderheid van het offi-

cierscorps tevergeefs vocht om het leger te bevrijden van de geïsoleerde positie en het om te vormen tot een open, efficiënte en nationale institutie. Deze officieren concentreerden zich op wat zij als een te duur verdedigingssysteem van forten beschouwden, een systeem dat een rationele organisatie van de landsverdediging onmogelijk maakte. Hun hervormingspogingen liepen echter – ondanks de liberale grondwetherziening van 1848 – stuk op verzet van de legerleiding, die er zo in slaagde de parlementaire invloed op het leger te beperken. Door deze nieuwe grondwet van 1848 werd het emancipatieproces van de officier voltooid en was hij niet langer een gehoorzame dienaar van de koning, maar kon hij ook in het parlement gekozen worden. Toch bleef de relatie tweeslachtig. Veel officieren hechtten namelijk grote waarde aan hun relatie met het Huis van Oranje en beschouwden de koning als de opperbevelhebber die zij onvoorwaardelijk zouden gehoorzamen. Zij beschouwden hun officierseed aan de vorst als persoonlijk, wat in strijd was met de Grondwet van 1848.

Deel II, *Een panacee*, beslaat de periode 1870-1891. Hierin staat de Duitse overwinning op Frankrijk centraal. Het conservatieve ideaal van een geïsoleerd leger, voornamelijk bestaande uit beroepspersoneel, moest plaats maken voor een meerderheid van officieren die geloofden in het Pruisisch legervormingsmodel, gekarakteriseerd door een persoonlijke dienstplicht. Dit zou dan een panacee zijn voor een hechte verankering van het leger in de maatschappij. Knoops liberale ideeën over de relatie tussen krijgs-

macht en maatschappij zouden de dominante stroming worden onder de officieren.

Deel III, *Om het behoud van de tucht*, beschrijft de periode 1891-1914, waarin de kerkelijke partijen de regering beschuldigden van het op onvoldoende wijze behartigen van de belangen van de dienstplichtigen. De beste bedoelingen van een deel van de officieren om hun opvoedkundige taak voor de dienstplichtigen serieus te nemen, ontaardden in een wrede en bezeten poging de invloed van de socialisten uit de kazernes te weren. De links-liberalen onder leiding van majoor A.L.W. Seyffardt pleitten sterk voor de invoering van het Zwitserse model van algemene dienstplicht, waarbij alle geschikte burgers slechts een korte tijd (zes maanden) dienden. Zij zouden zich – volgens Seyffardt – van jongs af aan hierop voorbereiden. Voorstanders van dit Zwitserse legervormingsmodel waren verenigd in het blad *De Militaire Gids*, dat een democratische evolutie van het leger voorzag. Een leger dat een kopie was van de maatschappij en waarin vooral de officieren gekenmerkt werden door een anti-autoritaire en open attitude. De meerderheid van het officierscorps zag dat echter niet zo. Zij wilden vanaf 1890 een leger hebben in kazernes, waar strenge militaire discipline zou heersen. Deze groep officieren kreeg uiteindelijk zijn zin met de invoering van een gematigde vorm van het Pruisische model gebaseerd op dwang, onder gelijktijdige opheffing van de schutertijen. Op deze wijze zou ‘het rode virus’ geen kans krijgen bij een leger dat zich vooral in kazernes bevond.

Marine

Schoenmaker besteedt ook speciale aandacht aan de Koninklijke Marine (KM). Traditioneel was de KM bij het Nederlandse volk populairder dan het leger. Volgens de meeste marineofficieren was deze populariteit gratis en gebaseerd op de Gouden Eeuw. De bevolking had echter nauwelijks interesse in het lot van de KM. Enkel weten dit aan de introverte houding van de marine. Zij pleitten voor meer openheid. De KM, die grote schepen wilde hebben, gericht op de open zee, was voor haar personeel meer afhankelijk van de arbeidsmarkt en vrijwilligers. Dit voldeed niet, waardoor zij zich richtte op de werving van jonge jongens. Hierdoor maakte de marine zich niet populair bij de bevolking. Alleen door terug te grijpen naar het instrument van de dienstplicht zou de KM zich stevig in de maatschappij kunnen verankeren.

Door het strenge regime op schepen heerste er een grote ontevredenheid onder schepelingen. Dit personeel verenigde zich in 1897 in de *Matrozenbond*, die een socialistische koers zou gaan aanhouden. De marine kreeg hierdoor het imago van een ‘rode vloot’.

Enkele marineofficieren schreven zelfs openlijk dat ze hun personeel niet meer konden vertrouwen. Ook de marine moest hierdoor terugvallen op de dienstplicht. Alleen zo zou zij stevig verankerd kunnen zijn in de maatschappij. De KM moest de koloniën beschermen tegen de opkomende macht van Japan en ook daarvoor waren grote schepen nodig, met veel personeel. In 1913 presenteerde de regering daartoe een plan, dat recht deed aan de ambities van de marine. De

Eerste Wereldoorlog gooide echter roet in het eten: vooralsnog bleef de grote vloot een droom.

De relatie tussen krijgsmacht en maatschappij zou de rest van de negentiende eeuw gekenmerkt blijven door het spanningsveld van sociale integratie enerzijds en mentale isolatie anderzijds. Het leger was door de dienstplicht vast verankerd in de maatschappij. Dit was niet het geval bij de marine. De idee van een volksleger was alom geaccepteerd, de idee van een volksmarine echter niet. Het leger was vanaf 1840 aan een proces van vermaatschappelijking bezig. Na 1900 stopte dat, omdat men vreesde dat dit ten koste ging van de militaire discipline en tucht. Het leger diende een zekere afstand tot de maatschappij te houden, zodat het niet teveel ‘besmet’ zou worden met civiele waarden. Het spanningsveld tussen sociale integratie en mentale isolatie zou gedurende de rest van de twintigste eeuw blijven bestaan.

Gedegen onderzoek

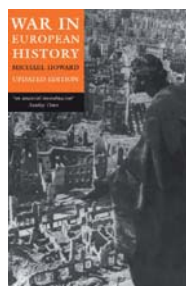
Schoenmaker heeft de relatie tussen land- en zeestrijdkrachten en het volk gedegen en diepgaand onderzocht vanuit het perspectief van de officieren en de ontwikkelingen in zijn proefschrift helder beschreven. Hij behandelt drie thema's: de politiek-militaire verhouding, het vraagstuk van legervorming en ten slotte de vraag of het leger om effectief en betrouwbaar te zijn aparte leefregels en eigen instituties nodig heeft. Het gaat voortdurend om de vraag wat het juiste evenwicht is tussen militaire en burgerlijke identiteit. Deze cultuur-historische aanpak boeit van begin tot eind.

Schoenmakers proefschrift is gedrukt op zachtgeel papier van goede kwaliteit, bevat een twintigtal zwart-wit foto's en is ook voor het overige goed verzorgd. Het boek is voorzien van een bronnenlijst en een uitgebreid notenapparaat. Jammer is dat dat eindnoten zijn

in plaats van de veel gebruikersvriendelijkere voetnoten. Dat doet echter niets af aan het feit dat Schoenmaker een relevant en interessant onderzoek heeft gedaan en dat op bewonderenswaardige wijze heeft opgeschreven. Het boek mag daarom in geen enkele bibliotheek

ontbreken en ik beveel het ook de lezer van dit blad van harte aan.

*Drs. P.J.E.J. van den Aker,
Kol der Cavalerie RHB*



War in European History (updated edition)

Door Michael Howard
Oxford (Oxford University Press) 2009
184 blz.
ISBN 9780199546190
€ 11,-

In het opnieuw publiceren van een meer dan dertig jaar oud boek schuilt een gevaar. De militaire geschiedschrijving heeft tal van nieuwe feiten aan het licht gebracht en andere inzichten opgeleverd. Zelfs een boek dat als een klassieker geldt, en dat is het in 1976 uitgegeven *War in European History* zeker, kan na verloop van tijd zijn wetenschappelijke relevantie verliezen. *War in European History* bestrijkt bovendien een enorm onderwerp. Het verhaal begint met de val van het West-Romeinse Rijk in de vijfde eeuw en de oorspronkelijke editie eindigt tijdens de Koude Oorlog. Het is een zware opgave om in een dergelijk groot vakgebied de debatten te volgen en de stortvloed aan nieuwe publicaties bij te houden. Sir Michael Howard, emeritus professor Moderne Geschiedenis aan de Universiteit van Oxford,

heeft met de uitgave van deze herziene versie dus een zeker risico genomen, des te meer daar de zeven hoofdstukken ongewijzigd zijn gebleven en er eigenlijk alleen een nieuwe epiloog en geupdate literatuurverwijzingen zijn toegevoegd.

Europa: andere conclusies

Het belangrijkste verschil tussen de edities van 1976 en 2009 betreft de geschiedenis na 1945. In de oorspronkelijke editie stelde Howard zich de vraag of de Tweede Wereldoorlog een einde had gemaakt aan duizend jaren van oorlog tussen de Europese staten. Het was slechts mogelijk daar over te speculeren, maar, zo verklaarde hij, oorlog in Europa zou niet meer hetzelfde zijn. Europa was namelijk 'no longer a self-contained system of states'. De Verenigde Staten en de Sovjet-Unie beschikten immers over

veel grotere militaire, economische en industriële middelen. Een oorlog binnen Europa zou dus noodzakelijkerwijs onderdeel uitmaken van een wereldwijd conflict. Bovendien was Europa niet langer het politieke centrum van de wereld. Het was nog steeds welvarend, maar in politieke zin gereduceerd tot een potentieel slagveld waar de supermachten elkaar konden treffen. De belangrijkste Europese legers concentreerden zich na 1945 eerst op de handhaving van de koloniale rijken, maar nadat dit was mislukt was hun rol beperkt tot het verdedigen van het eigen territorium. De jaren van vrede zorgden bovendien voor een nieuwe generatie die de krijgsmacht en militaire traditie met scepsis, wantrouwen en afkeer bezag. Howard concludeerde dan ook dat oorlog zeker niet voor altijd uit Europa was gebannen, en dat de afstandelijke houding van veel Europeanen ten aanzien van wapengekletter wellicht zelfs een oorlog zou kunnen bevorderen.

In de herziene editie stelt Howard nog steeds dezelfde vraag, maar trekt hij andere conclusies. Zo acht hij het onwaarschijnlijk dat de Europese staten elkaar ooit nog zullen bevechten. Maar zelfs als dit wel gebeurt, zal 1945 nog steeds

gelden als de afsluiting van het tijdperk van 'European history'. Het einde van de Koude Oorlog heeft het militaire belang van de Europese staten alleen maar verder verkleind. De NAVO is door alle uitbreidingen topzwaar en nauwelijks tot snelle inzet in staat. De rol van de Europese staten is daardoor vooral van politiek belang, en nauwelijks militair. Bovendien heeft zich een belangrijke culturele verandering voorgedaan: de Europeanen zien oorlog niet langer als 'a serious instrument of policy'. Hierin schuilt volgens Howard een grote dosis naïviteit. De Europeanen zijn zelf dan wel gewend geraakt aan zestig jaar vrede en grote welvaart, maar buiten Europa spelen zich nog genoeg conflicten af.

Europa kan zich hier niet op ver schuilen, vooral omdat anderen zullen proberen de oorlog naar Europa te brengen.

Beknophtheid en synthese

Wat is de waarde van *War in European History*? Howard weet in weinig bladzijden een voortreffelijke en heldere inleiding in de Europese militaire geschiedenis te geven. In een dergelijk kort bestek is het natuurlijk niet mogelijk om op alle details in te gaan, maar de kracht van het boek schuilt juist in de beknoptheid en de synthese. Howard probeert het verband tussen samenleving, economie, cultuur, politiek, technologie en oorlog in Europa zo helder mogelijk te schetsen. Daar slaagt hij wonder-

wel in. Na het lezen van *War in European History* begrijpt de lezer bijvoorbeeld welke impact oorlogen door de eeuwen heen hadden op de Europese maatschappij en cultuur, hoe economische omstandigheden en de stand van de technologie de oorlogvoering beïnvloedden en hoe staten probeerden hun militaire potentieel te vergroten. Aan het opnieuw uitgeven van een ouder boek kleven, zoals eerder opgemerkt, nadelen. Dit neemt echter niet weg dat *War in European History* driedertig jaar na de oorspronkelijke editie nog steeds een zeer waardevol boek is en dat de heruitgave dus volledig gerechtvaardigd is.

Dr. G.A. Rommelse, NIMH

Schrijft u een gastcolumn in de Militaire Spectator?

De redactie van de *Militaire Spectator* daagt de lezers uit een gastcolumn te schrijven. De keuze van het thema is vrij, maar het moet wel passen binnen de formule van het blad. Voorwaarde voor plaatsing is dat de redactie uw boodschap relevant acht voor de lezers. Verder dient u uw verhaal in niet meer dan duizend woorden te vertellen. U kunt uw bijdrage sturen naar de bureauredactie (zie colofon). De redactie wacht reacties met belangstelling af.

De hoofdredacteur

GASTCOLUMN

Schijftekst geschied

In deze bijdrage wordt geschied over een geschied. Omzet van het blad van 1,1 miljoen, dat tegenwoordig op 1,1 miljoen staat. Dit bedrag wordt gebruikt voor de aankoop van de nieuwste apparatuur, maar het moet wel passen binnen de formule van het blad. Het moet wel passen binnen de formule van het blad.

door het bestaande wetelijke stelsel van strafrechtelijke bepalingen. Gewelddadige misdrijven worden niet strafbaar geacht, maar de strafrechtelijke bepalingen worden wel toegepast. Het is niet mogelijk om op alle details in te gaan, maar de kracht van het boek schuilt juist in de beknoptheid en de synthese.

38 Mdr is als volgt geformuleerd: Niet strafbaar is de militair die geweld gebruikt in de rechtmatige uitoefening van zijn taak en in overeenstemming met de regels die voortvloeien uit de uitoefening van die taak zijn voorgelegd.

Ondanks de mogelijkheden geboden door het gemeenschappelijk strafrecht, zijn er dus dusdanig veel mogelijkheden om geweld te gebruiken in de uitoefening van de taak van de militair. Het is niet mogelijk om op alle details in te gaan, maar de kracht van het boek schuilt juist in de beknoptheid en de synthese.

De militair, de opdracht en het strafrecht

Wijziging van artikel 38 Wetboek van Militair Strafrecht

Sgt L.H. Hoenderdaas

In een eerdere tekst naar de toepassing van het Militaire Strafrecht bij aanvalsmissies heeft de Commissie-Begeleider 21 aanbevelingen gedaan, waaronder de aanbeveling tot wijziging van artikel 38 Wetboek van Militair Strafrecht (Mdr). De wijziging heeft betrekking op de gerechtigdheid van militairen. Na de wijziging zal de militair een extra strafrechtelijk bevoegdheid bezitten om geweld te gebruiken in de uitoefening van zijn taak. Het is niet mogelijk om op alle details in te gaan, maar de kracht van het boek schuilt juist in de beknoptheid en de synthese.

de militair geboden maken van strafrechtelijke bepalingen die het gemeenschappelijk strafrecht en de specifieke militaire strafrechtelijke bepalingen betreffen. Het is niet mogelijk om op alle details in te gaan, maar de kracht van het boek schuilt juist in de beknoptheid en de synthese.

Deze drie constructie kan de militair voor het toelaten van geweld aanvaardbaar verwijzen naar zijn gewelddadige handelen.

De militair die doeltreffend aan een missie blijft en de gewelddadige handelen (G) en de misdrijven (M). Het is niet mogelijk om op alle details in te gaan, maar de kracht van het boek schuilt juist in de beknoptheid en de synthese.

Deze drie constructie kan de militair voor het toelaten van geweld aanvaardbaar verwijzen naar zijn gewelddadige handelen.

Deze drie constructie kan de militair voor het toelaten van geweld aanvaardbaar verwijzen naar zijn gewelddadige handelen.

Herhijl zijn opmerking dat deze strafrechtelijke bepalingen niet alleen in het licht van de wijziging van artikel 38 Mdr, maar ook in het licht van de wijziging van artikel 71 Mdr. Dit heeft het gevolg dat er momenteel situaties zijn waarin de militair geen bevoegdheid kan doen op artikel 38 Mdr. Dit is niet mogelijk om op alle details in te gaan, maar de kracht van het boek schuilt juist in de beknoptheid en de synthese.

Herhijl zijn opmerking dat deze strafrechtelijke bepalingen niet alleen in het licht van de wijziging van artikel 38 Mdr, maar ook in het licht van de wijziging van artikel 71 Mdr. Dit heeft het gevolg dat er momenteel situaties zijn waarin de militair geen bevoegdheid kan doen op artikel 38 Mdr. Dit is niet mogelijk om op alle details in te gaan, maar de kracht van het boek schuilt juist in de beknoptheid en de synthese.

Herhijl zijn opmerking dat deze strafrechtelijke bepalingen niet alleen in het licht van de wijziging van artikel 38 Mdr, maar ook in het licht van de wijziging van artikel 71 Mdr. Dit heeft het gevolg dat er momenteel situaties zijn waarin de militair geen bevoegdheid kan doen op artikel 38 Mdr. Dit is niet mogelijk om op alle details in te gaan, maar de kracht van het boek schuilt juist in de beknoptheid en de synthese.

Herhijl zijn opmerking dat deze strafrechtelijke bepalingen niet alleen in het licht van de wijziging van artikel 38 Mdr, maar ook in het licht van de wijziging van artikel 71 Mdr. Dit heeft het gevolg dat er momenteel situaties zijn waarin de militair geen bevoegdheid kan doen op artikel 38 Mdr. Dit is niet mogelijk om op alle details in te gaan, maar de kracht van het boek schuilt juist in de beknoptheid en de synthese.



Vliegvelden in oorlogstijd

Nederlandse vliegvelden tijdens bezetting en bevrijding 1940-1945

Door P. Grimm, E. van Loo en R. de Winter (red.)
Amsterdam (Uitgeverij Boom) 2009
512 blz., ill.
ISBN 9789085068235
€ 35,-

De oorlogsgeschiedenis van de meer dan veertig Nederlandse vliegvelden staat centraal in deze nieuwe publicatie van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie. De Luftwaffe opereerde vijf jaar lang vanaf Nederlandse bases tegen Groot-Brittannië en bij de verdediging van het Duitse Rijk. Dezelfde vliegvelden werden in 1944-1945 gebruikt door Britse en Amerikaanse vliegtuigen. De luchtoperaties, maar ook de bouw, de infrastructuur, de logistiek, de inzet van ondersteunende diensten en de talrijke luchtaanvallen komen uitvoerig aan bod in deze integrale studie. Het boek is voorzien van unieke kaarten en foto's.



Decoding the New Taliban

Insights from the Afghan Field

Door Antonio Giustozzi (red.)
Londen (Hurst & Company) 2009
318 blz.
ISBN 9781850659617
€ 34,-

Terwijl de nieuwe Taliban breed wordt uitgemeten in de media, is er maar weinig bekend over het functioneren van deze groep als organisatie. Wat is de samenhang? Zijn de structuren relatief sterk of zwak? Zijn de netwerken gebaseerd op familiebanden of is de Taliban bezig een meer geïnstitutionaliseerde commandostructuur op te zetten? In *Decoding the Taliban* gaan wetenschappers en journalisten op deze vragen in. Het gaat om auteurs die kennis hebben van counterinsurgency. Het boek bevat deelstudies van de situatie in specifieke regio's en provincies, terwijl thematische analyses ingaan op onderhandelen met de Taliban, hun propagandamachine en hun strategische visie.

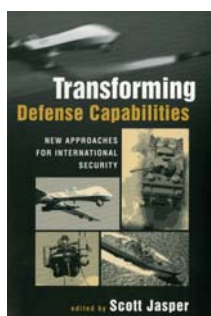


How Wars End

Door Dan Reiter

Princeton (Princeton University Press) 2009
320 blz.
ISBN 9781400831036
€ 17,-

Dan Reiter, als politicoloog verbonden aan Emory University in de VS, zegt dat er twee centrale factoren zijn die de besluitvorming bij het beëindigen van oorlog beïnvloeden: de informatie over de machtsbalans en de standvastigheid van de vijand en de vrees dat de opponent niet werkelijk bereid is zich aan een vredesregeling te houden. Reiter zet zijn betoog uiteen in meer dan twintig cases, waarin hij onder meer voorbeelden gebruikt uit de Amerikaanse Burgeroorlog, de Eerste en Tweede Wereldoorlog en de Koreaanse Oorlog. Tevens onderzoekt hij aan de hand van zijn theorie de doctrine van de preventieve oorlog zoals die geformuleerd werd door president George Bush jr.



Transforming Defense Capabilities

New Approaches for International Security

Door Scott Jasper (red.)
Boulder (Lynne Rienner Publishers) 2009
260 blz.
ISBN 9781588266347
€ 45,-

Scott Jasper is docent aan de Amerikaanse Naval Post-graduate School, waar hij zich vooral bezighoudt met onderzoek naar civiel-militaire relaties en de transformatie van krijgsmachten. In dit boek, dat onder zijn verantwoordelijkheid tot stand kwam, analyseren meerdere auteurs de betekenis van transformatie in het licht van nationale en collectieve veiligheidsdreigingen. In zijn voorwoord beschrijft Jasper waarom de *capabilities-based approach* bij transformatie kan leiden tot innovatieve concepten en een relevante, haalbare praktijk. De benadering van Jasper focust onder meer op technologie, actief personeelsbeleid en verbeteringen in de organisatie, waardoor krijgsmachten uiteindelijk beter voorbereid zijn op met name asymmetrische dreigingen.

Met dank aan mr. C.P.M. Terpstra, NLDA

SUMMARIES

T.D. Potgieter – Somali Piracy: Regional Context and International Response

Due mainly to the disintegration of central government authority in Somalia, the lack of maritime security around the Horn of Africa has become a grave problem. Piracy is just one manifestation of the dire lack of maritime security. This is one of the few cases in Africa where security problems on land have affected security at sea. The author discusses

the origin and nature of the maritime security problems and piracy. He also focuses on the impact of and the international response to Somali piracy. The region is in need of an integrated 'ocean policy', involving national, regional and international players.

M.P. Bogers and R.J.M. Beeres – Achievements of the Dutch Armed Forces in European Perspective

Measurement is an instrument to compare the effectiveness and suitability of armed forces of different countries. 'Achievements' of Armed Forces can be measured in different ways. There are four lines of approach or dimensions: input, throughput, output and outcome. The first three are discussed by the authors. The outcome of military operations

can hardly be measured. The use of different yard-sticks allows conclusions regarding Dutch achievements in comparison to other European countries. Using data from 2007, the authors conclude that the Dutch Armed Forces perform above average.

B.W. Schuurman – Clausewitz and the 'New Wars' Thinkers

Conflicts in Somalia, Rwanda and the Balkan have shown that conventional forces have not been able to overwhelm small – more or less irregular – forces. This has led to a new school of thought: the 'New Wars' thinkers. These scientists have contributed significantly to military thinking. At the same time they introduced the notion that those 'new wars' differ fundamentally from earlier wars: in their view,

therefore, Clausewitz is outdated. The author criticizes this as a misconception. He argues that Clausewitz's trinitarian concept of war, both in theory and in practice, is as valid today as it was 150 years ago. The concept Clausewitz developed still offers a perfect framework for analyzing modern conflict.

F.J. Sluiman and P.H. de Koning – Military Vessel Traffic Services

The safety of merchant shipping transiting chokepoints, where risks related to asymmetric threats exist, can be enhanced by using vessel traffic services. To this end, the Naval VTS concept has been developed and underpinned with examples. These examples clearly illustrate how,

by structuring and monitoring vessel traffic, Naval VTS has the potential to balance the significant difference between the resources required for maritime security operations and the resources used by violent non-state actors.



Activiteiten KVBK in 2010

Net als in het afgelopen jaar zal de Koninklijke Vereniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap in 2010 een aantal activiteiten organiseren. Naast diverse lezingen zal er ook weer een Battlefield Tour plaatsvinden. Verder wordt in april de Algemene Ledenvergadering gehouden.

De activiteiten worden tijdig aangekondigd in de *Militaire Spectator* en op de website, www.kvbk.nl.



FOTO AVDD, P. WIEZORECK