

Wegbrengen van schepen en de Nederlandse verzekeringsbeurzen

E. Faber*

In Slauerhoffs beroemde bundel *Schuim en as* (Slauerhoff, 1988 [1930]) staat het verhaal ‘De laatste reis van de Nyborg’, waarin kapitein Fröbom de identiteit van zijn schip verandert om te voorkomen dat uitkomt dat hij onderweg illegaal een tweede lading heeft opgepikt.

“(…) (L)aat mij even een stel papieren uitzoeken”. Fröbom liet hem begaan. Weldra kwam hij triomfantelijk terug. “Deze zijn geschikt. Verandert u het tuig een beetje, ik de jaartallen en nog een paar dingetjes en klaar zijn ze. Zo nauw kijken die mensen in de haven niet, als ze mij zien. Ze kennen mij. ’t Is maar om u gerust te stellen”. Fröbom zei niets, het ging hem aan het hart dat hij moest knoeien en zijn schip vermommen. Maar een dag later had de achtermast een gaffel en op de spiegel stond een nieuwe naam: Aarhus, Kopenhagen. (...) (E)en paar maanden later was de Aarhus ook op geen zee van de aardbol meer te vinden geweest. Daarentegen was de Nyborg weer opgedoken in zijn oude gedaante van fier zeilschip.’

Om te verklaren dat het schip met de oorspronkelijke lading maanden te laat op de plaats van bestemming aan zal komen, slaat de kapitein gaten in het schip zodat het lijkt alsof het schip door een zware storm is geteisterd. Het kunstmatig gehavende schip raakt echter echt in een storm en gaat ten onder: ‘(...) het karkas van zijn schip zweefde tussen wind en water, door de diepten, bij de Japanse kust, waar nog geen peillood grond heeft gevonden (...)’ (Slauerhoff, 1988 [1930], p. 79). Het is niet verbazingwekkend dat misdaad op zee een onderwerp is dat verscheidene Nederlandse schrijvers heeft geïnspireerd (bijvoorbeeld Den Tex, 1996; Noordegraaf, 1990 [1971]; Pieters, 1995). Van alle vormen van wat ook wel maritieme fraude¹ wordt genoemd (Conway,

* De auteur werkt voor het Ministerie van Buitenlandse Zaken en is thans ambassade-secretaris bij de Permanente Vertegenwoordiging van het Koninkrijk der Nederlanden bij het Bureau van de Verenigde Naties en andere internationale organisaties in Genève. Hij was tot 1998 verbonden aan het Willem Pompe Instituut voor Strafrechtswetenschappen van de Universiteit Utrecht en bereidt een proefschrift voor over de criminogene kenmerken van de Nederlandse assurantiebeurzen.

¹ Er bestaat geen algemeen aanvaarde definitie van het begrip maritieme fraude. Veel gebruikt is de omschrijving van Ellen en Campbell (1981, p. V): ‘fraud in connection with the movement of goods from country to country across the great oceans, dishonesty in the use of ships to transport those cargoes, offences against those who fund business interests involved and crimes against those who insure ships and cargoes’. Piraterij wordt over het algemeen niet als een vorm van maritieme fraude beschouwd.

1990) is het wegbrengen van schepen wellicht het misdrijf dat het meest tot de verbeelding spreekt, maar het is waarschijnlijk niet de meest voorkomende of zelfs maar een veel voorkomende vorm. Het tot zinken brengen van schip en/of lading om zich ten nadele van de verzekeraar wederrechtelijk te bevoordelen – strafbaar gesteld in art. 328 van het Wetboek van Strafrecht, een artikel dat maar zelden wordt toegepast – wordt door deskundigen werkzaam in de maritieme verzekeringspraktijk als een archaische en inefficiënte vorm van misdaad beschouwd.² Andere, meer ‘moderne’ vormen, zouden lucratiever zijn. Gewezen wordt bijvoorbeeld op fraudes met cognossementen en documentaire kredieten. De hedendaagse (maritieme) handels-, vervoers- en verzekeringspraktijk lijkt vele mogelijkheden te bieden tot verschillende vormen van maritieme fraude, waaronder het wegbrengen van schepen. In deze bijdrage ga ik in op enkele kenmerken van de Nederlandse (maritieme) assurantiebeurzen en betoog ik dat het optreden van maritieme fraude en van het wegbrengen van schepen in het bijzonder door deze kenmerken zou kunnen worden vergemakkelijkt.

Wegbrengen van schepen

De term wegbrengen van schepen stamt uit de tijd onmiddellijk na de Eerste Wereldoorlog, toen in korte tijd zoveel schepen voor de Nederlandse kust tot zinken werden gebracht dat ‘de spraakmakende gemeente’ (Wijnveldt, 1925, p. 6) een populaire term zocht voor het verschijnsel en vond in het ‘wegbrengen van schepen’. Wijnveldt, rechter in de Rotterdamse rechtbank, had van de toenmalige Minister van Justitie Heemskerk opdracht gekregen onderzoek te doen naar de oorzaken van de plotselinge toename van het aantal weggebrachte schepen. In de periode tot 1918 waren gevallen van wegbrengen eerder sporadisch. En na 1920 bleek het aantal gevallen weer sterk gedaald. Wijnveldt zoekt de oorzaken voor de plotselinge stijging in een combinatie van zeer bijzondere economische omstandigheden en structurele kenmerken van de wijze waarop schepen en lading indertijd werden

² Materiaal gebruikt in dit artikel werd verzameld in de periode tussen 1995 en 1998. Bron zijn in de eerste plaats interviews met personen werkzaam in de maritieme verzekeringsbranche (makelaars, assuradeuren en verzekeraars), bij expertisebureaus (zowel bij bureaus gespecialiseerd in het vaststellen van schades als bij fraude-expertisebureaus, waaronder het in Londen gevestigde International Maritime Bureau), het Verbond van Verzekeraars, personen werkzaam bij (bijzondere) politie en justitie en in de advocatuur. Een tweede bron van gegevens zijn twee periodes van participerende observatie bij bedrijven actief op de Rotterdamse assurantiebeurs.

verzekerd. Een enorme stijging van de vraag naar scheepsruimte in het laatste jaar van de oorlog maakte dat vele ondernemers hun geluk zochten als reder van zeeschepen. Direct na het einde van de oorlog daalde echter de vraag naar scheepsruimte zo dramatisch – alle eerder voor de marine gevorderde schepen kwamen terug in de handels-scheepvaart – dat velen een faillissement probeerden te voorkomen door hun schepen weg te brengen. ‘Het dacht den nieuwbakken reders goed de gevaren der zee tegemoet te komen; wanneer het schip maar weg was, kon het gevaar dat voor de oorzaak ervan moest doorgaan, wel bedacht worden’, aldus Wijnveldt (1925, p. 5), die daar echter aan toevoegt dat vooral de wijze van verzekeren van schip en lading debet was aan de serie van weggebrachte schepen. Een combinatie van premie- en provisiezucht, al te goede trouw tussen makelaar, assuradeur en verzekeraar, de noodzaak om als ‘coulant’ bekend te staan in de verzekeringsmarkt en een nonchalante omgang met documenten en bewijs maakte, aldus Wijnveldt, dat wegbrengen een zo hoge vlucht kon nemen.

Twee beeldbepalende gevallen – het wegbrengen van de *Salem* en de *Lucona*

In de meer recente internationale geschiedenis bepalen twee gevallen in belangrijke mate het beeld van het fenomeen wegbrengen van schepen: het tot zinken brengen van de *Lucona* in 1977 en van de *Salem* in 1980 (Conway 1981, 1990; Ellen en Campbell, 1981). Deze twee gevallen zijn beeldbepalend niet alleen vanwege hun omvang, maar ook vanwege de verbanden die kunnen worden gelegd tussen de wijze waarop de maritieme handels-, vervoers- en vooral verzekeringsindustrie werkt en deze twee maritieme fraudes. Onderzoekers van deze beide gevallen (Klinghoffer, 1988; Pretterebner, 1989) komen tot vergelijkbare conclusies met betrekking tot de onderliggende oorzaken als Wijnveldt in 1925 – kritiekloze ‘uiterste goede trouw’ tussen assuradeur en makelaar en noodzakelijke ‘coulance’.

De supertanker *Salem* werd op 17 januari 1980 ongeveer 120 zeemijl uit de kust van Senegal tot zinken gebracht. Om 10 voor 11 's ochtends

merkt een bemanningslid van de passerende Britse tanker *Trident de Salem* op: 'It appeared to be in trouble. Eighteen minutes later, an SOS message was received by radio. It came not from the stricken vessel itself, but from one of the two lifeboats which had already been lowered into the rather friendly sea. (...) (E)veryone had safely abandoned ship. (...) Barely [seventeen] minutes later, at 11.36, crew members of the British *Trident* watched with astonishment as the supertanker *Salem* slid beneath the waves. It was classified as a VLCC (very large crude carrier), a giant vessel of almost 214.000 deadweight tons which stretched out for nearly a fifth of a mile!' (Klinghoffer, 1988, p. 3).

De te vrezen olievlek (193.000 ton ruwe olie) bleef echter uit. Het tot zinken brengen van de *Salem* was namelijk slechts het sluitstuk van een veel ingewikkelder misdrijf. De olie aan boord van de supertanker – gekocht door Shell en bestemd voor Rotterdam – was eerder, in strijd met het toen van kracht zijnde olie-embargo, aan Zuid-Afrika verkocht en in Durban gelost en vervangen door zeewater.

Schip en lading waren op de Londense verzekeringsbeurs Lloyd's of London verzekerd voor in totaal 84 miljoen dollar. Door de ontbrekende olievlek kwam echter uit dat de *Salem* tot zinken was gebracht. Shell en de Zuid-Afrikaanse oliemaatschappij Sasol bereikten snel genoeg overeenstemming – Sasol betaalde uiteindelijk bijna twee keer zoveel voor de olie. De scheepseigenaar heeft nooit een claim ingediend voor het verlies van zijn schip. Verscheidene strafrechtelijke en civielrechtelijke procedures zijn naar aanleiding van het wegbrengen van de *Salem* gevoerd.

Desgevraagd geven deskundigen werkzaam in de maritieme verzekeringsbranche echter aan dat zonder die ontbrekende olievlek verzekeraars van lading en schip waarschijnlijk zouden hebben uitbetaald en dat er voor elk geval dat uitkomt een verhoudingsgewijs bijzonder groot aantal gevallen onopgemerkt blijft. Dat heeft te maken met de wijze waarop zaken worden gedaan in de maritieme verzekeringsbranche. In de woorden van onderzoeker Klinghoffer: '(t)he shipping, oil and insurance trades have traditionally been conducted in a gentlemanly manner that may not be suitable in the present environment of reckless competition and transnational crime. In the insurance and

oil industries, deals are considered formalized well before the exchange of documents' (Klinghoffer, 1988, p. 125).

Het tweede beeldbepalende geval is het wegbrengen van de *Lucona*, drie jaar eerder. Op 6 januari 1977 verliet het vrachtschip *Lucona* de haven van het Italiaanse Chioggia met bestemming Hong Kong. Aan boord een nucleaire opwerkingsfabriek, op de Oostenrijkse en Zwitserse verzekeringsmarkten verzekerd voor ruim 31 miljoen Zwitserse Franken. Het schip is in Rotterdam en Londen verzekerd voor 3 miljoen gulden. Op 23 januari, als het schip bij mooi weer ter hoogte van de Malediven vaart op een kalme Indische Oceaan, ontploft het schip. Binnen twee minuten is het gezonken. Zes bemanningsleden komen om. Zes anderen kunnen worden gered (Hooke, 1989, p. 278). Net als na het zinken van de *Salem*, wordt een milieuramp gevreesd – dit maal de straling van de opwerkingsfabriek. Volgens de leidende Nederlandse assuradeur van de *Lucona* deden indertijd zelfs geruchten de ronde dat een geheime dienst het schip tot zinken zou hebben gebracht.

In plaats van een opwerkingsfabriek was echter slechts schroot aan boord. Wanneer de Zwitserse en Oostenrijkse verzekeringsmaatschappijen die de lading verzekerden, dit ontdekken, weigeren ze uiteraard de verzekerde, de Oostenrijkse banketbakker, society figuur en intimus van menig Oostenrijks politicus Udo Proksch, uit te betalen (Pretterebner, 1989). In de Oostenrijkse politiek leidde dit uiteindelijk tot een groot schandaal, maar toen hadden de Nederlandse verzekeraars van het schip allang betaald. Het schip de *Lucona*, dat in goede staat verkeerde en bemand werd door een gedeeltelijk Nederlandse bemanning, was door Proksch gehuurd van de Panamese eigenaar van het schip via een Rotterdamse managing agent/bevrachter. Deze laatste liet de *Lucona* via een Nederlandse makelaar verzekeren. Het schip werd voor 60% op de Nederlandse verzekeringsmarkt ondergebracht. De overige 40% 'loopt' in Londen. De zogeheten leidende assuradeur heeft, namens de verzekeringsmaatschappijen voor wie hij optreedt, getekend voor 15% van het risico. Na het zinken van de *Lucona* dient de verzekeringsmakelaar van de managing agent/bevrachter, op wiens naam de verzekering van het schip staat,

een claim in bij de leidende assuradeur van het schip. Volgens de regels van de Nederlandse verzekeringsbeurs zijn makelaar en leidende assuradeur vervolgens degenen die de behandeling van de claim 'sturen'. Beiden achten de omstandigheden waaronder de *Lucona* is gezonken merkwaardig, maar concrete aanwijzingen om aan te nemen dat de verzekerde (de managing agent/bevrachter) het schip tot zinken zou hebben gebracht of daarbij betrokken zou zijn geweest, is er niet. Hoewel effectief onder druk gezet door de makelaar dat de uitstaande claim voor het gezonken schip onmiddellijk moet worden betaald, wacht de leidende assuradeur enkele maanden met zijn beslissing. Bijzonder ongebruikelijk, de Nederlandse markt stond indertijd bekend om de snelheid en het gemak – de 'coulance' (vergelijk Wijnveldt, 1925) – waarmee schades werden afgehandeld, maar 'we wilden alles weten', aldus de leidende assuradeur, 'alleen geen enkele omstandigheid kwam naar voren die een weigering zou kunnen rechtvaardigen'. Dus er wordt betaald. Ook achteraf, als de volle omvang van het misdrijf bekend is geworden en er wellicht toch mogelijkheden blijken te zijn geweest om uitbetaling van de schade te voorkomen, zijn de betrokkenen opvallend mild: 'zo werkt het nu eenmaal'. Hoe werkt 't? In essentie beheerst het principe van 'uiterste goede trouw' de relaties tussen de verschillende actoren in het proces van maritiem verzekeren. Juridisch gaat het dan om de relatie tussen verzekerde en verzekeraars, in de praktijk, zeker ten tijde van het zinken van de *Lucona*, om de bijzondere relatie tussen makelaar en assuradeur (en diens achterliggende principalen, de verzekeraars). De behoefte aan een dergelijk principe ontstond in de begintijd van de maritieme verzekering, toen het verzamelen van gegevens over de toedracht van een schade onbegonnen werk was. In de woorden van de Engelse rechter Scrutton (in *Greenhill vs. Federal Insurance Co. Ltd*, 1927, 1 K.B. 65, p. 76): 'Now, insurance is contract of the utmost good faith, and it is of the gravest importance to commerce that that position should be observed. The underwriter knows nothing of the particular circumstances of the voyage to be insured. The assured knows a great deal, and it is the duty of the assured to inform the underwriter of everything (...)'. Aan het principe van uiterste goede trouw bestaat

nog steeds behoefte, nu echter vooral omdat het de markt in staat stelt snel, flexibel en efficiënt te opereren. Partijen hoeven niet alles op papier te zetten voordat een maritiem risico gedekt is, en ook bij schades is het gebruikelijk dat makelaar, assuradeurs en verzekeraars snel tot overeenstemming komen. 'Goede trouw' vervangt zo de noodzaak van uitgebreide, tijdrovende en dure controles. Dit wordt mogelijk gemaakt doordat het principe van uiterste goede trouw is ingebed in jarenlange werkrelaties tussen slechts een handvol professionals werkzaam op de Nederlandse maritieme verzekeringsmarkt. Van deze professionals is de makelaar ongetwijfeld de machtigste. Tegen zijn druk zijn maar weinig assuradeurs bestand gebleken.³

Het gemankeerde zinken van de John Elton⁴

Een derde geval (uit 1994) werpt licht op de mogelijke invloed van enkele andere kenmerken van de wijze van maritiem verzekeren op het verschijnsel van wegbrengen van schepen en andere vormen van maritieme fraude (zie Faber, 1997). In het najaar van 1994 vaart de bulkcarrier *John Elton*, onder Cypriotische vlag, ruim tweehonderd mijl ten zuiden van de Canarische Eilanden. Het schip is op weg naar Lissabon met een lading sojabonen die het twee weken eerder in Brazilië had ingenomen. De matige noordoostenwind en de redelijk zware zeegang hadden geen probleem moeten vormen voor het schip dat weliswaar niet meer gloednieuw was – gebouwd in 1976 – maar dat recentelijk klasse geïnspecteerd was en ondergebracht in het Griekse Hellenic Register of Shipping. Niettemin zond het schip een noodsignaal uit, dat werd opgevangen door de Spaanse kustwacht. De machinekamer was reeds onder water gelopen, waardoor de aandrijving van het schip was stilgevallen. De bemanning slaagde er niet in de machinekamer leeg te pompen en trok de enig mogelijke conclusie: zo snel mogelijk van boord. Alle eenendertig bemanningsleden werden gered door de kustwacht en ondergebracht in een hotel in Las Palmas.

De *John Elton* zou zeker gezonken zijn, ware het niet dat een Spaanse berger, reagerend op hetzelfde noodsignaal, naar de positie van de

3 Opmerking verdient dat de Nederlandse maritieme verzekeringsbeurs in de afgelopen jaren snel is veranderd. Het specifieke beroep van assuradeur is vrijwel uitgestorven, maar niet het principe van co-assurantie waarbij een risico over een aantal verzekeraars wordt verdeeld. Een aantal grote verzekeraars heeft zich uit de maritieme verzekeringsmarkt teruggetrokken. De positie van de makelaar lijkt nog verder versterkt.

4 De naam van het schip en enkele van de feiten zijn gewijzigd.

John Elton was opgestoomd, het schip drijvend aantrof en zonder al te grote moeite het water maken door het schip wist te stoppen door een aantal openstaande kleppen dicht te draaien. De *John Elton* werd de haven in gesleept, waar de havenmeester vaststelde dat 'the tanks corresponding to [the open] valves [were] connected to the double bottom ones, such an action meant that, when the floatation reached that level, the water would have come in faster and, probably, the sinking process would have accelerated' (citaat uit het rapport van de havenmeester). De havenmeester vermoedt dat kapitein en bemanning van de *John Elton* het schip hebben proberen weg te brengen, maar de Griekse hoofdingenieur ontkent opdracht te hebben gekregen het schip, in Cypriotisch eigendom, gehuurd door een Braziliaans bedrijf, met sojabonen bestemd voor kopers in heel West-Europa, tot zinken te brengen. Het schip was verzekerd in Londen, de lading in Rotterdam. Behalve uit Grieken bestond de bemanning uit Filippino's. Volgens de Grieken was het allemaal de schuld van de Filippino's: 'The Filipinos are drunkards, they smoke marihuana, they don't know what they're doing. There's always problems with the Filippino crew and when I went down to the engine it was already flooded and saw nobody near the valve.' Maar de Spaanse autoriteiten houden de Grieken verantwoordelijk voor de poging tot wegbrengen. 'It has been proved that the fundamental cause of the flooding was the opening that was dismantled in the (...) pipe. (...) (I)t is true that, once water started to flood the vessel, the great number of open valves in the engine-room as well as the tunnels running along the entire length of the ship, simplified the free flow of water inside the vessel. (...) (C)lear signs exist to suspect that [the ship] suffered a deliberate sinking attempt, presumably carried out by members of its crew.'

Dat het bij een poging bleef werd overigens niet veroorzaakt door een gebrek aan kennis van wegbrengen. Een Nederlandse expert merkte hierover op dat de bemanning geen halve maatregelen had genomen om het schip te laten zinken. De oorzaak was de lading. Het schip bleek veel langer op de sojabonen te blijven drijven dan gedacht. De Spaanse autoriteiten vervolgen niemand, want zij hebben geen jurisdictie: 'having the incident taken place in international waters,

this Maritime Captaincy understands that, it will have to be the jurisdiction of the ship's flag country (Cyprus) which will have to go on with the investigations (...)' En zo wordt een eenvoudig geval een ingewikkelde strafzaak met internationale aspecten. Ook Cyprus start geen onderzoek en de bemanning wordt dus niet vervolgd. Veel onderzoekers wijzen erop dat de internationale context waarin maritieme fraude per definitie plaatsvindt en de typische juridische problemen die daarmee gepaard gaan in belangrijke mate bijdragen aan het verschijnsel maritieme fraude (zie bijvoorbeeld Ellen en Campbell, 1981; Mueller en Adler, 1985; Ford, 1993). De advocaten van de Londense verzekeraars van de *John Elton* stelden weliswaar meteen ter plaatse vast dat niet van een gedekt evenement sprake kon zijn – het gereedschap waarmee de kleppen waren opgedraaid lag immers nog in de machinekamer, de bemanning had uiteraard niet de moeite genomen zijn sporen uit te wissen – niettemin werd gedurende jaren in Londen geprocedeerd over de vraag of de eigenaren niet toch recht hadden op vergoeding van hun schade. Zouden de verzekeraars niet kunnen aantonen dat zij iets met de poging tot wegbrengen te maken hebben – zie de *Lucona* – dan zouden zij immers recht hebben op vergoeding van hun schade (Hazelwood, 1982).

Marktkenmerken

In elk van deze drie voorbeelden van wegbrengen van schepen lijken bepaalde kenmerken van de maritieme transport- en verzekeringsbranches te hebben bijgedragen aan het bestaan van maritieme fraude. Een markt met kenmerken die het optreden van fraude beïnvloeden wordt in de criminologie een criminogene markt genoemd (Needleman en Needleman, 1979). De literatuur over dit onderwerp is inmiddels zeer uitgebreid (zie voor enkele klassieke studies Leonard en Weber, 1970; Brady, 1983; Vaughan 1983; Szasz, 1986; Coleman, 1987; Shapiro, 1990; Calavita, Pontell e.a., 1997) en bestaat uit zowel theoretische (weinig) als empirische studies (zeer veel). Grosso modo kunnen op basis van deze literatuur drie categorieën worden onderscheiden van marktkenmerken die fraude zouden kunnen vergemak-

kelijken, maar het blijkt moeilijk om met veel precisie de invloed van deze marktkenmerken op het optreden van fraude in kaart te brengen. Een eerste categorie van kenmerken betreft de economische organisatie van de markt. De mate van marktconcentratie is dan van belang, alsook de vraag of een markt in verandering is. Verder moet gekeken worden naar de mate waarin marktpartijen afhankelijk van elkaar zijn en of contractspartijen zelf hun onderhandelingen voeren of zich laten vertegenwoordigen door tussenpersonen. Een zeer geconcentreerde markt zou de marktdeelnemers onder bepaalde omstandigheden bijna dwingen tot het plegen van misdrijven (zie Leonard en Weber, 1975). Snelle veranderingen in de markt lijken het plegen van misdrijven eerder te vergemakkelijken. Een soortgelijke invloed lijken sterke wederzijdse afhankelijkheidsrelaties tussen contractspartijen te hebben, in het bijzonder als het om de relatie tussen opdrachtgever en tussenpersoon gaat.

Een tweede categorie kenmerken betreft de regelgeving en de wijze van handhaving. Dan gaat het onder andere om vragen als hoeveel regels zijn er en hoe duidelijk zijn ze, hoe moeilijk is het voor externe handhavers om toegang te krijgen tot de markt, in hoeverre zijn zij afhankelijk van gegevens van de markt zelf, en in hoeverre slagen de marktpartijen erin zich effectief te 'beschermen' tegen regulering en handhaving van buitenaf? Ook met betrekking tot dergelijke kenmerken blijkt het echter niet eenvoudig een ondubbelzinnig verband bloot te leggen met het optreden van fraude. Onder omstandigheden is zelfregulering wellicht juist effectiever dan externe handhaving. Vaak wordt complexiteit van regels aangewezen als een omstandigheid die overtreding van die regels vergemakkelijkt, zo niet uitlokt. Tegelijkertijd zijn complexe regels soms onvermijdelijk. Wat wel duidelijk naar voren komt uit het onderzoek dat naar dit aspect is verricht, is dat als de handhaver afhankelijk is van de medewerking van de marktdeelnemers – een kenmerk van zeer gespecialiseerde markten, zoals de financiële markten – en handhaving dus een onderhandelingsproces is, de kans dat misdrijven onopgemerkt blijven groot is. Die kans wordt waarschijnlijk nog groter als er geen duidelijk slachtoffer om aandacht van handhavers verzoekt.

Een derde categorie kenmerken betreft de handelsmores. Uit onderzoek naar met name de financiële markten komt naar voren dat de noodzaak van snelheid en efficiëntie vaak verhinderen dat formele vereisten worden nageleefd en dat op de naleving daarvan controle wordt uitgeoefend (zie bijvoorbeeld Vaughan, 1983; Calavita, Pontell e.a., 1997). Het lijkt paradoxaal, maar juist de hogere eisen die de toegenomen, vaak internationale, concurrentie aan marktdeelnemers stelt, lijken hen tot minder geformaliseerd zaken doen te verplichten. Dat wordt mogelijk gemaakt door vertrouwensrelaties tussen handelspartners en tussen principalen en hun tussenpersonen in het bijzonder. Maar dergelijke ongecontroleerde vertrouwensrelaties lijken tegelijkertijd de deur open te zetten voor misbruik.

Een criminogene markt?

Wie de verschillende kenmerken die uit de beschrijving van de Nederlandse (maritieme) verzekeringsbeurzen naar voren komen vergelijkt met de kenmerken die op basis van de criminologische literatuur als criminogeen lijken te kunnen worden aangemerkt, ziet enkele opvallende overeenkomsten (zie uitgebreider Faber, 1997). Ik noem er enkele. De 'gentlemanly manner' van de verzekeringsmarkt maakt dat contractpartijen liever elkaars woord geloven dan de details van hun overeenkomst op papier te zetten. Het principe van 'uiterste goede trouw' beheerst de relaties van vrijwel alle actoren: van oudsher nodig omdat de precieze toedracht van een maritieme schade onmogelijk te achterhalen viel, in de moderne tijd veeleer een substituut voor uitgebreide, tijdrovende en daarom dure controles. De onderhandelingen over het verzekeringscontract en de schade worden gevoerd door makelaar en assuradeur, beiden treden echter op voor de achterliggende eigenlijke contractpartijen, namelijk de verzekerde en de verzekeraars. Makelaar en assuradeur behartigen de belangen van hun principalen, maar hun eigen belangen zullen daarmee niet altijd volledig samenvallen. Het vaak grote aantal verzekeraars dat gezamenlijk een groot risico als een schip of een lading draagt, maakt dat elke verzekeraar afzonderlijk slechts een beperkt risico loopt. Het belang dat wordt

gehecht aan een snelle en gemakkelijke afhandeling van schades, maakt dat soms nauwelijks controle wordt uitgeoefend op de precieze toedracht van een schade. En de internationale context, die juridisch en praktisch gecompliceerd is, bemoeilijkt een effectieve handhaving van regels.

Het gaat echter te ver om op basis van deze overeenkomsten te beweren dat de Nederlandse verzekeringsbeurzen criminogeen zijn. Ik wil in dit verband op een aspect speciaal de aandacht vestigen: vertrouwen als mogelijk criminogene omstandigheid. In de, voornamelijk Angelsaksische, literatuur wordt er vaak op gewezen dat een ongecontroleerd vertrouwen tussen zakenrelaties – in het bijzonder tussen opdrachtgevers en tussenpersonen – en het, daarbij horende, gebrek aan controle, tot misbruik binnen die zakenrelaties zouden leiden (zie bijvoorbeeld Shapiro, 1990). Geconfronteerd met dit wetenschappelijke inzicht, benadrukken vrijwel alle professionals uit de Nederlandse maritieme verzekeringswereld die ik in de loop der jaren heb gesproken, juist het tegenovergestelde: het wederzijds vertrouwen dat de mores op de Nederlandse beursvloer een eeuwlang heeft beheerst, voorkomt juist misbruik. Nu zullen marktdeelnemers hun werkelijke inschattingen niet per se met onderzoekers willen delen. Toch moet men zich afvragen waarom vrijwel alle marktdeelnemers hun vertrouwen vertrouwen, terwijl onderzoeksuitkomsten suggereren dat (een overdaad aan) vertrouwen zou kunnen bijdragen aan het optreden van fraude.

In 1925 concludeerde Wijnveldt dat ‘het “wegbrengen van schepen” een naoorlogs verschijnsel geweest is, dat mogelijk is geworden door een complex van omstandigheden, welke zich slechts bij uitzondering voordoen en vanzelf weer verdwijnen. Assuradeuren, makelaars, reders, bevrachters, allen hebben fouten begaan en allen hebben geleerd – om een volgende keer weer te struikelen, zij het ook op een ander punt. Het onderling vertrouwen moet over de geheele lijn hersteld worden en datzelfde onderling vertrouwen verlangt ook niet naar wettelijke regelingen, welke bovendien in de praktijk toch niet uitvoerbaar zijn’ (Wijnveldt, 1925, p. 132). Volgens Wijnveldt maakt onderling vertrouwen stringente controles overbodig. Dat lijkt ook nu

de gangbare opvatting op de verzekeringsbeurs. Maar kan vertrouwen vertrouwd worden?

Literatuur

Brady, J.

Arson, urban economy, and organized crime; the case of Boston
Social problems, nr. 1, 1983,
pp. 1-27

Calavita, K., H.N. Pontell e.a.

Big money crime, fraud and politics in the savings and loan crisis
Berkeley, University of California Press, 1997

Conway, B.

The piracy business
Londen, Hamlyn, 1981

Coleman, J.W.

Toward an integrated theory of white-collar crime
American journal of sociology, nr. 2, 1987, pp. 406-436

Conway, B.

Maritime fraud
Londen, Lloyd's of London Press, 1990

Ellen, E., D. Campbell

International Maritime Fraud
Londen, Sweet and Maxwell, 1981

Faber, E.

Shipping and scuttling; crimino-

genesis in marine insurance

Crime, law & social change, 28e jrg., 1997, pp. 111-135

Ford, M.

Marine insurance fraud in international trade
Londen, Whitherby, 1993

Hazelwood, S.

Barratry; the Scuttler's easy route to the golden prize
Lloyd's maritime and commercial law quarterly, nr. 3, 1982, pp. 383-400

Hooke, N.

Modern shipping disasters 1963-1987
Londen, Lloyd's of London Press, 1989

Klinghoffer, A.J.

Fraud of the century; the case of the mysterious supertanker Salem

Londen, Routledge, 1988

Leonard, W.N., M.G. Weber

Automakers and dealers; a study of criminogenic market forces
Law and society review, nr. 4, 1970, pp. 407-424

Mueller, G.O.W., F. Adler

Outlaws of the ocean; the complete book of contemporary crime on the high seas

New York, Hearst Marine Publishers, 1985

Needleman, M.L., C. Needleman

Organizational crime; two models of criminogenesis

The sociological quarterly, 1979, pp. 517-528

Noordegraaf, J.

Onder goedkope vlag

Urk – Terschelling, Uitgeverij Smit & Wytzes, 1990 (1971)

Pieters, L.

De argonauten

Amsterdam, Meulenhoff, 1995

Pretterebner, H.

Der Fall Lucona; Ost-Spionage, Korruption und Mord im Dunstkreis der Regierungsspitze
München, Knauer, 1989

Shapiro, S.

Collaring the crime, not the criminal; reconsidering the concept of white-collar crime

American sociological review, juni 1990, pp. 346-365

Slauerhoff, J.

Schuim en as

Amsterdam, Nijgh & Van Ditmar, 1988 (1930)

Szasz, A.

Corporations, organized crime, and the disposal of hazardous waste; an examination of the making of a criminogenic regulatory structure

Criminology, nr. 1, 1986, pp. 1-27

Tex, C. den

Claim

Amsterdam, Uitgeverij Bert Bakker, 1996

Vaughan, D.

Controlling unlawful organizational behavior; social structure and corporate crime

Chicago, University of Chicago Press, 1983

Wijnveldt, J.

Het wegbrengen van schepen; een na-oorlogs verschijnsel

Den Haag, Boekhandel vh. Gebr. Belinfante, 1925