

Open registers, zelfregulering en criminaliteit

*N. Winchester**

Reeds sinds jaar en dag varen reders met hun schepen onder de vlag van een ander land dan hun land van herkomst. Dat gebeurde vroeger veelal vanwege politieke of economische redenen, meer recentelijk waarschijnlijk vanwege economische motieven. Pas in de periode tussen de Eerste en de Tweede Wereldoorlog ontwikkelden bepaalde landen zich echter als 'open registers',¹ dat wil zeggen staten die bijna zonder restricties de registratie accepteren van schepen van een willekeurig ander land, veelal met het doel inkomsten te verwerven. De afgelopen ongeveer vijftig jaar heeft het 'flag of convenience'-systeem zich zodanig ontwikkeld, dat in 1998 meer dan 50% van het brutotonnage ter wereld was geregistreerd onder FOC-vloten.

Discussies over het open registratiesysteem spitsen zich vooral toe op een aantal hoofdpunten: het effect ervan op arbeidsomstandigheden; het verband ervan met richtlijnen voor beheer en onderhoud van vaartuigen; en, het risico voor het milieu. Een aantal ongevallen, waarover uitvoerig in de media is bericht, heeft echter de vraag opgeroepen naar het verband tussen het open registratiesysteem en criminele activiteiten.

In dit artikel zal ik aantonen dat de structuur en dynamiek van het open registratiesysteem de voorwaarden scheppen voor verscheidene criminele activiteiten en dat dit kan worden verklaard door de verschillende regulerende omgevingen te bekijken die door de vlaggenstaten in het leven zijn geroepen. In de dynamische markt van scheepsregistratie maakt de reikwijdte van het regulerende toezicht dat door de vlaggenstaat wordt uitgeoefend onderdeel uit van zijn marketingstrategie en derhalve van de economische levensvatbaarheid van het register zelf. In deze context komt uit de vlaggenmarkt een uiteenlopende reeks regulerende omgevingen voort, variërend van een hoge mate van overheidstoezicht tot een omgeving die bijna vrij van regulering is. In deze laatstgenoemde situatie, waarin de omgeving bijna vrij van regulering is, worden illegale activiteiten

* De auteur is als onderzoeker verbonden aan het Seafarers International Research Centre, Cardiff University (UK).

1 In deze verhandeling worden de termen 'open register' en 'flag of convenience' gebruikt als synoniemen.

mogelijk gemaakt. Ten slotte zal ik aandacht schenken aan de mogelijkheden om dit probleem aan te pakken.

Open registers en criminele activiteiten

Voordat ik bespreek hoe een zodanige situatie kan ontstaan, is het noodzakelijk te illustreren welk soorten criminele activiteiten aan het open registratiesysteem zijn verbonden. Ik geef een beperkt verslag van criminele activiteiten en laat daarbij kwesties buiten beschouwing die betrekking hebben op schending van arbeidsovereenkomsten en gebrek aan onderhoud van schepen volgens voorgeschreven normen. Met betrekking tot het verband tussen open registratie en criminaliteit, stelt een recent onderzoek van de OESO (OECD) naar het eigendom en beheer van schepen vast dat er 'veel soepele scheepsregisters' bestaan die mogelijkheden bieden aan 'potentiële terroristen om effectief hun identiteit te verbergen' (OECD, 2003). Voor wat betreft drugshandel stelt Mackinnon dat 'clandestiene drugskoeriers gebruik maken van schepen die staan geregistreerd onder Staten die een gunstig register bieden' (Mackinnon, 2001). Er is echter nog nooit systematisch onderzoek gedaan naar het verband tussen misdaad op zee en het open registratiesysteem en ook bestaan er geen gegevensbronnen die informatie verzamelen over dit onderwerp. Bij gebrek aan zodanige gegevens geeft het volgende een beknopte samenvatting van een aantal belangrijke voorbeelden van criminele activiteiten. Het gaat hierbij om een reeks voorvallen die in de maritieme pers, en in sommige gevallen in de mondiale media, zijn besproken.

- In mei 2002 ging de Griekse kustwacht aan boord van een veerboot die onder Boliviaanse vlag stond geregistreerd. Daarbij werden drie vrachtwagens aangetroffen met in totaal 1,5 miljoen pakjes gesmokkelde sigaretten. Uit nader onderzoek bleek dat het een Russische maffia-operatie betrof. De kapitein en bemanning werden veroordeeld tot gevangenisstraffen van vier jaar (Lifsher, 2002).
- In januari 2002 nam de Israëliëse krijgsmacht in de Rode Zee een vrachtschip in beslag dat onder de vlag van Tongo stond

geregistreerd en was geladen met vijftig ton wapens.

De Israëliëse autoriteiten beweerden dat het vaartuig, *Karine A*, op weg was naar de Palestijnse Autoriteit van Yasser Arafat (zie Lowry en Osler, 2002; Nelson, 2002).

- De US Drug Enforcement Agency beschrijft de registratiepraktijken voor schepen en ondernemingen in Belize als een 'uitnodigend doelwit' voor het witwassen van drugsgelden. Volgens de DEA zijn er reeds verschillende grote cocaïnevangsten gedaan aan boord van schepen die de vlag van Belize voerden (Osler, 2001).
- In juni 2002 namen de Franse autoriteiten het in Cambodja geregistreerde schip *Winner* in beslag op verdenking van cocaïne-smokkel. De Griekse eigenaren van het schip werden daarop beschuldigd van drugshandel, het oprichten van een criminele organisatie en het witwassen van geld (zie Wilson, 2002; Hand, 2002).
- Op 31 mei bekende de hoofdmachinist van de in Panama geregistreerde tanker *Sohoh* schuld op verschillende aanklachten. Hij zou geprobeerd hebben het illegaal lozen van olie in internationale wateren te verdoezelen (McLaughlin, 2002). Verwijzend naar de Baltische Zee rapporteerde de Helsinki-commissie dat in 2001 'tijdens één bepaalde 24-uurs luchtsurveillancevlucht, meer dan 26 gevallen van illegale olielozing werden waargenomen' (Helsinki Commission).
- In 1997 werd door de Verenigde Staten de invoer van Atlantische blauwvintonijn, gevangen door schepen die stonden geregistreerd in Panama, Honduras en Belize, verboden. De visvangst die door de schepen onder deze vlaggen werd uitgevoerd, werd beschouwd als schadelijk voor het behoud van deze vissoort (US Department for Commerce).
- Een artikel in de *Wall Street Journal* van september 2002 beschrijft de Boliviaanse vlag als volgt: 'Terwijl de vloot die onder de Boliviaanse vlag vaart is uitgebreid van slechts een handvol enkele jaren geleden tot meer dan driehonderd nu, hebben de autoriteiten tientallen van deze schepen betrappt op drugshandel, dumpen van gevaarlijk afval, illegale visvangst en onveilig handelen' (Lifsher, 2002).

Deze illegale activiteiten kunnen worden opgedeeld in twee groepen: de activiteiten die zich beperken tot de scheepsactiviteiten in de zeevaartsector en de activiteiten die gebruikmaken van de structuren van de zeevaartindustrie als kanaal voor illegale activiteiten. Ik zal voor de eerste groep de samenvattende term *zeevaart* en voor de tweede groep de term *zeevaart-gerelateerd* gebruiken.

Wanneer ik spreek van *zeevaart* dan spreek ik van een categorie van activiteiten die rechtstreeks aan de zeevaartindustrie zijn gerelateerd, zoals het lozen van olie op zee en illegale visserij. In die gevallen refereren de illegale handelingen aan de illegale onderneming van het schip zelf. Het schip vormt geen dekmantel voor een ander soort onderneming. Dat betekent dat zelfs in geval van een bepaald soort illegale visvangst het hierbij nog altijd gaat om een visserij-schip dat wordt gebruikt voor de visvangst.

Wanneer ik de term *zeevaart-gerelateerd* gebruik wordt gerefereerd aan activiteiten als drugshandel of wapensmokkel. Het schip wordt gebruikt als kanaal voor het uitvoeren van een illegale handeling. Dat wil zeggen dat ondanks het feit dat een bulkcarrier verschillende soorten vracht vervoert, haar vrachtbrief geen specificatie zal geven van de illegale aard van de vracht. Voor deze groep geldt bovendien dat de activiteit zich niet beperkt tot de zeevaartindustrie, hetgeen inhoudt dat drugshandel niet uitsluitend plaatsvindt middels het gebruik van zeevaartschepen.

Tussen deze twee soorten activiteiten bestaat een verschil in de rol van de staat als het gaat om haar pogingen om die criminele activiteiten te bestrijden. In de categorie *zeevaart* vervult de staat de rol van maritieme regelgever, terwijl zijn rol in de categorie *zeevaart-gerelateerd* overgaat naar een algemene functie van de staat gericht op de bestrijding en vervolging van illegale activiteiten.

De vraag luidt dan ook, waarom bestaat er een verband tussen criminele activiteiten en open registratie? Het antwoord, dat deze beide soorten criminele activiteiten omvat, heeft betrekking op de aard van de regulerende omgevingen die door de verschillende vlaggenstaten worden vastgesteld. De verschillende vormen en maten van regelgeving die door de vlaggenstaten zijn opgesteld en worden afgedwon-

gen, bieden de reder verschillende mogelijkheden om zich van de staat los te maken en in een zelfregulerende omgeving te opereren. Binnen deze verschillende regulerende niveaus worden de bestaansvoorwaarden voor deze twee soorten illegale activiteiten geschapen, ofwel de mogelijkheid voor een reder om naar behoefte buiten de regelgeving van een staat om te kunnen opereren. Voordat ik op dit punt verder inga, zal ik echter de soorten regulerende omgevingen behandelen die binnen de zeevaartindustrie bestaan.

Registratie en regulering²

Wanneer een reder ervoor kiest zijn schip onder een specifieke vlag te voeren, worden reder en schip onderdeel van een bepaalde regulerende omgeving. Middels deze wijze van scheepsregistratie krijgt de reder een aantal rechten en verplichtingen. Vanwege de internationale wetgeving aangaande scheepsregistratie, wordt de vlaggenstaat in staat gesteld deze rechten en plichten in te vullen op de wijze die zij geschikt acht, op een autoritaire of liberale manier, en de reders mogen zelf bepalen welke omgeving zij het meest passend achten voor de scheepsoperatie. Samenvattend kunnen de regulerende omgevingen van vlaggenstaten worden ingedeeld in drie algemene categorieën.³

- In het geval van efficiënt gereguleerde staten streeft de staat ernaar alle zeevaartoperaties te reguleren. Deze vlaggenstaten worden centraal vanuit de overheid bestuurd. Vanaf het eerste onderzoek van de schepen dat voorafgaat aan de inschrijving ervan tot aan de arbeidsomstandigheden voor zeevaarders, streven deze staten ernaar een efficiënte en doeltreffende regulerende omgeving te scheppen, gesteund door zowel de volledige internationale wetgeving als de politieke bereidheid daartoe. Voorbeelden van dergelijke vlaggenstaten zijn: Groot-Brittannië en Noorwegen.
- Binnen inefficiënt gereguleerde staten is de route tussen de reder en de vlaggenstaten over het algemeen enigszins ondoorzichtig. Het register wordt door de staat of een particulier totstandgebracht.

2 Dit hoofdstuk geeft een samenvatting van de resultaten van een drie jaar durend project dat door de auteur werd uitgevoerd teneinde de regulerende capaciteit van 37 vlaggenstaten te analyseren, zie N. Winchester en T. Alderton, *Flag state audit 2003*, Cardiff, SIRC, 2003.

3 Deze categorieën zijn ideale types en de verscheidene vlaggen komen op dit gebied op verschillende punten voor.

- Men kan niet om de eisen die aan registratie worden gesteld heen, tegelijkertijd zijn ze niet erg strikt. De Imo-verdragen worden meestal matig geratificeerd en de verantwoordelijkheid voor naleving wordt doorgeschoven naar classificerende instellingen. Voorbeelden van dergelijke vlaggenstaten zijn: Panama, Liberia, Cyprus en Malta (dit zijn de, over het algemeen, gevestigde open registers).
- Binnen niet-gereguleerde registers bestaat de regulerende omgeving nauwelijks. Het register wordt particulier beheerd, vaak van buiten de staatsgrenzen. Het verband tussen de reder en de staat is zeer minimaal. De Ilo- en Imo-verdragen worden in beperkte mate nageleefd en er zijn weinig tot geen structuren of personeel in zowel de staat als de registrerende instantie aanwezig die deze op effectieve wijze zouden kunnen naleven; bovendien bestaat er weinig politieke bereidheid tot handhaving van de wetgeving. Deze registers bieden de reder een omgeving die vrij van regulering is zodat deze naar eigen inzicht kan handelen met weinig gevolgen. Voorbeelden van dergelijke registers zijn: Cambodja, Bolivia en Tonga.

Deze regulerende praktijken hebben zich ontwikkeld in de context van economische belangen, en niet zozeer vanuit de opvatting dat de vlaggenstaat een plaats is voor effectieve regelgeving. Vrije markten staan erom bekend dat zij niet in staat zijn regelgeving voor zichzelf op te stellen; pas als de regelgeving van invloed is op de winstgevendheid, zal versteviging van de regelgeving plaatsvinden.

Men gaat er vaak vanuit dat regelgeving plaatsvindt op het snijpunt waar overheid en economie samenkomen. In een situatie waarin het politieke stelsel fungeert als ontvanger van gelden en scheepsregistratie volledig onderdeel uitmaakt van de economie, neemt de mogelijkheid van een effectieve regelgeving af. Daar waar de vlaggenstaat scheepsregistratie beschouwt als enkel een inkomstengenerator, ligt het niet voor de hand dat de staat kan fungeren als autonome toezichthouder op de schepen die zij heeft geregistreerd. En ingeval de staat enige autoriteit wenst uit te oefenen, zorgt het gemak waarmee schepen kunnen 'overgaan' op een andere vlag ervoor dat de econo-

mische levensvatbaarheid van een zodanige registratie wordt bedreigd.

Open registers worden, zonder uitzondering, uitgevoerd op basis van een bedrijfsmodel. Zij hebben ten doel de opbrengsten te maximaliseren middels het vergroten van de inkomstenstromen en het laag houden van de kosten. Hiermee scheppen zij een regulerende omgeving die is ontworpen om reders naar hun register te lokken. Dit heeft als resultaat gehad dat een vlaggenmarkt is ontstaan waarbinnen de reder een reeks regulerende omgevingen gepresenteerd krijgt waaruit hij mag kiezen. De regelgeving beïnvloedt, gezien vanuit een algemeen bedrijfsmodel, en vanuit puur economische belangen, uiteindelijk de winstgevendheid. Deze soorten regulerende omgevingen zijn in wezen bedrijfsstrategieën die zijn ontworpen om tonnage voor het register aan te trekken.

Zelfregulering en misdaad

Hierboven heb ik onderscheid gemaakt tussen twee soorten criminele activiteiten die zijn gerelateerd aan het open registratiesysteem. In het navolgende zal ik bespreken hoe de regulerende omgeving zich verhoudt tot dit soort activiteiten.

Zeevaart

Voor wat betreft illegale visvangst, olielozingen en dergelijke – waarbij de activiteiten zijn gerelateerd aan maritieme operaties – streeft de reder ernaar een vlag te voeren waarvoor geldt dat de zeevaartautoriteit onvoldoende macht bezit haar wetgeving te handhaven dan wel slechts een beperkte wetgeving kent. De reder zal echter geneigd zijn een vlag te kiezen, waarvan de reputatie niet volledig is bezoedeld, dan wel een vlag die geen doelwit vormt voor de verschillende havenautoriteiten wereldwijd. Het gaat vaak om op zich wettige maritieme activiteiten die op illegale wijze worden uitgevoerd. Een noodzakelijke voorwaarde voor deze activiteiten is het gebruik van een vlag waarvoor een zwakke regulering geldt, en waarbij de reder niet door de staat onder aanzienlijke druk wordt gezet. Het merendeel van de ‘flags

of convenience' voldoet, in meer of mindere mate, aan deze voorwaarde. Dit type criminele activiteiten komt in alle open registers voor.⁴ Sommige registers, zoals bijvoorbeeld Belize, hebben echter een slechte reputatie gekregen vanwege een bepaald type criminaliteit, in dit geval visserijschepen die veelvuldig betrokken zijn geweest bij geschillen over illegale visvangst.⁵

Zeevaart-gerelateerde misdaad

Daarentegen worden criminele activiteiten als wapensmokkel, cocaïne-smokkel en de illegale mensenhandel, naast beschuldigingen met betrekking tot het bestaan van een Al Qaeda-vloot (zie Osler, 2001), bijna uitsluitend in verband gebracht met de niet-gereguleerde groep registers. Teneinde dit onderlinge verband te kunnen begrijpen, is het noodzakelijk de relatie tussen registratievoorwaarden en bedrijfsoprichting in het buitenland te beschouwen.

Voor een aantal open registers geldt dat bedrijfsoprichting in het buitenland zorgt voor een verhoging van de inkomsten. De reder wordt niet alleen scheepsregistratie geboden, maar wordt tevens vaak in de gelegenheid gesteld een bedrijf in te schrijven waarvan de activa uit enkel en alleen het schip bestaan. Er is veel publiciteit gegeven aan de wetgeving voor buitenlandse bedrijven van het type dat werd aange troffen in havenbelastingstelsels wereldwijd vanwege hun aantasting van het publiciteitsbeginsel. Minimale lokale deelname, gebrek aan registers van directeuren en het routinematig accepteren van aandelen aan toonder, verbergen vaak de daadwerkelijke eigenaar van een bedrijf onder lagen van bureaucratische ondoorzichtigheid. In feite zijn de eigenaren van vaartuigen die in de open registers voorkomen

4 We dienen echter voorzichtig te zijn met het doen van beweringen gericht op het gehele flag of convenience-systeem. Het is al sinds jaar en dag bekend dat sommige nationale registers beschikken over ineffektieve regulerende omgevingen voor scheepsregistratie, ook al is vaak het verband gelegd tussen de normen van de vaartuigen zelf en de slechte behandeling van zeevaarders. Dikwijls ontvangen deze zogenaamde slechte nationale registers onvoldoende financiële steun van de staat of ontbreekt het hen inderdaad aan de noodzakelijke deskundigheid voor de regulering van vaartuigen en hun bedrijvigheid. In tegenstelling tot open registers wordt hierbij vaak vereist dat er sprake is van een duidelijk verband tussen staat en eigendom van het schip, en beschikken deze registers ook niet over regulering voor deze gelimiteerde en goedkope bedrijfsoprichting in het buitenland.

5 Zie M. Grey, 'Belize flag dismisses substandard inspectors', *Lloyd's List*, 23 mei 2000. Onder toenemende internationale druk heeft Belize onlangs 40% van de vaartuigen uit haar register verwijderd. Veel van deze vaartuigen doken echter vervolgens op onder vlaggen van onder andere Cambodja en Tonga.

vaak zodanig in mist gehuld, dat er maanden voor nodig zijn om deze te achterhalen.⁶

Voor inschrijving van een schip in open registers is, naast het betalen van inschrijfgeld en de uitwisseling van bepaalde documentatie, in meer of mindere mate de aanwezigheid in die staat vereist. De regulering van Liberia eist bijvoorbeeld dat alleen een persoon met de Liberiaanse nationaliteit of een rechtspersoon een schip mag inschrijven in haar registers. Deze beperkingen zijn niet al te drukkend aangezien een zodanige rechtspersoon kan bestaan uit een individuele scheepsonderneming wier activa enkel en alleen uit dat schip bestaan, noch zorgen deze criteria voor een verhoogde transparantie van de zeevaartindustrie. Het contrast met degenen die actief zijn aan de niet-gereguleerde kant van de vlaggenmarkt is echter duidelijk. Cambodja, Belize, Bolivia en Equatoriaal-Guinea vereisen geen deelname in de vlaggenstaat voor registratie; zelfs de minimumvoorwaarden die door de gevestigde open registers worden gesteld, zijn niet van kracht. In feite kan ieder bedrijf met één schip dat waar dan ook ter wereld staat ingeschreven, worden gebruikt om het schip in deze registers in te schrijven.⁷ Het spreekt voor zich dat zodanige structuren zeer uitnodigend zijn voor degenen die zich met verschillende illegale activiteiten willen bezighouden.

In zulke registers zien we het bijna volledige gebrek aan regulering per se. Vanuit het perspectief van iemand die voornemens is criminele activiteiten te ontplooiën, is het mogelijk deze registers te beschouwen als een middel om een uiterst ondoorzichtige, internationaal vertakte bedrijfsstructuur te creëren en enig verband tussen hemzelf en het vaartuig te verhullen, dit alles zonder inmenging van de staat. Dergelijke registers zijn bij uitstek geschikt voor het ontplooiën van illegale activiteiten. Niet dat deze scheepsregisters met dat doel in het leven geroepen zijn. Maar hun gebrekkige regulering en handhavingscapaciteiten kunnen dergelijke activiteiten niet voorkomen.

Discussie

Vaartuigen die de vlag van open registers voeren zijn betrappt op drugs- en wapensmokkel. Het zou niet correct zijn te stellen dat deze

⁶ De *Erika* is hiervan een uitstekend voorbeeld, zie *Lloyd's List*, 'Erika owner riddle grows', 15 januari 2000.

⁷ De logica hiervan gaat nog verder, dit bedrijf met één schip kan zelf weer eigendom zijn van een buitenlandse onderneming in een ander rechtsgebied, waardoor het verband tussen de reder en de vlaggenstaat nog onduidelijker wordt.

open registers dit soort gedrag aanmoedigen, maar het zou tevens onjuist zijn te beweren dat zij alles doen om dit gedrag te voorkomen. We moeten echter voorzichtig zijn met het doen van beweringen aangaande causaliteit. Het flag of convenience-systeem veroorzaakt geen criminele activiteiten, noch is dit hierop een doeltreffend antwoord. In plaats daarvan biedt het open registratiesysteem degenen die zich willen bezighouden met criminele activiteiten een kant-en-klaar systeem dat zij in hun voordeel kunnen gebruiken. Derhalve bestaat er een natuurlijke verwantschap tussen het open registratiesysteem en de uitoefening van criminele activiteiten. In feite creëren deze ondoorzichtige structuren van vaartuigeigendom, vage voorwaarden voor de oprichting van bedrijven in het buitenland, beperkte inschrijfvoorwaarden en het gebrek aan doeltreffende toezichhoudende procedures een omgeving die personen kan aantrekken die zich bezighouden met illegale activiteiten. Deze zou echter ook kunnen worden beschouwd als een gedereguleerde omgeving waarin de reder zijn kosten kan minimaliseren en toch zijn eigen normen kan behouden bij gebrek aan rechtstreeks overheidstoezicht. In wezen benadrukt het eerste de problemen behorend bij doeltreffende zelfregulering en draait het laatste dit om en bekijkt het vrijheidsgezinde vrije marktelement van dit argument.

Het probleem is dat deze structuren beide soorten handelingen gelijk mogelijk maakt, door de grootst mogelijke ruimte voor zelfregulering te bieden. Op verscheidene aan zodanige registers verbonden schepen hebben illegale activiteiten plaatsgevonden en de ervaring met zelfregulering in andere sectoren van de economie heeft ons geleerd dat vrije markten volstrekt ongeschikt zijn voor het onderschrijven van effectieve normen en voor het werkelijk garanderen van de legaliteit van ondernemingen. Terwijl het opzetten van een open register door een aantal ministaten en verarmde landen wordt beschouwd als een eenvoudige manier om inkomsten in dollars te verwerven, heeft dit het effect van het scheppen van een dynamische markt, waarin regulering een wezenlijk element vormt die de slagingskans van de registers bepaalt. Zo is er een markt ontstaan voor scheepsregistratie waarin de reder kan kiezen uit de mate van regulering

die het beste past bij zijn activiteiten, waaronder tevens criminele handelingen vallen.

Conclusie

Hierboven heb ik gesteld dat de ontwikkeling van het open registratiesysteem heeft geleid tot een situatie waarin reders zelf een reguleringssysteem kunnen kiezen dat bij hun behoeften aansluit. In wezen krijgen reders de mogelijkheid geboden: te kiezen voor een laag belastingstelsel; hun wettelijke aansprakelijkheid te beperken door het oprichten van een bedrijf met slechts één schip; bemanning in dienst te nemen van iedere gewenste nationaliteit en samenstelling; hun eigen systeem voor scheepsonderhoud te hanteren; en de organisatie te kiezen die hun schepen classificeert. De reders krijgen evenwel tevens de mogelijkheid geboden om: hun identiteit te verbergen onder verschillende lege BV's; hun vaartuigen in te schrijven onder weinig tot geen toezicht van de vlaggenstaat; geen onderhoud te plegen aan hun vaartuigen; visserijwetgeving niet na te leven zonder noemenswaardige problemen met de vlaggenstaat; en om zich bezig te houden met allerlei illegale activiteiten bij gebrek aan rechtstreeks overheidstoezicht.

Dit systeem schept de voorwaarden voor het bestaan van allerlei criminele activiteiten alsmede voor het leiden van een weinig effectieve onderneming binnen de grenzen van de wetgeving. Hierdoor biedt de huidige vlaggenmarkt reders een omvangrijke vrijheid die botst met de pogingen om de uitoefening van illegale activiteiten door en via de zeevaartindustrie te voorkomen.

Een aantal staten heeft verschillende pogingen ondernomen om iets aan de inherente onvolkomenheden van het systeem te doen.

Intergouvernementele organisaties als de Helsinki-commissie werden opgericht om het verontreinigingsprobleem aan te pakken door gebruik te maken van een combinatie van toezicht vanuit de lucht en de ontwikkeling van technieken die een verband kunnen leggen tussen olieverontreiniging en afzonderlijke schepen. De verschillende havenstaatcontrolestelsels wereldwijd hebben een uitvoerig systeem van scheepsinspectie ontwikkeld, en ontwerpen nu een programma waar-

mee risicoschepen kunnen worden aangepakt. Een recente richtlijn van het Europees Parlement⁸ maakt het mogelijk om schepen die een vlag voeren die voorkomt op de 'Zwarte Lijst' van de Havenstaatcontrole Parijs, uit de Europese communautaire wateren te weren.⁹ De gemeenschappelijke factor van deze activiteiten is dat zij stilzwijgend accepteren dat de vlaggenstaat zich onttrekt aan de regulerende kaders. Deze activiteiten vormen geen aanvulling op het toezicht op vlaggenstaten, maar een vervanging ervan. Zij vullen de plaats op van de zich terugtrekkende vlaggenstaat. Het probleem van deze aanpak is dat het verzuimt de kern van de structurele voorwaarden aan te pakken, die bepaalde soorten illegale activiteiten mogelijk maakt.¹⁰ Hierdoor is de aanpak vatbaar voor dezelfde kritiek als het strafrechtstelsel ten deel valt voor het principe van massale opsluiting (Garland, 2001). De aanpak gaat simpelweg voorbij aan de kern van het probleem: het element dat ruimte laat voor het bestaan van illegale activiteiten.¹¹

De legitimering van het open registratiesysteem vloeit voort uit internationale wetgeving. De voornaamste wetgeving op het gebied van scheepsregistratie is het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het Recht van de Zee (Unclos). In artikel 91 van dit verdrag staat dat iedere staat de voorwaarden dient vast te stellen voor het verlenen van zijn nationaliteit aan een vaartuig, voor de registratie van vaartuigen in zijn wateren, en van het recht zijn vlag te voeren. Vaartuigen hebben de nationaliteit van de staat waarvan zij de vlag mogen voeren. Tussen de staat en het vaartuig dient een specifiek verband te bestaan.¹² Dit artikel wordt op een zodanige wijze geïnterpreteerd dat dit de vlaggenstaat in staat stelt naar eigen inzicht de voorwaarden vast te

8 Richtlijn 2001/106/EC van het Europees Parlement en van de Raad van 19 december 2001.

9 Deze richtlijn schendt mogelijkwerwijs het beginsel in art. 17 van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het Recht van de Zee, met de titel *Recht op vrije toegang* waarin staat vermeld dat 'onder dit Verdrag schepen uit alle Staten, hetzij langs de kust dan wel inlands, het recht hebben op vrije toegang tot de territoriale wateren'.

10 Ik beweer inderdaad dat het Havenstaatcontrolestelsel ten doel heeft gehad ruimte te creëren onderaan de vlag, wat de opkomst van deze zeer niet-gereguleerde systemen mogelijk heeft gemaakt, zie N. Winchester en T. Alderton, 'Regulation, representation and the flag market', *Journal for maritime research*, september 2002.

11 Bij de Imo heeft de Kustwacht van de VS gepoogd het probleem van de bedrijfsmatige sluiers aan te pakken middels een voorstel waarin onder meer het kenbaar maken van het vruchtgebruik van een schip verplicht werd gesteld. Dit voorstel kreeg echter onvoldoende steun in dit forum. Rederijgroeperingen beweerden dat dit voorstel 'onwerkbaar was, mogelijk averechts zou werken en vol wettelijke en praktische obstakels zat', zie 'IMO scuppering of ownership disclosure accepted by US', *Lloyds List*, 6 mei 2002.

12 UN: *United Nations Convention of the Law of the Sea*, Hoofdstuk 2, art. 91, http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/UNCLOS.pdf

stellen voor registratie van een vaartuig.¹³ Op deze wijze kan de vlaggenstaat autonoom zijn regulerende omgeving bepalen, waardoor staten zich kunnen onttrekken aan effectieve machtsuitoefening op het moment dat zij hun recht op het voeren van een vlag laten gelden. Dit heeft geleid tot het ontstaan van een agressieve vlaggenmarkt, met duidelijke lagen van regulerende systemen.

In artikel 94 van hetzelfde verdrag, getiteld *Verplichtingen van de vlaggenstaat*, staat echter vermeld dat 'iedere vlaggenstaat ten aanzien van de vaartuigen die zijn vlag voeren een doeltreffende uitoefening van zijn jurisdictie en controle dient te garanderen voor wat betreft administratieve, technische en sociale kwesties'.¹⁴ Ondanks het feit dat deze stelling duidt op het concept van een vlaggenstaat die regulerende autoriteit uitoefent, wordt deze gedachte in het verdrag niet verder uitgewerkt. Er bestaat geen minimum- dan wel maximumnorm voor een zodanige omgeving, noch zijn er concrete richtlijnen om te bepalen wat een acceptabele norm is dan wel hoe een modelstelsel van de 'beste praktijk' eruit zou moeten zien.

Een model-vlaggenstaat

Wanneer men het probleem van misdaad op zee vanuit het perspectief van scheepsregistratie wil aanpakken, dienen de rol en de staatsregeling van de vlaggenstaat opnieuw te worden beoordeeld. Het varen onder de vlag van een staat zou meer moeten inhouden dan enkel een uitwisseling van gelden. Dit kan alleen worden aangepakt door de functie van de vlaggenstaat te wijzigen van een concurrerende markt voor buitenlandse inkomsten, naar een methode voor de handhaving en naleving van de 'beste praktijk'. Vlaggenstaten dienen aan minimumvoorwaarden te voldoen die hen in staat stellen te handelen als verantwoordelijke partner in de effectieve regulering van de zeevaartindustrie.

In verband met het definiëren van een model-vlaggenstaat, bestaan er enkele basiskennmerken die gedeeltelijk overeenkomen met de definitie van een effectieve vlaggenstaat, namelijk:

- ratificeert brede internationale wetgeving, zowel Imo als Ilo;
- wordt gedefinieerd op basis van de regulerende autoriteit;

13 Voor een samenvatting van dit punt zie M. McConnell, 'Darkening confusion mounted upon darkening confusion; the search for the elusive genuine link', in: *Journal of maritime law and commerce*, 16e jrg., 1985. Voor een tegengesteld gezichtspunt op de gezamenlijke interpretatie zie R.R. Churchill en C. Hedley, *The meaning of the 'genuine link' requirement in relation to the nationality of ships* (www.icons.org.au/images/ITF-Oct2000.pdf, 2000).

14 UN: *United Nations Convention of the Law of the Sea*, Hoofdstuk 2, art. 94, http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/UNCLOS.pdf

- houdt complete dossiers van reders bij, de reder dient het schip zelf te registreren in plaats van een lege BV;
- is in staat inspecties en letselonderzoek uit te voeren onder zijn eigen bevoegdheid;
- beoordeelt zijn eigen prestatie niet aan de hand van inkomstenverwerving;
- handhaaft doeltreffende certificering en arbeidsomstandigheden voor zeevaarders;
- beschikt over wetgeving die de rechten van zeevaarders zowel nationaal als internationaal op doeltreffende wijze beschermt;
- ontvangt voldoende financiële steun van de staat om zijn verantwoordelijkheden na te komen aan de hand van het aantal geregistreerde schepen;
- houdt toezicht op de naleving van ketens van verantwoordelijkheid en transparantie ten opzichte van de reders en enige andere partij die bemiddelt of optreedt namens de vlaggenstaat.

Deze voorwaarden zijn niet bepaald bezwaarlijk wanneer men de vlaggenstaat beschouwt als een plaats van regulerende autoriteit. Ze lijken echter strijdig met de praktijken van staten die scheepsregistratie beschouwen als een eenvoudige manier om inkomsten te verwerven. En dat is misschien wel een van de problemen van de zeevaartindustrie. Alleen door het concept van de vlaggenstaat opnieuw te definiëren en op te bouwen kan de kwestie van open registratie en misdaad bij de bron worden aangepakt. Een zodanige aanpak zal niet bewerkstelligen dat de zee wordt bevrijd van misdaad, maar deze kan zich wel ontdoen van het systeem dat misdaad mogelijk maakt.

Literatuur

Garland, D.
The culture of control; crime and social order in contemporary society

Oxford, Oxford University Press, 2001

Hand, M.
Winner registry is the loser as

Cambodia acts

Lloyd's List, 24 juni 2002

Helsinki Commission, the*Baltic Sea wildlife at risk as**illegal oil dumping continues*

www.edie.net/gf.cfm?L=left_frame

.html&R=http://www.edie.net/ne

ws/Archive/5557.cfm

Lifsher, M.*Bolivia en todos los mares*

The Wall Street journal Americas

23 oktober 2002

Lifsher, M.*Landlocked Bolivia is making**waves on the high seas*

Wall Street journal, 23 oktober

2002

Lowry, N., D. Osler*Register confirms Iraqi ownership**of Karine A*

Lloyd's List, 9 januari 2002

Mackinnon, D.*Transnational dimensions of**maritime crime*

2001, www.aic.gov.au/conferences/

transnational/mackinnon.pdf

McLaughlin, J.*Engineer admits oil dumping*

Lloyd's List, 31 mei 2002

Nelson, R.*Karine A arms cargo destined for**Palestinians says captured**master*

Lloyd's List, 8 januari 2002

OECD*Maritime Transport Committee -**januari 2003*

www.oecd.org/EN/document/

0,,EN-document-52-1-no-9-38157-

52,00.html

Osler, D.*Bin Laden group shipping interests**probed*

Lloyd's List, 28 september 2001

Osler, D.*Registry makes Belize a target for drug**money launderers says US*

Lloyds List, 12 juni 2001

US Department for Commerce*Commerce department release on**Atlantic fisheries meeting*

www.useu.be/ISSUES/fish1130.html.

Wilson, J.*Warning shot across the bow could**signal the end of corrupt flags of**convenience*

The Guardian, 25 juni 2002

Rechtshandhaving op zee

Het internationaalrechtelijk kader

A.H.A. Soons*

Criminaliteit op zee is waarschijnlijk ongeveer even oud als het gebruik van de zee door de mensheid. Vervoer over zee zal al snel geleid hebben tot roof, en vissers zullen elkaar de toegang tot visgronden hebben ontzegd. En zodra vorsten de invoer van bepaalde goederen in hun havens aan een heffing of verbod onderwierpen zullen smokkelaars hebben geprobeerd dat te omzeilen.

Tegelijk met de grote groei van het gebruik van de zee nam ook de omvang van deze criminele activiteiten in de afgelopen eeuwen sterk toe. In het moderne internationale recht, dat zich ontwikkelde vanaf de zeventiende eeuw, nam het recht van de zee een belangrijke plaats in en onvermijdelijk hadden de regels daarvan ook betrekking op de bestrijding van die criminaliteit.

De ontwikkeling van het internationale recht van de zee laat een voortdurende strijd zien tussen de belangen van de vooral in scheepvaart geïnteresseerde landen en de meer in de natuurlijke hulpbronnen van hun kustwateren en hun veiligheid geïnteresseerde landen. In de praktijk was dit diplomatieke krachtenspel gecompliceerd doordat veel staten in meer of mindere mate beide belangen bezaten en daartussen moesten laveren.

Al vroeg leidde dit tot overeenstemming over een tweedeling van de zee: een smalle strook langs de kust waarin de kuststaat soevereiniteit bezat (de territoriale zee) en de wateren daarbuiten (de volle zee) waar alle staten het recht hadden te varen en te vissen onder het beginsel van de vrijheid van de volle zee. In die volle zee vielen schepen uitsluitend onder de rechtsmacht van de staat waar het schip thuishoorde (de vlaggenstaat). Hoewel intussen veel is veranderd in de aard en omvang van de rechten van de kuststaat (zie hierna) is de vrijheid van scheepvaart en de daaraan verbonden rechtsmacht van de vlaggenstaat nog steeds een van de hoekstenen van het internationale recht van de zee en daarmee een van de bepalende factoren van de aanpak van de criminaliteit op zee. Er staat wel een steeds grotere

* De auteur is hoogleraar volkenrecht aan de Universiteit Utrecht en directeur van het Netherlands Institute for the Law of the Sea (NILOS).

druk op die positie van de vlaggenstaat; daarop zal hieronder worden ingegaan.

Criminaliteit op zee

De huidige vormen van criminaliteit (in een brede zin van het woord) op zee kunnen in twee groepen worden onderscheiden. De ene groep betreft activiteiten die direct aan de zee verbonden zijn en daar plaatsvinden. Daarbij kan men denken aan piraterij, illegaal vissen, of aan overtredingen van de voorschriften ter bescherming van het zee-milieu, de veiligheid van schepen en installaties, en de verkeersvoorschriften.

De andere groep betreft activiteiten die een onderdeel vormen van een groter geheel dat zich voornamelijk aan land afspeelt. Bijvoorbeeld de smokkel van goederen (waaronder drugs en wapens; of ontduiking van VN-sancties) en van mensen, terroristische aanslagen, het illegale vervoer van afvalstoffen, de dumping van afval en het tot zinken brengen van een schip om de verzekeringspenningen op te strijken (het zogenoemde 'wegbrengen').

Voor een effectieve bestrijding van beide groepen activiteiten zal zo mogelijk ook op zee zelf moeten worden opgetreden, maar voor de tweede groep zal het optreden daartegen vooral moeten worden aangepakt binnen een keten van op het land geconcentreerde toezichten en opsporingsactiviteiten. Het gaat hier veelal om georganiseerde misdaad met allerlei vertakkingen in andere criminele verbanden. Uiteraard spelen havens een belangrijke rol in die activiteiten. Dat zijn de plaatsen waar de bij criminele activiteiten betrokken schepen meestal vandaan vertrekken en uiteindelijk weer terecht komen en waar het gemakkelijkst controle aan boord kan plaatsvinden en eventuele aanhoudingen kunnen worden verricht. Bij het optreden tegen criminaliteit op zee speelt de havenstaat dan ook een grote rol.

Echter, handhaving vindt ook op zee zelf plaats. Dat betekent in laatste instantie het stoppen en eventueel aan boord gaan van een schip. Om een aantal redenen zal men dat niet zo gauw doen: voor het veroorzaken van oponthoud, zeker bij grotere koopvaardij-schepen,

moeten goede redenen aanwezig zijn. Het oponthoud kan schade veroorzaken, die eventueel op de optredende staat verhaald kan worden. Voorts is er, met name bij slecht weer, een risico aan verbonden voor de uitvoerende personen. Veel staten beschikken overigens niet over de voor rechtshandhaving op zee benodigde middelen, zoals vaartuigen en vliegtuigen, walradars en satellieten. Daarom zal altijd zoveel mogelijk in de havens worden gedaan. Deze omstandigheid onderstreept ook het belang van internationale samenwerking tussen de bij een concreet geval betrokken staten (kuststaat, havenstaat en vlaggenstaat).

In deze bijdrage zal het internationaalrechtelijk kader van rechtshandhaving op zee worden geschetst. Benadrukt wordt nog eens dat de bestrijding van veel criminele activiteiten die ook op zee plaatsvinden zich vooral afspeelt op het land en dat de rechtshandhaving ter zee daarin een beperkte rol vervult. Eerst zal kort worden ingegaan op de hoofdelementen van het internationale recht van de zee, met name de verschillende jurisdictiezones op zee. Vervolgens zullen per zone en per activiteit de rechtshandhavingsmogelijkheden kort worden belicht. Ten slotte zullen enkele conclusies worden getrokken.

Het internationale recht van de zee

De zee is bij uitstek het gebied waar het internationale recht de randvoorwaarden stelt aan staten bij het uitoefenen van hun rechtsmacht. Terwijl op hun eigen grondgebied staten in beginsel volledige rechtsmacht bezitten, is op zee deze rechtsmacht door het internationale recht nauwkeurig omschreven en beperkt. Regels van internationaal recht bepalen welke staat waar, ten aanzien van wie, en met betrekking tot welke gedraging, regels mag stellen en die regels handhaven. Bij de bestrijding van criminaliteit op zee gaat het om de uitoefening van rechtsmacht (jurisdictie). Daarbij dient een onderscheid te worden gemaakt tussen regelgevende jurisdictie (prescriptive jurisdiction) en handhavende jurisdictie (enforcement jurisdiction). Onder regelgevende jurisdictie wordt verstaan de bevoegdheid van een staat om rechtsregels voor te schrijven. De handhavende jurisdictie omvat de

bevoegdheid om de daadwerkelijke naleving van die regels af te dwingen. Het gaat in deze bijdrage vooral om de handhavende jurisdictie, maar die veronderstelt uiteraard het bestaan van de regelgevende jurisdictie. Echter, de regelgevende jurisdictie van staten op zee zoals die door het internationaal recht wordt toegestaan (of soms verplicht) wordt niet geheel gedekt door de handhavende jurisdictie. Zoals zal blijken zijn er situaties waarin een staat wel regelgevende jurisdictie heeft, maar geen handhavende jurisdictie.

Nadat eeuwenlang het gebruik van de zee volledig onderworpen was geweest aan regels van internationaal gewoonterecht kwamen in 1958 op de eerste Zeerechtconferentie van de Verenigde Naties te Genève vier verdragen tot stand waarin het toenmalige gewoonterecht werd gecodificeerd en deels verder ontwikkeld naar de behoeften van de tijd. Deze verdragen werden tussen 1962 en 1966 van kracht. Al gauw bleek echter dat zij ontoereikend waren om nieuwe ontwikkelingen met betrekking tot het gebruik van de zee adequaat te reguleren en aan de aspiraties van vele staten te voldoen. Daarom vond tussen 1973 en 1982 de derde Zeerechtconferentie van de Verenigde Naties plaats die uiteindelijk resulteerde in het aannemen van een allesomvattend verdrag met betrekking tot het gebruik en beheer van de zee, het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het Recht van de Zee van 1982, dat in werking is getreden op 16 november 1994 (hierna aan te duiden als VN Zeerechtverdrag).¹ Voor Nederland is het verdrag in 1996 van kracht geworden. Voor de Nederlandse Antillen en Aruba is het nog niet van kracht. Inmiddels zijn 142 staten partij bij het verdrag.² Hoewel het VN Zeerechtverdrag dus geldt voor een groot aantal staten zijn er ook nog steeds staten die er niet aan gebonden zijn, zoals de Verenigde Staten, Turkije, Venezuela en Israël. De meeste bepalingen van het verdrag die voor het onderwerp van deze bijdrage relevant zijn kunnen echter worden beschouwd als een weergave van het geldend gewoonterecht. Die regels zijn derhalve verbindend voor alle staten. Hieronder zal steeds verwezen worden naar de relevante bepalingen van het VN Zeerechtverdrag.

De rechtshandhaving op zee dient te geschieden door de bevoegde organen van een staat. Het internationale recht stelt daarbij voorts als

1 Tractatenblad 1983, 83. Nederlandse tekst in Trb. 1984, 55.

2 Voor meer informatie over het verdrag zie de website van de Verenigde Naties: <http://www.un.org/Depts/los/index.htm>

eis dat de hierbij ingezette schepen en vliegtuigen overheidsstatus moeten hebben: oorlogsschepen of militaire vaartuigen, of andere vaartuigen met kentekens waaruit duidelijk blijkt dat zij in dienst zijn van de staat en tot het optreden gerechtigd zijn.³ De reden hiervoor is dat schepen wanneer zij op zee worden aangehouden niet behoren te hoeven twifelen of zij wel met daartoe bevoegde overheidsfunctionarissen hebben te maken.

Het internationale recht verbiedt het optreden tegen schepen die in overheidsdienst van een andere staat zijn (oorlogsschepen en andere schepen die op grond van het internationale recht immuniteit genieten).⁴ Deze categorie blijft hier verder buiten beschouwing.

Maritieme jurisdictiezones

Het internationale recht verdeelt de zee in verschillende zones met het oog op de uitoefening van jurisdictie. Deze zones zijn bepalend voor ons onderwerp; per gebied zullen we bezien welke handhavingsbevoegdheden er zijn. Er zijn drie categorieën zeegebieden:

- gebieden onder de soevereiniteit van een kuststaat;
- gebieden onder beperkte, ‘functionele’ jurisdictie van een kuststaat; en
- gebieden buiten de jurisdictie van kuststaten.

Zeegebieden onder soevereiniteit van een kuststaat

Deze omvatten:

- De *maritieme binnenwateren*. Dit zijn de landwaarts van de ‘basislijn’ gelegen wateren die in open verbinding met de zee staan. De normale basislijn is de laagwaterlijn langs de kust. In bijzondere gevallen, bijvoorbeeld bij zeer grillige kustlijnen en in de mondingen van baaien en rivieren, mag een kuststaat ‘rechte’ basislijnen trekken tussen bepaalde punten.⁵
- De *archipelwateren*. Archipelstaten (geheel uit eilanden of delen van eilanden bestaande staten) mogen onder bepaalde voorwaarden rechte basislijnen trekken tussen de uiterste punten van de uiterste

3 Zie bijvoorbeeld art. 107, 110(5) en 111(5) VN Zeerechtverdrag. Alle hiernavolgende verwijzingen naar artikelen in de voetnoten betreffen het VN Zeerechtverdrag, tenzij anders vermeld.

4 Zie art. 32, 95 en 96.

5 Art. 7-10.

eilanden van de archipel. De binnen die lijnen gelegen wateren hebben dan de status van archipelwateren.⁶

- De *territoriale zee*. Deze mag zich uitstrekken tot maximaal 12 zeemijl (22 km) uit de basislijn.⁷

In het geval van de territoriale zee zal veelal grensafbakening nodig zijn, namelijk tussen aangrenzende staten en wanneer er binnen een afstand van 24 zeemijl vanaf de basislijn een tegenoverliggende staat gelegen is.⁸

Zeegebieden onder functionele jurisdictie van een kuststaat

Deze omvatten:

- De *aansluitende zone*. Dit is een gebied voorbij de territoriale zee tot maximaal 24 zeemijl uit de basislijn, waarin de kuststaat zijn voorschriften op het terrein douane, belastingen, immigratie of volksgezondheid mag handhaven.⁹ Ook heeft hij zeggenschap over archeologische en historische voorwerpen in dit gebied.¹⁰
- Het *continentaal plat*. Dit omvat de zeebodem en ondergrond voorbij de territoriale zee, tot een afstand van maximaal 200 zeemijl (370 km) uit de basislijn (in bijzondere gevallen mag het continentaal plat zich nog verder uitstrekken), waar de kuststaat soevereine rechten bezit ten behoeve van de opsporing en winning van de niet-levende rijkdommen (in het bijzonder olie en gas) alsmede sedentaire soorten.¹¹ Tussen aangrenzende staten en indien er binnen een afstand van vierhonderd zeemijl een andere kuststaat is gelegen zal een afbakening van het continentaal plat noodzakelijk zijn.¹²
- De *exclusieve economische zone (EEZ)*. Dit is een relatief nieuw begrip. Deze zone omvat wederom het gebied tot maximaal tweehonderd zeemijl uit de basislijn. In dit gebied bezit de kuststaat soevereine rechten met betrekking tot de opsporing en winning van alle natuurlijke rijkdommen (levende en niet-levende), en met betrekking tot energieopwekking uit water, stromen en wind, alsmede rechtsmacht ten aanzien van de bouw en het gebruik van kunstmatige eilanden en installaties, het wetenschappelijk zee-

6 Art. 46-49.

7 Art. 2-5.

8 Art. 15.

9 Art. 33.

10 Art. 303.

11 Art. 76-82.

12 Art. 83.

onderzoek en de bescherming en het behoud van het zeemilieu.¹³ Ook hier kan grensafbakening nodig zijn.¹⁴ Sommige landen eisen in dit gebied uitsluitend de rechten met betrekking tot de levende rijkdommen op, en noemen het de visserijzone (zoals de Nederlandse Antillen en Aruba).

Zeegebieden buiten de jurisdictie van enige kuststaat

Deze omvatten:

- Het *internationale zeebodemgebied*. Dit gebied omvat de zeebodem voorbij het continentaal plat. De opsporing en winning van de minerale rijkdommen hier is onderworpen aan het gezag van een internationale organisatie, de Internationale Zeebodem Autoriteit.¹⁵
- De *volle zee*. Dit is de waterkolom voorbij de EEZ: een gebied dat thans nog ongeveer tweederde van het totale zeeoppervlak beslaat. Hier geldt de vrijheid van de volle zee, met name de vrijheid van scheepvaart en van visserij.¹⁶ In de volle zee vallen schepen in beginsel onder de uitsluitende rechtsmacht van de vlaggenstaat: dat is de staat waarvan het schip de nationaliteit bezit doordat het er geregistreerd is, en de vlag waarvan het dan gerechtigd is te voeren.¹⁷

Rechtshandhaving in zeegebieden onder soevereiniteit van de kuststaat

De kuststaat mag hier in beginsel zijn gehele nationale wetgeving laten gelden en handhaven.

Het regiem van de territoriale zee kent echter twee belangrijke uitzonderingen op de soevereiniteit van de kuststaat: van oudsher het recht van onschuldige doorvaart in alle territoriale zeegebieden, en meer recentelijk (sinds de uitbreiding van de territoriale zee van drie tot twaalf zeemijl) het recht van doortocht in die gebieden die een internationale zeestraat vormen. Ten aanzien van vreemde schepen die een van die doorvaartrechten uitoefenen is de kuststaat beperkt in zijn bevoegdheden; ten aanzien van vreemde schepen die zich overigens in zijn territoriale zee bevinden is de kuststaat volledig bevoegd.

13 Art. 55-73.

14 Art. 74.

15 Deel XI VN Zeerechtverdrag.

16 Art. 86-90.

17 Art. 91-92.

Verreweg de meeste gevallen van piraterij die zich tegenwoordig voordoen spelen zich af binnen de territoriale zee of de archipelwateren. Het is de betrokken kuststaat die volledig en uitsluitend bevoegd is daar tegen op te treden. Dit laatste geldt ook voor terroristische daden binnen de territoriale zee.

Het recht van onschuldige doorvaart houdt in zowel het lateraal doorvaren van de territoriale zee als het varen naar en van een haven in de kuststaat. Het schip mag de veiligheid van de kuststaat niet in gevaar brengen en moet zich aan diens voorschriften houden.¹⁸ De voorschriften van de kuststaat met betrekking tot bouw, uitrusting en bemanning van schepen mogen niet verder gaan dan de algemeen aanvaarde internationale regels;¹⁹ deze voorwaarde is opgenomen om te voorkomen dat schepen op internationale reizen met steeds verschillende nationale voorschriften op dit terrein worden geconfronteerd. Tijdens doorvaart mag een schip bepaalde activiteiten niet verrichten; doet het dat toch, dan is het niet meer in onschuldige doorvaart en mag de kuststaat ertegen optreden: voorbeelden zijn smokkel, vissen en het opzettelijk veroorzaken van ernstige verontreiniging.²⁰

Indien een schip in onschuldige doorvaart een voorschrift van de kuststaat overtreedt mag de kuststaat er slechts tegen optreden indien de gevolgen van de overtreding zich doen gevoelen in de kuststaat of zijn territoriale zee, op verzoek van de gezagvoerder of een vertegenwoordiger van de vlaggenstaat, of indien de kuststaat het nodig acht ter bestrijding van de handel in verdovende middelen.²¹ Dit laatste betekent dat niet alleen in gevallen dat de verdovende middelen aan boord afkomstig zijn uit of bestemd voor de kuststaat zelf mag worden opgetreden, maar ook indien uitsluitend sprake is van doorvoer. Andere voorbeelden van gevallen waarin de kuststaat mag optreden zijn overtreding van de verkeersregels en milieuvoorschriften. In het geval van vermoeden van een illegale lozing door een vreemd schip in onschuldige doorvaart mag de kuststaat overgaan tot feitelijke inspectie, en zonodig vasthouding, van het schip.²² Wanneer het schip zich vrijwillig in een haven van de kuststaat bevindt mag altijd tot rechtsvervolging worden overgegaan.²³

18 Art. 17-21.

19 Art. 21(2).

20 Art. 19.

21 Art. 27.

22 Art. 220(2).

23 Art. 220(1).

Het recht van doortocht is een relatief nieuw begrip, dat wordt gebruikt om de doorvaartrechten van vreemde schepen in internationale zeestraten aan te duiden. Een internationale zeestraat is een zeegebied, nauwer dan 24 zeemijl (dus geheel gelegen binnen de territoriale zee van een of meer kuststaten) dat de verbinding vormt tussen delen van de EEZ of volle zee en gebruikt wordt door de internationale scheepvaart.²⁴ Vanwege hun belang voor de scheepvaart geldt in deze gebieden een regiem dat sterk lijkt op de vrijheid van scheepvaart in de volle zee.

Het recht van doortocht houdt in dat de kuststaat de doorvaart hier nimmer mag belemmeren en slechts in beperkte mate voorschriften mag stellen en handhaven. Ten aanzien van zeeverontreiniging bijvoorbeeld mag de kuststaat slechts optreden in gevallen van illegale lozingen die aanzienlijke schade aan het zeemilieu dreigen te veroorzaken.²⁵ Het recht van onschuldige doorvaart geldt ook in de archipelwateren, en het recht van doortocht geldt ook in de belangrijkste doorvaartroutes door de archipelwateren (de zogenaemde archipelzeewegen).²⁶

Rechtshandhaving in zeegebieden onder functionele jurisdictie van de kuststaat

Aansluitende zone

In de aansluitende zone mag de kuststaat toezicht uitoefenen en optreden tegen vreemde schepen teneinde te voorkomen dat inbreuk wordt gemaakt op zijn wetten en voorschriften inzake douane, belastingen, immigratie of volksgezondheid die binnen zijn gebied of territoriale zee van kracht zijn. Hij mag ook optreden om een binnen zijn grondgebied of territoriale zee gemaakte inbreuk op deze wetten en voorschriften te bestraffen. Niet zeker is of met betrekking tot verdovende middelen de kuststaat uitsluitend mag optreden in geval van aanwijzingen dat deze middelen afkomstig zijn van of bestemd zijn voor zijn eigen grondgebied of ook indien het schip slechts in doorvaart is door de aansluitende zone. De aansluitende zone is tegenwoordig ook belangrijk geworden voor de aanpak van mensensmokkel.

24 Art. 34-37.

25 Art. 233.

26 Art. 52-53.

Nederland heeft nimmer een aansluitende zone ingesteld maar overweegt dat thans te doen.

Continentaal plat

Het continentaal plat is uit een oogpunt van rechtshandhaving minder interessant. De kuststaat mag hier zijn mijnbouwvoorschriften en visserijvoorschriften met betrekking tot sedentaire vissoorten handhaven ten aanzien van vreemde schepen. Ook is hij bevoegd dumping van afvalstoffen op het plat te reguleren.²⁷ Op kunstmatige eilanden en installaties op het continentaal plat heeft de kuststaat volledige jurisdictie.²⁸

Exclusieve economische zone

In de EEZ mag de kuststaat optreden tegen vreemde schepen die verdacht worden van vissen zonder vergunning, of van vissen in strijd met algemene voorschriften of vergunningsvoorwaarden. Dit optreden mag inhouden het aan boord gaan, inspecteren, en aanhouden van schepen, en het instellen van een strafvervolging. Aangehouden schepen en hun bemanning dienen onverwijld in vrijheid te worden gesteld na het verschaffen van een redelijke waarborgsom of het stellen van een andere zekerheid. De straffen van de kuststaat mogen niet vrijheidsbeneming omvatten of andere vormen van lichamelijke straf. De kuststaat moet in gevallen van aanhouding of vasthouding van vreemde schepen onverwijld langs passende weg de vlaggenstaat in kennis stellen van de genomen maatregelen en van de daarna opgelegde eventuele straffen.²⁹

Voor dit gebied is voorts van belang het optreden in geval van milieu-overtredingen. Dumping (het in zee storten van op het land ontstaan afval) mag alleen met toestemming van de kuststaat; indien het plaatsvindt zonder diens toestemming of in strijd met de vergunningvoorschriften mag de kuststaat altijd optreden tegen vreemde schepen.³⁰ Met betrekking tot zeeverontreiniging door schepen (de zogenoemde bedrijfsmatige of 'operationele' lozingen) is een uitgebalanceerd stelsel opgenomen in het VN Zeerechtverdrag. De kuststaat mag voorschriften stellen die overeenkomen met en uitvoering geven aan de algemeen aanvaarde internationale normen. Hij mag die echter

27 Art. 210 en 216.

28 Art. 80.

29 Art. 73.

30 Art. 210 en 216.

slechts in beperkte mate ook daadwerkelijk handhaven ten aanzien van vreemde schepen. Bij een vermoeden van een illegale lozing mag de kuststaat informatie opvragen. Indien het een aanzienlijke lozing betreft die aanmerkelijke verontreiniging van het zeemilieu veroorzaakt mag de kuststaat een feitelijke inspectie aan boord verrichten. In geval van een lozing die grote schade toebrengt mag de kuststaat het schip aanhouden en een rechtsvervolging instellen.³¹ Wanneer het schip zich na een vermoedelijke overtreding in de EEZ vrijwillig in een haven van de kuststaat bevindt mag de kuststaat altijd een rechtsvervolging instellen.³²

Op kunstmatige eilanden en installaties in de EEZ heeft de kuststaat volledige jurisdictie.³³ Wetenschappelijk zeeonderzoek behoeft de toestemming van de kuststaat.³⁴

Overigens geldt in al deze gebieden onder functionele jurisdictie van kuststaten de vrijheid van scheepvaart: vreemde schepen vallen voor het overige (dus afgezien van de zojuist beschreven bevoegdheden van kuststaten) in beginsel onder de uitsluitende rechtsmacht van de vlaggenstaat. Omdat de vrijheid van scheepvaart een onderdeel is van het rechtsregiem van de volle zee dient thans te worden gekeken naar de situatie in volle zee.

Rechtshandhaving in volle zee

Schepen in volle zee vallen in beginsel onder de uitsluitende rechtsmacht van de vlaggenstaat.³⁵ Deze heeft de verplichting om effectieve rechtsmacht uit te oefenen over schepen onder zijn vlag, met name ten aanzien van alle administratieve, technische en sociale aangelegenheden. De vlaggenstaat moet ervoor zorgen dat zijn schepen voldoen aan alle algemeen aanvaarde internationale voorschriften met betrekking tot de bouw, uitrusting en bemanning van schepen, en dat zij de algemeen aanvaarde internationale voorschriften ter voorkoming van zeeverontreiniging naleven.³⁶

De praktijk heeft duidelijk uitgewezen dat sommige vlaggenstaten niet in staat zijn deze verplichtingen na te komen. Hoewel het vereiste van het bestaan van een 'wezenlijke band' tussen een schip en de staat

31 Art. 220(3)-(6).

32 Art. 220(1).

33 Art. 60.

34 Art. 246.

35 Art. 92.

36 Art. 94 en 217.

waar het wordt geregistreerd³⁷ vooral bedoeld was om te verzekeren dat vervolgens effectieve controle door de vlaggenstaat zou kunnen plaatsvinden, wordt daar in een aantal gevallen van met name zogenoemde 'goedkope vlag' staten (flags of convenience) onvoldoende uitvoering aan gegeven. Dit is een van de grote punten van aandacht binnen de Internationale Maritieme Organisatie (Imo), de gespecialiseerde organisatie van de VN op het terrein van de scheepvaart. Het is ook de belangrijkste reden waarom in de afgelopen decennia de rol van de havenstaat, en in mindere mate de kuststaat, steeds groter is geworden. Met name regionale systemen van 'port State control' hebben een grote vlucht genomen: inspecties in havens (en eventueel daaruit voortvloeiende maatregelen) blijken het meest effectief. Een staat mag in de volle zee ten aanzien van vreemde schepen zonder toestemming van de vlaggenstaat slechts optreden wanneer een regel van internationaal recht dat uitdrukkelijk toestaat. De gevallen waarin een oorlogsschip of ander gemachtigd overheidsvaartuig een vreemd schip in volle zee mag aanhouden staan opgesomd in art. 110 van het VN Zeerechtverdrag.

Het klassieke geval betreft zeeroof. Wanneer er gegronde redenen bestaan aan te nemen dat een vaartuig zich bezighoudt met zeeroof mag het worden aangehouden en in beslag genomen, en de personen aan boord worden gearresteerd. De staat die de aanhouding verrichtte mag de verdachten berechten.³⁸ Zeeroof wordt in het internationale recht gedefinieerd als een daad van geweld of plundering verricht in volle zee door de bemanning of passagiers van een particulier schip, gepleegd voor persoonlijke doeleinden, tegen een ander schip³⁹ (Dubner, 1979). De meeste daden van piraterij worden tegenwoordig verricht binnen de territoriale zee of archipelwateren en vallen dus niet onder de definitie van zeeroof in het internationale recht.

Een andere reeds lang bestaande uitzondering betreft schepen die zich bezighouden met slavenhandel – een activiteit die nog steeds voorkomt. Een dergelijk schip mag worden aangehouden, en aan boord aangetroffen slaven moeten in vrijheid worden gesteld, maar de aanhoudende staat mag de daders niet bestraffen.⁴⁰

Recentelijk is toegevoegd het optreden tegen schepen onder vreemde

37 Art. 91(1).

38 Art. 105.

39 Art. 101.

40 Art. 110(1) en 109.

vlag die zich schuldig maken aan illegale radio- en TV-uitzendingen. In die gevallen mag echter slechts door bepaalde categorieën van staten worden opgetreden.⁴¹

Behalve de uitdrukkelijk in het VN Zeerechtverdrag genoemde gevallen is er nog een ander geval, namelijk wanneer de Veiligheidsraad van de VN daartoe heeft gemachtigd. De Veiligheidsraad heeft de bevoegdheid onder Hoofdstuk VII van het VN Handvest om dwingende sancties op te leggen aan een staat wanneer de vrede en veiligheid wordt bedreigd. Deze sancties kunnen inhouden een wapen- of handels-embargo.⁴² De daadwerkelijke handhaving daarvan zal soms op zee moeten worden afgedwongen, en in die gevallen kan de Veiligheidsraad in een resolutie uitdrukkelijk alle of een bepaalde groep van lidstaten machtigen om op zee schepen aan te houden, ongeacht hun nationaliteit, teneinde zeker te stellen dat zij zich niet schuldig maken aan een overtreding van het embargo. Schepen mogen worden opgebracht en lading verbeurd verklaard. Handhaving van VN-embargo's ter zee heeft plaatsgevonden in de gevallen van Zuid-Rhodesië, Irak, voormalig Joegoslavië, Haïti en Sierra Leone (Soons, 2001).

Met betrekking tot het vervoer van verdovende middelen bestaat echter geen algemene uitzondering op de rechtsmacht van de vlaggenstaat.⁴³ Ook het Verdrag van Wenen inzake het illegale verkeer in verdovende middelen van 1988 laat de uitsluitende rechtsmacht van de vlaggenstaat op volle zee onverlet; hoewel er een plicht tot samenwerking is opgenomen blijft voor optreden steeds toestemming van de vlaggenstaat nodig (art. 17). De samenwerking zal vooral gestalte krijgen in de vorm van regionale verdragen⁴⁴ en bilaterale overeenkomsten; in sommige van die laatste is een toestemming tot optreden jegens elkaars schepen opgenomen (Gilmore, 1991).

Een groot probleem tegenwoordig vormt de visserij in volle zee in strijd met beheersmaatregelen van regionale organisaties door schepen die de vlag voeren van een niet bij de regionale organisatie aangesloten staat. Met het oog hierop zijn verschillende internationale regelingen totstandgekomen, ter aanvulling op de bepalingen hierover in het VN Zeerechtverdrag. In het bijzonder is van belang het zogenoemde

41 Art. 109.

42 Art. 41 Handvest VN.

43 Art. 108 VN Zeerechtverdrag.

44 In het kader van de Raad van Europa is een dergelijk verdrag in 1995 tot stand gekomen.

Straddling stocks-verdrag⁴⁵ dat partijen de mogelijkheid geeft om op te treden tegen schepen van andere partijen die zich niet aan de beheersmaatregelen houden.

Voor milieuovertredingen in volle zee geldt ook dat slechts de vlaggenstaat mag optreden. Hier is echter een potentieel effectief middel in de vorm van universele havenstaat jurisdictie die is opgenomen in het VN Zeerechtverdrag.⁴⁶ Voorzover bekend is daar in de praktijk nog geen uitvoering aan gegeven.

Optreden met betrekking tot een schip onder vreemde vlag in de gevallen dat dit is toegestaan veronderstelt overigens dat de optredende staat zelf strafrechtsmacht heeft; dit zal dus afhankelijk zijn van de nationale wetgeving.

Het achtervolgingsrecht

Aparte vermelding verdient hier nog een reeds lang aanvaarde uitzondering op de rechtsmacht van de vlaggenstaat in volle zee die een steeds verdere uitbreiding heeft gekregen door de uitdijende bevoegdheden van de kuststaat: het achtervolgingsrecht.⁴⁷ Kort samengevat komt deze uitzondering hier op neer. Indien een schip door de autoriteiten van een kuststaat op heterdaad wordt betrappt in de territoriale zee, de aansluitende zone of de EEZ bij het begaan van een overtreding van de wetten van de kuststaat en het schip een signaal heeft gekregen om te stoppen maar probeert zich uit de voeten te maken door richting volle zee te varen, dan mag de achtervolging worden ingezet. Indien deze achtervolging ononderbroken wordt voortgezet mag het schip worden aangehouden waar het zich ook heen heeft begeven, behalve in de territoriale zee van een andere staat (tenzij die staat toestemming geeft). Bij de achtervolging mag ook een vliegtuig worden ingezet. Overigens hoeft het schip dat wordt achtervolgd zelf niet in de territoriale zee, aansluitende zone of EEZ van de kuststaat te zijn geweest indien het als moederschip diende voor kleine vaartuigen die wel in die gebieden aanwezig waren. De uitoefening van het achtervolgingsrecht komt regelmatig voor. Het lijkt erop dat de specifieke voorwaarden zoals die in het VN Zeerechtverdrag zijn omschre-

45 Overeenkomst over de toepassing van de bepalingen van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het Recht van de Zee van 10 december 1982 die betrekking hebben op de instandhouding en het beheer van de grensoverschrijdende en de over lange afstand trekkende visbestanden, met Bijlagen; New York, 4 augustus 1995. Trb. 1996, 277 (Nederlandse vertaling in Trb. 2000, 40).

46 Art. 218(1).

47 Art. 111.

ven in de praktijk inmiddels wat ruimer worden geïnterpreteerd, als gevolg van de ontwikkelingen in technieken communicatie en observatie op zee (Poulantzas, 2002; Allen, 1989).

Slotopmerkingen

De rol van de vlaggenstaat is bij de bestrijding van criminaliteit op zee buiten de gebieden onder soevereiniteit van de kuststaat nog steeds prominent, al zijn er inmiddels veel uitzonderingen op. Omdat blijkt dat het huidige systeem, mede door het nog steeds groeiende gebruik van de zee en ook de daaruit voortvloeiende belasting van het ecosysteem, niet goed voldoet zal de druk om meer mogelijkheden voor doeltreffende rechtshandhaving blijven bestaan. Vooralsnog zal het beginsel van de vrijheid van scheepvaart en de rechtsmacht van de vlaggenstaat het uitgangspunt blijven van nieuwe regelingen. De verbeteringen zullen vooral moeten worden bereikt door meer gebruik te maken van de mogelijkheden van havenstaatjurisdictie. Daarnaast kunnen voor specifieke onderwerpen speciale verdragen (mondiaal en regionaal) worden gesloten waarin de partijen reciproque rechten tot controle en handhaving van elkaars schepen op zee opnemen.

Literatuur

Allen, C.H.

Doctrine of hot pursuit; a functional interpretation adaptable to emerging maritime law enforcement technologies and practices

Ocean development and international law journal, 20e jrg., 1989, pp. 309-341

Churchill, R.R., A.V. Lowe

The law of the sea (third edition)

Manchester, Manchester

University Press, 1999

O'Connell, D.P., I.A. Shearer

The international law of the sea (2 volumes)

Oxford, Clarendon, 1982, 1984

Dubner, B.H.

The law of international sea piracy

Den Haag, Nijhoff, 1979

Gilmore, W.C.

Drug trafficking by sea: the 1988

*United Nations Convention
Against Illicit Traffic in Narcotic
Drugs and Psychotropic
Substances*

Marine Policy, 15e jrg., 1991,
pp. 183-192

Poulantzas, N.

*The right of hot pursuit in inter-
national law (second edition)*

Den Haag/Londen/New York,
Martinus Nijhoff, 2002

Ronzitti, N. (red)

*Maritime terrorism and
international law*

Dordrecht, Nijhoff, 1999

Shearer, IA.

*Problems of jurisdiction and law
enforcement against delinquent
vessels*

International and comparative
law quarterly, 35e jrg, 1986,
pp. 320-343.

Somers, E.

*Inleiding tot het internationaal
zeerecht (tweede druk)*

Antwerpen, Kluwer
Rechtswetenschappen, 1990

Soons, A.H.A.

Nederland en het V.N.

Zeerechtverdrag

Marineblad, 105e jrg., 1995
pp. 12-16

Soons, A.H.A.

*Enforcing the economic embargo
at sea*

In: Gowlland-Debbas, V. (red.),
*United Nations sanctions and
international law* Dordrecht,
Kluwer law international, 2001,
pp. 307-324

Drugsbestrijding door de Koninklijke Marine

P.J.J. van der Kruit en D.S. Blocq

Hr. Ms. *Bloys Van Treslong*, het stationsschip van de Koninklijke Marine (KM) in de West, vaart op volle zee ter hoogte van Aruba richting Venezuela. Hr. Ms. *Bloys Van Treslong* heeft zeer betrouwbare informatie ontvangen van de Amerikaanse Drugs Enforcement Administration (DEA) dat een aantal go-fasts, kleine zeer snelle schepen, onderweg is van Venezuela naar de Nederlandse Antillen met een lading drugs aan boord. Op zeker moment ziet de officier van de wacht aan boord van Hr. Ms. *Bloys Van Treslong* een go-fast met Venezolaanse vlag, met hoge snelheid vanuit de Venezolaanse territoriale wateren varen. De waarschijnlijkheid dat de go-fast drugs aan boord heeft is aanzienlijk. Hr. Ms. *Bloys Van Treslong* vraagt toestemming aan de Venezolaanse autoriteiten om de go-fast te mogen aanhouden, terwijl deze op volle snelheid doorvaart. Venezuela wil in eerste instantie geen toestemming geven. Vanuit de Antillen en de Verenigde Staten wordt aangedrongen op toestemming. Dit proces duurt zo lang dat toestemming uiteindelijk zinloos is geworden. De go-fast is uit het zicht verdwenen, en kan niet meer worden aangehouden.

De casus is fictief, maar illustratief voor de werkelijkheid van drugsbestrijding op zee door de Koninklijke Marine. In dit artikel wordt de nadruk gelegd op de drugsbestrijding door de Koninklijke Marine in het Nederlandse kustgebied en in het Caribische gedeelte van het Koninkrijk der Nederlanden. Verder zullen er enkele beperkingen van de drugsbestrijding worden beschreven. Deze beperkingen kunnen worden verdeeld in ten eerste de 'Caribische' beperkingen. Dit zijn de historische en culturele omstandigheden in het Caribische gebied die de drugsbestrijding op zee in het algemeen bemoeilijken. Ten tweede zijn er de beperkingen op zeerechtelijk gebied. Een drugsbestrijder op zee wil een schip dat ernstig verdacht wordt van drugsmokkel, of waarvan hij middels inlichtingen zeker weet dat het drugs smokkelt, aanhouden en onderzoeken. Dit blijkt niet altijd te kunnen.

* De auteurs zijn verbonden aan het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) te Den Helder. Zij zijn respectievelijk Kapitein Luitenant ter Zee en Luitenant ter Zee der tweede klasse bij de Koninklijke Marine. Zij schreven dit artikel op persoonlijke titel.

Drugssmokkel en de Koninklijke Marine

Drugssmokkel is een wereldwijd probleem. De gehele internationale samenleving ondervindt hinder van de productie en consumptie van en de illegale handel in drugs.¹ Het Koninkrijk der Nederlanden is geen uitzondering. Hieronder worden achtereenvolgens besproken de bestrijding van illegaal drugstransport in het Nederlands kustgebied en de bestrijding van illegaal drugstransport in het Caribische Gebied. Daarbij zal in het bijzonder aandacht worden besteed aan de rol van de Koninklijke Marine.

Drugssmokkel in Nederlands kustgebied

In Nederlandse territoriale wateren – dat wil zeggen de maritieme binnenwateren en de territoriale zee – hebben de Nederlandse autoriteiten de bevoegdheid om van drugssmokkel verdachte vreemde schepen aan te houden, te doorzoeken en goederen in beslag te nemen overeenkomstig internationaal recht. Nederland heeft gebruikgemaakt van die bevoegdheid middels de Opiumwet. Daarin is bepaald dat Nederlandse opsporingsambtenaren toegang hebben tot van drugssmokkel verdachte schepen, en bevoegd zijn tot eventuele inbeslagneming van drugs. De Koninklijke Marine is niet bevoegd tot opsporing en inbeslagneming van drugs in Nederlandse territoriale wateren; officieren van justitie, marechaussee en politie wel.

Laatstgenoemden kunnen in hun taken wel worden bijgestaan door de Koninklijke Marine in het kader van het samenwerkingsverband van de Nederlandse Kustwacht.

De Nederlandse Kustwacht is een samenwerkingsverband van meerdere departementen en is ingesteld in 1987. De operationele leiding is in handen van de Koninklijke Marine. Het werkgebied van de Kustwacht omvat de territoriale wateren en het Nederlandse deel van het Continentale Plat. Drugsbestrijding valt onder de handhavingstaak van de Kustwacht. Voor de uitvoering van deze taak worden varende en vliegende eenheden ter beschikking gesteld door de Koninklijke Marine.

¹ Zie algemeen: Global illicit drug trends 2002, United Nations Office for Drug Control and Crime Prevention (2002), at http://www.undcp.org/pdf/report_2002-06-26_1/report_2002-06-26_1.pdf. Zie ook: Security Council, SC Resolutie 1373, 4385th meeting (2001).

Buiten de eigen territoriale wateren mag Nederland in beginsel geen vreemde schepen aanhouden of onderzoeken. Echter, overeenkomstig de Vienna Convention² is aanhouding, onderzoek en inbeslagneming wel mogelijk met toestemming van de vlaggenstaat.³ Laatstgenoemde activiteiten mogen volgens de Vienna Convention alleen worden verricht door oorlogsschepen, of andere duidelijk herkenbare overheidsschepen.⁴ Nederland zet schepen en vliegtuigen van de Koninklijke Marine in bij de bestrijding van illegaal drugstransport buiten de territoriale wateren. Indien nodig zal een opsporingsambtenaar embarkeren om te voldoen aan de nationale wettelijke eisen.

Drugstransport in het Caribische gebied

De Nederlandse Antillen en Aruba zijn autonome delen van het Koninkrijk der Nederlanden. De defensie ervan is toegewezen aan de Koninklijke Marine. Justitie, waaronder drugsbestrijding valt, is een landsaangelegenheid. De hoogste militaire vertegenwoordiger is de Commandant der Zeemacht in het Caribische gebied. Hij voert het bevel over en geeft aansturing aan alle defensie-eenheden die in het gebied zijn gestationeerd. Een afgeleide taak van deze bevelhebber is het 'ondercommandantschap' in de Internationale Drugsbestrijdingorganisatie Joint Inter Agency Task Force-East (JIATF-East), die vanuit Key West wordt geleid door de Verenigde Staten. Hij is daarnaast ook Commandant van de Kustwacht voor de Nederlandse Antillen en Aruba (KWNA&A). Deze Kustwacht is in 1996 opgericht en is een samenwerkingsverband tussen de Nederlandse Antillen, Aruba en Nederland.

De opdracht van de Kustwacht is 'de maritieme rechtshandhaving (toezicht en opsporing) alsmede de maritieme veiligheid binnen het verantwoordelijkheidsgebied zoals vastgesteld in desbetreffende regelgeving'.⁵ Uit deze opdracht komt de taak 'toezicht en opsporing' voort. Hieronder valt de drugsbestrijding op zee. De middelen van de Kustwacht bestaan uit defensiemiddelen (Koninklijke Marine) en eigen eenheden. De Koninklijke Marine stelt onder andere een fregat, meerdere patrouillevliegtuigen en helikopters beschikbaar aan de

2 United Nations Convention Against Illicit Traffic in Drugs and Psychotropic Substances, 1988 (hierna: 'Vienna Convention').

3 Vienna Convention, art. 17 (3) en (4).

4 Id. art. 17 (10). Zie voor definitie oorlogsschip VN Zeerechtrecht, art. 29.

5 Zie ook Voorlopige regeling Kustwacht Nederlandse Antillen en Aruba, Stb. 1995, 618.

Kustwacht. De eigen middelen van de Kustwacht bestaan uit drie cutters voor operaties op zee, vier patrouilleboten voor de kustwateren en zes zeer snelle inshore-patrouilleboten. Bij de Kustwacht werken meer dan honderdvijftig personen, voor het merendeel Antillianen en Arubanen. De operationele leiding wordt uitgeoefend vanuit het nieuwe Kustwachtcentrum op de Marinebasis Parera te Curaçao. In de strijd tegen de illegale drugshandel over zee opereert de Kustwacht zij aan zij met de douane en politie. Dit trio raakt steeds beter op dreef, onder meer als gevolg van de versmelting van bevoegdheden. Zo bezit een deel van het kustwachtpersoneel al de status van bijzonder opsporingsambtenaar en wordt er momenteel bezien of het in aanmerking komt voor die van onbezoldigd douanier met toezichthoudende bevoegdheden. In vergelijking met andere Caribische landen is de Kustwacht voor de Nederlandse Antillen en Aruba omvangrijk en modern. Jaarlijks worden er duizenden kilo's drugs, voornamelijk cocaïne en marihuana, in beslag genomen. Voor het handhaven van nationale drugswetgeving in territoriale wateren van de Nederlandse Antillen en Aruba geldt dat de Kustwacht weliswaar vreemde van drugs verdachte schepen kan achtervolgen, maar niet kan aanhouden of onderzoeken zonder een bevoegd opsporingsambtenaar aan boord. Bijzondere Agenten van Politie (Bavpol) worden daarbij vaak ingezet. Bavpolers krijgen een deel van hun opleiding bij de Koninklijke Marine in Nederland.

Buiten de territoriale wateren van de Nederlandse Antillen en Aruba gelden de regels van de Vienna Convention; de respectieve autoriteiten van het Koninkrijk der Nederlanden moeten toestemming van de vlaggenstaat krijgen bij de aanhouding van vreemde, van drugs verdachte schepen. Het toestemmingsprobleem wordt momenteel gedeeltelijk omzeild door een samenwerking met de Amerikaanse Coast Guard. De Verenigde Staten hebben legio bilaterale overeenkomsten gesloten met landen in het Caribische Gebied en hebben zodoende een veel ruimere jurisdictie dan Nederland. In deze bilaterale overeenkomsten, de zogenaamde Shiprider Agreements, is permanente toestemming verleend om schepen van de andere staat aan te houden. Door teams van de Amerikaanse kustwacht, Law

Enforcement Detachments (Ledets), aan boord te plaatsen van schepen van de Koninklijke Marine, kan deze veel vaker optreden. De Koninklijke Marine verzorgt zo in zekere zin de logistieke kant van drugsbestrijding op zee, terwijl de Amerikanen de feitelijke aanhouding, het onderzoek en de eventuele inbeslagneming verrichten (zie Oléon, 1996). Op deze wijze wist onlangs weer een fregat van de Koninklijke Marine in het Oost-Caribische gebied een smokkelschip met meer dan tweeduizend kilo cocaïne te onderscheppen. De Amerikaanse Coast Guard heeft ook opsporingsambtenaren geplaatst aan boord van schepen van de U.S. Navy en de Britse Royal Navy. Indien er toestemming van de vlaggenstaat is om een verdacht schip te onderzoeken, dan wordt dit schip verzocht om een team van opsporingsambtenaren aan boord te laten. Dit team controleert de papieren, spoort de drugs op en doet eventuele aanhoudingen. Het smokkelschip wordt daarna opgebracht naar een haven, teneinde de formaliteiten af te handelen. Indien er wel toestemming is verleend door de vlaggenstaat en een verdacht schip laat geen opsporingsteam toe aan boord, dan mag het oorlogsschip geweld gebruiken. Dit is in de bilaterale of multilaterale verdragen afgedekt.

Kenmerken Caribisch gebied

Teneinde de drugsbestrijding in het Caribische gebied naar waarde te kunnen schatten dient deze in een context gezet te worden. Het Caribische gebied ligt strategisch tussen de drugs producerende landen zoals Colombia en Venezuela en de landen waar de drugs worden gebruikt, te weten de Verenigde Staten en Europa. Het uitgestrekte Caribische gebied is een regio met aanzienlijke verschillen. Er worden vier hoofdtalen gesproken: Engels, Spaans, Frans en Nederlands. Er is een variëteit aan juridische systemen en een veelheid aan etnische, culturele, religieuze en politieke verschillen. Toch wordt het Caribische gebied als een onafhankelijke eenheid beschouwd en niet als een gebied met meer dan dertig Staten. Geografisch gezien is het Caribische gebied een verzameling van eilanden, eilandjes en riffen die de Caribische zee omarmen. Tussen deze eilanden varen honder-

den vissersbootjes, vracht en cruiseschepen, zeil- en kajuitjachten. Ook vindt er druk luchtverkeer plaats tussen al deze eilanden. Daaraan kan ook nog worden toegevoegd de migratie en mobiliteit van de Caribische bevolking en de ontelbare toeristen vanuit en naar de drugsgebruikerlanden. Al deze factoren maken duidelijk dat het arme en minder ontwikkelde Caribische gebied bijna ideaal is voor doorvoer van drugs van Zuid-Amerika naar de Verenigde Staten en Europa.

In 1996 werd in het kader van de drugsbestrijding een team van Europese experts naar het Caribische gebied gestuurd. Nederland werd vertegenwoordigd door een officier van justitie en een politie-officier van Europol uit Den Haag. Deze Europese experts kwamen tot de conclusie⁶ dat er zeer fundamentele zwakheden zaten in de bestrijding van het drugsprobleem in het Caribische gebied. De volgende zwakheden werden onder meer geconstateerd:

- weinig besef en tevens onderschatting van het drugsprobleem bij de politieke leiders en het publiek;
- gebrek aan coördinatie tussen de Caribische landen onderling, tussen de donorlanden onderling en bovendien tussen de Caribische landen en de donorlanden;
- onvoldoende en inefficiënte uitrusting voor de wetshandhavers;
- gebrekkige communicatie en informatie;
- onvoldoende wetgeving en ineffectieve juridische systemen;
- gebrek aan maritieme controle;

Kortom: een gebrek aan samenwerking en coördinatie tussen de vele belanghebbende staten alsmede een gebrek aan politieke wil, personeel en middelen. Dit had tot gevolg dat het aanhouden van drugs-smokkelaars in het Caribische gebied voor vele staten in die dagen een kwestie van toeval en geluk was. Meer dan 85% van alle drugs die Zuid-Amerika verlaat gaat via het Caribische gebied, dus voornamelijk via zee. De drugssmokkelaars zijn op de hoogte van al deze fundamentele gebreken en vertrouwen daarom meer en meer op het transport via zee.⁷ Dit zijn enkele factoren die verklaren waarom er jaarlijks nog steeds honderden tonnen illegale drugs gesmokkeld wordt in het Caribische gebied.

6 *The Caribbean and the drugs problem*, Report EU Experts Group, april 1996.

7 *Illicit drug trafficking in the Caribbean region*, 3e herziene druk, mei 1997. Uitgave van United Nations Drug Control Program (UNDCP), Caribbean Regional Office te Barbados.

Zeerechtelijke beperkingen

Naast de geconstateerde historische, sociaal-economische en politieke factoren, dient in het kader van de drugsbestrijding op zee ook te worden vastgesteld dat er, vanuit het oogpunt van de drugsbestrijder, tevens enkele beperkende factoren van juridische aard bestaan. In de territoriale wateren, zo kan worden gesteld, kent de drugsbestrijding weinig juridische beperkingen. Elk land binnen het Koninkrijk der Nederlanden heeft een expliciete bevoegdheid om strafrechtelijke jurisdictie uit te oefenen in de respectieve territoriale wateren; dit zeegebied valt onder de soevereiniteit van de kuststaat.

Op volle zee echter heerst een ander regime. Aangezien geen enkele staat soevereiniteit kan claimen over enig deel van de volle zee is de rechtsorde op volle zee volledig gebaseerd op het beginsel van de vlaggenstaatjurisdictie. Dit houdt in dat schepen op volle zee zijn onderworpen aan de exclusieve jurisdictie van de staat onder wiens vlag zij varen of waar zij geregistreerd zijn. Vrijheid van scheepvaart is het uitgangspunt voor vreemde schepen op volle zee.⁸ Het VN Zeerechtverdrag⁹ geeft de volgende limitatieve lijst van uitzonderingen op de hoofdregel: piraterij, slavenhandel, ongeautoriseerde uitzendingen, statenloze schepen, en hot pursuit.¹⁰ In alle voornoemde gevallen zijn staten bevoegd een schip aan te houden en te onderzoeken. Klaarblijkelijk hebben de opstellers van het VN Zeerechtverdrag geen uitzondering willen maken op de vrijheid van scheepvaart voor illegaal drugstransport. Tijdens de onderhandelingen voor het VN Zeerechtverdrag werden wel voorstellen gedaan om voor illegaal drugstransport een uitzondering te maken op de vrijheid van scheepvaart. Dat voorstel werd echter verworpen.¹¹ Artikel 108 VN Zeerechtverdrag bepaalt slechts dat staten moeten samenwerken bij de bestrijding van internationaal drugstransport. De samenwerkingsverplichting is door staten zowel op bilateraal als op multilateraal niveau uitgewerkt. Op multilateraal niveau geldt de United Nations Convention Against Illicit Traffic in Drugs and Psychotropic Substances, 1988, de Vienna Convention als het voornaamste instrument. Op 1 februari 2003 waren 166 staten partij bij dit verdrag, waaronder Nederland. In dit

8 VN Zeerechtverdrag, art. 87.

9 Tractatenblad 1983, p. 83.

10 VN Zeerechtverdrag, art. 110.

11 C.2/Blue Paper No. 9 (1975), 3rd session, Provisions 174 B. *Reproduced in* IV Platzöder, pp. 139-145.

verdrag staat uitvoerig welke stappen een staat kan ondernemen bij de verdenking van illegaal drugtransport. Voor wat betreft vreemde schepen, bepaalt de Vienna Convention dat de vlaggenstaat in beginsel nog steeds de exclusieve rechtsmacht heeft.¹² Zodra de autoriteiten van een staat een vreemd schip, verdacht van drugssmokkel, tegenkomen in eigen of vreemde EEZ/EFZ dan wel op volle zee, dan moeten die autoriteiten toestemming vragen aan de vlaggenstaat om te mogen aanhouden, onderzoeken en eventuele andere maatregelen te nemen.¹³ In de aangrenzende zone van vreemde staten – het Koninkrijk der Nederlanden heeft op dit moment geen eigen aangrenzende zone – rust de strafrechtelijke jurisdictie voor een aantal specifieke gevallen bij de kuststaat. Illegale handel in drugs is een van die gevallen. Het is echter niet duidelijk of die strafrechtelijke jurisdictie in geval van drugssmokkel exclusief is.

Op 31 januari 1995 sloten de lidstaten van de Raad van Europa in Straatsburg de *Agreement on illicit traffic by sea, implementing article 17 of the United Nations Convention against illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances* (hierna: 1995 Agreement).¹⁴

De 1995 Agreement is een uitwerking van artikel 17 van de Vienna Convention. Nederland heeft de Overeenkomst (nog) niet geratificeerd en is dus geen partij bij de 1995 Agreement. In beginsel is ratificatie niet van enorm belang, aangezien de situatie van exclusieve rechtsmacht van de vlaggenstaat met betrekking tot van drugs verdachte schepen tussen partijen bij de Overeenkomst nog steeds geldt. Staten die laatstgenoemde schepen waarnemen moeten volgens de 1995 Agreement toestemming vragen aan de vlaggenstaat om het vreemde verdachte schip aan te houden.¹⁵

Ten slotte heeft een kleine dertigtal staten gewerkt aan de zogenaamde *Draft Agreement concerning co-operation in suppressing illicit maritime and air trafficking in narcotic drugs and psychotropic substances in the Caribbean area* (hierna: *Draft Agreement*). De *Draft Agreement* is een Nederlands initiatief, dat inhoudelijk verder gaat dan de Vienna Convention. Het initiatief behelst onder meer de mogelijkheid voor partijen om afspraken te maken die een permanente toestemming voor aanhouding en onderzoek van vreemde van drugssmokkel

12 Vienna Convention, art. 17.

13 Vienna convention, art. 17.

14 Raad van Europa, *Agreement on illicit traffic by sea, implementing article 17 of the United Nations Convention against illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances*, 31 januari 1995.

15 1995 Agreement, art. 6.

verdachte schepen buiten de territoriale wateren mogelijk maken. Op dit moment is het verdrag echter nog een voorstel,¹⁶ en is toestemming voor aanhouding nog steeds onontbeerlijk.

Aangezien het Koninkrijk der Nederlanden momenteel weinig bilaterale verdragen met andere staten heeft betreffende aanhoudingen in geval van illegaal drugstransport, geldt voor de autoriteiten van het Koninkrijk der Nederlanden dat aanhouding van vreemde van drugs-smokkel verdachte schepen in de eigen EFZ, in vreemde EEZ/EFZ of op volle zee alleen dan is toegestaan wanneer de vlaggenstaat toestemming daarvoor verleent.

Terugkomend op het voorbeeld in de inleiding van dit artikel dient te worden geconstateerd dat het proces van het vragen van toestemming lang kan duren. Het oorlogsschip op zee dient eerst verbinding te leggen met zijn operationele commandant aan de wal, die gaat vervolgens het circuit in om ten eerste de nationaliteit van het verdachte vaartuig vast te stellen en ten tweede om toestemming te vragen om dit verdachte schip aan te houden en het te onderzoeken op drugs. In de tussentijd vaart het verdachte schip – vaak sneller dan het oorlogsschip – weg om zich veilig te stellen in een andere maritieme zone. Kortom, het is niet altijd een hoopgevend proces om van drugs-smokkel verdachte schepen aan te houden op volle zee. Er zijn overigens vele voorbeelden van aanhoudingen die wel lukten.¹⁷

Conclusie

De internationale regels betreffende de bestrijding van drugstransport over zee zijn op dit moment nog redelijk beperkt. De Nederlandse overheid is sterk afhankelijk van de medewerking van vlaggenstaten bij het onderscheppen van vreemde van drugs-smokkel verdachte schepen. De soevereiniteit van nationale staten neemt nog altijd een prominente plaats in. Recente ontwikkelingen in het Caribische gebied laten weliswaar een tendens zien van verminderde invloed van de vlaggenstaat, maar een blik op de 1995 Agreement van de Raad van Europa leert dat vlaggenstaten nog steeds hechten aan hun exclusieve rechten met betrekking tot nationale schepen.

16 Verwachte ondertekening in het voorjaar van 2003.

17 Zie dossier van het schip *Rein B*. Dit drugs-smokkelschip werd op volle zee aangehouden door een fregat van de Koninklijke Marine na toestemming van de vlaggenstaat St. Vincent en de Grenadinen. Vijftien ton hasj was het resultaat

Wat betreft de Koninklijke Marine kan geconcludeerd worden dat zij binnen de Kustwacht een belangrijke rol heeft bij de drugsbestrijding op zee. Buiten de Kustwacht om speelt zij weliswaar een voorname rol in de strijd tegen drugs, maar die rol is vooral van logistieke aard. De Koninklijke Marine heeft geen opsporingsbevoegdheid, en kan zodoende slechts schepen aanhouden, onderzoeken en drugs in beslag nemen, indien een bevoegd opsporingsambtenaar aan boord is. Maar ook als die opsporingsambtenaar aan boord is, blijkt op volle zee dat actie vaak afhankelijk blijft van de welwillendheid en bureaucratische slagvaardigheid van vlaggenstaten. Auteurs hopen dat 'the urgent need for international cooperation in suppressing illicit traffic by sea', waarover de onderhandelaars van de Draft Agreement in het Caribische Gebied spreken, nu dan ook serieus genomen gaat worden.

Literatuur

Oléon, M. de

Policing the seas; the way ahead

In: Nooy, G. de (red.), *The role of European naval forces after the Cold War*, 1996

Summaries

Justitiële verkenningen (Judicial explorations) is published nine times a year by the Research and Documentation Centre of the Dutch Ministry of Justice in co-operation with Boom Juridische uitgevers. Each issue focuses on a central theme related to criminal law, criminal policy and criminology. The section Summaries contains abstracts of the internationally most relevant articles of each issue. The central theme of this issue (vol. 29, nr. 2, 2003) is: *Criminality at sea*.

Piracy in Southeast Asia; a historical comparison

G. Teitler

This article concentrates on Southeast Asia. It tries to elucidate the phenomenon of piracy in this region by comparing two periods in which it was, and is, especially rampant. First the nineteenth century, a time when Southeast Asia formed part of colonial empires. Second the recent past and present. As to the former period the focus of the article is on the East-Indian archipelago. The comparison concentrates on three aspects of piracy. First its several forms and manifestations. Second the political ramifications that sometimes characterise piracy, as well as the links between this phenomenon and other forms of organised crime. Third the ways in which the colonial and post-colonial governments (and, as to the present, private organisations) have tried, and try, to fight piracy, and the relative effectiveness of their endeavours.

Violence at sea; exploring the nature and quantity of maritime piracy

H.G. van de Bunt and E.K.J. Pladdet

Despite its romantic and historical image, piracy is a problem that should be taken seriously. The purpose of this article is to provide an overview of the more advanced maritime piracy we are dealing with today. The first part contains various definitions of the phenomenon 'piracy'. The *Valiant Carrier* is introductory to three definitions, namely Vagg's comparison of piracy to banditry, the international

definition (art. 101 Unclos) and the IMB definition. The second part explains the nature and quantity of this crime worldwide. The number of piracy attacks registered by the Imo and IMB depends on the willingness of victims and local authorities to report. There exists a definite relation between a country's economical state and the piratical activities explored. As soon as the economy decreases, modern maritime piracy boosts. Building and maintaining relations with main lands authorities and business elites enables pirates to continue their activities on a long-term basis. Thus, their modus operandi is not solely based on their own professionalism, in terms of knowledge and technology, but is also strongly influenced by the environment in which they operate.

Scuttling and the Netherlands maritime insurance industry

E. Faber

Scuttling is one of the more spectacular instances of maritime fraud, yet it's probably not very common. A sudden upsurge in scuttling cases off the Netherlands coast just after the first World War was at the time explained by pointing at the way ships were insured – a heavy reliance on trust, a taste for premium coupled with lack of control. Today, our perspective on scuttling is very much influenced by two notorious scuttling cases, the *Lucona* and the *Salem*. Analysis of these and other cases indicates that the practice of marine insurance still seems to contribute to the phenomenon of maritime fraud. Among the criminogenic circumstances the Netherlands marine insurance industry seems to feature, the reliance on trust relationships within the market stands out. Interestingly, insurance professionals underline that they trust.

Polluting pays; organisation of international shipping encourages marine pollution

M. Harjono and E. Leemans

Discharges of toxic substances from ships, oil tanker disasters and

overfishing cause great environmental harm to the world's oceans and coasts. The companies causing damage to the environment are not being held accountable for their devastating practices. In many cases a company benefits from bringing harm to the marine environment. And in any case it usually does not lead to disadvantages for the polluting party. A mixture of elements such as basic principles applied in the shipping world (notably *mare liberum* or the right of free passage), and the slim chances of getting caught while polluting, makes this an enduring situation. A major obstacle is that the United Nations International Maritime Organisation (Imo) is not able to ensure an effective protection of the marine environment. Economic forces which automatically maintain the status quo of marine pollution dominate the Imo. As long as the Imo is in the stranglehold of the flags of convenience states, the oceans and coastlines will suffer from the malpractices of unscrupulous ship owners, agents and cargo owners.

Radical changes in the fundamentals of international maritime law are a prerequisite to solving these problems. In addition, European co-operation that gives priority to the protection of the marine environment may well be the best way to change current polluting practices.

Open registers, self regulation and criminality

N. Winchester

Vessels registered to flags of convenience have frequently been associated with a wide range of criminal activities. The article argues that the structure and dynamic of the contemporary flag market create conditions of existence for certain illegal activities. A range of regulatory environments marks the contemporary flag market, which provides differing levels of freedom for the shipowner. In this market the shipowner is provided with a context in which to perform certain illegal acts outside of effective state control.

The competitive nature of the open registry business means that effective regulation is unlikely to derive from the operations of the flag

market itself. In conclusion it is argued that the most appropriate way to address this problem is through a reinterpretation of the role and constitution of the flag state by adopting and enforcing the concept of a model flag state.

Law enforcement in the ocean; the international legal framework

A.H.A. Soons

Combating the present great variety of criminal activities occurring at sea mainly involves measures to be taken on land, in particular in ports, but also at sea. This article surveys the rules of international law governing law enforcement measures at sea. These rules are complex, because distinctions have to be made between the various jurisdictional zones at sea and between the positions of the flag State, the coastal State and the port State. Traditionally, ships in the high seas (beyond a narrow band of territorial sea) were under the exclusive jurisdiction of the flag State. In an increasing number of situations, the coastal State now has law enforcement authority over foreign ships. But beyond the 200-mile exclusive economic zone, and with respect to a number of activities within that zone, flag State jurisdiction still prevails. This makes effective law enforcement difficult. In practice, many obstacles can be overcome by making more effective use of the port State, and by concluding new treaties providing for specific enforcement systems.

Maritime drugs interdiction by the Royal Netherlands Navy

P.J.J. van der Kruit and D.S. Blocq

Illicit transport of drugs is a problem that goes back many centuries. The Royal Netherlands Navy is getting more and more involved in the suppression of such illegal transports. The article discusses two issues. First, it presents the international law framework regarding the suppression of illicit maritime drug transports by foreign non-governmental ships. It then goes into the current state of affairs regarding drug suppression and prevention in the maritime zones of the

Kingdom of the Netherlands, emphasising the role of the Royal Netherlands Navy in particular. It appears that the respective authorities of the Kingdom of the Netherlands possess relatively little powers outside their territorial seas, as regards the suppression of illegal drug transport by foreign non-governmental ships. The Royal Netherlands Navy plays a fairly significant role in their territorial waters, since it is endowed with substantial control in the organisation and operation of the coast guards. Outside the national territorial waters, this role is more limited due to, *inter alia*, the exclusive sovereign rights of the flag State over a ship. As a result, the Royal Netherlands Navy in the latter zones factually only provides logistical contributions to the suppression of illegal transports of drugs.

Journal

Het WODC op Internet: www.wodc.nl

Het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (WODC) van het Ministerie van Justitie is via Internet bereikbaar. Het WODC is een kenniscentrum op justitieel terrein dat een wetenschappelijke bijdrage levert aan de ontwikkeling en de evaluatie van justitiebeleid. Op deze nieuwe site is de volgende informatie te vinden:

1. Doelstelling en organisatie (o.a. organogram, beschrijvingen van de verschillende afdelingen en de namen van de medewerkers).
2. Producten en diensten:
 - overzicht en uitgebreide samenvattingen van de nieuwste rapporten;
 - inhoudsopgaven en voorwoord met korte samenvattingen van artikelen in het tijdschrift *Justitiële verkenningen*;
 - jaarlijsten van rapporten en genoemde tijdschriften;
 - elektronische publicaties (o.a. onderzoeksprogrammering van justitie).
3. Interessante verwijzingen (overzichten van congressen en studiedagen).

In de toekomst wordt de aangeboden informatie uitgebreid met specifieke producten als databases (literatuurbestand) en aan producten en diensten gekoppelde bestelmogelijkheden (via e-mail) en/of aanvraagformulieren. Voor vragen over producten en diensten van het WODC en voor het snel en efficiënt leveren van statistische en literatuurinformatie kunt u terecht bij de WODC-informatiedesk (e-mail: wodc-informatiedesk@minjus.nl). Wij hopen op deze wijze bij te dragen aan de verspreiding van relevante kennis en informatie buiten het Ministerie van Justitie.

Hans van Netburg
(WODC-webmaster)
tel.: 070-3 70 69 19
fax: 070-3 70 79 48
e-mail: c.j.van.netburg@minjus.nl

WODC-thesaurus 'Het criminaliteitsvraagstuk' (3e herziene uitgave, 2003)

Het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum

(WODC) van het Ministerie van Justitie heeft een herziene digitale uitgave van de WODC-thesaurus beschikbaar gemaakt als printversie op de website van het WODC (www.wodc.nl). Deze gestructureerde standaard trefwoordenlijst inzake het criminaliteitsvraagstuk bestrijkt de volgende terreinen: criminologie, victimologie, criminaliteitspreventie, delicten/ criminaliteitsvormen, politie, justitie, openbaar ministerie, rechterlijke macht, strafrechtspleging, gevangeniswezen, reclassering en vreemdelingenzaken.

Na het uitkomen van de eerste uitgave van de WODC-thesaurus in 1993 is deze met succes toegepast als instrument bij het toegankelijk maken van publicaties op het gebied van het criminaliteitsvraagstuk. Niet alleen bij de Afdeling Documentaire Informatievoorziening van het WODC maar ook elders.

Als extra hulpmiddel is ook een nieuwe uitgave van de geografische thesaurus beschikbaar. Deze thesaurus is oorspronkelijk samengesteld door de Centrale Bibliotheek van het Ministerie van Justitie en nu in samenwerking met het WODC aangepast

met behulp van een officiële lijst van landennamen van de Nederlandse Taalunie. De digitale uitgaven van beide thesauri zijn te vinden op de WODC-website (www.wodc.nl) via de knop 'publicaties' en de subknop 'overige'.

Themanummers Justitiële verkenningen

Regelmatig worden, bijvoorbeeld ten behoeve van het onderwijs, grote aantallen exemplaren van *Justitiële verkenningen* nabesteld. Voor de bepaling van de oplage is het wenselijk vroegtijdig op de hoogte te zijn van de mogelijke vraag. Om die reden geven wij, onder voorbehoud, de thema's die de redactie op dit moment in voorbereiding heeft. Over de inhoud van de nummers kan met de redactie contact worden opgenomen. Ook personen die een bijdrage willen leveren aan een van de aangekondigde nummers wordt verzocht contact op te nemen met de redactie.

JV3, 2003, april: Schelden

JV4, 2003, mei: Polen

JV5, 2003, juni: Wraak

Congressen

4e Nationale Beveiligingsdag : Wanneer wordt Nederland nu echt veiliger?

Plenaire lezingen: 'Een veiliger Nederland, ook voor ondernemingen!' (drs. A.B.Volkers, secretaris criminaliteitsbeheersing/veiligheid VNO-NCW); 'Wanneer wordt Nederland veiliger? De visie van de beveiligingsindustrie' (Th. Rolf, algemeen voorzitter van de VEBON, bestuurslid van de VPB en algemeen directeur van Falck Nederland). Workshops: 'Gegevensuitwisseling; "stiekem" in achterkamertjes of netjes volgens de regels?' (mr. F.B.M. Olijslager, legal security consultant bij ING Group); 'Veilig achter de balie' (L.B. Boere RSE, security consultant bij NS); 'Stations, Brandveiligheid van gebouwen: ken uw recht' (ir. E.W. Janse, adviseur brandveiligheid bij Lichtveld Buis & Partners BV en mede-oprichter van de Vereniging van Brandveiligheids-Adviseurs (VVBA)); 'Video-bewaking; via IP of traditioneel?' (ing. G.P. van Voorthuisen, TNO-FEL); 'Particuliere alarmcentrale; actualiteiten 2003' (ir. M.J.A.G.

Deelen, voorzitter sectie PAC's VEBON/VPB en general manager Securitas Alarmcentrale); 'Waarden en normen in organisaties; geen woorden maar daden!' (J.W. Weusthof, senior-consultant bij Hoffmann Strategisch Riskmanagement).

Datum: 23 april 2003

Plaats: RAI Amsterdam

Aanmelding en informatie:

Meeting Point Communication, tel.: 026-3702100, fax: 026-4439 137, e-mail: info@meetingpointcom.nl
Meer informatie over de Nationale Beveiligingsdag is te vinden op de site www.factomediaevents.nl/beveiliging/nbdmain.html

NSV/VVS Marktdag Sociologie

Het programma begint met een plenaire sessie van een uur met als thema Maatschappelijke onvrede. Daarna volgen paper-presentaties in afzonderlijke thematische sessies, zoals: arbeid, armoede en sociale uitsluiting, asielbeleid, buurten en steden, civil society, coöperatie, ethnocentrisme, familiesociologie, gender, gezondheid, historische sociologie, jongeren, langetermijnprocessen, levensbeschouwing, media, methodologie, milieu en ecologie, minderheden/multi-

culturalisme, persoonlijke netwerken, politieke sociologie, postmoderne religie, risico's en rampen, scholing en arbeid, school en onderwijs, sociaal beleid, sociaal kapitaal, sociale bewegingen, sociale klasse en politiek, sport, stratificatie, tijdsbesteding, vrije tijd en cultuur. Het programma bestaat uit paperpresentaties van deelnemers. Het doel is daarbij zoveel mogelijk deelnemers de gelegenheid te geven hun werk te presenteren aan een brede groep van vakgenoten. Organisatie:

De Nederlandse Sociologische Vereniging en de Vlaamse Vereniging voor Sociologie

Datum: 22 mei 2003,

09.30 - 17.30 uur

Plaats: Jonkerbosch, Oude Mollenhutseweg 23, Nijmegen

Aanmelding en informatie:

marktdag@its.kun.nl

Meer informatie is te vinden op de site www.sociologie.be/marktdag

Marktdag NVK - Nederlandse Vereniging voor Kriminologie

Dit congres is bestemd voor iedereen die geïnteresseerd is in criminologische vraagstukken. Er is gekozen voor een 'marktdag' waar veel ruimte is voor het uitwisselen van recente onderzoeks-

resultaten en discussie. In vijftien thematische sessies worden papers gepresenteerd. Alle belangstellenden worden van harte uitgenodigd een voorstel voor een paper in te dienen.

Datum: 23 mei 2003

Plaats: Mozes- en Aäronkerk en het Mozeshuis te Amsterdam

Informatie: Karin Wittebrood, 070-3407808,

k.wittebrood@scp.nl; organisatie: M. Borghardt, 020-5270629, borghardt@siswo.uva.nl

Landelijke strafrechtsdag

Thema van de dag zal zijn: 'Vergelding of beveiliging'.

Meer informatie volgt wanneer programma is ingevuld.

Datum: 20 juni 2003

Plaats: Maastricht

Informatie:

ties.prakken@straf.unimaas.nl

Convergence of criminal justice systems; building bridges - bridging the gaps

The central theme of the 17th Conference of the International Society for the Reform of Criminal Law is the convergence of: national and international criminal law systems (national and national; international and

international; national and international); common and continental criminal law systems; non-western (traditional) and western criminal law cultures. The Conference will provide a forum for a long-awaited comparative analysis and debate of the differing approaches to international and national criminal justice. The Society hopes to encourage the active participation of representatives from both western and non-western criminal justice systems and legal cultures. International and legal institutions play a role in the convergence of criminal justice systems. At the international level, United Nations bodies and organisations, the Council of Europe, the European Union, ASEAN, the African Union and the Organisation of American States (OAS) contribute to greater harmonisation in the workings of the justice system. Professional organisations such as the International Association of Prosecutors, the International Criminal Defence Attorneys' Association and the International Commission of Jurists contribute to the ethical and operational standards of the jus-

tice system. Law enforcement organisations such as Europol and Interpol play a complementary role in supporting the integration of criminal justice systems. Non-governmental organisations and institutions such as Amnesty International, Human Rights Watch, Lawyers Rights, and the American Lawyers Committee also influence convergence of criminal justice systems to a considerable extent. At the national level, important actors include the courts, bar associations, prosecution services, prison services, probation services, the police, defence lawyers and victims' lawyers. The Conference will be of interest to legal professionals such as judges, prosecutors, lawyers, police officers, prison officials, academics, and probation officers as well as political, NGOs, and governmental and forensic professionals. Plenary sessions will be held on: Investigation and prosecution (workshops on substantive law: probandum and indictment; the decisions to investigate and prosecute; prosecutor's authority over investigators; police and judicial co-operation; investiga-

tion of war crimes); defence and defences (workshops: Justification and excuses; representation and legal aid; ethics of the defence, towards the defence etc.; defence and forensic experts; rights of suspects and defendants in terrorist cases); role and function of the court: national and international (workshops: recruitment and promotion of judges; training and supervision of judges; independence of the judge and the court; the constitutional right to a statutory court; the classical French investigative judge; NFI & international courts and tribunals); the trial and the verdict (workshops: composition of the court; evidence; trials in non-western legal cultures; victims and vulnerable witnesses; competence to stand trial and trial in absentia); sanctions and alternatives (workshops: capital punishment and its impact on crime; deprivation of liberty and life sentences; suspended sentences; community service, fines and forfeiture; diversion, resettlement, compensation and restorative justice); appeals, reviews, remedies, re-opening (workshops: access to appeal

and the right of appeal; cold cases and re-opening; ne bis in idem; constitutional reviews; compensation for wrongful convictions; amnesty).

Datum: 24-28 augustus 2003, Scheveningen

Plaats: Kurhaus, Scheveningen
Informatie: Website van de ISRCL: www.isrcl.org Aanmelding van eventuele sprekers kan per E-mail gezonden worden naar: Hans Nijboer: j.f.nijboer@nscr.nl; Martine Hallers: m.hallers@law-leidenuniv.nl; Livia Jakobs: livia-jakobs.leiden@planet.nl

Literatuuroverzicht

Rubrieken

Algemeen
 Strafrecht en strafrechtspleging
 Criminologie
 Gevangeniswezen/tbs
 Reclassering
 Jeugdbescherming en
 -delinquentie
 Politie
 Verslaving
 Slachtofferstudies
 Preventie van criminaliteit

Literatuur-informatie

Van de artikelen die in deze rubriek zijn samengevat, kunnen bij de documentatie-afdeling van het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum van het Ministerie van Justitie tegen betaling kopieën worden aangevraagd. Wij attenderen u erop dat volgens art. 16b, lid 1 van de Auteurswet 1912, de kopieën uitsluitend mogen dienen tot eigen oefening, studie of gebruik. Door de documentatie-afdeling worden boeken, tijdschriftartikelen, rapporten en jaarverslagen met betrekking tot bovengenoemde gebieden toegankelijk gemaakt. De documenten die vanaf 1987 zijn verschenen, worden inge-

voerd in een geautomatiseerd systeem. Op aanvraag kunnen literatuurlijsten met betrekking tot specifieke onderwerpen worden toegestuurd. Boeken en rapporten kunnen te leen worden gevraagd. Tijdschriftartikelen kunnen in beperkte mate tegen vergoeding gekopieerd en toegezonden worden. In beide gevallen kan men zich wenden tot de Informatiedesk van het WODC, Postbus 20301, 2500 EH 's-Gravenhage, tel.: 070-370 65 53 (09.00u.-15.00u.). Email: wodcinfo@wodc.minjust.nl

Algemeen

1

Worrall, J.L.

If you build it, they will come; consequences of improved citizen complaint review procedures
 Crime and delinquency, 48e jrg., nr. 3, 2002, pp. 355-379

In dit onderzoek wordt de volgende hypothese getoetst: indien instanties belast met handhaving van de wet verbeteringen aanbrengen in de beoordelingsprocedures ten aanzien van formele klachten door burgers, zal dit resulteren in een toename van het

aantal klachten. Om deze hypothese te kunnen toetsen werd er in 1998 een survey gestuurd naar een steekproef van zevenhonderd stedelijke- en regionale wetshandhavende instanties; 417 instanties werkten uiteindelijk mee aan het onderzoek. Na analyse van de data door middel van het negatieve binominale regressiemodel (NBRM) kan worden geconcludeerd dat verbetering in klachtenprocedures voor burgers inderdaad resulteert in een groter aantal klachten. Daarbij is het zo dat bepaalde combinaties van beoordelingsprocedures van klachten door burgers in hoge mate verband houden met de frequentie van de klachten. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer intern onderzoek samengaat met een vroegtijdig waarschuwingssysteem en een database op de computer. Door de onderzoeker wordt een tweetal adviezen gegeven. Ten eerste stelt hij dat onderzoekers en beleidsmakers zich ervan bewust moeten zijn dat er sprake zal kunnen zijn van meer klachten, wanneer klachtenprocedures worden herzien. En ten tweede moeten wets-handhavende instanties voor-

zichtig zijn met wat zij bewerkstelligen: meer klachten, hoewel een wenselijk gevolg van verbeterde procedures, kunnen namelijk ook onvoorziene consequenties hebben.

Met literatuuropgave.

Criminologie

2

Basile, K.C.

Attitudes toward wife rape; effects of social background and victim status

Violence and victims, 17e jrg., nr. 3, 2002, pp. 341-354

Hoe Amerikanen denken over partnerverkrachting was één van de vragen die nader werd onderzocht in de National Poll 1997, een telefonisch survey onder 1108 volwassen mannen en vrouwen. De respondenten werden vragen gesteld over relaties en over of en zo ja hoe vaak naar hun schatting partnerverkrachting voorkomt. Ook moesten ze reageren op drie scenario's en zeggen of ze de voorgestelde situatie kwalificeerden als verkrachting. Deze scenario's waren: man meent dat vrouw hem verleidt en dwingt haar; man zet

zijn bedoelingen met geweld kracht bij omdat zij voortdurend nee zegt; vrouw wordt gedwongen door vroegere partner. De vier onderzochte sociale achtergrondvariabelen waren geslacht, opleiding, leeftijd en ras. Met de variabele 'victim status' maakt de auteur een onderscheid tussen vrouwen die wel en niet verkracht zijn. Zij concludeert dat oudere en niet-blanke respondenten in mindere mate geloofden dat partnerverkrachting voorkomt. Mannen en de beter opgeleide respondenten meenden in mindere mate dat het vaak gebeurt. Oudere en minder opgeleide respondenten waren in mindere mate van mening dat de in de drie scenario's voorgestelde situatie gedwongen gemeenschap voorstelt. Vrouwelijke respondenten die zeiden nooit verkracht te zijn, waren vergeleken met slachtoffers minder vaak van mening dat partnerverkrachting voorkomt. Met literatuuropgave.

3

Byers, B.D., R.A. Zeller

Official hate crime statistics; an examination of the epidemic hypothesis

Journal of crime and justice,

24e jrg., nr. 2, 2001, pp. 73-85

De auteurs bespreken de onder de media en beleidsmakers populaire hypothese dat er de afgelopen jaren sprake is van een epidemische toename van vormen van zogenaamde hate crime, criminaliteit gepleegd vanuit een discriminatoir motief tegen leden van bepaalde groepen (bijvoorbeeld zwarten, joden, homoseksuelen). Op basis van een analyse van officiële statistieken van gerapporteerde delicten met een discriminatoire achtergrond over de periode 1991 tot 1998 komen de auteurs tot de conclusie dat er van een explosieve toename geen sprake is. De resultaten van dit onderzoek illustreren dat de veronderstelde toename van vormen van hate crime niet zozeer een feitelijke realiteit is, maar veeleer een sociale constructie, gepropageerd en in stand gehouden door vertegenwoordigers van de media, de politiek en de wetenschap.

4

Chamlin, M.B., J.K. Cochran

Social altruism and crime revisited; a research note on measurement

Journal of crime and justice,

24e jrg., nr. 2, 2001, pp. 59-72
 Verslag wordt gedaan van een onderzoek naar de relatie tussen sociaal altruïsme enerzijds en crimineel gedrag anderzijds. Uit eerdere onderzoeken is gebleken dat steden waarvan de inwoners een naar verhouding grote bijdrage leveren aan een liefdadigheidsfonds, een lager niveau hebben van gewelds- en vermogenscriminaliteit. In dit onderzoek wordt een andere maat gebruikt voor sociaal altruïsme, namelijk de bijdrage die mensen geven aan het publieke radiobestel. Deze maat zou minder worden vertekend door sociale wenselijkheid of door de sociale druk om te geven. Verder worden niet steden, maar Amerikaanse staten vergeleken. Ook uit dit onderzoek blijkt dat hoe hoger het sociaal altruïsme is des te lager de gewelds- en vermogenscriminaliteit. De auteurs wijzen erop dat niet de directe invloed van het een op het ander wordt gemeten.
 Met literatuuropgave.

5

Eadie, T., C. Knight

Domestic violence programmes; reflections on the shift from inde-

pendent to statutory provision
 The Howard journal of criminal justice, 4e jrg., nr. 2, 2002, pp. 167-181

Na jarenlang te zijn veronachtzaamd wordt het probleem van huiselijk geweld nu erkend. Binnen de National Probation Service in het Verenigd Koninkrijk komt dit tot uitdrukking in het opzetten van groepswerkprogramma's voor mannen die zijn veroordeeld voor delicten tegen hun (ex)partner. Terwijl er in de jaren negentig sprake was van de ontwikkeling van programma's die werden uitgevoerd door beroepsbeoefenaars verbonden aan plaatselijke initiatieven waarbij verschillende instellingen betrokken waren, is de nationale reclassering nu gericht op het onderbrengen van huiselijk geweld binnen haar nationale strategie van verkennende criminaliteitsreductie-programma's. Dit artikel geeft een overzicht van deze ontwikkelingen. Zich baserend op een studie van twee lokale initiatieven, waar gewerkt werd met mannelijke plegers van huiselijk geweld in Midden-Engeland, leggen de onderzoeksters de nadruk op gespannen verhoudingen rond

waarden en normen, het verkrijgen van middelen en discussiepunten ten aanzien van macht en controle bij de centralisatie van het aanpakken van deze specifieke vorm van wetoverschrijdend gedrag. De auteurs onderstrepen het belang van een open en voortgaande dialoog tussen instanties die werken met plegers of slachtoffers van huiselijk geweld, om zo de veiligheid van vrouwen te kunnen waarborgen. De reclasseringsafdeling van het Ministerie van Binnenlandse Zaken ziet zich hierbij voor een moeilijke taak geplaatst.

Met literatuuropgave.

6

Gibson, C.L., M.L. Swatt e.a.

Assessing the generability of general strain theory; the relationship among occupational stress experienced by male police officers and domestic forms of violence
Journal of crime and justice, 24e jrg., nr. 2, 2001, pp. 29-57

In dit artikel bespreken de auteurs de toepasbaarheid van de zogenaamde strain theory of bindingentheorie op basis van een empirisch onderzoek naar huiselijk geweld onder politie-

functionarissen in Baltimore. Uit het onderzoek blijkt dat het ondervinden van werkstress door politiefunctionarissen indirect gerelateerd kan worden aan het plegen van huiselijk geweld. Dit als resultante van negatieve gevoelens (als boosheid en depressie) bij politiefunctionarissen. Verder bleek dat sociale ondersteuning bij het verminderen van werkstress – het versterken van positieve bindingen in termen van de theorie – een positief effect had op de vermindering van negatieve gevoelens. Er bleek echter geen relatie te bestaan tussen de mate van sociale ondersteuning en het voorkomen van huiselijk geweld onder de onderzoekspopulatie. De auteurs concluderen op basis van dit empirisch onderzoek dat de strain theory als theoretisch model een bijdrage kan leveren aan de verklaring van huiselijk geweld onder politiefunctionarissen.

7

Kirsh, S.J., P.V. Olczak

Violent comic books and judgments of relational aggression
Violence and victims, 17e jrg., nr. 3, 2002, pp. 373-380

In deze studie wordt onderzocht wat de gevolgen zijn van het lezen van extreem gewelddadige en gematigd gewelddadige stripboeken op de interpretatie van relationele, provocerende situaties. Honderdzeventien studenten die deelnamen aan een voorbereidend programma voor de psychologiestudie, kregen ofwel een zeer gewelddadig of een matig gewelddadig stripboek te lezen. Hierna lazen de deelnemers vijf hypothetische verhalen, waarin een kind een relationeel agressieve situatie veroorzaakte bij een ander kind en waarbij de bedoeling van de provocatie onduidelijk bleef. Na elk verhaal werd er een aantal vragen voorgelegd aan de onderzoeksdeelnemers ten aanzien van de intentie van het provocerende kind; mogelijke vergeldingsacties tegen de uitlokker; en de emotionele toestand van de provocateur. De antwoorden van de studenten werden gecodeerd in termen van mate van negatieve en gewelddadige inhoud. Uit de resultaten blijkt dat de onderzoeksdeelnemers die de extreem gewelddadige strips lazen meer vijandige bedoelingen toeschreven aan de

provocateur, meer vergelding tegen de provocateur veronderstelden, en een negatievere emotionele toestand aan de provocateur toeschreven dan de deelnemers die een gematigd gewelddadig stripboek lazen. Dit duidt erop dat het sociale informatieverwerkingsproces bij relationeel agressieve situaties beïnvloed wordt door gewelddadige stripboeken, zelfs als in deze boeken geen relationele agressie voorkomt.

Met literatuuropgave.

8

Mazerolle L., D. Hurley e.a.

Social behavior in public space; an analysis of behavioral adaptations to CCTV

Security journal, 15e jrg., nr. 3, 2002, pp. 59-75

Het gebruik van gesloten televisiecircuits (CCTV) in openbare en privé-ruimten is onderwerp van veel academische, politieke en openbare debatten. Voorstanders wijzen erop dat deze technologie criminelen afschrikt, terwijl tegenstanders vrezen voor aantasting van de privacy. De laatsten zijn daarom van mening dat CCTV slechts dient te geschieden binnen strikte

wettelijke kaders. In dit artikel wordt het gedrag van mensen nagegaan wanneer CCTV-camera's in openbare ruimten worden gebruikt. De auteurs doen onderzoek naar langetermijnveranderingen in gedragspatronen en naar de invloed van CCTV op het gedrag in openbare ruimten in Cincinnati op korte termijn. Gebruikmakend van videotape-materiaal worden prosociaal en antisociaal gedrag, alsmede gedrag in het verkeer en bij de bewaking gedurende een periode van vier maanden onder de loep genomen. Het onderzoek toonde aan dat bewakingscamera's gedurende de eerste en wellicht de tweede maand na installatie voor een enigszins afschrikkend effect zorgen. De schrijvers concluderen dat het oprichten van borden om het publiek te waarschuwen mogelijk het afschrikkende effect kan verhogen en tevens een waarschuwing voor het publiek kan zijn waar het de aantasting van de privacy betreft. Gesuggereerd wordt dat het verplaatsen van bewakingscamera's op frequente basis twee dilemma's kan oplossen: ten eerste zou het het aantal te bewaken plaatsen vermeerderen en

derhalve sommige onbillijkheden wegnemen en ten tweede zou het kort en periodiek inzetten van bewakingscamera's, in tegenstelling tot permanente inschakeling, leiden tot kapitalisatie van sommige van de afschrikkende effecten die door de schrijvers in de eerste twee maanden werden gesignaleerd.

9

Redmon, D.

Testing informal social control theory; examining lewd behavior during mardi gras

Deviant behavior, 23e jrg., nr. 4, 2002, pp. 363-385

Dit onderzoek vormt een uitbreiding van het onderzoek van Forsyth (1992) naar ontucht tijdens Mardi Gras (het carnaval in New Orleans) door de theorie van informele sociale controle van Sampson en Laub (1993) te toetsen. Ontuchtig gedrag wordt gedefinieerd als het ontbloten van de schaamdelen, de anus of de tepels van vrouwen dan wel het bedrijven van orale of genitale seks in het openbaar. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de theorie van Sampson en Laub niet wordt gesteund. Ontuchtig gedrag

bleek niet gerelateerd aan bindingen met werk, opleiding en gezin. Wel bleek dat mensen die veel verbroken relaties achter de rug hadden, sterker geneigd waren tot ontuchtig gedrag dan anderen. De auteur stelt voor dat toekomstig kwalitatief onderzoek naar ontuchtig gedrag tijdens Mardi Gras gebruik maakt van de methodologie van Forsyth. Met literatuuropgave.

10

Quayle E., M. Taylor

Child pornography and the internet; perpetuating a cycle of abuse Deviant behavior, 23e jrg., nr. 4, 2002, pp. 331-361

De auteurs presenteren de resultaten van semi-gestructureerde interviews met dertien mannen die veroordeeld waren wegens het downloaden van kinderporno van het Internet. Het was de auteurs vooral te doen om te achterhalen welke subjectieve betekenissen de mannen toekennen aan hun gedrag. Hun onderzoek maakt duidelijk dat er zes principale thema's in de verhalen van de mannen zijn te vinden: kinderporno is een middel voor het bereiken van seksuele opwindings; het Internet

biedt de mogelijkheid foto's te verzamelen en series aan te leggen; kinderporno faciliteert, door het ruilen van foto's via het Internet, sociale relaties met gelijkgestemden; kinderporno is een manier om het werkelijke leven te vermijden; kinderporno geeft zelfkennis omtrent de aard van persoonlijke problemen en is dus een soort therapie; het verzamelen van kinderporno werkt verslavend omdat dat via het Internet zo makkelijk gaat. In een slotparagraaf richten de auteurs zich op de rechtshandhavers en beleidsmakers en beklemtonen bepaalde verantwoordelijkheden die service providers op zich dienen te nemen. Met literatuuropgave.

11

Soothill, K., B. Francis

Exploring the relationship between homicide and levels of violence in Great Britain Security journal, 15e jrg., nr. 3, 2002, pp. 37-46

Kent een land met een relatief hoog aantal gevallen van doodslag ook een hoog aantal gevallen van geweld? Hoewel men dat zou mogen verwachten blijkt dat er in Schotland weinig slacht-

offers van geweld zijn, doch dat dit land hoog scoort op het gebied van doodslag, terwijl Engeland en Wales hoog scoren op geweldsmisdrijven en laag op doodslag. In dit artikel wordt nader ingegaan op deze verschillen. Zo blijken de cijfers op het gebied van doodslag waar het mannen betreft in Schotland significant hoger te zijn dan in Engeland en Wales, terwijl de cijfers met betrekking tot vrouwen in deze gebieden gelijk zijn. De samenhang tussen doodslag en geweldsmisdrijven blijkt te variëren zowel met betrekking tot de sekse als de relatie tussen dader en slachtoffer (familie, bekende of vreemde) met verschillende patronen die zich in de twee gebieden voordoen. Deze verschillen kunnen mede worden verklaard door de wijze van doden, de snelheid waarmee de politie reageert en de snelheid waarop hulpdiensten reageren. In het bijzonder wordt ingegaan op het mogelijke belang van de wijze van doden, waardoor de veel hogere conversie-cijfers (dat wil zeggen het escaleren van geweld in doodslag) in Schotland, vergeleken met Engeland en Wales, kunnen worden ver-

klaard. Zo is bijvoorbeeld een scherp mes potentieel dodelijker dan een stomp voorwerp. De auteurs concluderen dat er verband bestaat tussen de mate van geweld en doodslag, doch dat dat verband zeer complex is.

12

Yoshihama, M., K. Clum, e.a.

Measuring the lifetime experience of domestic violence; application of the life history calendar method

Violence and victims, 17e jrg., nr. 3, 2002, pp. 297-317

Onderzoek naar huiselijk geweld maakt bij gebrek aan beter vooral gebruik van zelfrapportage. Bekend is dat de kwaliteit van die zelfrapportage afneemt, naarmate de gebeurtenissen langer geleden zijn. Toch zijn betrouwbare zelfrapportagegegevens nodig om te komen tot een goed preventie- en interventiebeleid. De auteurs stellen in dit artikel een nieuwe methode voor om de kwaliteit van de herinnering van respondenten aan huiselijk geweld in het verleden te verbeteren. Die methode noemen ze de Life History Calendar. Daarbij wordt gebruik gemaakt van bekende feiten uit iemands

leven (bijvoorbeeld de geboortedatum van een kind, broer of zus) om de herinnering aan minder bekende feiten te vergemakkelijken. Uit een recente toets is gebleken dat deze methode haar nut afwerpt wanneer het gaat om de herinnering aan het slachtofferschap van huiselijk geweld dat plaatsvindt in een ingewikkelde opeenvolging van periodes en waarbij meerdere daders zijn betrokken. Met literatuuropgave.

Gevangeniswezen/tbs

13

Bird, S.M., M. Rotily

Inside methodologies for counting blood-borne viruses and injector-inmates' behavioural risks; results from European prisons

The Howard journal of criminal justice, 41e jrg., nr. 2, 2002, pp. 123-136

In 1993 zette de World Health Organization ten behoeve van gevangenis en Aids-preventieprogramma op de agenda. Kort daarna werd in Schotland de Wash-C ontwikkeld (Willing Anonymous Salivary HIV/

Hepatitis C), een methode om met vragenlijsten en testen per gevangenis te bepalen hoeveel gedetineerden geïnfecteerd zijn en door welk risicogedrag dat was gekomen. De auteurs gaan uitgebreid in op deze methode en geven ook de resultaten van internationale studies over de infectiegraad in gevangenis. Vervolgens presenteren zij vier andere methoden, waarvan zij hopen dat ze internationaal geïmplementeerd zullen worden. Deze methoden, die zich kenmerken door een vertrouwelijke verwerking van gegevens, zijn: het koppelen van databases, het randomiseren van drugsdelinquenten ten behoeve van vonniswijzing in het crimineel justitieel systeem, een nieuwe methode (Wash-RI) speciaal gericht op jonge drugsgebruikers, en audits met een door de gedetineerde zelf in te vullen vragenlijst voor het controleren op immunisatie tegen Hepatitis-B. Met literatuuropgave.

Reclassering

14

Bowen, E., L. Brown e.a.

Evaluating probation based offender programmes for domestic violence perpetrators; a pro-feminist approach

The Howard journal of criminal justice, 41e jrg., nr. 3, 2002, pp. 221-236

De ontwikkeling van het begrip van huiselijk geweld en de criminalisering ervan heeft in sommige reclasseringsafdelingen in het Verenigd Koninkrijk geleid tot het invoeren van pro-feministisch groepswork als middel tot het bewerkstelligen van heraanpassing van de daders.

Alvorens hier nader op in te gaan geven de onderzoekers aan wat zij onder huiselijk geweld verstaan: elke vorm van geweld tussen partners in een intieme relatie. Het kan daarbij gaan om fysieke, seksuele, emotionele of financiële mishandeling. De wedergeboorte van het heraanpassingsideaal in reclasseringskringen wordt gevolgd door de noodzaak om de effectiviteit ervan aan te tonen. In dit artikel worden de beweegredenen besproken voor het aanbieden

van dergelijke programma's aan plegers van huiselijk geweld. De auteurs gaan in op de pro-feministische benadering en ontwikkelen een leidraad voor het opzetten van goed geconstrueerde evaluaties binnen de reclasseringscontext in het licht van eerdere Britse evaluaties. Daarbij integreren de onderzoekers argumenten uit de Noord-Amerikaanse literatuur ten aanzien van de evaluatie van hulpverleningsprogramma's voor plegers van huiselijk geweld in de context waarbinnen in Engeland door reclasseringsambtenaren wordt gewerkt. Zij hopen hiermee het begrip van potentiële methodologische problemen met betrekking tot de evaluatie van deze programma's te vergroten. Ook ontwikkelen zij strategieën om deze problemen het hoofd te kunnen bieden. Met literatuuropgave.

15

Cameron, H., J. Mackenzie e.a.

Training for correctional group work in South Australia; partners in crime

The Howard journal of criminal justice, 41e jrg., nr. 2, 2002, pp. 137-150

Dit artikel geeft een analyse van een samenwerkingsproject tussen de South Australian Department for Correctional Services (DCS) en de University of South Australia (UniSA). Het project richt zich op het creëren van een opleiding tot justitieel correctief groepswerker. Centraal in deze eenjarige opleiding staat dat de student inzicht krijgt in de belangrijkste, in de zogeheten 'what works'-literatuur aangewezen criminogene factoren. De opleiding was een antwoord op de vraag waar Australische correctieve organisaties steeds tegenaan liepen: welke niet op detentie gebaseerde aanpakken blijken te werken als het gaat om resocialisatie en reductie van recidive? De auteurs beschrijven welke krachten, obstakels en dilemma's tijdens de aanloop tot de opleiding hun invloed deden gelden. Voor de DCS speelde bijvoorbeeld een rol dat men de tijd rijp achtte theoretische inzichten een innovatieve en praktische vertaling te geven. Voor de UniSA was het belangrijk de maatschappelijke relevantie van hun opleidingen op een nieuwe leest te schoeien. Het leren werken van studenten met groepen

delinquenten om zo het criminaliteitsprobleem bij de wortel aan te pakken, houdt volgens de auteurs een belofte in voor de toekomst.

Met literatuuropgave.

16

Farrall, S.

Long-term absences from probation; officers' and probationers' accounts

The Howard journal of criminal justice, 41e jrg., nr. 3, 2002, pp. 263-278

In Engeland en Wales is er duidelijk behoefte ontstaan om te begrijpen waarom steeds meer voorwaardelijk veroordeelden zich onttrekken aan toezicht van de reclassering. Zijn deze absenties doelbewuste pogingen toezicht te ontwijken, liggen de oorzaken buiten de invloedssfeer van de cliënten of is er meer aan de hand? De auteur interviewde 199 voorwaardelijk veroordeelden en ambtenaren van de reclassering ongeveer twee maanden na de veroordeling. Met bivariate cross-tabulatie toont hij aan dat er achter de antwoorden van de respondenten drie oorzaken schuilgaan: financiële problemen, drugs en

depressie. Deze onderzoeksresultaten vult de auteur aan met markante uitspraken en 'inside-stories' van ambtenaren. Deze casestudies werpen een nog duidelijker licht op de zaak; ze wijzen ook op factoren als slechte huisvesting, de negatieve invloed van vrienden of het feit dat cliënten soms het nut niet meer inzien van contact met de reclassering. Maar ook komt naar voren dat menig cliënt met specifieke problemen zit die de ambtenaar niet kan oplossen. Die praktische hulp komt vaak uit de directe omgeving van de cliënt. Daarom doet de auteur een beroep op ambtenaren om meer te doen. Ook verwacht hij veel van studies naar succesfactoren en etnografische studies onder 'verdwenen' cliënten om hun motieven helder te krijgen. Met literaturopgave.

Jeugdbescherming en -delinquentie

17

Ross, T., D. Conger e.a

Bridging child welfare and juvenile justice; preventing unnecessary detention of foster children

Child welfare, 81e jrg., nr. 3, 2002, pp. 471-493

De auteurs bespreken Project Confirm, een programma in de stad New York ter verbetering van de samenwerking tussen instanties op het gebied van justitie en welzijnszorg voor kinderen. Het project was opgericht om een bepaald probleem het hoofd te bieden: veel pleegkinderen – een groep die toch al een relatief grote arrestatiekans heeft – zitten onnodig vast in voorarrest omdat ze niet worden meegegeven aan hun ouders of wettelijke vertegenwoordigers. De oorzaak zou liggen in het langs elkaar heen werken van instanties. De auteurs schetsen eerst de situatie aan de hand van een casestudie waarmee de lezer een eerste indruk krijgt van welke mistoestanden kunnen voorkomen. Daarna beschrijven ze Project Confirm, dat zich allereerst blijkt te richten op een snelle en adequate in kennisstelling van betrokkenen. Een tweede spoor waarlangs Project Confirm werkt, is 'court conferencing': een coördinator introduceert welzijnswerkers bij hun justitiële collega's en licht ze grondig in over de door hen

gehanteerde procedures en gang van zaken. Ook officieren en rechters krijgen daarbij de gelegenheid meer te weten te komen over het kind in kwestie. Uit de door de auteurs gepresenteerde gegevens blijkt dat het programma de meeste doelen heeft bereikt. Toch blijft er een aantal uitdagingen. Zo moeten de banden met de politie nauwer worden aangehaald, het personeelsverloop onder welzijnswerkers moet een halt worden toegevoerd en hun training/opleiding dient de prioriteit te krijgen die zij verdient.

Met literatuuropgave.

18

Simons, R.L., E. Stewart, e.a.

A test of life-course explanations for stability and change in anti-social behavior from adolescence to young adulthood

Criminology, 40e jrg., nr. 2, 2002, pp. 401-434

Verslag wordt gedaan van een empirische toetsing van een versie van de levenslooptheorie, die een combinatie vormt van drie elementen: het sociale controlemodel, de invloed van leeftijdgenoten en de notie dat mensen de partner kiezen die bij hen past. Voor de toets wordt gebruik

gemaakt van longitudinale gegevens met betrekking tot een steekproef van 236 jonge volwassenen en hun liefdespartner.

Voor zowel mannen als vrouwen geldt dat delinquent gedrag in de adolescentie en de omgang met deviante vrienden gerelateerd is aan het hebben van een antisociale partner als jonge volwassene. Omgekeerd heeft de relatie met een antisociale partner een directe invloed op crimineel gedrag en een indirecte, namelijk via de omgang met vrienden op volwassen leeftijd. Voor vrouwen geldt dat de kwaliteit van de liefdesrelatie een voorspellende invloed heeft op crimineel gedrag: hoe hoger die kwaliteit, hoe geringer de criminaliteit. Verder bleek dat de kans dat vrouwen die op adolescentie leeftijd delinquent gedrag vertoonden, als jonge volwassene 'doorgroeien' naar crimineel gedrag wordt vermindert door het hebben van een conventionele partner, een sterke betrokkenheid bij hun werk en conventionele vrienden. Voor mannen wordt die kans alleen maar geringer door het hebben van conventionele vrienden op volwassen leeftijd. Met literatuuropgave.

Slachtofferstudies

19

Farr, K.A.

Battered women who were 'being killed and survived it'; straight talk from survivors

Violence and victims, 17e jrg., nr. 3, 2002, pp. 267-281

In deze studie worden gegevens geanalyseerd afkomstig van politierapporten en interviews met vrouwen die doodslag tengevolge van extreem huiselijk geweld overleefden. Hieruit blijkt dat er sprake is van bepaalde patronen ten aanzien van hun ervaringen en de oorsprong van hun leed.

In het jaar voorafgaand aan de bijna noodlottige aanval was er sprake van oplopende spanningen in het contact met een bedreigende, onderdrukkende, mishandelende partner.

Kenmerkend voor de dader was dat hij een alcohol- of drugsprobleem had; dat hij een wapen bezat; en, in de gevallen dat het slachtoffer hem was ontvlucht, dat hij haar 'stalker' was. In de meeste gevallen had het slachtoffer de relatie verbroken of een breuk aangekondigd. Ondanks het feit dat de dader vaak bedreigd had het slachtoffer te

vermoorden en zij bang was voor hem, achtte het slachtoffer hem daartoe niet in staat. De slachtoffers beschreven de aanslag op hun leven als afschuwelijk en angstaanjagend en zij dachten op dat moment te zullen sterven. Direct na de vreselijke gebeurtenis kregen de slachtoffers enige hulp, maar na verloop van tijd voelden zij zich geïsoleerd en alleen. Uiteindelijk werden de vrouwen er zich van bewust dat zij moesten vertrouwen op hun eigen 'innerlijke kracht' om hun leven voort te kunnen zetten. Met literatuuropgave.

20

Hébert, M., F. Lavoie e.a

An assessment of outcomes following parents' participation in a child abuse prevention program

Violence and victims, 17e jrg., nr. 3, 2002, pp. 355-372

Omdat geweld tegen kinderen (seksueel, verbaal, fysiek) zeer vaak voorkomt, zijn er in de loop der tijd tal van preventie-initiatieven ontplooid. Eén daarvan is het Amerikaanse Cap-project (Child Assault Prevention) met zijn Canadese variant Espace. In Espace-workshops wordt aan ouders verteld hoe victimisatie is

te herkennen en hoe hierop gereageerd kan worden. Ook aan kinderen op scholen worden workshops gegeven. De auteurs evalueren de uitkomsten van in Quebec gehouden workshops door 55 deelnemende ouders te vergelijken met 217 ouders die niet aan de workshops deelnamen. De auteurs concluderen dat ouders die de workshop hebben gevolgd tot adequatere interventies komen dan de andere ouders. Deelnemers zijn bijvoorbeeld beter in staat tot het bieden van steun en het inschakelen van gespecialiseerde instanties. Door het volgen van de workshop blijken ouders zich niet alleen bewust te worden van hoe kwetsbaar kinderen zijn, maar ook van de rechten van het kind. Teleurstellend vonden de auteurs dat 20% van de uitgenodigde ouders niet deelnam. Daarom is het zinvol nader te onderzoeken hoe zoveel mogelijk ouders zijn te interesseren voor de workshops. Met literatuuropgave.

21

Messman-Moore, T.L., P.J. Long
Alcohol and substance use disorders as predictors of child to

adult revictimization in a sample of community women

Violence and victims, 17e jrg., nr. 3, 2002, pp. 319-340

Veel studies tonen aan dat vrouwen die als kind seksueel misbruikt werden op latere leeftijd een relatief grote kans maken om opnieuw slachtoffer te worden. De auteurs richten zich op de vraag wat de rol is van alcohol- en drugsgebruik in deze revictimisatie. Ze maken een onderscheid in drie typen dader: partner, onbekende en vreemde. De onderzoeksgroep bestond uit driehonderd via advertenties opgeroepen vrouwen, waarvan uit de Life Experience Interview bleek dat 137 als kind slachtoffer waren geweest. Een ander in het onderzoek gemaakt onderscheid is dat tussen 'verkrachting' (ongewilde gemeenschap ten gevolge van bedreiging of geweld) en 'gedwongen gemeenschap' (ongewilde gemeenschap ten gevolge van verbale dwang of doordat de dader zijn autoriteit misbruikt). Vrouwen die als kind al slachtoffer waren, bleken relatief vaker problemen te hebben met drugs en alcohol. Deze problemen bleken verder dikwijls voor te komen bij verkrachte

vrouwen en bij vrouwen die gedwongen werden tot gemeenschap door kennissen en vreemden, maar niet vaak bij door partners gedwongen vrouwen. In het algemeen en voor alle onderzochte vrouwen geldt dat (problemen met) gebruik van alcohol en drugs risicofactoren zijn. Met literatuuropgave.

22

Messner, S.F., G. Deane, e.a.

A log-multiplicative association model for allocating homicides with unknown victim-offender relationships

Criminology, 40e jrg., nr. 2, 2002, pp. 457-479

Al lange tijd wordt erkend dat het van belang is om de algemene categorie 'moord en doodslag' onder te verdelen in homogene subcategorieën. Zo'n onderverdeling kun je maken op basis van de relatie tussen dader en slachtoffer. Dat is van belang voor een goede bestudering van moord en doodslag tussen partners. Bovendien is gebleken dat vrouwen veel meer kans hebben dan mannen om een intieme partner te doden of door een intieme partner te worden gedood. Ten slotte is het om theoretische

redenen interessant om geweld tussen vreemden te kunnen onderscheiden van andere vormen van geweld. Tot dusverre is het gebruikelijk geweest om de gevallen waarin de relatie tussen dader en slachtoffer niet bekend is evenredig te verdelen over de categorieën waarin die relatie wel bekend is. De auteurs leggen uit wat daarvan de nadelen zijn en stellen een andere methode voor: het log-multiplicatieve model. Ze passen dit toe op de gegevens over moord en doodslag van de FBI over de jaren 1996 en 1997 en vergelijken de resultaten met die van de conventionele methode. Daaruit blijkt dat met het nieuwe model een groter deel van de moorden en doodslagen tussen vreemden plaatsvindt dan met het oude model.

Met literatuuropgave.

Boeken en rapporten

Onderstaande publicaties kunnen te leen worden aangevraagd bij het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum, Koninginnegracht 19, Den Haag, email: a.eind@minjus.nl; tel.: 070-3706554/3

Blaauw, E., M. Hoeve e.a. (red.)

Mentally disordered offenders; international perspectives on assessment and treatment
Elsevier Bedrijfsinformatie, 2002

Buchanan, A. (red.)

Care of the mentally disordered offender in the community
Oxford/New York, Oxford University Press, 2002

Davis, G., R. Lindsey e.a.

Experiencing inquests
London, Home Office Research, Development and Statistics Directorate, 2002

Davis, K.E., I.H. Frieze e.a.

Stalking; perspectives on victims and perpetrators
New York, Springer Publishing Company, 2002

Goris, P., L. Walgrave (red.)

Van kattenkwaad en erger; actuele thema's uit de jeugd-criminologie
Leuven/Apeldoorn, Garant, 2002

Groenhuijsen, M.S., G. Knigge

Dwangmiddelen en rechtsmiddelen; derde interimrapport onderzoeksproject Strafvordering 2001
Deventer, Kluwer, 2002

Keune, C., C. van Horssen e.a.

Trendstudie; allochtone jeugd; vooruitgang of stilstand? Maatschappelijke positie, beleid en onderzoek in de periode 1989-1998

Utrecht, Verwey-Jonker Instituut, 2002

Kooijmans, T.

Op maat geregeld? Een onderzoek naar de grondslag en de normering van de strafrechtelijke maatregel (proefschrift)

Rotterdam, Sanders Instituut, 2002

Lehti, M., K. Aromaa

Trafficking in human beings, illegal immigration and Finland
Helsinki, Helsinki University Press, 2002

Leiden, I. van, H.B. Ferwerda e.a.

Cameratoezicht; goed bekeken?
Arnhem, Beke, 2002

Ministeries van Justitie,

Binnenlandse Zaken en

Koninkrijksrelaties, Economische Zaken

Dynamisch cameratoezicht; een verkenning naar draadloze overdracht van camerabeelden
Den Haag, Senter, 2002

Nieuwbeerta, P. (red.)

Crime victimization in comparative perspective; results from the International Crime Victims Survey, 1989 - 2000

Den Haag, Boom Juridische Uitgevers, 2002

Nijsten, C., P. Geense e.a.

Autochtone ouders en Justitie; vragen en behoeften van Antilliaanse, Marokkaanse, Surinaamse en Turkse ouders van jeugdigen die in aanraking komen met politie en Justitie

Nijmegen, Katholieke Universiteit Nijmegen, 2002

San, M. van, E. Snel e.a.

Woninginbrekers en zware jongens; daders uit voormalig

Joegoslavië in beeld

Rotterdam, Risbo, 2002

Strang, H.

Repair or revenge; victims and restorative justice

Oxford, Clarendon Press, 2002

Vogelvang, B.O., J.J. van den Braak e.a.

Kindersekstoerisme (vanuit Nederland); onderzoek naar bestaande en (mogelijk) nieuwe reisbestemming

Woerden, Adviesbureau Van Montfoort, 2002

Walgrave, L. (red.)

Restorative justice and the law

Cullompton, Willan Publishing, 2002

De WODC-rapporten

Om zo veel mogelijk belanghebbenden te informeren over de onderzoeksresultaten van het WODC wordt een beperkte oplage van de rapporten kosteloos verspreid onder functionarissen, werkgroepen en instellingen binnen en buiten het ministerie van Justitie. Dit gebeurt aan de hand van een verzendlijst die afhankelijk van het onderwerp van het rapport opgesteld wordt. De rapporten in de reeks Onderzoek en Beleid (O&B) worden uitgegeven door Boom Juridische uitgevers en zijn voor belangstellenden, die niet voor een kosteloos rapport in aanmerking komen, te bestellen bij Boom distributiecentrum, postbus 400, 7940 AK Meppel, tel.: 0522-23 75 55, via E-mail: bdc@boom.nl

De rapporten tot en met nr. 196 zijn uitgegeven door Gouda Quint BV en zijn te bestellen bij Gouda Quint BV, postbus 23, 7400 GA Deventer, tel.: 0570-63 31 55. Een complete lijst van de WODC-rapporten is te

vinden op de WODC-Internetsite (www.wodc.nl). Daar zijn ook de uitgebreide samenvattingen te vinden van alle vanaf 1997 verschenen WODC-rapporten. Volledige teksten van de rapporten (vanaf 1999) zullen met terugwerkende kracht op de WODC-site beschikbaar komen. Hieronder volgen de titelbeschrijvingen van de in 2000, 2001 en 2002 verschenen rapporten.

Onderzoek en Beleid

Heiden-Attema, N. van der, M.W. Bol

Moelijke jeugd; risico- en protectieve factoren en de ontwikkeling van delinquent gedrag in een groep risicjongeren

2000, O&B 183

Bunt, H.G. van de, J.M. Nelen (red.)

De toekomst van de bijzondere opsporingsdiensten

2000, O&B 184

Eshuis, R.J.J., N. Dijkhoff

Nevenfuncties zittende magistratuur

2000, O&B 185

Leuw, Ed., L.L. Motiuk (bijdragen van); inleiding van H.J.C. van Marle

Toezicht op seksuele geweldplegers na invrijheidstelling - Safe reintegration of sexual offenders

2000, O&B 186

Kesteren, J. van, P. Mayhew en P. Nieuwbeerta

Criminal victimisation in seven-teen industrialised countries; key

findings from the 2000 International Crime Victims Survey

2000, O&B 187

Vervaele, J.A.E., A.H. Klip (red.), A.J. Berg, N.M. Dane, O.J.D.M.L. Jansen

Administratieve en strafrechtelijke samenwerking inzake fraudebestrijding tussen justitiële en bestuurlijke instanties van de EU-lidstaten

2000, O&B 188

Huls, F.W.M., M.M. Schreuders, M.H. Ter Horst-van Breukelen, F.P. van Tulder (red.)

Criminaliteit en rechtshandhaving 2000; ontwikkelingen en samenhangen

2001, O&B 189

Jungmann, N., E. Niemeijer, M.J. ter Voert

Van schuld naar schone lei; evaluatie Wet Schuldsanering natuurlijke personen

2001, O&B 190

Leuw, Ed. en N. Mertens

Evaluatie beginselenwet Tbs/wet Fokkens

2001, O&B 191

Huijbregts, G.L.A.M., F.P. van

Tulder, D.E.G. Moolenaar

Model van justitiële jeugdvoorzieningen voor prognose en capaciteit

2001, O&B 192

Kruissink, M., C. Verwers

Het nieuwe jeugdstrafrecht; vijf jaar ervaring in de praktijk

2001, O&B 193

Verrest, P.A.M.

Ter vergelijking; een studie naar het Franse vooronderzoek in strafzaken

2001, O&B 194

Kamphorst, P.A., G.J. Terlouw

Van vast naar mobiel; een evaluatie van het experiment met elektronisch huisarrest voor minderjarigen als modaliteit voor de voorlopige hechtenis

2002, O&B 195

Moolenaar, D.E.G., F.P. van

Tulder, G.L.A.M. Huijbregtsen,

W. van der Heide

Prognose van de sanctiecapaciteit tot en met 2006

2002, O&B 196

Bokhorst, R.J., C.H. de Kogel en

C.F.M. van der Meij

Evaluatie van de Wet BOB; fase 1

2002, O&B 197

Kleemans, E.R., M.E.I. Brienens,

H.G. van de Bunt m.m.v. R.F.

Kouwenberg, G. Paulides en J.

Barendsen

Georganiseerde criminaliteit in Nederland

2002, O&B 198

Voert, M. ter, J. Kuppens

Schijn van partijdigheid rechters

2002, O&B 199

Daalder, A.L.

Het bordeelverbod opgeheven; prostitutie in 2000-2001

2002, O&B 200

Klijn, A.

Naamrecht

2002, O&B 201

Kruissink, M. en C. Verwers

Jeugdreclassering in de praktijk

2002, O&B 202

Eshuis, R.J.J.

Van rechtbank naar kanton; evaluatie van de competentiegrensverhoging voor civiele handelszaken in 1999

2002, O&B 203

Meijer, R.F., M. Grapendaal,

M.M.J. van Ooyen, B.S.J.

Wartna, M. Brouwers en A.A.M.

Essers

Geregistreerde drugcriminaliteit in cijfers; achtergrondstudie bij het Justitieonderdeel van de Nationale Drugmonitor:

Jaarbericht 2002

2003, O&B 204

Onderzoeksnotities**Beenakkers, E.Th.M.**

Effectiviteit van sanctieprogramma's: bouwstenen voor een toetsingskader; een literatuurstudie
WODC, Onderzoeksnotitie nr. 1, 2000

Bijleveld, C., A. Taselaar

Motieven van asielzoekers om naar Nederland te komen; verslag van een expert meeting
WODC, Onderzoeksnotitie nr. 2, 2000

Verrest, P.A.M.

De sturing en controle van de politie in het Franse en Nederlandse vooronderzoek in strafzaken
WODC, Onderzoeksnotitie nr. 3, 2000

Eshuis, R.J.J., M.N. van Es

Werklast versnelling handelszaken
WODC, Onderzoeksnotitie nr. 4, 2000

Meijer, B.G.

Cameratoezicht in het publieke domein in EU-landen
WODC, Onderzoeksnotitie nr. 5, 2000

Heiden-Attema, N. van der, B.S.J. Wartna

Recidive na een verblijf in een JBI; een vervolgstudie naar de geregistreerde criminaliteit onder

jongeren die werden opgenomen in een justitiële behandelinrichting
WODC, Onderzoeksnotitie nr. 6, 2000

Breugel, A.M.M. van, L. Boendermaker

Eisen in jeugdzaken; een inventarisatie van meningen over de 'requireerrichtlijn in kinderezaken'
WODC, Onderzoeksnotitie nr. 7, 2000

Baas, N.J.

Rekrutering en (permanente) educatie van de zittende magistratuur in vijf landen; een internationale verkenning
WODC, Onderzoeksnotitie nr. 8, 2000

Heiden-Attema, N. van der, B.S.J. Wartna

Recidive na een strafrechtelijke maatregel; een studie naar de geregistreerde criminaliteit onder jongeren met een pibb, een jeugd-tbr of een pij
WODC, Onderzoeksnotitie nr. 9, 2000

Beenakkers, E.M.Th.

Effectiviteit van sanctieprogramma's: op zoek naar interventies die werken; met name bij zeden- en geweldsdelinquenten en delinquenten met cognitieve tekorten – een literatuuronderzoek
WODC, Onderzoeksnotitie nr. 1, 2001

Heide, W. van der, D.E.G.

Moolenaar, F.P. van Tulder

Prognose van de sanctiecapaciteit 2000-2005

WODC, Onderzoeksnotitie nr. 2, 2001

Kruissink, M. en A.A.M. Essers

Ontwikkeling van de jeugdcriminaliteit; periode 1980-1999

WODC, Onderzoeksnotitie nr. 3, 2001

Moolenaar, D.E.G.

Tussen uitspraak en detentie; een verklaring voor het verschil tussen twee methoden om de behoefte aan sanctiecapaciteit te meten

WODC, Onderzoeksnotitie nr. 4, 2001

Bernasco, W.

Trajectvorming in en rond de justitiële jeugdinrichtingen

WODC, Onderzoeksnotitie nr. 5, 2001

Baas, N.J.

Probleemouders, probleemkinderen? Een literatuurstudie van transgenerationele overdracht van problemen die tot kinderschermingsmaatregelen (kunnen) leiden

WODC, Onderzoeksnotitie nr. 6, 2001

Beke, B.M.W.A., W.J.M. de Haan, G.J. Terlouw

Geweld verteld; daders, slachtoffers en getuigen over 'geweld op straat'

WODC, Onderzoeksnotitie nr. 7, 2001

Smit, P.R., S. van der Zee, W. van der Heide, F. Heide

Moord en doodslag in 1998

WODC, Onderzoeksnotitie nr. 8, 2001

Ginkel, E.C. van

Telling beslag op zeeschepen in Nederland en de omliggende landen

WODC, Onderzoeksnotitie nr. 1, 2002

Jacobs, M.J.G., A.A.M. Essers, R.F. Meijer

Daderprofielen van autodiefstal; een vooronderzoek met behulp van de WODC-Strafrechtmonitor en het Herkenningsdienstsysteem

WODC, Onderzoeksnotitie nr. 2, 2002

Verrest, P.A.M., E.M.Th.

Beenackers

Evaluatie Wet Herziening gerechtelijk vooronderzoek; eerste fase van het onderzoek

WODC, Onderzoeksnotitie nr. 3, 2002

Bol, M.W.

Jeugdcriminaliteit over de grens; een literatuurstudie naar ontwikkeling, wetgeving, beleid, effectieve preventie en aanpak (ten aan-

*zien) van jeugdcriminaliteit
buiten Nederland*

WODC, Onderzoeksnotitie nr. 4,
2002

Baas, N.J.

*Mediation in civiele en bestuurs-
rechtelijke zaken: een internatio-
naal literatuuronderzoek*

WODC, Onderzoeksnotitie nr. 5,
2002

**Winter, J., U. Noack, P. Bissara,
D. Trevisan, J. Bates, J.S.**

Christensen, M. van Ginneken
*Cross border voting in Europe;
the expert group on cross-border
voting in Europe: final report*

WODC, Onderzoeksnotitie nr. 6,
2002

**Siepermann, M. en M. van
Ooyen-Houben**

*Gebruik en aanschaf van canna-
bis door 16- en 17-jarigen*

WODC, Onderzoeksnotitie nr. 7,
2002

Berg, E.A.I.M. van den, m.m.v.

R. Aidala en E.M.Th. Beenackers
*Organisatiecriminaliteit; aard,
achtergronden en aanpak*

WODC, Onderzoeksnotities,
nr. 8, 2002

R&R

*Nederlands tijdschrift voor
Rechtsfilosofie & Rechtstheorie*



Abonnement

€ 75,- per jaar

inclusief BTW en

verzendkosten

ISSN 0165-0831

Verschijnt drie keer
per jaar

■ R&R bevat wetenschappelijke achtergrondartikelen die een belangrijke bijdrage leveren aan het inzichtelijk maken van (de ontwikkelingen van) de wijsbegeerte van het recht.

■ Uitgebreide boekbesprekingen.

■ De redactie bestaat uit M. Adams, M.A.J.M. Buijsen, J.L.M. Gribnau, A.M. Hol, N.J.H. Huls, Th. Mertens, G. van Roermund, K. Rozemond en P.C. Westerman.

Een gratis proefnummer? Bel (070) 330 70 33

Direct een abonnement? Bel (0522) 23 75 55

Bju

Boom Juridische uitgevers

Postbus 85576 2508 CG Den Haag tel. (070) 330 70 33 fax (070) 330 70 30
e-mail info@bju.nl website: www.bju.nl

Verrassende reeks voor het onderwijs!

Boom Basics

Redactie prof. mr. T. Hartlief, prof. mr. A.W. Heringa en
prof. mr. C.J.H. Jansen



Prijs € 10,- of € 12,50
(per deel)

inclusief BTW,
exclusief verzend- en
administratiekosten,
ook verkrijgbaar via de
boekhandel

■ De Boom Basics-reeks is primair bestemd voor het onderwijs aan de juridische faculteiten en hbo's.

■ Aan de hand van onder andere puntsgewijze uitleg, korte toelichtingen en overzichtelijke casussen wordt een compleet rechtsgebied voor de eerste- en tweedejaarsvakken in kaart gebracht.

■ In deze reeks zijn inmiddels verschenen: *Verbintenissenrecht*, *Goederenrecht*, *Sociaal recht*, *Naamloze en besloten vennootschap*, *Bestuursrecht*, *Staatsrecht*, *Strafrecht*, *Europees recht*, *Verzekeringsrecht* en *Burgelijk procesrecht*.

Bestel nu! Bij de (juridische) boekhandel of mail naar info@bju.nl.

Bju

Boom Juridische uitgevers

Postbus 85576 2508 CG Den Haag tel. (070) 330 70 33 fax (070) 330 70 30
e-mail info@bju.nl website: www.bju.nl