

Geweld op zee

Een verkenning naar de aard en omvang van zeepiraterij

H.G. van de Bunt en E.K.J. Pladdet*

Roofovervallen en berovingen behoren tot de zware misdrijven. Kenmerkend voor deze misdrijven is dat er gericht geweld gebruikt wordt tegen slachtoffers om hen geld of goederen te ontnemen. Dergelijke agressieve vermogensmisdrijven trekken volop de publieke aandacht en kunnen rekenen op grote maatschappelijke verontwaardiging. In de criminologische literatuur wordt veel geschreven over de achtergronden en oorzaken van deze misdrijven. Maar er wordt meestal over het hoofd gezien dat dergelijke agressieve vermogenscriminaliteit niet alleen op straat of binnenshuis, maar ook gewoon op zee wordt gepleegd. Wij hebben het over zeepiraterij. Wat betreft het toegepaste geweld en de tweegebrachte schade vormen deze misdrijven op zee een ernstig probleem. Iedereen heeft bij het begrip 'zeepiraat' onmiddellijk allerlei romantische voorstellingen en wellicht is dat de reden dat piraterij als misdaadprobleem nog niet zo serieus wordt genomen. Het aantal recente internationale criminologische publicaties over moderne zeepiraterij is namelijk op de vingers van een hand te tellen. Bovendien wordt zeepiraterij vooral als een historisch verschijnsel gezien. Inderdaad, kapitein Haak leeft niet meer. Evenmin bestaan er nog zeerovers die hun leven lang wereldzeeën onveilig maken, bezittingen roven, vrouwen schaken en zich uiteindelijk vestigen in een afgelegen gebied. Vermoedelijk zal de moderne zeepiraterij in de nabije toekomst wel de aandacht trekken die het verdient. Met name in Zuidoost-Azië is zeepiraterij een sterk groeiend probleem. In dit artikel proberen wij het probleem van de zeepiraterij in kaart te brengen. Eerst zullen wij aan de hand van een concreet voorbeeld en een bespreking van de definities van zeepiraterij ingaan op de vraag wat zeepiraterij nu eigenlijk is. Vervolgens zullen wij de aard en omvang van de geregistreerde zeepiraterij beschrijven.

* De auteurs zijn respectievelijk als hoogleraar criminologie verbonden aan de Vrije Universiteit Amsterdam en de Erasmus Universiteit Rotterdam en als aio aan de Erasmus Universiteit Rotterdam.

Een concreet voorbeeld

De journalist en zeeman Burnett heeft onlangs een boek gepubliceerd over concrete voorvallen van zeepiraterij. Aan de hand van gesprekken met slachtoffers en getuigen schrijft hij gedetailleerd over een aantal gevallen van moderne zeepiraterij. Een van de gevallen betreft de overval op de *Valiant Carrier*. Deze tanker voer op het moment van de overval op de automatische piloot langs de kustlijn van Sumatra, een inmiddels berucht geworden zeeroute. Het schip was geladen met een licht ontvlambare olie.

‘Plotseling klonk aan boord een geluid dat leek op een donderslag. Metalen slagen klonken tegen de romp en er was veel lawaai op het dek. De eerste gedachte die bij de kapitein opkwam, was dat er een vechtpartij tussen de bemanning plaatsvond. Het lawaai nam toe en werd gemengd met het geluid van rennende voetstappen over het benedendek. De kapitein opende zijn raam, keek naar beneden naar de zee en zag dat een bootje naast de *Valiant Carrier* meevoer. Vanaf dit scheepje werden brandbommen op de tanker afgevuurd.’

... ondertussen in de stuurhut ...

‘Op het moment dat de officier de stuurhut bereikte, stormden vijf mannen met bivakmutsen en zwaaiend met messen op hem af. Ze sleurden de derde stuurman, half bewusteloos en vastgebonden, in een spoor van bloed met zich mee. In gebroken Engels schreeuwden zij: “You fight, you die”. Ook de handen van de officier werden vastgebonden en hij werd achter op zijn schedel geslagen waarop hij neerviel.’

... een dek lager ...

‘De derde stuurman klopte aan op de deur van de kapitein om hem binnen te laten. De kapitein, die vreesde dat zijn schip mogelijk al in brand zou staan, stond voor een moeilijke beslissing. Moest hij zijn

derde stuurman hulp bieden of zijn vrouw en kinderen beschermen die binnen waren? Maar in feite had hij geen keuze; als kapitein kon hij zijn gewonde bemanningslid niet hulpeloos achterlaten. Bij het openen van de deur stormde een horde piraten binnen, de gewonde stuurman werd met hen meegesleurd. De kapitein werd in elkaar geslagen en de piraten eisten geld. Kruipend op handen en voeten zag de kapitein de dikke eeltige tenen en harde hielen van zijn aanvallers. Ondertussen schopte een zeerover in de bloedende maag van de stuurman. De piraten bleven schreeuwen om geld. In hun bevelen en bedreigingen klonk een onderton van haast en paniek. Het hele kantoor van de kapitein werd overhoop gehaald en een mes werd op de keel van de kapitein gedrukt. Verdoofd probeerde de kapitein te vertellen dat er geen geld in de kluis aanwezig was. Na deze mededeling omcirkelden de piraten de kapitein en opgefokt schreeuwden ze in het Indonesisch en in gebroken Engels dat ze geld wilden. Met een mes werd door de wenkbrauwen van de kapitein een streep getrokken, terwijl de belager van de stuurman inmiddels tegen diens ribben aan het stompen was. Uiteindelijk schreeuwde deze dat het geld zich in de slaapkamer bevond (Burnett, 2002, pp. 56-71).'

Zo gaat het verhaal nog even door. Uiteindelijk gaan de piraten er in paniek zonder medeneming van het geld van door. Op het schip woedt een brandje, maar dat wordt geblust voordat de gevaarlijke lading vlam vat.

Definitie

Bovenstaand voorbeeld is voor iedereen 'duidelijk' een geval van zee-piraterij. Immers er wordt op zee een schip geënterd door daders die zonder scrupules geweld toepassen om geld te roven. En het lijkt er – op het eerste gezicht – op dat over de definitie van zeepiraterij weinig discussie kan bestaan. Zo stelt de Engelse criminoloog Vagg kortweg vast dat zeepiraterij niets meer en niets minder is dan roverij, met dit verschil dat zeepiraterij op het water en niet op het land plaatsvindt (Vagg, 1995, p. 65).

Maar zo simpel ligt het nu ook weer niet. Is het noodzakelijk dat doelwitten op zee worden beroofd om van piraterij te kunnen spreken? In het verleden maakten piraten vooral de kusten onveilig. Zij overvielen dorpen en nederzettingen. Zij moordden en roofden, namen mannen en vrouwen mee om te verkopen op de slavenmarkten. Hele kustgebieden raakten ontvolkt (Warren, 2001). Naarmate het handelsverkeer op zee toenam en de kustgebieden zich economisch ontwikkelden oriënteerden de piraten zich steeds meer op doelwitten op zee. Het woord piraat is afkomstig van het Griekse 'peirates' waarmee avonturiers werden aangeduid die schepen aanvallen (Innes, 1996, p. 8). In de hedendaagse definities wordt dit element overgenomen. Volgens deze definities is sprake van piraterij als schepen worden aangevallen door personen die zelf ook gebruik maken van boten.

Zeeroverij is een ernstige aantasting van het ideaal van de *mare liberum*, dat wil zeggen van de vrije zee die eigendom is van de gehele mensheid en essentieel is voor het verkeer tussen volkeren op de wereld. Door toedoen van zeepiraten worden deze zeeën echter onveilig. Zeepiraten maken duidelijk hoe kwetsbaar schepen op volle zee zijn. De *mare liberum* is wel vrij, maar geeft geen bescherming en zeker geen veilig gevoel.

In artikel 101 van de United Nations Conference on the Law of the Seas (Unclos), komt dit aspect van kwetsbaarheid op volle zee goed naar voren. Piraterij wordt gedefinieerd als diefstal met geweld tegen schepen en opvarenden, op volle zee en buiten de jurisdictie van staten. Maar de vraag is of deze juridisch getinte definitie niet te veel beperkingen kent. Sedert enkele jaren zijn de grenzen van de territoriale wateren van drie tot twaalf zeemijl uitgebreid. Dit zou strikt genomen betekenen dat veel overvallen op schepen niet langer als zeepiraterij kunnen worden aangeduid omdat deze gepleegd worden binnen de (verruimde) grenzen van de jurisdictie van de betrokken staten. Ook de aanval op de *Valiant Carrier* zou niet als vorm van zeepiraterij aangemerkt worden omdat het schip binnen de territoriale wateren van Indonesië voer. Formeel-juridisch geredeneerd genieten de schepen die binnen de territoriale wateren van landen varen meer bescherming, maar feitelijk gesproken maakt het niet zo heel veel uit

of schepen wel of niet binnen de territoriale grenzen varen.

Het International Maritime Bureau (IMB), een onderdeel van de International Chamber of Commerce dat gericht is op bestrijding van piraterij, heeft daarom een definitie ontwikkeld die geen rekening houdt met de territoriale grenzen. Een aanval op een schip is volgens het IMB piraterij, indien deze aanval erop gericht is diefstal of andere misdrijven te plegen, waarbij gebruik gemaakt wordt van geweld of geweldsdreiging. Piraterij is 'an act of boarding or attempting to board any ship with the intent to commit theft or any other crime and with the attempt or capability to use force in the furtherance of that act' (IMB, 1992).

Opvallend is dat volgens deze definitie alle aanvallen op schepen tot piraterij worden gerekend, inclusief bijvoorbeeld aanvallen die uit politieke motieven voortkomen. Een bekend voorbeeld van een dergelijke politiek geïnspireerde kaping op zee was het incident van de *Achille Lauro* in 1985. Tenslotte richt deze definitie zich niet alleen op schepen die op volle zee worden overvallen. Ook aanvallen op schepen die voor anker liggen, kunnen volgens deze definitie aangemerkt worden als zeepiraterij. De cijfers die in dit artikel worden gepresenteerd zijn ontleend aan de tellingen van de International Maritime Organization (IMO), en dus gebaseerd op de brede definitie.

Databestanden over de omvang van piraterij

Het is niet mogelijk om de precieze omvang van zeepiraterij in de wereld vast te stellen. Er zijn twee internationale instanties die deze piratenaanvallen registreren, het IMO en het IMB. Beide instanties proberen een zo goed mogelijk beeld te geven van de aanvallen die tegen schepen worden gepleegd. Het IMO is gelieerd aan de United Nations. Zowel IMO als IMB brengen jaarlijks rapporten uit over de aard en omvang van geregistreerde gevallen van zeepiraterij. Er kan ofwel rechtstreeks aan het IMO en IMB worden gerapporteerd door slachtoffers ofwel via lokale autoriteiten. Het probleem hierbij is dat de kwaliteit van het cijfermateriaal van het IMO en IMB afhankelijk is van de medewerking van de scheepsbemanning, rederijen en lokale overheden (IMO, 2001).

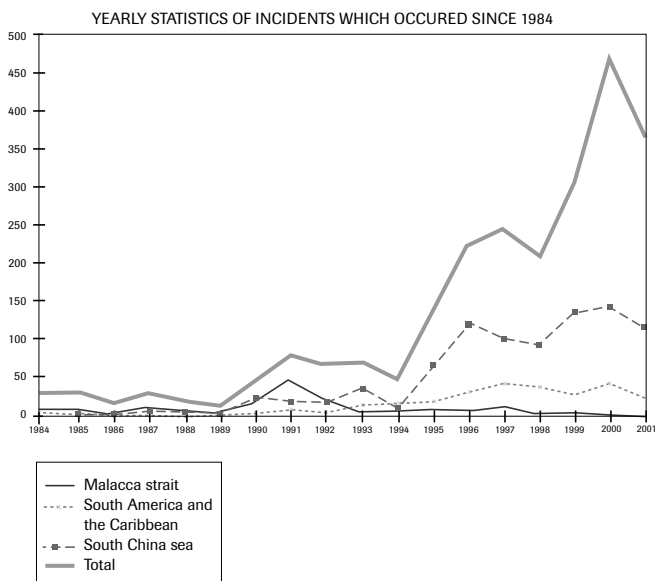
De bereidheid om bij de lokale autoriteiten aangifte te doen van zee-piraterij is niet altijd even groot. Een belangrijke reden om geen aangifte te doen is de vrees verzeild te raken in een omslachtige administratieve aangifteprocedure die tot vertraging leidt. Een dag opont-houd kost een groot vrachtschip tienduizenden euro's aan havengeld en extra brandstof (Veldt, 1993). Vervolgens vrezen rederijen alsnog invoerrechten te moeten betalen voor de lading waarvan ze beroofd zijn (Jippes, 1997). Verder worden plaatselijke gezagsdragers met – gepast – wantrouwen bekeken. Soms ontbreekt het vertrouwen in de competentie en integriteit van de plaatselijke politie volledig en acht men het zinloos aangifte te doen, omdat er toch geen onderzoek zal worden gestart naar de piraten of de gestolen lading (Van der Post, 1997). De argwaan wordt gevoed door de werkwijze van piraten; het komt geregeld voor dat zij precies de weg weten op het schip. Het kan niet anders dan dat informatie hierover verkregen is van havenauto-riteiten en kustwachten die de schepen inspecteren en over gedetail-leerde informatie beschikken over wie en wat zich waar aan boord bevindt (Jippes, 1997). Natuurlijk zijn er ook goede redenen om wel aangifte te doen bij de lokale autoriteiten. Wanneer een of meer bemanningsleden zwaar lichamelijk letsel oploopt, is het alleen al om verzekeringstechnische redenen aangewezen om aangifte te doen. Er kan door slachtoffers, rederijen en lokale autoriteiten ook direct, dat wil zeggen zonder aangifte, bij het IMO melding worden gemaakt van incidenten. Hoewel men veel gemakkelijker meldt aan het IMO dan aangifte doet bij de lokale autoriteiten, bestaat er toch ook in het meldgedrag een zekere terughoudendheid. Rederijen zien soms af van een melding uit vrees hun goede naam te verliezen. Soms zijn slacht-offers niet bereid om over hun ervaringen te praten. Er zijn evenwel ook goede redenen om wel melding te maken van een aanval of een poging daartoe. Het IMO en het IMB kunnen onmiddellijk een waar-schuwing versturen naar andere schepen in die zone, en gegevens verspreiden over het eventueel gestolen vaartuig en de gestolen lading. Het IMB heeft evenals Interpol de status van observator verworven.

Lokale autoriteiten kunnen afzien van aangifte bij het IMO omdat ze ofwel beducht zijn voor de slechte naam van de vaarroute en de economische gevolgen die hiervan ondervonden kunnen worden, ofwel de piraterij in hun regio willen beschermen.

De op- en neergang van zeepiraterij in de wereld

Met bovenstaande kanttekeningen omtrent de betrouwbaarheid van de registratie wordt in grafiek 1 een overzicht gegeven van alle door het IMO geregistreerde incidenten in de periode 1984-2001.

Grafiek 1: Piraterij en gewapende overval 1984-2001



Blijkens dit overzicht is het aantal gevallen van piraterij sedert het midden van de jaren negentig tot en met 2000 sterk gestegen, met name in de Zuid-Chinese zee en in de Indonesische archipel.

Indonesië is onlangs aangeduid als 'the most piracy prone country in the world' (Warren, 2001). De Zuidoost-Aziatische zeeën zijn van groot economisch belang: het zijn de drukst bevaren handelsroutes ter wereld. Zij vormen de zeehandelsverbinding tussen Azië (China, Japan, Zuid Korea) en de westerse wereld. Tegelijkertijd zijn deze routes de hot spots geworden van piraterij.

Volgens de historicus Warren heeft de op- en neergang van zeepiraterij in de afgelopen eeuwen in Zuidoost-Azië alles te maken met de economische hoogtepunten en crises op het vasteland (Warren, 2001, p. 16). Door wereldwijde economische groei ontstond in de vorige eeuwen sterke behoefte aan goedkope arbeidskracht. Zeerovers bedienden de vraag op de slavenmarkten. Als gevolg van economische welvaart nam op de zee het aantal 'aantrekkelijke doelwitten' sterk toe. Zeerovers gingen parasiteren op bloeiende internationale handelsroutes. In de 16e en 17e eeuw toen Europese landen de wereld gingen veroveren en onder andere exotische specerijen, geld, goud en luxe goederen gingen transporteren, namen de mogelijkheden voor zeepiraterij toe.

Niet alleen de omvang maar ook de aard van de piraterij is afhankelijk van de regionale economische ontwikkelingen. Zo ontwikkelde het eiland Batam zich tijdens de economische boom in Indonesië (1970-1980), tot hoofdkwartier van 'space-age-looking pirates' die waren voorzien van de allerlaatste technologische snufjes (Warren, 2001, pp. 16-17). De economische malaise in Aziatische landen aan het einde van de jaren negentig, heeft er toe bijgedragen dat de piraterij een inkomstenbron werd voor mensen die werk verloren hadden en in diepe armoede dreigden te vervallen. Het laat zich raden dat deze vorm van piraterij veel primitiever wordt gepleegd en ook met meer geweld gepaard gaat.

Ook de criminoloog Vagg, een van de weinige criminologen die over piraterij heeft geschreven, legt een verband tussen de stijging van zee-piraterij en de economische depressies. Hij vergelijkt de zeepiraterij

met het historische fenomeen van banditisme dat sterk toenam in tijden van economische malaise en in perioden vlak na oorlogen, vooral in afgelegen gebieden waarin geen overheidsgezag (meer) aanwezig was. Volgens Vagg, die zijn artikel publiceerde in 1995 dus nog voor het moment van de explosieve toename van zeepiraterij, kan de stijging worden begrepen uit de gecombineerde aanwezigheid van economische nood en gebrek aan overheidstoezicht. Hij voegt daaraan toe dat de problemen groter worden wanneer er sprake is van 'culturele acceptatie' van zeeroverij (Vagg, 1995). Historisch gezien is hiervan zeker sprake (geweest). In bijvoorbeeld de verhoudingen tussen vissersgemeenschappen in Maleisië en Indonesië heeft een lange traditie bestaan van plunderingen, overvallen, en smokkelen. Het onderscheid tussen handel drijven en (zee)roof was betrekkelijk dun. Vooral in tijden van slechte visvangsten vormden clandestiene zeeactiviteiten een geaccepteerd onderdeel van de dagelijkse activiteiten (Vagg, 1995, p. 68). Vagg suggereert dat deze historisch bepaalde culturele acceptatie in tijden van economische malaise nog steeds actueel is.

Het ontbrekend overheidstoezicht is vermoedelijk eveneens een belangrijke factor in het ontstaan en voortbestaan van zeepiraterij. Falend overheidstoezicht is ook een van de maatschappelijke gevolgen van economische neergang. Meer in het algemeen gesproken is het overheidsgezag in de Indonesische archipel in het afgelopen decennium ernstig verzwakt door etnische conflicten en grote corruptie. Indonesië is een 'messy state' geworden. Niet alleen hierdoor maar ook door mondiale ontwikkelingen, zoals het verdwijnen van de Koude Oorlog, is het toezicht op zee verminderd. Ten tijde van de Koude Oorlog waren er in de Aziatische wateren marineschepen uit verschillende landen aanwezig om een militair en politiek evenwicht te verzorgen. Door het wegvallen van deze surveillance op zee is er vermoedelijk een machtsvacuüm ontstaan waardoor piraten vrijelijk hun gang konden gaan. Gelijktijdig met de vermindering van marine-toezicht is de omvang van zeepiraterij geleidelijk aan gestegen.

Verschillende vormen van zeepiraterij

Per land en soms zelfs per regio bestaan er verschillen in de modus operandi van zeepiraten. In de Straat Malakka wordt bijvoorbeeld veel gebruik gemaakt van de 'hit-rob-run' methode. Hiermee wordt gedoeld op het enteren van een varende vaartuig, het plunderen ervan, en vervolgens het snel wegvaren met de buit. De overval op de *Valiant Carrier* verliep volgens dit patroon. In Afrika en in Zuid-Amerika worden voornamelijk schepen aangevallen die voor de kust voor anker zijn gegaan. De havens zijn daar vaak overvol, waardoor de schepen soms enkele dagen op open zee moeten wachten alvorens zij de haven kunnen binnenvaren. Met kleine schepen varen de piraten op de stilliggende boten af, om die vervolgens te plunderen en met de buit weg te varen.

De modus operandi van zeepiraten hangt nauw samen met de mogelijkheden die de omgeving biedt. In nauwe zeestraten waar schepen langzaam varen kunnen ook piraten met primitieve uitrusting hun slag slaan. Verder zijn wateren met vele eilandjes, rotsen en riffen een ideaal jachtterrein voor piraten. Zij kunnen zich namelijk makkelijk schuilhouden en deze als uitvalsbasis voor hun aanvallen gebruiken. Aanvallen op open zee, buiten de territoriale grenzen, zijn eigenlijk alleen weggelegd voor piraten die gebruik kunnen maken van snelle boten. De beste mogelijkheden voor zeeroverij worden geboden in en rondom zeehavens. Zojuist is al gewezen op de kwetsbare situatie van schepen die op zee voor anker gaan, wachtend om in de haven gelost te worden. Ook schepen in de haven zijn eenvoudige doelwitten voor piraten; zij kunnen zelfs zonder eigen vaartuigen te gebruiken aan boord klimmen.

Uit de gegevens van de IMB komt naar voren dat 45% van alle in 2001 geregistreerde gevallen overvallen betrof op schepen die voor of in havens voor anker lagen. Slechts een minderheid van 21% betreft de zeeroof in klassieke zin, namelijk aanvallen op schepen op 'volle' zee, dat wil zeggen buiten de territoriale wateren. In tabel 1 worden de aantallen zeeroven weergegeven in internationale wateren, territoriaal gebied respectievelijk in/nabij havens.

Tabel 1: Aantallen zeeroven naar plaats (1999-2001)

Jaar	Internationale wateren		Territoriale wateren		Havens	
2001	79	21%	125	34%	166	45%
2000	136	29%	224	48%	111	23%
1999	38	12%	201	65%	70	23%

Bron: IMO 2001

De door de piraten gekozen modus operandi zegt niet alleen iets over de situationele mogelijkheden die worden geboden, maar ook iets over de professionaliteit van de daders. Naarmate de voor handen zijnde mogelijkheden minder hoge eisen stellen aan de uitrusting en professionaliteit van de piraten, neemt de kans toe dat ook onervaren en ondeskundige personen hun slag proberen te slaan. De onervaren piraten enteren vanaf de oever of vanuit wrakke scheepjes schepen die voor anker liggen. In Brazilië en Paraguay proberen krottenwijkbewoners met kleine bootjes naar een schip te varen. Wanneer ze eenmaal het schip hebben bereikt klimmen ze aan boord en met behulp van vuurwapens en messen proberen ze geld uit de scheepskluis, goederen uit de lading en persoonlijke bezittingen van de opvarenden te bemachtigen (Van der Post, 1997). Deze mensen werken niet georganiseerd, en zijn uitsluitend op zoek naar geld of naar goederen voor eigen gebruik. Van roven op bestelling of van contacten met helers op het vasteland is geen sprake. De aanval op de *Valiant Carrier* is een voorbeeld van een dergelijke, weinig professionele werkwijze. De daders proberen met harde hand geld te bemachtigen; zij nemen bij het enteren veel risico's (brandbommen afvuren op een olietanker!), kennen de weg niet op het schip, en druipen uiteindelijk onverrichterzake af.

Maar er zijn ook piraten die uit een geheel ander hout gesneden zijn. Zij gaan goed voorbereid over tot de aanval, zijn uitgerust met moderne vuurwapens en in het bezit van snelle vaartuigen. Soms maken deze piraten deel uit van misdadige organisaties of zijn er eraan verwant. Zo zijn er relaties vastgesteld tussen piraten die in Zuidoost-Azië

opereren en belangrijke Aziatische misdaadsyndicaten (Stellweg, 1999). Via dergelijke connecties worden piraten geïnformeerd over interessante doelwitten (Christern, 1999). Bovendien verzorgen deze syndicaten de afzetmarkten voor geroofde goederen. Veel van deze piraten zouden ook werken voor warlords, corrupte overheidsambtenaren en terroristische bewegingen (Burnett, 2002, p. 10).

Kenmerkend voor de 'professionele' piraat is dan ook dat hij zich niet uitsluitend richt op het bemachtigen van baar geld. De aanval kan gericht zijn op scheepsonderdelen, de lading of zelfs op het vaartuig. In een haven, waar men het niet zo nauw neemt met de controle en scheepsregistratie wordt het vaartuig omgebouwd. De onderdelen die identificatie mogelijk maken, worden met snijbranders en slijptollen verwijderd. Het schip krijgt een nieuwe naam en kan verkocht worden of gebruikt voor criminele activiteiten (Jippes, 1997).

Uit de registratie van het IMB komt naar voren dat er in totaal 21 doden zijn gevallen in 2002 bij piratenacties. Dat aantal fluctueert jaarlijks sterk, zoals uit tabel 2 blijkt. Hetzelfde geldt voor het aantal gewonden.

Tabel 2: Aantallen zeeroven en lichamelijke gevolgen

	Aantallen	Doden	Gewonden	Vermisten
2002	335	21		24
2001	370	17	42	5
2000	471	72	129	5
1999	309	2	11	0

(Bron: IMB 2002)

Het is op basis van de IMB-gegevens niet duidelijk of het tijdens de roven gepleegde geweld samenhangt met de mate van professionaliteit van de daders.

Vergroeid met het vasteland

Willen piraten voor langere tijd hun activiteiten kunnen voortzetten dan is het in de eerste plaats belangrijk dat zij toegang hebben tot markten, waar zij hun gestolen goederen kunnen verkopen en het gestolen cash geld, vaak bestaande uit buitenlandse valuta, kunnen uitgeven of inwisselen (Vagg, 1995). Maar in de tweede plaats is van belang dat deze activiteiten door de lokale autoriteiten gedoogd worden. Voor de continuïteit van het roversbestaan op zee, is het belangrijk dat de formele sociale controle op het vasteland is uitgeschakeld (Vagg, 1995; Worrall, 2000, p. 38). Gewezen kan worden op het bestaan van een symbiose tussen piraten en de haven- en douanebeambten; in ruil voor geld en goederen ontvangen piraten gedetailleerde informatie over de herkomst en lading van passerende schepen (Worrall, 2000, p. 47).

De verhoudingen tussen piraten en de wettige omgeving kunnen nog veel verder gaan. Er kan sprake zijn van een zodanige verweving dat zelfs de grenzen tussen illegaliteit en legaliteit nog maar moeilijk getrokken kunnen worden. In sommige ontwikkelingslanden zijn lokale ambtenaren in de praktijk 'warlords'. Zij oefenen gezag uit over het lokale overheidsbestuur en de strijdkrachten, en hebben ook intensieve contacten met de 'elite' uit de zakenwereld. Maar hun macht en bemoeienis strekken zich ook uit over de illegaliteit. Op een van de eilanden in de Riao Archipel tolereerden deze lokale machthebbers piraterij omdat het broodnodige inkomsten verschaften aan de almaar opstandiger wordende ambtenaren en militairen. De autoriteiten tolereerden piraterij, ook als deze werd gepleegd door 'bijklussende' overheidsdienaren.

Ook op centraal niveau zijn verregaande vergroeiingen gesignaleerd tussen het wettige gezag en zeepiraterij. Naar verluidt zou een van de intimi van de voormalige Indonesische president Soeharto leider zijn geweest van een goed georganiseerd netwerk van piraten. Deze beide concrete voorbeelden illustreren hoezeer roof op zee geworteld is op het vasteland.

Conclusie

Het onderwerp zeepiraterij spreekt weliswaar sterk tot de verbeelding, maar het heeft tot dusverre nog niet de aandacht gekregen van criminologen in de Westerse wereld, die het verdient. In de eerste plaats verdient het onderwerp grotere aandacht omdat de problematiek, in termen van fysieke en materiële schade, ernstig is. In de tweede helft van de jaren negentig is, mede als gevolg van economische depressies en de verzwakking van overheidstoezicht, zelfs van een sterke toename van de zeeroversproblematiek sprake. In de tweede plaats verdient zeeroverij aandacht omdat deze vorm van criminaliteit een goede illustratie is van de economische en sociale bepaaldheid van criminaliteit. Geweld op zee wordt sterk bepaald door de maatschappelijke situatie op het vasteland. Met name is van belang de verwevenheid tussen legale instituties en zeeroverij. Alleen al deze laatste constatering doet vermoeden dat de problematiek van de zeeroverij niet kan worden bestreden met alleen meer maritiem toezicht door westerse landen.

Literatuur

Aune, B.

Piracy and its repression under the 1982 Law of the Sea Convention

Chicago, University of Chicago, Ocean Yearbook 8, 1990

Beckman, R.C., C., Grundy e.a.

Acts of piracy in the Malakka and Singapore Straits

Durham, University of Durham international boundaries research unit maritime briefings, 1^e jrg., nr. 4, 1994

Burnett, J.

Dangerous waters, modern piracy and terror on the high seas

New York, Penquin Group, 2002

IMO

MSC.4/Circ. 16

31 March 2002, Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, annual report 2001

Innes, B.

The book of pirates, buccaneers – corsairs – privateers – freebooters & all searovers

Londen, Bancroff & Co

Jippes, H.

Moderne zeepiraten; Yohoho en een fles met rum

NRC Handelsblad, 15 november 1997

Post, W. van der

Geweld op zee neemt toe; Nederlandse schepen vaker prooi van zeerovers

Algemeen Dagblad, 5 februari 1997

Teitler, G.

Zeeroof? Nederland en de zaak van Santa Maria, januari 1961
Marineblad, oktober 1994

Teitler, G.

Zeeroof en zeeroofbestrijding in de Indische archipel gedurende de negentiende eeuw
Marineblad, april 2000

Trocki, C.A.

Piracy in the Malay world
In: A.T. Embree (red.),
Encyclopedia of Asian history,
deel 3, New York, Charles
Scribness

Unclos

United Nations conference on the law of the seas
Montago Bay, 10 december 1982

United National Convention on the Law of the Sea

www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/cbsindx.htm

Vagg, J.

Rough seas? Contemporary piracy in South East Asia
British journal of criminology,
35^e jrg., nr. 1, 1995

Veldt, M.

Misdaad op zee
Intermediair, 26 maart 1993,
nr. 12

Warren, J.F.

A tale of two centuries; the globalisation of maritime raiding and piracy in Southeast Asia at the end of the eighteenth and twentieth centuries
Leiden, KITLV Jubilee Workshop,
14-16 Juni 2001

Worral, J.L.

The routine activities of maritime piracy
Security journal, 2000