



# Kaapvaart en Piraterij

Lezing bij de afsluiting van het studiejaar 2008-2009  
HOVO Leiden op 4 juni 2009

*door Prof. dr. Jaap R. Bruijn*



### **Colofon**

*Uitgave Hoger Onderwijs Voor Ouderen, Universiteit Leiden, 2009.*

*Copyright Tekst J.R. Bruijn*

*Jaap Bruijn (1938) is emeritus-hoogleraar Zeegeschiedenis  
van de Universiteit Leiden.*

*Vormgeving Karin van Iterson, [www.hakijk.nl](http://www.hakijk.nl)*

*Drukwerk Mostert & van Onderen!, Leiden*

ISBN 978-90-79946-02-0



# Kaapvaart en Piraterij

## *Inleiding*

Aan het begin van deze voordracht wil ik u confronteren met een aantal koppen uit de media waarvan u er in de afgelopen maanden zeker één of meer hebt gelezen:

*Fransen in actie tegen piraten: 3 doden* (NRC 11.4.2009), *Los zeeroverij op aan land* (NRC 22.11.2008), *Piraten kapen twee schepen in een dag* (NRC 27.3.2009), *Piraten bestoken Nederlands schip* (AD 8.12.2008), *Piraterij: kat-en-muisspel* (NRC 9.4.2009), *Marine India valt kapers aan* (AD 20.11.2008), *Boten in konvooi langs piratennest* (Volkskrant 21.11.2008), *Drie schoten, en Phillips was vrij* (NRC 14.4.2009) of *Schepen kapen is gewoon handel* (NRC 15.4.2009), *Boek nu: cruisetocht inclusief échte piraten* (NRC 27.4.2009), *Militairen op schepen België* (NRC 1.5.2009), *Piratentribunaal* (NRC 19.5.2009) enz.

Was het in vroeger eeuwen dan anders, toen werden toch ook schepen geakaapt en geroofd? Nee, dat was niet anders, maar er bestonden wel essentiële verschillen. Nederlandse kranten en periodieken uit de 17de eeuw berichtten ook hun lezers over het buitmaken van schepen door eigen landgenoten. In 1665 werden bijvoorbeeld de *'Phoenix'*, de *'Grace'* en *'Pellican'*, genomen, Engelse koopvaarders geladen met tabak uit Virginia, suiker of zout of een klein Engels vissersschip. Wat later in de tijd, in 1690 de *'Don Dieu'*, *'Jean Baptiste'* of *'Nostra Signora del Conception'*. Er was echter één essentieel verschil. Deze schepen waren niet door zeerovers veroverd, maar door kapers. Over zeerovers schreven de kranten destijds niet. Hoewel ook een kwaliteitskrant als de NRC tussen de beide termen kaper en zeerover geen consequent onderscheid maakt, is dit toch van wezenlijk belang. Of is hier zoals tegenwoordig vaker, sprake van 'woorderosie'? Kapers zijn geen zeerovers en het omgekeerde evenmin. Kapers bestaan officieel al niet meer sinds 1856.

## Kaapvaart

In de late Middeleeuwen en in de vroeg moderne tijd was kaapvaart een door de overheid gestimuleerde wijze van oorlogvoeren door particulieren. Oorlog voeren gebeurde door de legers en vloten van vorsten en andere overheden. Maar daarnaast was er een soort particuliere oorlogvoering. Eigenaren van handelsschepen - de reders - konden van hun vorst of overheid een machtiging ontvangen om op zee handelsschepen van de vijand aan te vallen en te veroveren. Hiermee berokkende men schade aan het economisch en handels potentieel van de tegenstander. Voor de reders zat er oorspronkelijk ook het element bij van vergelding halen voor geleden schade. Reders kregen hiervoor een commissie, een machtiging, meestal kortweg een kaperbrief of commissiebrief genoemd. Kaperbrieven werden in Nederland uitgegeven door de admiraliteiten, waarvan er vijf verspreid over Zeeland, Holland en Friesland waren in de tijd van de Republiek.

Kaperbrieven werden alleen in tijd van oorlog uitgegeven. Als de oorlog was beëindigd, verloren ze hun geldigheid. Boekhouders, de belangrijkste onder de reders van een schip, die graag aan de kaapvaart wilden verdienen, meldden zich meestal snel aan. Ze hadden een geschikt schip beschikbaar en ook de kapitein ervoor. Die twee namen van schip en kapitein werden in de kaperbrief genoemd. In de kaperbrief werd nauwkeurig omschreven welk soort schepen van welke vijanden mochten worden veroverd. Er moest een borg, een cautie worden gesteld van een bedrag van twintigduizend gulden. Dit was een soort garantie dat de kapitein en de zijnen zich aan de voorgeschreven regels zouden houden. Al die kaperbrieven werden geregistreerd en de historicus is blij dat hij die registraties nu nog kan terugvinden in de archieven.

Kaapvaart ging gepaard met allerlei regelgeving. Bij de verovering van een koopvaarder of vissersschip van de vijand moest de bemanning van de kaper zich goed gedragen. Alleen het zogenoemd 'klein plunderage', het recht op het plunderen van de persoonlijke eigendommen van de opvarenden, was toegestaan. Een buitgemaakt schip werd een prijs, een prijschip genoemd. De succesvolle kaper zette een deel van zijn eigen bemanning, de prijsbemanning, over op het veroverde vaartuig. Onder hun bevel voer het prijschip naar een Nederlandse haven of naar een neutrale haven waar een Nederlandse consul gevestigd was. Een kaperschip had daarvoor altijd een extra groot aantal bemanningsleden aan boord. Vervolgens begon een uitvoerige procedure om te onderzoeken of de prijs inderdaad wettig was genomen. Dat gebeurde door een prijsgerechtshof dat was samengesteld uit leden van het admiraliteitsbestuur. Eventuele bezwaarschriften van de eigenaren van het veroverde schip werden door dit hof aangehoord en behandeld. Aan het slot sprak het prijsgerechtshof zijn oordeel uit. Als de buit tot goede

prijs werd verklaard, volgde een openbare veiling van schip en lading. De opbrengst ervan werd verdeeld tussen de reders van het kaperschip en de zeevarenden, terwijl vaste percentages bestemd waren voor de admiraliteit en de admiraal-generaal, de stadhouder. In Nederland was kaapvaart hetzelfde geregeld als in landen als Engeland, Frankrijk of Zweden. Er was altijd het element van controle achteraf en het afleggen van verantwoording door middel van de prijsgerechtshoven, in Groot Brittannië de ‘High Courts of Admiralty’ genoemd. De papieren van deze Courts zijn de laatste jaren in de Nederlandse belangstelling gekomen door de vele brieven en scheepsbescheiden van gekaapte Nederlandse schepen die zich hierin bevinden.

Een kaper was dus iemand. Hij kon zich met zijn kaper- of commissiebrief legitimeren. Die brief beschermde hem als hij in vijandelijke handen viel. Eén of meer exemplaren ervan waren altijd aan boord. In het Engels sprak men van ‘privateers’, in het Frans van ‘corsaires’. Een zeerover of piraat daarentegen had geen enkel document dat hem machtigde andere schepen aan te vallen en te veroveren. Hij genoot hierdoor geen enkele bescherming van een overheid. Hij viel elk schip aan dat hij meende te kunnen veroveren, van welke nationaliteit ook. Hij kon altijd uitvaren en in bedrijf zijn. Of het oorlog of vrede was, maakte voor hem niet uit. Het is duidelijk dat een zeerover in een geordend en wel bestuurd land nooit welkom was. Zijn plaatsen aan land waren daar waar geen bestuurlijk toezicht was, dus in afgelegen of verlaten gebieden, zoals op sommige eilanden in West-Indië of op Madagaskar. Zeerovers werden als ‘out-laws’ beschouwd.

Twee zaken wil ik kort naar voren halen: de Barbarijse en de Duinkerker kapers. Iedereen die nog ouderwets geschiedenisonderwijs heeft genoten, de meesten van u, hebben hierover wel eens gehoord.

## **Barbarijse kapers**

Meestal wordt er over de Barbarijse zeerovers gesproken, wat een onjuist woordgebruik is. Al in de vroeg-moderne tijd bestonden in Noord-Afrika in de praktijk een aantal onafhankelijke staten als Tunesië, Algerije en Marokko. Hun economische bestaan was afhankelijk van goederen die niet zelf geproduceerd konden worden, bij gebrek aan geld ook niet gekocht konden worden, maar die Europese landen wel bezaten en op hun handelsschepen vervoerden door de Middellandse Zee en over de Atlantische Oceaan. De overheden in die Noord-Afrikaanse staten gaven net als in West-Europa aan hun onderdanen kaperbrieven uit om schepen van die landen, waarmee ze in oorlog waren, te kapen. Ze hadden daarnaast ook eigen oorlogsschepen. Eeuwenlang waren deze staten altijd wel met enig Europees land in oorlog. Het was een

economische noodzaak. Hun schepen waren goed en snel. De Noord-Afrikanen hadden van Europese, ook Nederlandse renegaten, zoals Veenboer (Sulayman Ra'is) en Jan Jansz. van Haarlem (Murad Ra'is) allerlei nieuwe scheepsbouw-, zeil- en wapentechnieken geleerd.

In de 17de en 18de eeuw is Nederland vrijwel continu met een of meer van deze Barbarijse staten in oorlog geweest. Consuls bleven altijd op hun post. Blokkades van de stad Algiers of van een Marokkaanse haven, konvooiing van koopvaarders en kruisen van eskaders oorlogsschepen waren de gebruikelijke tegenmaatregelen. Maar het bleek vaak efficiënter om vrede met de Barbarijse staten te sluiten met verdragen waarbij de oorlog werd afgekocht met jaarlijkse schenkingen van geldbedragen, scheepsbouwmaterialen e.d.

Bij die vredessluitingen hoorde altijd ook het loskopen van de zogenoemde Christenslaven. Dat waren de bemanningsleden van de gekaapte Nederlandse schepen, die de plaatselijke overheid in Noord-Afrika na de neming van het schip aan hun landgenoten waren verkocht. De bedoeling was dat die slaven voor aantrekkelijke prijzen werden losgekocht. In dorpen en steden in de Republiek werd voor een plaatsgenoot in Barbarijse slavernij zo'n loskoopsom ingezameld via collectes en loterijen. Tot in het begin van de 19de eeuw is de Barbarijse kaapvaart doorgegaan. Het schip van Maarten Schaap uit Katwijk was in 1816 een van de laatste Nederlandse schepen, dat door Barbarijse kapers werd opgebracht, in zijn geval in een Marokkaanse haven.

Er is een ruime literatuur over de Barbarijse kaapvaart, heel lang geschreven vanuit Europees perspectief, maar tegenwoordig ook vanuit Noord-Afrikaans oogpunt. Alle zeevarende landen in Europa worstelden met dit probleem, Denen evenzeer als Engelsen en Fransen. Spanje was sinds de verdrijving van de Moren uit het Iberisch schiereiland om geloofsredenen permanent in oorlog met Noord-Afrika. Het is goed hierbij op te merken en niet te vergeten dat tegenover de Christenslaaf de als slaaf verkochte Noord-Afrikaan stond. Bemanningsleden van veroverde Barbarijse kaperschepen werden door Europeanen in het Spaanse Cadiz als slaven verkocht, vaak als galeislaaf. Nederlandse marinekapiteins deden dit ook. Het illustreert dat Europeanen de Barbarijers niet als volwaardige kapers wilden beschouwen en niet als zodanig behandelden.

## **Duinkerker kapers**

De Duinkerkers zijn het tweede voorbeeld dat menigeen nog in zijn geheugen kan hebben, als het over kaapvaart gaat. Ook dit is voor Nederland een zaak van lange adem geweest: van ongeveer 1585 af tot en met 1713. Eerst was de stad Duinkerken Spaans, van 1646 af Frans. De Republiek weigerde aanvankelijk de Duinkerkers als kapers te beschouwen, het waren vol-

gens de Nederlanders zeerovers. Als ze in Nederlandse handen vielen kregen ze geen lijfsbehoud, maar ze moesten levend in zee worden gegooid, wat men eufemistisch 'voeten spoelen' noemde. Of ze werden onverbiddelijk opgehangen, als ze toch aan wal werden gebracht. Het was de Nederlandse bedoeling zeelieden af te schrikken om te gaan varen bij de Duinkerkers, die aantrekkelijk hoge gages boden. Dit alles lokte twee reacties uit.

De Zuid-Nederlanders behandelden hun gevangenen ook minder vriendelijk. Ze plaatsten hen soms kaalgeschoren op galeien en op den duur brachten ze veroverde schepen, die ze niet konden gebruiken, met man en muis tot zinken. Oog om oog, tand om tand. De zeelieden op Nederlandse oorlogsschepen kregen steeds meer weezin tegen dit uitermate wrede beleid van hun superieuren. Men begon te weigeren het uit te voeren. Den Haag bestreed deze 'slappicheit' eerst met het uitloven van hoge premies per overboord gegooide Duinkerker. Het hielp niet. Kapiteins en hun bemanningen boycotten dit beleid. Daarop werd in 1629 tot uitwisseling van gevangenen besloten en kwam er geleidelijk een einde aan het voetenspoelen en ophangen. Een wat zwarte bladzijde in de Nederlandse geschiedenis. De verliezen waren overigens heel groot. Alleen al 1400 Zeeuwse en Hollandse vissersschepen gingen tot aan 1648 verloren.

Van ca. 1630 af aan werden Duinkerker kapers in gevangenis opgesloten, zoals in het nu voor de toerist fraaie Gravensteen in Zierikzee. In Duinkerken gebeurde hetzelfde. Ruilen van gevangenen gebeurde voortaan frequent. Gevangenen waren immers duur, want zij moesten bewaakt en gevoed worden. Bij een uitwisseling moest daarom altijd kostgeld worden betaald. Ook toen Duinkerken in Franse handen was gekomen, bleven haar kapers een gesel en horzel voor de Nederlandse koopvaardij en zeevisserij, zodra Frankrijk en de Republiek met elkaar in oorlog waren. Jean Bart is een beruchte naam in dit opzicht. Soms probeerde de Nederlandse marine met allerlei middelen de haven van Duinkerken te blokkeren, altijd tevergeefs door haar beschutte ligging en de vele zandbanken. Samen met de Engelsen werden in 1695 speciaal ontworpen 'machineschepen', gevuld met allerlei soorten springstoffen naar de kustbolwerken gedirigeerd. Het mislukte deernis. Het was het idee van een Leidenaar, Willem Meester.

In de 17de en 18de eeuw was ook in ons eigen land kaapvaart een vertrouwde bezigheid. Vooral in Zeeland waren vele kaapvaart rederijen, maar ook in Rotterdam en Amsterdam waren ze. Het werd puur om het gewin gedaan. Vaderlandslievende motieven speelden altijd een secundaire rol, hoewel de namen van sommige kaperschepen anders doen vermoeden. Mooi is de '*Verstoorde Leeuw*'. De mooiste vind ik nog altijd die van de '*Getergde Kaasboer*' tijdens de Derde Engelse oorlog in 1672 - 1673. Kaperschepen waren deels gewone koopvaarders voorzien van extra geschut, deels waren het speciaal op het kapen toegeruste schepen met 30 tot 40 kanons aan boord, bijna gelijk aan oorlogsfregatten. Zeelieden monsterden graag aan op

deze schepen, want de gages waren hoger en er kon buitgeld worden verdiend. Hiermee was de kaapvaart bij de werving van zeelieden een concurrent van de marine.

### *Enkele kenmerken van kaapvaart*

Kapers die puur alleen op buit uit waren, kenden de routes waarlangs bijvoorbeeld de Franse of Engelse schepen meestal voeren. Vooral de schepen uit West-Indië en Zuid-Amerika, beladen met tabak en suiker waren gewild. Die kon men voor de Iberische kust of bij de Atlantische ingang van Het Kanaal opwachten. Daar gingen kapers, soms in groepjes, als een soort Wolf packs van Duitse duikboten tijdens de Tweede Wereld Oorlog, op hun buit loeren en wachten. Behalve het veroveren van vijandelijke koopvaarders om die met een prijsbemanning naar de Republiek te sturen, was er nog een methode om geld te verdienen. Dat was het zogenoemde rantsoeneren. Hierbij liet men het buitgemaakte schip weer vrij, nadat men zich een deel van de lading had toegeëigend. Men eiste daarna een losgeld voor de rest. Als borg voor de latere betaling nam men dan de schipper mee. Somalische piraten deden niet anders met kapitein Phillips van de *'Maersk Alabama'* in april 2009.

Zeeuwse kapers waren vaak succesvol. Er waren diverse reders die in verschillende oorlogen achtereenvolgend actief waren. De 17de eeuw kende vele grote zeeoorlogen op een rij met maar weinig jaren van vrede als onderbreking. Onderzoek heeft uitgewezen dat het patriciaat op Walcheren en vele kooplieden grote financiële belangen bij de kaapvaart hadden.

Menig nu nog prachtige patriciërs woning zou betaald zijn uit de opbrengst van de kaapvaart. De hoogte van de geldbedragen verdiend op de veilingen spreken dit niet tegen. Alleen al in Zeeland was de opbrengst van de gekaapte buit in de Tweede en Derde Engelse oorlog f6 miljoen, in de Negenjarige oorlog f13 miljoen en in de Spaanse Successieoorlog niet minder dan bijna f24 miljoen. Ter vergelijking: een gemiddeld jaarloon van een geschoold vakman bedroeg destijds f300, de maandgage van een matroos f12 of f13. Vaak kochten de reders van een kaperschip zelf op de veiling delen van de lading van hun prijsschip om daarmee weer verder zaken te doen. Een speciale categorie reders alterneerde tussen kaapvaart en vaart op West-Afrika. In vreedstijd bood de West-Afrikaanse handel vele mogelijkheden, waarvoor men officieel van de WIC toestemming moest hebben, maar die men in de vorm van 'lorrendraaierij' ook zonder die toestemming kon bedrijven.

### **Einde kaapvaart**

Kaapvaart verdween in Nederland uit beeld na het einde van de Spaanse Successieoorlog in



1713. Er kwamen nog enkele oorlogen, maar de vaste kring van reders die in de 17de eeuw alert op de mogelijkheden van kaapvaart was geweest, was er niet meer. Op heel bescheiden schaal werd bijvoorbeeld tijdens de Vierde Engelse oorlog omstreeks 1780 nog ter kaap gevaren en ook tijdens de Bataafs/Franse tijd omstreeks 1800. In landen als Frankrijk en Groot-Brittannië en in de nieuwe Verenigde Staten bereikte kaapvaart in deze zelfde periode een ongekende omvang. Direct na de Napoleontische oorlogen in 1814 legden een aantal Europese landen in verdrag vast dat zij de kaapvaart afschaften. In 1856 aan het slot van de Krimoorlog werd vrijwel algemeen de kaapvaart afgezworen.

### *Zeeroverij in de vroeg-moderne tijd*

Er waren in de vroeg-moderne tijd buiten Europa diverse gebieden waar piraten of zeerovers vrijuit konden opereren. Zij hadden geen kaperbrieven nodig, zij hoefden geen rekening te houden met oorlog of vrede en legden nooit verantwoording af over hun buit. Oorspronkelijk kwamen zij vaak uit Europa. Het Caribische gebied was het hoofdterrein van hun operaties, hun 'cockpit of action'. De term 'buccaneer' was in de 17de eeuw een gevreesd begrip. Van oorsprong veeboeren op Hispaniola en Jamaica, plunderden zij Spaanse vestigingen in Midden-Amerika en daarbuiten. Zo plunderden zij in 1671 de stad Panama. Henry Morgan en William Dampier zijn bekende namen geworden. De 'buccaneers' kenden een zekere orde en hadden soms enige legitimiteit bij hun acties door een soort kaperbrieven van locale gouverneurs. Twee grote oorlogen vóór en na 1700 verstoorden vaste patronen in zeevaart en handel en bezorgden vele zeelieden werk bij de marine en gewone kaapvaart. Na afloop ervan raakten velen werkeloos, van wie er een flink aantal in de piraterij terecht kwam. Zij verspreidden zich over West-Indië en de Bahama's. Ook trokken grote groepen naar Madagaskar en zelfs de Golf van Aden in de Indische Oceaan. Zij maakten het daar de Engelse East India Company en de VOC soms knap lastig maakten. Bij gevangenneming was hun lot aan iedereen bekend: ophanging of de kogel.

De Amerikaanse sociaal-historicus Marcus Rediker heeft vanuit een marxistische maatschappijvisie de structuur van de piratenorganisatie onderzocht in de jaren na de Spaanse Successieoorlog, dus na 1713. Deze piraten waren talrijk en echt in oorlog met de toenmalige samenleving, zoals de Somalische zeerovers nu. Geen werk meer bij de marines en een koopvaardij die door overvloedig aanbod van personeel de gages kon verlagen. Rondom 1716 waren er zeker 5.000 piraten actief. De handelsvaart werd door hen zeer bedreigd. Zij vulden hun gelederen aan met zeelui van buitgemaakte schepen.

Het gezag aan boord was in handen van de gehele bemanning. Onderlinge gelijkheid was de

regel. De bemanning koos zijn eigen kapitein en gaf hem maar weinig rechten. De scheepsraad, waarvan iedereen lid was, had het laatste woord. Buit werd gelijkelijk verdeeld. Ook vrouwen klommen op binnen deze groepen piraten, zoals Anne Bonny en Mary Read. Schepen werkten vaak samen tijdens hun rooftochten en voerden dan de bekende Jolly Roger, de zwarte vlag met een wit doodshoofd of skelet met in de ene hand een pijl in een bloedend hart en in de ander een zandloper. Piraten waren toen meestal ongehuwd en gemiddeld 27 jaar oud. Het waren dus geen jongens meer, zoals nu meer dan eens. Het was vooral de Britse marine die deze omvangrijke groep piraten bestreed en overal najaagde. Omstreeks 1726 had zij veruit de meesten van hen opgepakt of in het niet doen verdwijnen.

Zeeroverij verdween nimmer, wel de invloed ervan op het zeehandelsverkeer. Het zijn natuurlijk altijd Westerse ogen die de kijk op de omvang en het gevaar ervan vaststellen. Het Caribische gebied bleef altijd onveilig, maar een echt grote opleving van piraterij deed zich aan het einde van de 18de en het begin van de 19de eeuw voor in de Zuid-Chinese Zee, waar op een gegeven moment zes piraten vloten met 60.000 man opereerden. Leider was een nakomeling van de voor Nederlanders beruchte zeerover Coxinga, die ons in 1661 Formosa heeft afgepakt. Cheng I, zijn vrouw Cheng I Sao en hun adoptief zoon Chang Pao heersten met groot gezag en wreedheid over vele honderden jonken en hun bemanningen. Zij woonden in piratengemeenschappen langs de kust van zuidelijk China. Zij veroverden schepen, rantsoeneerden schepen en boden als een soort maffia protectie aan wie ervoor betaalde. Het verdwijnen van de leiders en tweespalt boden de Chinese overheid gelegenheid deze zeeroverij te beteugelen. Nooit lukte dit geheel.

Rondom 1920 bijvoorbeeld begonnen diverse vrouwen een krachtige loopbaan als piratenleider, wat duurde tot het uitbreken van de Tweede Wereld oorlog. Lai Choi San, die tussen 1922 en 1939 twaalf schepen had en berucht werd om haar voorliefde voor jade en andere sieraden, werd later hoofdfiguur in verschillende B-films. In Nederlands-Indië worstelde het Nederlands gezag in Batavia met vele gebieden waarin zeerovers actief waren. Het laatste gebied was de Sulu archipel, het grensgebied tussen het noordoosten van Kalimantan en het Filipijnse hoofdeiland Mindanao.

### *Hedendaagse piraterij*

Kaapvaart bestaat dan wel al bijna twee eeuwen niet meer, zeeroverij is actueler dan ooit. Het begon allemaal opnieuw in de jaren 1970 in de Caribische wateren en bij de Bahama's. Bij Haïti werd toen een schip geroofd en jachteigenaren werden gewaarschuwd voor piraterij door drugsbaronnen. In de Zuid-Chinese Zee werden Vietnamese bootvluchtelingen door Thaise zeerovers geplunderd. In de jaren 1990 werden steeds meer gevallen van zeeroverij gemeld,

maar het laaide tussen 2000 en 2004 opeens flink op. Straat Malakka en de kust voor Nigeria waren bij uitstek gevaarlijke gebieden, waar ook Nederlandse schepen slachtoffer werden. Het accent ligt sinds 2008 volledig op de Golf van Aden en de Hoorn van Afrika. Hier ligt Somalië met een kustlijn van ca. 3300 km en sinds 1991 in chaos gedompeld en zonder een centrale overheid. Een volstrekt verarmd gebied, waar de kustwateren zijn leeggevestigd door Europese en Aziatische fabrieksschepen. Hier beoefenen momenteel bij benadering 1500 beroepszeerovers hun vak, geleid door vermoedelijk vier misdaad syndicaten, die grote bedragen aan losgeld beheren en hun zeerovers van geavanceerde wapens voorzien.

Alle belangstelling gaat momenteel uit naar deze Somalische zeeroverij. Weinig of geen aandacht krijgt de almaar voortdurende piraterij in andere delen van de wereld. In 2008 waren er 293 gevallen van zeeroof, beduidend meer dan in 2007 en in de laatste vier maanden van 2008 bijna evenveel als in de acht voorgaande maanden. Hiervan waren er 125 in de regio-Somalië, dus zo'n 40%. Nabij India waren er 23, nabij Nigeria 20, in Midden- en Zuid-Amerika 8 en niet minder dan 85 in en nabij Indonesië en Maleisië. Deze laatste regio is niet meer de hoofdhaard van piraterij als gevolg van daadwerkelijk ingrijpen van de kuststaten. Met name Atjeh is geen piratennest meer dankzij vredesafspraken met Jakarta, de tsunami en uitgebreide economische hulp. De Straat van Malakka is een vitale scheepvaartroute, waar jaarlijks 50.000 zeeschepen doorheen varen, goed voor 30% van de wereldhandel en 50% van alle olietransport.

Het is niet langer alleen de westerse wereld die met argusogen naar de groeiende zeeroverij kijkt. Een kenmerk van zeeroverij is dat zeerovers geen onderscheid maken wat betreft de nationaliteit van de buit. Kapers moesten zich vroeger beperken tot de oorlogvoerenden. Schepen onder Russische, Chinese, Indiase en Saoedi-Arabisch vlag zijn evenzeer doelwit als Europese en Amerikaanse. Dit lijkt bestrijding van zeeroverij gemakkelijk tot een internationale zaak te maken. Dat is het ook geworden, maar een uniform en eenduidig beleid hiertegen te ontwikkelen is iets geheel anders, laat staan de uitvoering ervan. Alleen al de berechting van gevangen genomen piraten is een heikel punt.

Vanuit de media dringt zich de indruk op dat er in het kader van het Somalische gevaar vele oorlogsschepen paraat zijn om op te treden tegen deze zeeroverij. Dat is maar ten dele juist. Er zijn wel veel schepen, maar zij hebben vaak verschillende taken. De NAVO heeft al diverse jaren schepen naar de regio gestuurd in het kader van de 'war on terror', wat niets met zeeroverij te maken had. De Europese Unie heeft een smal deel oorlogsschepen in de regio om de scheepvaart te beveiligen, waarnaast nog los van de NAVO en EU diverse individuele landen oorlogsschepen hebben rond varen, zoals India, Rusland en ook China en Japan. Dit is nog niet alles.

Ook de Verenigde Naties hebben in dit gebied hun eigen oorlogsschepen om boten beladen met voedsel in het kader van een internationaal voedselhulp programma voor Somalië, veilig te begeleiden naar havens in de regio. Instructies voor commandanten kunnen dus van zeer vele kanten komen!

Gelukkig zijn er de laatste tijd pogingen geweest tot meer coördinatie en eensluidendheid in instructies. Zeeroof vindt volgens het Zeerechtverdrag plaats in volle zee. In territoriale wateren, ook als het een internationale zeestraat betreft, heet dit een gewapende overval (armed robbery). Tegen zeerovers in volle zee kan een oorlogsschip optreden, hen arresteren en hun schip in beslag nemen. Sinds december 2008 mogen oorlogsschepen van bepaalde staten (die van de beveiliging van de voedseltransporten) dit nu ook in Somalische territoriale wateren doen: achtervolgen en aanhouden en zo nodig geweld gebruiken, ook aan land bij toestemming van de Somalische overgangsregering. De VN heeft dit in resoluties 1851 vastgelegd.

De NAVO heeft inmiddels ook het aanpakken van zeeroverij aan haar taak in de Golf van Aden toegevoegd. De staat waartoe het NAVO schip behoort, beslist wat gebeurt met eventuele arrestanten, in Nederland was dat onlangs het Openbaar Ministerie, niet de commandant. En men moet echt kunnen aantonen dat de gevangenen zich daadwerkelijk aan piraterij schuldig maakten, een niet altijd gemakkelijke zaak. De aanwezigheid aan boord van een aangehouden schip van wapens overtuigt niet, wel die van een ladder met een gebogen bovineinde om over een reling te slaan. Voor uitlevering aan en berechting in derde landen in de regio komt in westerse ogen alleen Kenia in aanmerking, want naleving van de mensenrechten staat in andere landen niet vast.

Nederland ervaart de gevolgen van zeeroverij ten volle en is betrokken bij haar bestrijding. Er varen jaarlijks een 450 schepen onder Nederlandse vlag door het Suez-kanaal naar en van de Golf van Aden. Bij een snelheid van 17 mijl vaart men ongeveer twee dagen door de gevaarlijke zone. Er wordt internationaal al zoveel mogelijk in konvooi gevaren, maar dit is niet afdoende. Er zijn steeds weer slachtoffers, zoals in april een Belgische sleepboot onder een Nederlandse kapitein van het baggerbedrijf van Jan de Nul. In de afgelopen vijf jaar zijn 14 Nederlandse schepen geroofd, 39 stonden onder management vanuit Nederland. De reders nemen allerlei beveiligingsmaatregelen in en om hun schepen, maar meestal slechts mondjesmaat. En zij zijn verdeeld als het gaat om vragen als het inhuren van beveiligingsdiensten en het bewapenen van de bemanning. De mogelijk escalerende werking hiervan is steeds een punt van discussie. De Koninklijke marine mag bescherming van de koopvaardij sinds 2005 niet meer tot haar kerntaken rekenen, maar doet wel mee aan internationale operaties, zoals met het fregat de *'Zeven Provinciën'*. De marine is echter momenteel niet in staat veel meer dan één, hooguit

twee goed uitgeruste schepen in zee te houden. De inzet van mariniers stuit naast logistieke redenen waarschijnlijk ook af op de beperkte beschikbaarheid van deze hoog gekwalificeerde militairen. Het is begrijpelijk dat het Ministerie van Defensie soms een spreekverbod aan zijn personeel oplegt.

De Nederlandse politiek is tot nu toe vrijwel niet geïnteresseerd in het thema internationale zeeroverij. De gijzeling van een medewerker van Artsen zonder Grenzen kreeg op het Ministerie van Buitenlandse Zaken de volle aandacht. De man is vrij, maar de gegijzelde sleepboot kapitein zich nog steeds vast.

Het beeld is somber. Deze mening spreekt de Nederlandse deskundige Mr. H. l'Honoré Naber onomwonden uit. Een effectieve bestrijding van de zeeroverij is niet spoedig te verwachten. Berichten wijzen erop dat piraten de beschikking krijgen over nog geavanceerder wapens. Door het moesson seizoen zijn nu waarschijnlijk enige tijd wat minder aanvallen te verwachten. Er gaat in de moderne zeeroverij groot geld om, waarvan de stromen en bestemmingen nog niet achterhaald zijn (Dubai, Mombassa?).

Door het gebruik van moederschepen kunnen zeerovers zich gemakkelijk verplaatsen. Somalische zeerovers opereren al enige tijd op vele honderden mijlen uit de kust van Afrika. Konvooiëring van handelsschepen is dan onmogelijk. Het internationale handelstransport wordt bedreigd en kan ontwricht raken. Tankers en containerschepen zijn favoriete doelwitten. Hoopgevend is dat tot nu toe alle soorten landen zich slachtoffer kunnen noemen. Geleidelijk zal wellicht door de Verenigde Naties de toepassing van het Zeerecht op zeeroverij worden verscherpt, al zijn er nog geen concrete voortekenen. In ieder geval zullen reders nog meer in de beveiliging van hun schepen moeten investeren. Niet ondenkbaar is dat na de beteugeling van de zeeroverij in Straat Malakka, nieuwe haarden in het onrustige, maar olierijke Nigeria of, Bangladesh en mogelijk zelfs Peru ontstaan.

Tekst afgesloten op 7 juni 2009

## Noten

- <sup>1</sup> Voor een goed en actueel overzichtswerk zie J.E. Korteweg, *Kaperbloed en koopmansgeest. 'Legale zeeroof' door de eeuwen heen*, Amsterdam 2006.
- <sup>2</sup> J.R. Bruijn, Varend Verleden. *De Nederlandse oorlogsvloot in de 17de en 18de eeuw*, Amsterdam 1998, o.a. 29-31 en 187-189; G. van Krieken, *Kapers en kooplieden. De betrekkingen tussen Algiers en Nederland*, Amsterdam 1999.
- <sup>3</sup> J.R. Bruijn en E.S. van Eyck van Heslinga (eds.), *Maarten Schaap, een Katwijker ter koopvaardij (1782-1870). Een biografie en een dagboek*, Amsterdam 1988, 26-27 en 80—89.
- <sup>4</sup> A.P. van Vliet, *Vissers en kapers. De zeevisserij vanuit het Maasmondgebied en de Duinkerker kapers (ca. 1580-1648)*, Den Haag 1994; idem, *Vissers in oorlogstijd. De Zeeuwse zeevisserij in de jaren 1568-1648*, Middelburg 2003.
- <sup>5</sup> D.J. Roorda, *Rond Prins en Patriciaat*, Weesp 1984, 156-171.
- <sup>6</sup> J.Th. Verhees- van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog 1702-1713*, Middelburg 1986, hoofdstuk 12; J. Francke, 'Utiliteyt voor de gemeene saake'. *De Zeeuwse commissievaart en haar achterban tijdens de Negenjarige Oorlog, 1688-1697*, Middelburg 2001, hoofdstuk 10; J.R. Bruijn, 'Dutch privateering during the Second and Third Anglo-Dutch Wars', in: *Acta Historiae Neerlandicae XI*, Den Haag 1979, 79-93.
- <sup>7</sup> R. Paesie, *Lorrendrayen op Africa. De illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika tijdens het achttiende-eeuwse handelsmonopolie van de West-Indische Compagnie, 1700-1734*, Amsterdam 2008.
- <sup>8</sup> M. Rediker, *Between the devil and the deep blue sea. Merchant seamen, pirates, and the Anglo-American maritime World, 1700-1750*, Cambridge 1987 en latere drukken, hoofdstuk 6.
- <sup>9</sup> Korteweg, *Kaperbloed*, 281-283.
- <sup>10</sup> P.J.J. van der Kruit, 'Enkele internationaal-rechtelijke aspecten van hedendaagse zeeroof rond Somalië', in: *Marineblad* 119 (2009), 18-22.

