



# Reders nog steeds bedacht op piraterij

Kapingen en aanvallen zijn de ergste nachtmerrie van een rederij, gezien de bedreiging van de veiligheid van de bemanning. Zeevarenden kunnen maandenlang worden gegijzeld in erbarmelijke omstandigheden. De scheepvaartsector doet er alles aan om kapingen te voorkomen. Naast training van de bemanning is er ook aandacht voor tal van beschermende maatregelen op schepen: van alarmsystemen en camera's over prikkeldraad tot de inzet van beveiligingsmedewerkers.

door Annemie Morbee | fotografie Koen Fasseur

Piraterij is een zeer actueel gegeven, met nog steeds schepen in het zuidelijk halfrond die worden aangevallen voor hun lading of losgeld. In 2017 werden er 180 aanvallen of pogingen tot aanval gemeld. Hiervan situeerde 67 % zich in Indonesië, Nigeria, de Filipijnen, Venezuela en Bangladesh. Wie op [www.tradewindsnews.com](http://www.tradewindsnews.com) de zoekterm 'piracy' ingeeft, krijgt meer dan 2.500 hits die niets aan de verbeelding overlaten.

## TOT 200 MIJL BUITEN KUST

'Piraterij is van alle tijden. Zolang er extreme armoede in de wereld is, zal het blijven bestaan. De afgelopen twintig jaar zijn de zeeën in zulke streken leeggevestigd door industriële vissersvloot uit Rusland, China, Zuid-Korea, Polen,... De lokale vissers hebben geen inkomen meer. Als dan zo'n koopvaardijship voorbijvaart met een schat aan goederen die ze op de lokale markt kunnen verkopen, tja ...', zegt Wilfried Lemmens, managing director en gedelegeerd bestuurder van de Koninklijke Belgische Redersvereniging (KBRV).

*'Op 14 augustus 2018 verdween een Griekse tanker van de radar in Gabon. Pas negen dagen later werd die opnieuw gespot buiten Congo. Uit de verklaring van de kapitein bleek dat de tanker werd overgenomen door piraten die de 19-koppige bemanning gedurende negen dagen opsloten in een van de cabines. Daarna werden het schip en de bemanning vrijgelaten.'*

Een andere eyeopener is de website <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>, die een overzicht geeft van alle recente aanvallen.

### U vindt er verhalen zoals volgend voorbeeld:

*'Vijf gewapende personen in een speedboot naderden een tankschip dat voor anker lag ter hoogte van Benin. Toen ze aan boord van het schip kwamen, begonnen ze te schieten en verwondden een van de Benin-marinevachten die aan boord was. Alle bemanningsleden, behalve de officer on watch (OOW) op de brug, trokken zich terug in de citadel. Toen de gewapende personen naar de brug liepen, verwondden ze nog een marinevacht. Ze gijzelden de OOW en sommeerden de kapitein, de hoofdofficier en de hoofdingenieur naar de brug. Toen ze merkten dat de tanker niet geladen was, stalen ze de eigendommen van de bemanning, ontvoerden de kapitein en een ingenieur en verlieten het schip via de reddingsboot. Toen de aanvallers veilig aan land waren, lieten ze de kapitein en de ingenieur vrij.'*

## ***'Zolang er extreme armoede in de wereld is, zal piraterij blijven bestaan.'***

De problematiek van de industriële vissersvloten is al langer bekend. Het zijn schepen die in een week meer vis vangen dan 7.000 traditionele Afrikaanse vissers in een jaar. De enorme schepen blijven maanden, zo niet jaren aan een stuk vissen voor de kusten van Afrika. Het is een quasi militaire operatie: de trawlers moeten niet eens meer binnenkomen, want ze worden in volle zee bijgetankt en gelost. Zelfs de aflossing van de bemanning gebeurt zonder dat het vissen moet stoppen. De piraterij in de Golf van Aden, voor de kust van Somalië, is voor een groot stuk het gevolg van overbevissing. Na de ineensstorting van de Somalische staat hebben honderden Europese, Chinese, Zuid-Koreaanse en Japanse trawlers ongestoord de reserves aan tonijn, haai en garnaal geplunderd. Het geld van de licenties om dat te doen, werd voor een deel rechtstreeks geïncasseerd door de krijgsheren. Die rustten de vissers uit met wapens en lijfden hen dan in als piraten.

**Wilfried Lemmens:** 'Hun methodes worden steeds drastischer, sinds zij in handen zijn van de lokale maffia. Die beschikt over een performant netwerk, moderne informatica en snelle schepen die tot 200 mijl buiten de kust opereren. Deze schepen zijn bemand met een twintigtal goed opgeleide, tot de tanden gewapende piraten die het werk op de brug quasi kunnen overnemen. Tankers zijn in West-Afrika een geliefkoosd doelwit. Deels omdat ze een lage vrijboord hebben en deels voor de

lading. De piraten kapen het schip en zorgen ervoor zo snel mogelijk in Nigeriaanse wateren te zijn, zodat de internationale marineschepen hen niet kunnen volgen. Ze hevelen de lading over en verkopen die op de lokale markt. In het ergste geval gijzelen ze de bemanning in ruil voor losgeld.'

### **PREVENTIEVE MAATREGELEN**

Rederijen trachten zich tegen de piraterij te beschermen door het volgen van de zogenaamde Best Management Practices (BMP): een standaard van de internationale scheepvaartindustrie voor scheepsbeveiliging tegen piraterij. Deze BMP schrijft voor aan welke regels het schip fysiek en op het gebied van management moet voldoen om het risico op piraterij te verminderen of te voorkomen. Denk aan het openhouden van bepaalde radiofrequenties, meldingen aan bevoegde instanties, training van de bemanning en maatregelen zoals camera's, alarmsystemen en prikkeldraad. Sommige schepen zijn uitgerust met een zogenaamde citadel, een sterk beveiligde, quasi niet inneembare ruimte in het schip waarin de bemanning zich kan terugtrekken. Anderen doen een beroep op gewapende beveiliging, bijvoorbeeld als escorte of rechtstreeks aan boord.

**Wilfried Lemmens:** 'Een citadel is enkel nuttig voor schepen in wateren waar marineschepen eventueel ter hulp kunnen komen. Weliswaar roven de piraten alles leeg, maar de bemanning leeft nog en dat is het belangrijkste. Als het oorlogsschip nadert, vluchten de piraten en kan de bemanning ongedeed de citadel verlaten. Maar als je door een zone moet waar er minder oorlogsschepen aanwezig zijn of waar het gekaapte schip onmiddellijk in territoriale wateren wordt geleid, dan heeft een citadel weinig zin. Een andere mogelijkheid is om bewakers aan boord te nemen. Die varen dan mee vanaf de Hoorn van Afrika tot Sri Lanka.'

De Belgische koopvaardij is tot hiertoe gespaard gebleven van piraterij. Deels omdat de reders voorzichtig zijn en de voorzorgsmaatregelen strikt toepassen om de bemanning en de goederen te beschermen, deels dankzij de hulp van de marine. 'Onze marine doet geweldig goed werk', onderstreept Lemmens. 'Geregeld gaat de Belgische marine naar die landen om de piraterij helpen in te dijken en om opleiding te geven aan de lokale zeemacht in de strijd tegen piraterij. Haar aanwezigheid schrikt kandidaat-piraten af, ook al omdat ze regelmatig gewapende tussenkomsten levert.' ◀

***'Methodes worden steeds drastischer, sinds piraten in handen van de lokale maffia zijn.'***

