

Op zoek naar oplossingen voor Somalische piraterij

*B. van Ginkel, J. Hemmer, S. Kamerling en F.-P. van der Putten**

De afgelopen jaren is het aantal incidenten van piraterij in de Golf van Aden explosief gestegen. Steeds meer landen zijn betrokken bij het bestrijden van de piraten die voor de kust van Somalië actief zijn. Piraterij is een veelzijdig probleem dat raakt aan allerlei geopolitieke, regionale, juridische en operationele belangen. Toch biedt de inzet van een groot aantal actoren in de strijd tegen de piraten in de Somalische wateren ook unieke mogelijkheden. De ongekende aandacht voor de onveiligheid in de regio stelt de betrokken partijen in de gelegenheid om hun banden aan te halen, en gezamenlijk de kernoorzaken te adresseren. Dit artikel biedt een omvattende analyse van het piraterijprobleem en geeft aanbevelingen voor landen die betrokken zijn bij de zoektocht naar een oplossing.

Achtergrond¹

Het aantal incidenten met piraten voor de kust van Somalië is sinds 2008 explosief gestegen. Volgens cijfers van het International Maritime Bureau hadden er begin mei 2009 al meer aanvallen plaatsgevonden dan in heel 2008² het geval was. Dit heeft ertoe geleid dat de internationale gemeenschap de vaarroutes in en rond

* Mr. Bibi van Ginkel, drs. Jort Hemmer, drs. Susanne Kamerling en dr. Frans-Paul van der Putten zijn verbonden aan het Clingendael Security and Conflict Programme van het Instituut Clingendael in Den Haag.

1 Op 8 juli 2009 organiseerde het Instituut Clingendael een conferentie over piraterij. Hier spraken internationale deskundigen en beleidsmakers over de verschillende aspecten van het probleem en werden beleidsmatige oplossingen geïdentificeerd. De aanzet voor dit initiatief was deels ingegeven door het feit dat Nederland de *force commander* levert voor de EU NAVFOR Somalië (operatie 'Atalanta'), de piraterijbestrijdingsoperatie van de EU, die 13 augustus 2009 van start is gegaan. Dit artikel is deels gebaseerd op de uitkomsten van de conferentie; de auteurs zijn volledig verantwoordelijk voor de inhoud ervan.

2 Van www.icc-ccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=352:pirate-attacks-off-somalia-already-surpass-2008-figures&catid=60:news&Itemid=51.

de Golf van Aden, een van 's werelds belangrijkste handelsroutes, is gaan beschermen. Een ongebruikelijke coalitie van actoren – van de Europese Unie (EU) en de Noord-Atlantische Verdragsorganisatie (NAVO) tot de Verenigde Staten (VS), China, Rusland en Japan – is opgestaan om dit probleem aan te pakken en heeft binnen korte tijd een grote maritieme aanwezigheid in de Somalische wateren opgebouwd. Deze maritieme initiatieven hebben de piraten tot dusverre echter niet weten af te schrikken, al is het aantal geslaagde aanvallen wel iets afgenomen.

Piraterij is 'big business'. Uit op economisch gewin zijn de Somalische piraten opvallend goed georganiseerd. Ze wisselen informatie uit teneinde hun opbrengsten te optimaliseren, en het kapen van een schip wordt voorafgegaan door een zorgvuldige afweging van de kosten en de baten. De internationale gemeenschap is de strijd met de opportunistische criminaliteit in deze stateloze en explosieve regio aangegaan, maar met oorlogsschepen alleen kan deze niet gewonnen worden. Het zal ook noodzakelijk zijn de internationaal georganiseerde criminaliteit die bijvoorbeeld betrokken is bij het witwassen van het geldelijk gewin uit piraterij, aangepakt wordt. Piraterij is een complex fenomeen dat vele kanten kent. Nu als een van de oorzaken van Somalische piraterij gewezen wordt naar de illegale visserij van veelal westerse vissers, ligt het voor de hand om dit fenomeen te bestrijden en de handhaving beter te organiseren. Voor een doeltreffende strategie zal men zich echter ook rekenschap moeten geven van de geopolitieke, regionale, juridische en operationele aspecten van het probleem.

De geopolitieke dimensie

De fundamentele geopolitieke dynamiek in maritiem Azië draait om de opkomst van China en hoe de VS hierop reageert en zijn belangen veiligstelt. De maritieme relatie tussen de VS en China in de Indische Oceaan is niet zo gevestigd als die in de Grote Oceaan. China heeft grote energie- en scheepvaartbelangen in de regio en zijn economische en politieke invloed groeit snel. Dit is niet alleen van belang voor de VS, traditioneel de grootste actor op het gebied van maritieme veiligheid, maar ook voor andere grote mogendheden. Japan, India, Rusland en Europa willen allemaal hun betrokkenheid in de regio vergroten.

De piraterij in de Somalische wateren heeft deze geopolitieke ontwikkelingen versneld, nu de VS, China, Rusland, India, Zuid-Korea, Maleisië, Japan en een groot aantal Europese landen oorlogsschepen naar het westelijke deel van de Indische Oceaan hebben gestuurd. Ook zijn multilaterale organisaties, zoals de EU en de NAVO, vertegenwoordigd en is er een multinationalaal initiatief onder leiding van de VS actief, de *Combined Maritime Forces* (CMF). Onlangs heeft een groep van elf Arabische landen eveneens aangegeven een maritieme taskforce in de Rode Zee op te willen zetten ter bestrijding van piraterij.

Het is heel goed mogelijk dat het de landen onderling te doen is om invloed te kunnen uitoefenen in de regio; dit geldt met name voor China, India, Japan en de VS. Er zou zelfs sprake kunnen zijn van rivaliteit tussen instellingen als de EU, de NAVO en de CMF, een zogenaemde 'schoonheidswedstrijd' van marine-eenheden.³ Hun gezamenlijke aanpak biedt echter ook mogelijkheden. Samenwerking op operationeel niveau, wat op zee relatief eenvoudiger is dan op land, kan de geopolitieke relaties ten goede komen. De aanwezigheid van zo veel verschillende maritieme actoren die stuk voor stuk hetzelfde doel hebben, moet worden aangegrepen om de onderlinge maritieme samenwerking te verbeteren en de militaire banden aan te halen, waardoor de kans op mogelijke confrontaties in de toekomst kleiner wordt.

De EU is in een prima positie om te pleiten voor een betere internationale samenwerking. Zo heeft zij een relatief grote maritieme piraterijbestrijdingsmissie in de regio – de zogeheten 'Atalanta'-missie – die op zich al een mooi voorbeeld is van multinationale samenwerking. Zo zou deze EU-missie nauw moeten samenwerken met de NAVO en NAVO-leden die deelnemen aan de CMF. Het moet mogelijk en tevens lonend zijn om deze internationale samenwerking uit te breiden met andere nog niet aangesloten landen die eveneens missies ter bestrijding van piraten hebben.

Bovendien is het heel goed mogelijk dat Europa, dat niet als grote speler in Aziatische veiligheidsaangelegenheden wordt gezien, erin slaagt actoren als de VS, China, Japan en India binnen een samenwerkingsverband te binden. De ervaring die Atalanta hiermee

³ Presentatie door May-Britt Stumbaum tijdens het Clingendael piraterijcongres: www.clingendael.nl/cscp/events/20090708/20090708_note_stumbaum.pdf.

opdoet, zal de EU goed kunnen gebruiken bij het formuleren van haar rol als internationale veiligheidsactor in Azië. Zij kan bijvoorbeeld optreden als mediator tussen grootmachten met een grotere militaire aanwezigheid in de regio. Bovendien kan Europa zijn Europese veiligheids- en defensiebeleid hiermee verder ontwikkelen. De toenadering tot China kan vooral de EU veel opleveren. De Chinese marine zal naar verwachting een van de belangrijkste zeemachten van de 21e eeuw worden. Tot dusver zijn de operationele contacten met westerse marines echter beperkt geweest.

Uit vorenstaande analyse zijn enkele aanbevelingen af te leiden. Landen die missies tegen piraterij uitvoeren, zouden gebruik moeten maken van de gelegenheid die is ontstaan om op operationeel niveau met elkaar samen te werken. Niet alleen om piraterij op een effectievere manier te bestrijden, maar ook om geopolitieke spanningen te verminderen. Dit vraagt dus om een *seaweed*-benadering (de maritieme variant van de *grassroots*-benadering).

De EU zou moeten nagaan wat de mogelijkheden zijn om bij een dergelijke benadering het initiatief te nemen en om daarbij een coördinerende rol te spelen. Een dergelijke rol zou op termijn zelfs kunnen uitmonden in een bemiddelende rol voor de EU inzake veiligheidskwesties die verder naar het oosten, in de Aziatische regio, spelen. De EU kan ook profijt trekken uit de nu ontstane gelegenheid om op operationeel niveau contacten met de Chinese marine aan te gaan. Gezien de te verwachten prominente rol die China in de toekomst in maritieme veiligheid gaat spelen, zou deze aanpak Europa meer inzicht geven in het maritieme functioneren van China als opkomende mogendheid, en tegelijk ook nieuwe contacten op het niveau van marinepersoneel opleveren.

De regionale dimensie

Piraterij is in feite een manifestatie van een probleem dat zijn oorsprong heeft aan land. Somalië, de belangrijkste uitvalbasis voor piraten in de Golf van Aden, zit sinds de omverwerping van het regime van Siad Barre in 1991 zonder functionerende centrale overheid. Een vroeg internationaal ingrijpen (1992-1995) teneinde de orde te herstellen, draaide uit op een fiasco, waarna het land zich in rap tempo ontwikkelde tot het schoolvoorbeeld van een falende staat. Terwijl het geteisterd werd door aanhoudende clanstrijd, wetteloos-

heid en humanitaire rampspoed, verdween Somalië langzaam maar zeker van de internationale agenda.

Mede als gevolg van de dreiging die uitgaat van de Somalische piraten staat het land vandaag de dag echter weer prominent in de belangstelling. Al snel werd begrepen dat de strijd tegen piraterij niet losgezien kan worden van de wantoestanden op het Somalische vasteland. Deze hernieuwde internationale interesse viel samen met enkele binnenlandse ontwikkelingen die de hoop voedden dat de chaos in het land wellicht het hoofd kon worden geboden. In januari 2009 trok Ethiopië zijn troepen uit Somalië terug, waarmee een einde kwam aan een controversiële en fel bestreden militaire aanwezigheid, die twee jaar had geduurd. Later die maand vervangde Sjeik Sharif Sjeik Ahmed de onbuigzame en weinig populaire krijgshoofd Abdellahi Yusuf als president van de Transitional Federal Government (TFG). De internationale gemeenschap herkende het ontstane momentum en beloofde de nieuwe leiders van de TFG te steunen bij hun streven de instabiliteit van het land te lijf te gaan. In april zegden donoren \$ 213 miljoen toe voor de versterking van Somalische veiligheidsinstellingen, alsook voor de vredesmissie in Somalië van de Afrikaanse Unie (AMISOM).

De nieuwe president Sjeik Sharif ziet zich echter geconfronteerd met enorme problemen en het voortbestaan van zijn nominale regering is thans hoogst onzeker. In de hoofdstad Mogadishu wordt fel gevochten tussen islamitische opstandelingen, die reeds grote delen van Zuid- en Centraal-Somalië onder controle hebben, en troepen die trouw zijn aan de TFG. Ondertussen lukt het AMISOM niet het geweld een halt toe te roepen. Sterker, de circa 5.000 Oegandese en Burundese troepen zijn zelf doelwit geworden van extremisten, die hun onmiddellijke vertrek hebben geëist. Te midden van twijfels over de levensduur van de TFG groeit de angst dat Somalië in handen zal vallen van de radicale beweging Al-Shabaab en daarmee een toevluchtsoord zal worden voor terroristen.

Een realistische en consistente internationale strategie ten aanzien van Somalië laat op zich wachten. Op het moment van spreken zijn beleidsmakers wereldwijd druk doende met het afwegen van verschillende inzetopties. Een makkelijke en snelle uitweg uit de crises van Somalië is er echter niet, en de mogelijkheden voor internationale actoren om bij te dragen aan duurzame vrede en stabiliteit in het land zijn schaars. De weerstand onder Somaliërs tegen buitenlandse inmenging is groot en in het verleden zijn

internationale interventies, zowel die van diplomatieke als die van militaire aard, veelal ineffectief en nog vaker contraproductief gebleken. Het feit dat Somalië tevens het strijdtoneel is van ruziënde buurlanden, draagt alleen maar bij aan de complexiteit van de situatie. Dit dwingt tot bescheidenheid en een zekere terughoudendheid: pogingen om het gezag in het veelgeplaagde land te herstellen laten zich niet opdringen, maar zullen in beginsel van Somalische makelij moeten zijn.

De wetenschap dat buitenstaanders de problemen in Somalië niet kunnen oplossen, roept tevens vragen op met betrekking tot de toekomst van AMISOM. Voorkomen dient te worden dat de aanwezigheid van Afrikaanse vredestroepen onderdeel wordt van het probleem in plaats van de oplossing. Dit onderstreept de noodzaak van een serieuze discussie over de voortzetting, het ambitieniveau en het mandaat van deze missie. Kansen voor de internationale gemeenschap lijken op de korte termijn vooral te liggen in het noorden van Somalië, waar de autonome regio's Somaliland en Puntland er zonder noemenswaardige steun van buitenaf in zijn geslaagd om zich aan de wanorde in het land te onttrekken en relatief effectieve bestuurssystemen op te zetten, al blijven ook daar de uitdagingen groot en talrijk.

De juridische dimensie

Volgens het internationale recht is het oorlogsschepen op volle zee – en in deze specifieke situatie krachtens een resolutie van de Veiligheidsraad ook in de territoriale wateren van Somalië – toegestaan piratenschepen en schepen die door piraten zijn geënterd, in beslag te nemen en de piraten vervolgens te arresteren. Voor een zorgvuldig onderzoek en vervolging dienen de staten hun nationale wetgeving hieraan aan te passen en te beslissen of ze wel of niet wensen te vervolgen of om uitlevering willen verzoeken. Er bestaat echter een discrepantie tussen 'bevoegdheid' en 'plicht' bij de interpretatie van het recht om te interveniëren, en het recht om piraten te vervolgen.

Niet in alle landen is piraterij in de nationale wetgeving opgenomen. Bovendien zijn er landen die om politieke redenen helemaal geen vervolging instellen, of die dat alleen in bepaalde gevallen willen doen. Op dit moment lopen er in een aantal westerse landen

strafzaken tegen Somalische piraten. Sommige landen en organisaties die voor de kust van Somalië actief zijn, zoals de EU, hebben afspraken met Kenia gemaakt over de behandeling van gevangen piraten. Volgens deze afspraken mogen gearresteerde piraten voor hun proces aan de Keniaanse autoriteiten worden overgedragen. Dit vormt echter een grote belasting voor het rechtssysteem van Kenia. Er worden nu al 111 verdachte piraten in het land vastgehouden. Een aantal landen, waaronder Nederland, Rusland en Duitsland, heeft om een internationaal piraterijtribunaal in de regio verzocht. In dat geval is het belangrijk dat er ook wordt gekeken of een land mogelijk niet wordt overbelast, en naar de termijn die verstrijkt voordat een internationaal hof volledig operationeel is. Door gebruik te maken van nationale gerechtshoven kan het rechtssysteem in de regio worden versterkt en gaat de expertise na sluiting van het internationale tribunaal niet verloren.

De Veiligheidsraad raadt het gebruik van *'ship riders'* aan. Dit zijn wetshandhavers uit de vervolgende landen die aan boord van buitenlandse schepen meereizen. Bij een dergelijke regeling worden de mogelijkheden tot vervolging in de regio gecombineerd met de maritieme capaciteit van landen buiten de regio. *Ship riders* kunnen bijvoorbeeld worden gemachtigd piraterijincidenten te beoordelen en hierop een beslissing te nemen, bijvoorbeeld over een *'reversed hot pursuit'*.⁴ Ook kunnen zij het bewijs verzamelen dat nodig is voor een strafzaak. Omdat niet ieder strafrechtelijk systeem hetzelfde bewijs voor piraterij vereist, dient ieder oorlogsschip in de buurt iemand aan boord te hebben met kennis van de verschillende wetssystemen, zodat piraten kunnen worden vervolgd en het juiste bewijs kan worden verzameld.

Bij de meeste oorlogsschepen in de regio ontbreekt het nu nog aan de kennis om in deze behoefte te voorzien. Vooral in die gevallen waarin er geen specialistische kennis voorhanden is en er niets is voorzien in de *Rules of Engagement*, laten buitenlandse oorlogsschepen de sloepen van de piraten meestal zinken en vernietigen zij de

⁴ Het recht op *hot pursuit* omvat het recht op achtervolging vanuit de territoriale wateren (of de aangrenzende zone) naar volle zee als de wetten van de kuststaat in de territoriale wateren (of de aangrenzende zone) worden overtreden en de achtervolging niet wordt onderbroken. *Reversed hot pursuit* is een achtervolging tot in de territoriale wateren, wanneer daarbuiten een misdrijf is gepleegd. Dit recht bestaat nog niet. Een *reversed hot pursuit* kan alleen met toestemming van de kuststaat plaatsvinden.

‘moederschepen’. Soms vernietigen ze ook communicatieapparatuur, zoals mobiele telefoons. Deze schepen en communicatieapparatuur zijn echter essentieel om verder bewijs te verzamelen. Zo bevatten ze mogelijk niet alleen contactinformatie, maar ook DNA of ander biometrisch bewijs.

Nog een mogelijkheid – een die mogelijk naast het *ship rider*-systeem gebruikt kan worden – is het opzetten van een basis in de regio bemand door een team van Europol of Interpol. Een dergelijk team kan dan bij een incident met een helikopter aan boord worden gevlogen. Ook is het wellicht mogelijk mensen op een meer permanente basis aan boord van een schip te stationeren. Wat echter nooit uit het oog verloren mag worden, is dat piraterijbestrijdingsmissies in feite wetshandhavingsoperaties zijn, ondanks de prominente militaire inzet.

Welke aanbevelingen vloeien hieruit voort? De discrepantie die bestaat in het internationaal recht tussen de bevoegdheid en de plicht om te interveniëren en het vervolgen van piraten, heeft een discussie op gang gebracht over mogelijke nieuwe internationaalrechtinstrumenten om dit gat te dichten. Een van de voorstellen, zoals eerder aangegeven, betreft de oprichting in de regio van een internationaal tribunaal inzake piraterij. Bij de afweging van deze optie dient echter rekening te worden gehouden met de lange termijn die over het algemeen verstrijkt alvorens een dergelijk tribunaal operationeel kan zijn. Het ligt daarom voor de hand om eerder op een andere wijze te investeren in een effectievere en duurzamere oplossing van het probleem.

Hier toe kan worden gedacht aan investeringen ter versterking van het lokale rechtssysteem, investeringen in de opbouw van expertise in de regio, en het beschikbaar stellen van financiële middelen voor het bouwen van detentiecentra. Door gebruik te maken van lokale rechtbanken bij de vervolging van piraten wordt het lokale rechtssysteem versterkt, en wordt voorkomen dat opgebouwde expertise verloren gaat wanneer een internationaal tribunaal op den duur weer zijn deuren sluit. Deze stappen kunnen bovendien worden genomen zonder dat kostbare tijd verloren gaat met de oprichting van een internationaal tribunaal. Extra voordeel is verder dat door meer staten in de regio te betrekken bij de vervolging van piraten er geen overbelasting ontstaat van het Keniaanse rechtssysteem. Het is verder aan te raden de aanbeveling van de Veiligheidsraad om gebruik te maken van een systeem van ‘ship riders’ niet enkel

te implementeren met betrekking tot de Somalische kustwateren, maar in de gehele regio toe te passen. Daar elk nationaal strafrechtssysteem andere eisen stelt aan het bewijs dat noodzakelijk is om tot een veroordeling van piraterij te komen, zal het, naast het gebruikmaken van 'ship riders' met kennis van zaken, bovendien aan te bevelen zijn dat aan boord van de oorlogsschepen in de regio informatie aanwezig is over de verschillende rechtssystemen in de regio. Een andere optie is om Europol en Interpol hierbij een meer prominente rol te laten spelen. Hiertoe zou de EU meer moeten investeren in het versterken van de capaciteit van Europol door bijvoorbeeld het opzetten van een team in de regio. Anderzijds kan ook worden geïnvesteerd in het opleiden van militairen in het verzamelen en veiligstellen van forensisch bewijsmateriaal.

De operationele dimensie

De verschillende zeemogendheden in het Somalië Bassin opereren tegen de achtergrond van geopolitieke belangen in de Indische Oceaan, de nalatenschap van de mislukte staat Somalië en de ontoereikendheid van het internationale juridische kader. Piraterij kan niet alleen met militaire middelen worden opgelost. Toch is het belangrijk dat de huidige militaire inzet optimaal wordt benut. Gezien de diversiteit en internationale aard van de aanwezigheid van marineschepen zijn coördinatie en aanvulling essentieel om doeltreffend te kunnen blijven opereren. Schepen die door de Golf van Aden varen, kunnen gebruikmaken van de Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC). Door het aanwijzen van specifieke vaarroutes wordt het gebied waar de oorlogsschepen patrouilleren, overzichtelijker. Toch blijven er grote problemen bestaan. Om deze op te kunnen lossen is verdere coördinatie van de internationale maritieme inzet nodig. Verschillende landen richten zich op het bieden van escortes – meestal aan schepen van hun eigen nationaliteit – en niet op het verbeteren van de algemene veiligheid van de corridor. Dit beperkt de beschikbaarheid van de marinecapaciteit voor het IRTC-systeem. Een ander probleem is dat het *transit corridor system* geen veilige doorgang biedt aan schepen met een snelheid van 10 knopen of minder. Als alle landen gebruik willen maken van de IRTC, is er wellicht een systeem nodig waarbij de verschillende marines met elkaar

samenwerken. Het is bijvoorbeeld onwaarschijnlijk dat China en de VS marine-eenheden onder een multinationalaal of buitenlands commando zullen plaatsen. Een mogelijke oplossing kan het opsplitsen van de *transit corridor* in zones zijn. De bescherming van schepen binnen de verschillende zones wordt dan aan een bepaalde natie of organisatie toegewezen. Hiervoor is een nauwe samenwerking nodig, maar dan zonder overkoepelende commandostructuur. Er zijn rederijen die om militaire bescherming aan boord hebben verzocht. Dit is een goede optie in combinatie met een begeleidend oorlogsschip dat instructies kan geven in geval van een aanval door piraten. Zonder een begeleidend oorlogsschip bestaat echter de kans dat de verdeling van de verantwoordelijkheden tussen de gezagvoerders en het militaire personeel aan boord niet duidelijk is. Ook particuliere beveiligingsbedrijven bieden hun diensten aan, ofschoon niet alle landen hun rederijen toestaan hier gebruik van te maken. Er zijn particuliere beveiligingsbedrijven die stellen dat zij een maas in de wet hebben gevonden, door wapens aan boord mee te voeren. Hun mensen aan boord van commerciële schepen kunnen deze dan bij gevaar gebruiken. Dit is niet in overeenstemming met de doelstelling van de wet. Bovendien kunnen commerciële schepen zo niet aanleggen in de havens van landen waarvoor zij geen vergunning hebben om wapens te vervoeren. Ook bestaat er grote kans dat eventueel geweld leidt tot nog meer geweld. Een ander belangrijk punt is de verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid die gelden bij het misbruik van de wapens. Een eenvoudiger en minder hachelijke manier waarop beveiligingsondernemingen een bijdrage kunnen leveren aan het verbeteren van de veiligheid, is het geven van advies en informatie over de omstandigheden en locatie.

Met het oog op het streven om zo doeltreffend mogelijk gebruik te maken van de marineschepen in de regio zouden de landen die betrokken zijn bij de IRTC, alle andere marines die actief zijn in de Golf van Aden, moeten stimuleren zich aan te sluiten bij het IRTC of een gelijksoortig mechanisme. Het samenbrengen van alle betrokken marine-eenheden is essentieel om efficiënt gebruik te maken van de beschikbare (marine)capaciteiten. Dit zou zelfs kunnen betekenen dat de IRTC wordt aangepast om aan de behoeften van individuele landen tegemoet te komen. Een uitbreiding van de maritieme aanwezigheid met meer luchtcapaciteit en patrouilleschepen

om sneller ter plaatse te zijn, zou tevens de effectiviteit van piraterijbestrijding ten goede komen.

Huidige antipiraterijmissies zouden de mogelijkheid moeten verkennen om een multilateraal coördinatiecentrum in de regio op te zetten met detacheringen van liaisonofficieren van alle betrokken marines. Dit zou bij voorkeur onder auspiciën van de *Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS)* van de Verenigde Naties kunnen plaatsvinden, met als doel deconflicte en informatie-uitwisseling van de huidige missies. Dit initiatief zou kunnen worden gemodelleerd op basis van de huidige door de CMF en de EU gesponsorde *Shared Awareness and De-confliction (SHADE)*-bijeekomsten in Bahrein.

Het steunen van regionale initiatieven verdient de voorkeur boven exclusief internationaal opgezette en geleide initiatieven. De internationale benadering ten opzichte van piraterijbestrijding is sterk afhankelijk van de politieke wil deze in stand te houden, en bovendien brengt dit het risico met zich mee dat er extra bureaucratische lagen worden gecreëerd. Voorbeelden van regionale initiatieven zijn de trainings-, informatie- en coördinatiecentra in Somalië, Kenia, Tanzania en Jemen, die zijn gelanceerd op de *high level*-bijeekomst in Djibouti in januari 2009, georganiseerd door de *International Maritime Organization*. Ook het opzetten van *vessel tracking systems* en *maritime rescue and service stations* in de regio (bijvoorbeeld in Jemen gesteund door Italië) is van groot operationeel belang, omdat deze de *maritime situational awareness (MSA)* zouden kunnen vergroten. Het verbeteren van de uitwisseling van inlichtingen tussen de betrokken landen zou hier ook positief aan kunnen bijdragen. De internationale gemeenschap zou er goed aan doen meer te investeren in deze regionale initiatieven en niet alleen de huidige antipiraterijmissies te onderhouden die uiteindelijk eindig zijn. Dit komt de langeretermijnstrategie inzake Somalische piraterij meer ten goede.