

Faculteit Rechtsgeleerdheid
Universiteit Gent

Academiejaar 2008-09

Piraterij en terrorisme in het internationaal zeerecht

Masterproef van de opleiding
'Master in de rechten'

Ingediend door

Hannes Daem

(studentennr. 20044392)
(major: Nationaal en Internationaal Publiekrecht)

Promotor: Prof. Dr. E. Somers

Commissaris: Jasmine Coppens

INHOUDSTAFEL

HOOFDSTUK 1 : INLEIDING	1
HOOFDSTUK 2 : DEFINIËRING	3
DEEL 1 : PIRATERIJ	3
1. Inleiding	3
2. Begripsomschrijving	3
a) Internationaal Zeerechtverdrag 1982	4
b) Internationaal Maritiem Bureau (IMB)	8
3. Analyse	10
a) Ontleding van art. 101 Internationaal Zeerechtverdrag	10
1. Private doeleinden	12
2. Het twee schepen vereiste	14
3. Op volle zee	15
b) Toepasselijk rechtsregime	17
4. Tekortkomingen	20
a) Eén schip ?	21
b) Piraterij binnen territoriale wateren ?	23
c) Enkel voor private doeleinden ?	25
d) Plicht tot samenwerking ?	27
e) Vervolging en bestraffing ?	27
f) Nationale wetgeving ?	28

DEEL 2 : MARITIEM TERRORISME	28
1. Inleiding	28
2. Begripsomschrijving	29
3. Analyse SUA Conventie	33
a) Inleiding	33
b) Toepassingsgebied	35
c) Geografisch toepassingsgebied	36
d) Strafbare misdrijven	38
e) Vervolging of uitlevering	42
4. Tekortkomingen	44
a) Internationaal Zeerechtverdrag	44
b) SUA-conventie	44
1. Terrorisme	44
2. Onrechtmatig	44
3. Sanctionering	45
4. Uitlevering	46
5. Preventie en controle	47
6. Definiëring van de misdrijven	48
7. Lidstaten	50
DEEL 3 : RELATIE PIRATERIJ & TERRORISME	50
1. Algemeen	50

2. Hostis Humani Generis	51
3. Technieken	51
4. Besluit	52
<u>HOOFDSTUK 3 : BESTAANDE MAATREGELEN</u>	54
DEEL 1 : INTERNATIONAAL	54
1. IMO-initiatieven	54
3. UNCTAD	57
4. IMB Piracy Reporting Centre	58
5. SOLAS	60
a) ISPS-code	61
b) AIS	64
6. CSI	65
7. Nucleaire transporten en massavernietigingswapens	67
DEEL 2 : REGIONAAL	71
1. ASEAN	71
2. RECAAP Information Sharing Centre	72
3. EU en NAVO troepenmachten	74
DEEL 3 : ANDERE	76
1. Shiploc	76
2. Secure-ship	76

HOOFDSTUK 4 : MOGELIJKE OPLOSSINGEN **77**

1. Inleiding	77
2. Internationaal	77
a) Herziening van de bestaande verdragen	77
1. Het Internationaal Zeerechtverdrag	77
a. Incidenten met slechts 1 schip	78
b. Uitbreiding van het geografisch toepassingsgebied	78
c. Uitbreiding naar misdrijven met politieke motieven	81
d. Onderzoeksrecht bij onschuldige doorvaart	82
e. Bedenkingen bij de herziening van het Internationaal Zeerechtverdrag	83
2. SUA-Conventie	84
a. Uitbreiding rechtsmacht	84
b. Oplossing voor piraterij in kustwateren	85
c. Uitbreiding lidstaten	85
b) Herbekijken van de bestaande concepten	86
1. Corruptie en fraude	87
2. Overvallen op zee	87
3. Piraterij	88
4. Maritiem terrorisme	88
5. Opmerkingen	89
c) Controle van lading en havens	90

d) Het vlaggenprobleem en spookschepen	91
2. Regionaal	93
a) Zeestraten	93
1. Belang voor de internationale economie	93
2. Samenwerking kuststaten en gebruikers	93
3. Regime voor zeestraten	94
4. Straat van Malacca als Particular Sensitive Sea Area (PSSA)	94
b) Aanpak van cruciale factoren	96
c) Delimitatieproblematiek in Zuid-Oost Azië	98
d) Regionale samenwerking	99
HOOFDSTUK 5 : BESLUIT	102
BIBLIOGRAFIE	106

HOOFDSTUK 1 : INLEIDING

Piraterij spreekt al vele jaren tot ieders verbeelding. Het romantische beeld van de ruige zeebonk met de ooglap en het houten been op hun stoere zeilschip strookt echter geenszins met de werkelijkheid. Hedendaagse piraten zijn zwaarbewapende criminelen die gebruik maken van kleine snelle speedbootjes, automatische vuurwapens en zwaarder arsenaal, zoals granaatwerpers. Door hun beweeglijkheid zijn ze moeilijk te vatten, en ook de geografische toestand van het terrein waar ze opereren helpt hun dikwijls zich te verschuilen voor de autoriteiten die hen achtervolgen. Zo zijn de uitgestrekte oceanen een zeer moeilijk terrein voor autoriteiten om hun macht te doen gelden, maar ook het oneindig aantal eilandjes van Indonesië en de rest van Zuid-Oost Azië maakt het bijzonder moeilijk voor de autoriteiten om vermeende piraten op te sporen.

Ook terrorisme maakt een bijzonder grote bedreiging van het zeeverkeer uit. Sinds de aanslagen van 11 september 2001 geldt over quasi de hele wereld een verhoogd veiligheidsniveau in luchthavens en andere strategische plaatsen. De maritieme sector is echter ook een mogelijk doelwit van terroristen. Het is een zeer kwetsbare sector. Havens zijn vaak gemakkelijk bereikbaar (via land, water en lucht), en eens een schip de haven verlaten heeft is het een gemakkelijke prooi voor individuen met minder goede bedoelingen ... Bovendien maakt het maritiem transport een zeer belangrijke component uit van de wereldeconomie. Onder andere de energievoorziening is in grote mate afhankelijk van bevoorrading via tankers. Een onderbreken in deze belangrijke levensader van de wereldeconomie door terroristische aanslagen zou dan ook verstrekkende gevolgen kunnen hebben.

Waar het aanduiden van de problemen in deze belangrijke sector nog relatief gemakkelijk is, is het bestrijden van de problemen een heel ander paar mouwen. Door conflicterende belangen, niet afgestemde wetgeving, ontbrekende middelen, enz. verloopt de aanpak van piraterij en terrorisme zeer stroef en moeten scheepseigenaars zich vaak machteloos neerleggen bij alweer een kaping van één van hun schepen. Het internationaal regime van toepassing op piraterij strookt slechts zelden met de realiteit. Inderdaad, de meerderheid van de piraterij-incidenten valt buiten deze strikte definitie, waardoor, zelfs wanneer er Staten bereid zijn de piraten te bestrijden, het hun aan bevoegdheid ontbreekt om de piraten aan te houden. De meeste gevallen doen zich immers voor in territoriale wateren,

waar buitenlandse strijdmachten geen bevoegdheid hebben vermeende piraten aan te houden of te achtervolgen. Aldus glippen vele piraten door de - wel heel erg grote - mazen van het net. Ook terroristen op zee profiteren van het beperkte internationaalrechtelijk kader van piraterij.

Het doel van dit werk is het analyseren van de bestaande concepten die voor handen zijn om piraterij en terrorisme te bestrijden en de problemen die hieruit voortvloeien voor de handhaving ervan. Zoals hoger vermeld voldoet het huidige regime niet om een adequaat antwoord te bieden op de problematiek. Er wordt dieper ingegaan op de verschillende sleutelementen uit het bestaande kader, en verduidelijkt waar deze elementen een problematisch karakter vertonen. Zowel het Internationaal Zeerechtverdrag en de SUA Conventie komen aan bod.

Na het schetsen van het algemene kader waarbinnen piraterij en terrorisme zich situeert wordt ingegaan op meer specifieke initiatieven die de internationale gemeenschap ondernam om bepaalde aspecten van piraterij en terrorisme aan te pakken. Ook de belangrijkste regionale pogingen om de problemen te remediëren worden behandeld.

Hoofdstuk 4 besteedt aandacht aan de verschillende trajecten die eventueel een antwoord kunnen bieden op de beperkte mogelijkheden die het internationaal recht heden ten dage biedt. Ook hier worden zowel internationale als regionale opties toegelicht en geëvalueerd.

HOOFDSTUK 2 : DEFINIËRING

DEEL 1 : PIRATERIJ

1. Inleiding

Al zolang scheepvaart en de daarbij horende handel bestaan, waren er ook steeds weer piraten die het gemunt hadden op deze schepen. Het lijkt vaak een fenomeen daterend uit de Middeleeuwen, maar helaas is het nog steeds een probleem voor de internationale zeehandel - bij uitbreiding zelfs de gehele wereldeconomie.

Vooraleer dieper in te gaan op de mogelijk verregaande repercussies van piraterij, is het nodig om een duidelijk beeld te krijgen over wat piraterij nu juist inhoudt. Hierover is de internationale gemeenschap het echter niet helemaal eens. Onder punt 2 worden de gezaghebbende begripsomschrijvingen uit het internationaal zeerecht nader bekeken in het licht van hun ontstaansgeschiedenis. In punt 3 worden de verschillende onderdelen van de definitie en de draagwijdte daarvan verder geanalyseerd. Onder punt 4 worden de verschillende tekortkomingen die de definiëring met zich meebrengt bekeken.

2. Begripsomschrijving

In het internationaal zeerecht geldt als principe nog steeds dat een staat exclusieve jurisdictie heeft over de schepen die onder haar vlag varen. Deze exclusieve bevoegdheid geldt echter niet altijd in de territoriale zee van andere staten¹ of op de volle zee over schepen met een andere vlag. Op volle zee is er immers vrijheid van scheepvaart, waardoor een staat zich niet kan mengen in de activiteiten van een schip met vreemde nationaliteit dat zich op volle zee bevindt, laat staan dat een derde staat zou interfereren in de interne of territoriale wateren.² Op dit principe van niet-inmenging op volle zee bestaan echter uitzonderingen.

¹ Art. 27 Internationaal Zeerechtverdrag 1982, Montego Bay, United Nations, *Treaty Series*, Vol. 1833, p.3; zie <http://treaties.un.org/>.

² J.L. JESUS, "Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2003, 373-374.

Piraterij is zo'n uitzondering. Piraterij wordt historisch gezien als een misdaad tegen de mensheid en als misdrijf onder het *ius cogens*, waardoor er een universele jurisdictie ontstaat van elke staat over schepen die zich schuldig maken aan deze activiteiten of over schepen die gekaapt werden door piraten op de volle zee.³ Deze universele bevoegdheid wordt gemotiveerd door het beschermen van de economische belangen van de gemeenschap en humanitaire redenen.⁴

Of bepaalde handelingen dus gezien worden als zijnde piraterij heeft dus belangrijke gevolgen. Het zorgt immers voor universele bevoegdheid voor eender welke staat. Over wat piraterij nu juist inhoudt, bestaat slechts een beperkte overeenstemming. De dominerende visie is die veruitwendigd in het Internationaal Zeerechtverdrag van 1982. Dit is echter een definitie die heel wat beperkingen met zich meebrengt. Onder andere om die reden gebruikt het Internationaal Maritiem Bureau een andere definitie. Beide worden nader bekeken, net als de problemen die gepaard gaan met de beperkte definitie.

a) Internationaal Zeerechtverdrag 1982⁵

Doorheen de geschiedenis wordt piraterij gezien als een misdaad, gewelddaden of diefstal om er privaat voordeel uit te krijgen, begaan tegen schepen en hun bemanning op volle zee. Het werd beschouwd als een ongeoorloofd tussenkomen in de rechten van staten en andere individuen om vrij de wereldzeeën te bevaren.⁶

Het concept piraterij werd doorheen de tijd voornamelijk beheerst door het internationale gewoonterecht. Dit zorgde echter niet voor de nodige duidelijkheid, aangezien de interpretatie en toepassing van dit gewoonterecht kon verschillen naargelang de staat. Het gebrek aan een gezaghebbende omschrijving werkte eensgezindheid geenszins in de

³ Art. 101 Internationaal Zeerechtverdrag.

⁴ P.W. BIRNIE, "Piracy : past, present and future", *Marine Policy*, 1987, p. 164.

⁵ Internationaal Zeerechtverdrag van de Verenigde Naties, 10 december 1982, Montego Bay, in werking getreden op 16 november 1994, United Nations, *Treaty Series*, vol. 1833, p.3.

⁶ K. MICHEL, "War, piracy and terror : the high seas in the 21st century", *Journal of International Maritime Law*, 2006, p. 316.

hand.⁷ Ook nationale wetgeving inzake piraterij was allesbehalve eenvormig. Om hier een einde aan te maken ondernam de Volkenbond in 1924 een poging om het begrip te definiëren en zo te komen tot een duidelijke eenvormige omschrijving. Deze poging was echter niet succesvol, waardoor men verder moest met de veelheid aan omschrijvingen die door de staten gebruikt werden.⁸

Geprikkeld door de mislukking van de Volkenbond, besloot de rechtenfaculteit van de Universiteit van Harvard zelf ook een poging te ondernemen een internationaal regime te ontwikkelen voor piraterij. Hierbij beperkten ze zich niet tot het louter codificeren, maar probeerden zij een synthese te maken van het internationale recht inzake piraterij en de gangbare internationale relaties die golden in dat tijdperk.⁹

De “Draft Convention on Piracy”, voorgesteld in 1932¹⁰, voorzag in de universele jurisdictie van elke staat wanneer zij te maken zouden krijgen met piraterij.¹¹ In art. 3 wordt piraterij als volgt omschreven :

Piracy is any of the following acts, committed in a place not within the territorial jurisdiction of any state:

1. Any act of violence or of depredation committed with intent to rob, rape, wound, enslave, imprison or kill a person or with the intent to steal or destroy property, for private ends without a bona fide purpose of asserting a claim of right, provided that the act is connected with an attack on or from the sea or in or from the air. If the act is connected with an attack which starts from on board ship, either that ship or another which is involved must be a pirate ship or a ship without national character.

⁷ T. GARMON, “International law of the sea : Reconciling the Law of Piracy and Terrorism in the Wake of September 11th”, *Tulane Maritime Law Journal*, 2002, p. 258.

⁸ A.P. RUBIN, *The Law of Piracy*, Irvington-on-Hudson, Transnational publishers, 1997, p. 331.

⁹ A.P. RUBIN, *The Law of Piracy*, Irvington-on-Hudson, Transnational publishers, 1997, p. 335.

¹⁰ Harvard Research in International Law, Comment to the Draft Convention on Piracy, *American Journal of International Law*, 1932, p. 743.

¹¹ P.W. BIRNIE, “Piracy : past, present and future”, *Marine Policy*, 1987, p. 169.

2. *Any act of voluntary participation in the operation of a ship with knowledge of facts which make it a pirate ship.*

3. *Any act of instigation or of intentional facilitation of an act described in paragraph 1 or paragraph 2 of this article.*

Door de verwarring die bestond ten aanzien van het concept “piraterij” had de definitie, voorgesteld door Harvard, een grote impact op de verdere ontwikkeling van het internationaal recht inzake piraterij.¹² Zo vormde deze Harvard Draft Convention de basis voor de International Law Commission (ILC), de commissie van de Verenigde Naties die instaat voor de ontwikkeling en de codificatie van het internationaal recht, voor het ontwerp van het piraterijconcept in de VN Conventie inzake de Volle Zee. Dit om controverse te vermijden, aangezien er toch wat onenigheid bestond tussen de deelnemende landen. De betekenis van het begrip piraterij bleek reeds bij het eerste begin van de Conventie een emotioneel geladen concept te zijn en er waren zoveel tegenstrijdige betekenissen dat een politiek compromis onvermijdbaar werd.¹³ Ondanks de vrij gedetailleerde definitie die door de Harvard Draft Convention werd voorzien, opteerden de leden van de ILC voor een afgezwakte vorm ervan.

In art. 15 van de Conventie inzake de Volle Zee werd aldus de toepassing van de piraterijbepaling beperkt tot daden voor private doeleinden en enkel wanneer deze zich voordoen op volle zee tussen twee schepen.¹⁴

Een eerste echte codificatie kwam er dus met de Conventie inzake de Volle Zee van 1958.¹⁵ Dankzij deze Conventie werd voor het eerst een duidelijke uniforme definitie ontwikkeld voor piraterij. Hierdoor kwam een eind aan de enorme variëteit aan kwalificaties die door de verschillende staten gebruikt werden.

¹² A.P. RUBIN, *The Law of Piracy*, Irvington-on-Hudson, Transnational publishers, 1997, p. 341.

¹³ A.P. RUBIN, *The Law of Piracy*, Irvington-on-Hudson, Transnational publishers, 1997, p. 350.

¹⁴ P.W. BIRNIE, “Piracy : past, present and future”, *Marine Policy*, 1987, p. 170.

¹⁵ Verdrag voor de Volle Zee van Genève, 29 april 1958, inwerking getreden op 30 september 1962, United Nations, *Treaty Series*, vol. 450, p.11.

Dit artikel 15 werd later verbatim overgenomen in 1982 door de VN Conventie inzake het Internationaal zeerecht.¹⁶ Ook toen werd het wijselijk geacht de oude disputen niet opnieuw op tafel te leggen, en werd er veiligheidshalve voor gekozen de oude formulering dan maar te kopiëren.¹⁷

Zowel art. 15 van het Verdrag voor de Volle Zee van 1958 als art. 101 van het Internationaal Zeerechtverdrag van 1982 omschrijven piraterij bijgevolg als :

- (a) *Any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft and directed :*
 - 1) *on the high seas against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;*
 - 2) *against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any state;*
- (b) *Any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft.*
- (c) *Any act inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).*

Deze definitie heeft dus enkel betrekking op de feiten die zich voordoen op volle zee of buiten de jurisdictie van eender welke staat. Daden binnen een gebied dat wel binnen de jurisdictie van een staat valt of niet voldoet aan de andere materiële voorwaarden van art. 101 zullen dus niet voor gevolg hebben dat elke staat zich bevoegd mag verklaren de daders op te pakken en ze te berechten.¹⁸ Daden van piraterij die plaatsvinden binnen wateren onder nationale jurisdictie zijn bijgevolg geen piraterij volgens het

¹⁶ "Internationaal Zeerechtverdrag".

¹⁷ P.W. BIRNIE, "Piracy : past, present and future", *Marine Policy*, 1987, p. 170.

¹⁸ Cf. infra.

Zeerechtverdrag, maar worden gezien als een gewapende overval of een overval op zee, waarvoor de kuststaat exclusief bevoegd is, en dit door het principe van de soevereiniteit van de kuststaat en dat van de nationale veiligheid.¹⁹

b) Internationaal Maritiem Bureau (IMB)

Het Internationaal Maritiem Bureau is een gespecialiseerde afdeling van de International Chamber of Commerce.²⁰ Ze werd in 1981 opgericht ter bestrijding van alle soorten maritieme misdrijven en andere wanpraktijken. Het IMB heeft in dat kader een centrum opgericht dat voorziet in meldingen van aanvallen op schepen over de hele wereld. Dit Piracy Reporting Centre is gevestigd in Kuala Lumpur.

In haar activiteiten ter bestrijding van deze fenomenen heeft het IMB een nieuwe definitie ontwikkeld. Dit om de nadelen van de vrij beperkte definitie van piraterij in het Internationaal Zeerechtverdrag te omzeilen.²¹ De praktijk toonde immers aan dat de meerderheid van de aanvallen plaatsvinden binnen de jurisdictie van kuststaten, hetgeen niet onder art. 101 Internationaal Zeerechtverdrag valt.

Zij gebruikt bijgevolg

“any act of boarding any vessel with the intent to commit theft or other crime and with the capability to use force in furtherance of the act”

om piraterij te omschrijven.

Deze definitie is dus veel breder dan diegene die door het Internationaal Zeerechtverdrag weerhouden wordt in art. 101, en dit op 2 wijzen. Ten eerste is de IMB-omschrijving ook van toepassing op “diefstal” die uitgevoerd werd met de bedoeling of de mogelijkheid

¹⁹ H., DJALAL, “Combating Piracy : co-operation needs, efforts and challenges” in D. JOHNSON en M. VALENCIA, *Piracy in Southeast Asia; Status, Issues and Responses*, Singapore, Institute of Southeast Asian Studies, 2005, p. 144.

²⁰ <http://www.icc-ccs.org>

²¹ J. VAGG, “Rough seas ? Contemporary piracy in South East Asia (Riau Archipelago, Indonesia)”, *British Journal of Criminology*, 1995, vol. 35, issue 1, p. 64.

geweld te gebruiken bij de uitvoering ervan. Dit valt niet onder piraterij volgens art. 101 Zeerechtverdrag, tenzij het gebruikte geweld effectief gebruikt werd door de dader bij het uitoefenen van wat oorspronkelijk een diefstal was. Een diefstal zonder een directe confrontatie met de opvarenden van het belaagde schip kan wel of niet, afhankelijk van de interpretatie van “plundering” tegen een schip of eigendom aan boord van het schip, vallen onder art. 101, zelfs als die daad plaatsvindt op volle zee.²² Bovendien is de IMB-definitie breder in het opzicht dat gewelddaden tegen een schip of personen aan boord van het schip ook als piraterij gezien worden wanneer zij plaatsvinden in de territoriale wateren van een staat, of het nu voor anker ligt of aangelegd is in een haven.²³

Al wordt deze definitie door velen als de meest volledige beschouwd, toch is deze niet echt bruikbaar in de praktijk. Het territoriale toepassingsgebied van beide bepalingen is hetzelfde, dit omvat namelijk de wateren die zich niet binnen de bevoegdheid van Staten bevinden. Ook het doelwit van piraterij is duidelijk : dat zijn schepen, vliegtuigen of personen en eigendommen aan boord. Het probleem situeert zich echter bij de bedoelingen van het misdrijf. De daders zouden het gekaapte schip immers kunnen gebruiken voor het plegen van andere misdrijven, of het schip vernielen. Het aanvallen en overvallen van schepen zijn immers slechts één deel van het probleem. Zowel schip als lading kunnen terechtkomen in een crimineel milieu waarbij zij gebruikt worden bij allerlei uiteenlopende misdrijven. De omschrijvingen missen hierbij een precisering van de motieven van de daders.²⁴ Door dit nader te bekijken kunnen niet alleen de gevallen van piraterij zelf, die zelf al moeilijk onder de definitie vallen, maar ook de misdrijven die daaruit volgen bestreden worden.

Niet alleen het IMB trachtte deze leemte van art. 101 Internationaal Zeerechtverdrag in te vullen. Ook de International Maritime Organisation (IMO) zag in dat deze omschrijving niet voldeed om de vele voorvallen te omvatten. Zij besloot een nieuwe categorie van misdrijven te creëren, namelijk *armed robbery*. Onder deze term vallen “gewelddadige en illegale handelingen tegen schepen of eigendommen en personen aan boord van schepen

²² J. MO, “Options to combat Maritime Piracy in Southeast Asia”, *Ocean Development & International Law*, 2002, vol. 33, p. 345-346.

²³ A. S. SKARIDOV, “Hostis Humani Generis” in M. H. NORDQUIST, R. WOLFRUM, J.N. MOORE en R. LONG (eds.), *Legal Challenges in Maritime Security*, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, p. 483.

²⁴ A. S. SKARIDOV, “Hostis Humani Generis” in M. H. NORDQUIST, R. WOLFRUM, J.N. MOORE en R. LONG (eds.), *Legal Challenges in Maritime Security*, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, p. 483-484.

die plaatsvinden in havens of territoriale wateren”.²⁵ Ook de combinatie van beide definities heeft niet het vereiste toepassingsgebied, aangezien misdrijven zoals corruptie, afpersing en maritiem terrorisme er niet onder begrepen worden.²⁶

3. Analyse

a) Ontleding van art. 101 Internationaal Zeerechtverdrag

Zoals blijkt uit het voorgaande is het allesbehalve eenvoudig een goede omschrijving te geven van het begrip piraterij. De codificatie liet dan ook lang op zich wachten en kwam er niet van de ene dag op de andere. De definitie die uiteindelijk uit de bus kwam was dan ook een compromis tussen de verschillende deelnemers van de Conventie. Dit leidde helaas niet tot de best mogelijk oplossing. Hieronder wordt deze definitie zoals ze uiteindelijk aangenomen werd ontleed, om beter zicht te krijgen op de problemen die gepaard gaan met deze inefficiënte definitie.

Art. 101 bepaalt dat elke daad van geweld, aanhouding of plundering tegen een schip of vliegtuig tegen personen of eigendommen aan boord van dat schip of vliegtuig een daad van piraterij uitmaakt. Er zijn echter ook nog territoriale vereisten. In totaal gaat het om 6 vereisten waaraan moet voldaan worden.

Deze voorwaarden zijn de volgende²⁷ :

- De daad moet *onwettig* zijn. Een daad van wettige zelfverdediging zal bijgevolg niet als piraterij beschouwd worden. Wat er als “onwettig” dient beschouwd te worden is echter niet echt duidelijk omschreven. Men moet er dus van uitgaan dat het de vervolgende staat is die beslist of een gewelddaad die plaatsvindt onwettig is in het internationaal

²⁵ “Focus on IMO”, 2002, p. 2, <http://www.imo.org> .

²⁶ D. R. DILLON, “Maritime Piracy : defining the problem”, *SAIS Review*, 2005, p. 156-157.

²⁷ E. SOMERS, *Inleiding tot het Internationaal Zeerecht*, Mechelen, Wolters Kluwer, 2004, p. 270-272.

recht of het nationaal recht van die staat.²⁸

- Het moet gaan om een geval van *geweld, aanhouding of plundering*. Ook hier wordt de onwettigheid van de voornoemde handelingen bepaald door de hoven en rechtbanken van de staat die de piraten aanhoudt.
- De daad moet begaan zijn door bemanning of passagiers van een *particulier schip* of vliegtuig. In principe kunnen oorlogsschepen en schepen in overheidsdienst die een niet-commerciële opdracht uitvoeren dus geen piraterij plegen. Art. 102 Internationaal Zeerechtverdrag breidt deze bepaling echter uit naar oorlogsschepen en overheidsschepen waar er muiterij was door de bemanning en zij de controle over het schip overgenomen heeft.
- De daden moeten ingegeven zijn door persoonlijke doeleinden. Er moet dus gehandeld worden uit winstbejag, haat, wraak, ... Handelingen uit politieke motieven zouden in principe dus geen piraterij kunnen zijn.
- Het moet gericht zijn tegen een *ander schip* of vliegtuig, personen of goederen aan boord daarvan. Doordat er 2 schepen bij betrokken moeten zijn, kunnen gevallen waarbij de bemanning of passagiers van een schip het eigen vaartuig aanvallen niet als piraterij gekwalificeerd worden.
- Als laatste voorwaarde geldt dat de handelingen moeten plaatsvinden op *volle zee* of op een plaats die zich *buiten de rechtsmacht van iedere staat* bevindt. Wanneer de feiten zich dus voordoen in de territoriale wateren van een staat zal art. 101 bijgevolg niet van toepassing zijn. In dat geval zal de kuststaat zelf bevoegd zijn om op te treden. De betrokken staat zal dan ook de nodige maatregelen moeten nemen voor de repressie van deze daden binnen haar grondgebied.

Onder art. 101 (c) wordt de definitie ook uitgebreid naar het aanzetten of vergemakkelijken van de daden die in de voorafgaande punten verboden worden. Pogingen worden strikt

²⁸ R. WOLFRUM, "Fighting Terrorism at Sea: Options and Limitations under International Law" in M. H. NORDQUIST, R. WOLFRUM, J.N. MOORE en R. LONG (eds.), *Legal Challenges in Maritime Security*, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, p. 8

genomen niet inbegrepen in de definitie, maar zouden kunnen worden geassimileerd met piraterij.²⁹

Van deze 6 toepassingsvereisten vragen vooral de laatste 3 een nadere toelichting. Het zijn deze vereisten die immers in de praktijk het vaakst voor problemen zorgen.

1. Private doeleinden

Wat onder deze private doeleinden moet verstaan worden, wordt noch in het Verdrag voor de Volle zee van 1958, noch in het Internationaal Zeerechtverdrag verduidelijkt. Ook de Harvard Draft Convention brengt geen duidelijkheid.

Het is wel duidelijk dat de private doeleinden niet bedoeld zijn om piraterij te beperken tot daden gepleegd met de intentie om een schip te overvallen (*animus furandi*). Nochtans wordt piraterij traditioneel gezien als het stelen of overvallen op volle zee. Men plaatst andere daden echter ook onder de universele rechtsmacht van staten. Er is immers weinig reden om iemand die gedreven wordt door andere intenties, zoals de intentie om te doden, te verwonden, te verkrachten, op te sluiten of eigendommen te stelen of te vernielen, niet onder het ruimere begrip van piraterij te laten vallen. Indien niet zouden deze andere misdrijven bijzonder weinig kans maken om vervolgd te worden, gezien zij slechts onder de bevoegdheid van 1 staat zouden vallen.³⁰ Dit wordt ook duidelijk bij de lezing van het oorspronkelijke artikel uit de Harvard Draft Convention, waar een gedetailleerde opsomming gegeven wordt van de verschillende motieven.³¹ Ook winstbejag en diefstal kunnen als private doeleinden gezien worden, maar ook daden die gemotiveerd zijn door haat of louter uit wraak. Een Amerikaanse rechter uit het Supreme Court verwoordde het als volgt³² : “Als men een onschuldig schip moedwillig vernielt,

²⁹ S.N. NANDAN, S. ROSENNE, N.R. GRANDY (eds.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 : A Commentary*, Vol. III, Den Haag/London/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 1995, p. 196-202.

³⁰ M. HALBERSTAM, “Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety”, *The American Journal of International Law*, 1988, Vol. 82, p. 276-278.

³¹ Cf. supra, p. 5.

³² *United States v. Brig. Malek Adhel*, geciteerd door M. HALBERSTAM, “Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety”, *The American Journal of International Law*, 1988, Vol. 82, p. 274 en J.L. JESUS, “Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2003, 378.

louter uit de onrechtmatige drang naar het berokkenen van schade, dan is dat evenzo piraterij, dan als de daden waren gepleegd louter voor het winstbejag of het plunderen.”

De vereiste dat de daden gepleegd moeten zijn vanuit een private motivatie, lijkt politiek gemotiveerde daden gericht tegen schepen uit de definitie van piraterij te sluiten. Nochtans lijken verschillende auteurs en regeringen de mening toegedaan te zijn dat ook politieke daden begrepen zijn onder het begrip piraterij. Ook bestaat er onduidelijkheid of het de bedoeling was alle daden gepleegd met een politiek doel uit te sluiten, of enkel de daden gepleegd door niet erkende rebellen waarvan de daden wel wettelijk zouden kunnen zijn indien het ging om erkende rebellen.³³ Een rebellenbeweging zou immers door schepen aan te vallen van de nationaliteit van het land waarvan zij onafhankelijkheid wensen te bekomen ook effectief zulke onafhankelijkheid kunnen verkrijgen. Men kan zich immers de vraag stellen of rebellen die de onafhankelijkheid nastreven werkelijk een bedreiging vormen voor alle naties ter wereld.³⁴

Uit de commentaar bij de Harvard Draft Convention, dat nog steeds de basis is voor de huidige definitie van piraterij, lijkt men te kunnen afleiden dat het geenszins hun bedoeling was alle politiek gemotiveerde daden te weren uit de definitie. Enkel onrechtmatige handelingen door niet-erkende rebellenbewegingen die eventueel wel rechtmatig hadden kunnen zijn indien de beweging erkend was als een vijandige partij in het internationaal recht, lijken dus ingesloten te zijn binnen de definitie van piraterij, zij het niet expliciet. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat deze interpretatie enkel geldt voorzover de erkende beweging zich richt naar de staat waartegen zij zich verzet. Dit doet immers geen afbreuk aan het recht van derde staten die hierdoor schade ondervinden om de daders op te pakken en te straffen. Het heeft enkel voor gevolg dat staten die geen slachtoffer worden van de voornoemde beweging, geen beroep zouden kunnen doen op de piraterijbepaling om zichzelf bevoegd te verklaren op te treden tegen zulke individuen.³⁵

In de tijdspanne waarin de Harvard Draft Convention werd opgesteld, hield de uitsluiting van politieke misdrijven echter wel steek. Staten waren immers vooral geïnteresseerd in piraterij in zover het een bedreiging vormde voor haar commerciële belangen. Gezien het

³³ M. HALBERSTAM, p. 278.

³⁴ W. HALL, *International Law*, 1884, p. 233-234.

³⁵ M. HALBERSTAM, “Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety, *The American Journal of International Law*, 1988, Vol. 82, p. 278-279.

zwaartepunt bij deze commerciële belangen lag, werd er weinig rekening gehouden met de mogelijkheid van het gebruik van piraterij voor politieke doeleinden.³⁶

Men kan dus stellen dat strikt genomen enkel private doeleinden kunnen leiden tot de toepasbaarheid van art. 101. Alle politiek gemotiveerde voorvallen worden dan ook uitgesloten, tenzij de bepaling breed geïnterpreteerd wordt, zoals hierboven aangehaald werd.³⁷ De gevolgen van een strikte interpretatie zijn echter problematisch. Onder punt 4 wordt dat ook ingegaan op deze implicaties.

2. Het twee schepen vereiste

Of voorvallen waarbij slechts 1 schip betrokken is, zoals het overnemen van de controle over het schip door passagiers of bemanning, zouden moeten vallen onder de kwalificatie van piraterij maakt het voorwerp uit van discussie.³⁸ Ook het internationaal gewoonterecht biedt in deze geen uitkomst. Daar hing het af van de omstandigheden of het incident een geval van piraterij was of niet. Zo bekeek men geval per geval of de omstandigheden het toelieten de vlaggenstaat verantwoordelijk te verklaren voor de handelingen. Indien wel, dan behield het vaartuig zijn nationale karakter en was er dus geen piraterij, waardoor enkel de vlaggenstaat rechtsmacht had. Wanneer echter het schip niet onder de jurisdictie van enige staat viel en er bijgevolg ook geen enkele staat verantwoordelijk kon worden geacht, dan was er toepassing van de universele jurisdictie. Over het feit dat een enkel misdrijf aan boord van een schip van dit schip geen piratenschap maakt is men in de rechtsleer vrijwel unaniem. Wanneer een moord gepleegd wordt aan boord, dan is het duidelijk dat de daders moordenaars zijn, en geen piraten. Wanneer echter de muiserij op een schip gericht is tegen het volledige schip, en er toe strekt het schip en de goederen aan boord aan te slaan en deze te gebruiken voor hun eigen activiteiten, dan zal het wel een geval van piraterij zijn. Ook wanneer het schip gebruikt wordt om daarna nog

³⁶ T. GARMON, "International law of the sea : Reconciling the Law of Piracy and Terrorism in the Wake of September 11th", *Tulane Maritime Law Journal*, 2002, p. 259.

³⁷ P.W. BIRNIE, "Piracy : past, present and future", *Marine Policy*, 1987, p. 171.

³⁸ J.L. JESUS, "Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2003, 376-377.

plunderingen of gewelddaden te plegen, heeft men volgens deze redenering te maken met piraterij.³⁹

Art. 101 vereist alleszins de aanwezigheid van twee schepen, waardoor gebeurtenissen met slechts één vaartuig uitgesloten worden. De overname door de bemanning of passagiers van hun eigen schip valt er dus eigenlijk niet onder. Aldus zal de overname van een schip door de bemanning of passagiers of de mishandeling of moord van de passagiers door de bemanning of omgekeerd, of zelfs het plunderen van de lading of het stelen van bezittingen aan boord door één van deze personen, niet met zich mee brengen dat een oorlogsschip kan tussenkomen op grond van de universele rechtsmacht ingeval van piraterij. Dit omdat deze daden niet als piraterij aangemerkt worden door de definitie en bijgevolg vallen onder de rechtsmacht van de vlaggenstaat.⁴⁰

3. Op volle zee

Zoals eerder vermeld, hangt de toepassing van het piraterijregime af van de plaats waar een misdrijf gepleegd werd. Traditioneel is het enkel van toepassing op volle zee, zijnde de gebieden op zee waar geen enkele staat exclusieve bevoegdheden kan uitoefenen. Door de toepassing van art. 3 Internationaal Zeerechtverdrag strekt de territoriale zee zich uit tot 12 zeemijl vanaf de basislijn. Art. 33 laat echter ook een aansluitende zone toe die zich maximum 24 zeemijl vanaf de basislijn uitstrekt. Aldus zou de volle zee beginnen vanaf deze 24 zeemijl, ware het niet dat het Internationaal Zeerechtverdrag de lidstaten ook toelaat een exclusieve economische zone in te stellen, die zich kan uitstrekken tot 200 zeemijl.

De exclusieve economische zone maakt echter traditioneel deel uit van de volle zee, waardoor de instelling van zulke zone de toepassing van het piraterijregime enigszins bemoeilijkt. Vooral art. 86 Internationaal Zeerechtverdrag, dat vermeldt dat de bepalingen van dat deel, waarvan de piraterijartikelen deel uitmaken, van toepassing zijn op alle delen

³⁹ M. HALBERSTAM, "Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety, *The American Journal of International Law*, 1988, Vol. 82, p. 284-287.

⁴⁰ M. HALBERSTAM, "Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety, *The American Journal of International Law*, 1988, Vol. 82, p. 285.

van de zee die niet inbegrepen zijn in de exclusieve economische zone, de territoriale zee of de interne wateren van een staat.⁴¹

Nochtans is art. 101 Internationaal Zeerechtverdrag ook van toepassing in de exclusieve economische zone ingevolge art. 58, paragraaf 2 Internationaal Zeerechtverdrag. Ook daden gepleegd in deze exclusieve economische zone zullen dus onder de piraterijdefinitie vallen. Art. 86 Internationaal Zeerechtverdrag voegt immers toe dat het artikel geen beperking kan zijn van de vrijheden die door alle Staten genoten worden in de exclusieve economische zone op grond van art. 58. Datzelfde art. 58 paragraaf 2 vermeldt dan weer dat de artikelen 88 tot 115 slechts op de exclusieve economische zone van toepassing zijn voorzover zij niet onverenigbaar zijn met de rechten en plichten die gelden in de EEZ en in overeenstemming zijn met de wetten en regelgeving van de kuststaat in kwestie.⁴²

Ondanks de onduidelijkheden die beide bepalingen met zich mee brengen, kan men er van uitgaan dat staten in elk geval het recht hebben maatregelen te treffen wanneer de inspanningen geleverd door de kuststaat niet voldoen in de onderdrukking van piraterij.⁴³

De bevoegdheden van een kuststaat in deze zone worden beperkt tot deze die vermeld worden in art. 56 paragraaf 1 (b).⁴⁴ Men zou dan ook kunnen overwegen dat de toepassing van art. 88 tot 115 Internationaal Zeerechtverdrag niet onverenigbaar is met de rechten plichten die gelden in de EEZ. Optreden tegen piraten zou men in normale omstandigheden immers bezwaarlijk als een inbreuk kunnen zien van rechten die voorbehouden zijn aan de kuststaat, waardoor art. 88 tot 115 op dezelfde wijze van toepassing zouden zijn in de EEZ als op volle zee.⁴⁵

⁴¹ B. AUNE, "Piracy and its repression under the 1982 Law of the Sea Convention, *Ocean Yearbook*, 1990, p. 36-37.

⁴² P.W. BIRNIE, "Piracy : past, present and future", *Marine Policy*, 1987, p. 171-172.

⁴³ Z. KEYUAN, "Enforcing the law of Piracy in the South China Sea", *Journal of Maritime Law and Commerce*, 2000, p. 110-111.

⁴⁴ S.N. NANDAN, S. ROSENNE, N.R. GRANDY (eds.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 : A Commentary*, Vol. III, Den Haag/London/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 1995, p. 202.

⁴⁵ T.A. CLINGAN JR., "The law of Piracy" in E. ELLEN. (ed.), *Piracy at Sea*, Parijs, ICC Publishing, 1989, p. 170.

b) Toepasselijk rechtsregime

Zoals hoger vermeld bepaalt art. 101 Internationaal Zeerechtverdrag welke daden onder piraterij worden verstaan. Art. 102 Internationaal Zeerechtverdrag breidt deze daden uit naar oorlogsschepen en andere overheidsschepen die te maken krijgen met muiten. Of daden onder deze artikelen vallen is van groot belang. Het zorgt er immers voor dat er universele rechtsmacht zal ontstaan ten aanzien van deze feiten en legt vervolgens staten bepaalde verplichtingen op.

Eerst en vooral legt art. 100 Internationaal Zeerechtverdrag de lidstaten van het Verdrag de verplichting op om samen te werken in hun strijd tegen piraterij. Art. 104 e.v. bespreekt onder andere de gevolgen van de toepassing alsook het recht om een schip te onderzoeken en in welke mate verdachte schepen achtervolgd mogen worden.

Art. 104 Internationaal Zeerechtverdrag voorziet in de mogelijkheid van het verlies of de intrekking van de nationaliteit van een schip dat een piratenschip geworden is. Dit gebeurt echter niet automatisch. Ondanks het feit dat een piratenschip zich aan het recht van haar vlaggenstaat onttrokken heeft en onderworpen wordt aan de universele rechtsmacht van eender welke staat, toch blijft het recht van de vlaggenstaat van toepassing op dat schip. Dit volgt ook uit art. 91 Internationaal Zeerechtverdrag, dat bepaalt dat elke staat de voorwaarden bepaalt waaraan een schip moet voldoen om de vlag van die staat te mogen voeren. Ook ingeval van piraterij zal die wetgeving dus van toepassing zijn en slechts de nationaliteit van haar vlaggenstaat verliezen indien deze staat in haar wetgeving heeft voorzien in het verlies van nationaliteit ingeval van piraterij.⁴⁶

Wanneer vaststaat dat een schip zich schuldig maakt aan feiten zoals vermeld onder art. 101 Internationaal Zeerechtverdrag, kan overeenkomstig art. 105 Internationaal Zeerechtverdrag dat schip of een schip dat gekaapt werd door piraten en waarover de piraten de controle hebben, op volle zee of op elke plaats buiten de rechtsmacht van een staat aangehouden worden door eender welke staat. Dit artikel voorziet dus in een uitzondering op de algemene regel van art. 92 Internationaal Zeerechtverdrag die stelt dat een schip op volle zee onderworpen is aan de exclusieve rechtsmacht van haar vlaggenstaat. Het is echter niet toegestaan een schip aan te houden in de territoriale

⁴⁶ S.N. NANDAN, S. ROSENNE, N.R. GRANDY (eds.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 : A Commentary*, Vol. III, Den Haag/London/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 1995, p. 209-211.

wateren of de wateren van een archipelstaat of interne wateren, zelfs niet wanneer de daden binnen de definitie vallen van art. 101 en zij begaan werden op volle zee.

Om een piratenschip te ontdekken of te achtervolgen mag een staat alle mogelijke middelen gebruiken. De personen aan boord mogen gearresteerd worden en de eigendommen aan boord mogen in beslag genomen worden. De hoven en rechtbanken van de staat die de aanhouding verricht zullen bevoegd zijn om de zaak te beoordelen en straffen uit te spreken. Ook bepalen zij wat er dient te gebeuren met het schip, en de eigendommen aan boord van derden die te goeder trouw waren.

Een aanhouding van een schip dat verdacht wordt van piraterij mag enkel uitgevoerd worden door oorlogsschepen, vliegtuigen van het leger of schepen die duidelijk deel uitmaken van een overheidsinstantie en die de toelating hebben zulke aanhoudingen te verrichten (art. 107 Internationaal Zeerechtverdrag). Enkel deze categorieën zijn dus gerechtigd tot deze acties over te gaan.⁴⁷

Wat bedoeld wordt met de duidelijke aanduiding dat het gaat om een overheidsschip dat gemachtigd is om op te treden tegen piraten is niet helemaal duidelijk en wordt ook niet verduidelijkt in het Internationaal Zeerechtverdrag. Oorlogsschepen worden in art. 29 Internationaal Zeerechtverdrag omschreven als schepen die de externe tekenen dragen die de nationaliteit van het schip aanduiden. Naar analogie kan men dan stellen dat schepen in overheidsdienst ook aan deze voorwaarden moeten voldoen. Hierbij kan gedacht worden aan speciale vlaggen die hun taak en nationaliteit aanduiden en bemanning die deel uitmaakt van de gewapende troepen. Deze elementen dragen bij tot het identificeren van het officieel karakter van deze schepen en hun personeel.

Een uitzondering op deze regel bestaat in geval van zelfverdediging. Indien een schip aangevallen wordt door piraten mag ook de bemanning van het aangevallen schip overgaan tot aanhouding van de aanvallers om zichzelf te verdedigen. Wanneer zij de piraten overmeesteren dienen zij daarna de piraten en hun schip over te dragen aan de overheid van een kuststaat.⁴⁸

⁴⁷ S.N. NANDAN, S. ROSENNE, N.R. GRANDY, *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 : A Commentary*, Vol. III, Den Haag/London/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 1995, p. 220-223.

⁴⁸ A.P. RUBIN, *The Law of Piracy*, Irvington-on-Hudson, Transnational publishers, 1997, p. 336-337.

Een schip dat aangehouden werd mag niet zonder meer betreden worden door de bemanning van het oorlogsschip. Dit mag slechts in de 5 gevallen vermeld in art. 110 Internationaal Zeerechtverdrag.⁴⁹ Het vermoeden dat het schip betrokken is bij piraterij-activiteiten is een omstandigheid die een bezoek op het verdachte schip rechtvaardigt. Bovendien kan men de officiële documenten opvragen die aantonen dat het betrokken schip het recht heeft zijn vlag te voeren. Indien de gronden waarop men besloot tot het bezoeken van een schip ongegrond bleken te zijn, kan het betrokken schip een compensatie verkrijgen voor de geleden schade naar aanleiding van het bezoek door het oorlogsschip.

Art. 111 Internationaal zeerechtverdrag voorziet in een belangrijke bepaling. Dit artikel bepaalt de gevallen waarin het oorlogsschip de achtervolging⁵⁰ mag inzetten van een verdacht vaartuig. Ook waar de achtervolging mag plaatsvinden, de procedures die gevolgd moeten worden en waarborgen om misbruiken te voorkomen werden opgenomen.

De “hot pursuit” mag worden ingezet wanneer een vreemd schip zich bevindt in de interne wateren, archipelwateren of de territoriale wateren van een kuststaat indien dit schip de wetten van de kuststaat overtreedt. Ook vanuit de aansluitende zone of de exclusieve economische zone kan een achtervolging aangevat worden wanneer een schip de wetten van de kuststaat die van toepassing zijn op die zones overtreedt. De achtervolging mag echter niet zomaar ingezet worden. De kuststaat moet goede redenen hebben om te geloven dat het achtervolgde schip een overtreding beging. Hierbij moeten er tastbare bewijzen of redenen zijn bij de verdenking van een inbreuk.

Hoewel het verdachte schip zich in de interne of territoriale wateren, de aansluitende zone of de exclusieve zone moet bevinden wanneer de achtervolging ingezet wordt, is niet vereist dat het oorlogsschip dat het signaal geeft om te stoppen zich in een van die zones bevindt. Dit signaal moet visueel of een geluidssignaal zijn, gegeven binnen een afstand die het voor het verdachte schip mogelijk mogelijk maakt om dit signaal waar te nemen.

⁴⁹ Piraterij, slavenhandel, piraatzenders, schepen zonder nationaliteit en het weigeren van het tonen van haar vlag of het varen onder een vreemde vlag, hoewel het schip dezelfde nationaliteit heeft als het oorlogsschip.

⁵⁰ “hot pursuit”.

Belangrijk is dat de achtervolging niet mag gestaakt worden, anders mag de achtervolging niet verdergezet worden buiten de territoriale wateren, de aansluitende zone of de exclusieve economische zone. Ook moet er rekening gehouden worden met de bepaling dat de achtervolging moet worden stopgezet wanneer het achtervolgde schip de territoriale wateren van zijn vlaggenstaat of een derde staat binnenvaart en dit ongeacht van waar de achtervolging werd ingezet. Dit is een uiting van het principe van de exclusieve rechtsmacht van de kuststaat binnen haar territoriale wateren.

Onder de voorwaarden die moeten voldaan zijn alvorens men kan achtervolgen is onder andere vereist dat het achtervolgende schip verifieert of het verdachte schip zich in de juiste zone bevindt. Pas dan mag het signaal tot stoppen gegeven worden, en moet het schip de mogelijkheid geboden worden vrijwillig te stoppen.

Net als ingeval van een onrechtmatig onderzoek van een schip kan ook dit schip een schadevergoeding krijgen indien het onrechtmatig achtervolgd werd. Dit gaat samen met de vorige vereiste, nl. dat het oorlogsschip er zich met alle mogelijke middelen moet van vergewissen of er een inbreuk werd begaan, en dat het schip zich binnen de rechtsmacht bevindt van de achtervolgende staat.

Deze mogelijke middelen waarover de verdragspartijen van het Internationaal Zeerechtverdrag beschikken in de strijd tegen piraterij zijn dus allen afhankelijk van de vele voorwaarden die de piraterijdefinitie bevat.

4. Tekortkomingen

Zoals reeds vermeld is het huidige regime er een dat reeds van in de begindagen gedoemd was om tekort te schieten in datgene waarvoor het bedoeld was : piraterij bestrijden en daar een wettelijk kader voor bieden. In de bespreking van de definitie merkt men al gauw dat er heel wat onduidelijkheden bestaan over de juiste draagwijdte van de definitie. Deze onduidelijkheden, gepaard met een definitie die niet aangepast is aan de problemen in de realiteit, zorgen ervoor dat piraterijbestrijding in de praktijk bijzonder moeilijk wordt.

De belangrijkste tekortkomingen aan het piraterijregime zoals neergeschreven in het Internationaal Zeerechtverdrag zijn de volgende⁵¹ :

a) Eén schip ?

Voorvallen waarbij slechts 1 schip betrokken is worden niet begrepen in de definitie. Dit beperkt de toepassing van het piraterijregime in ernstige mate. Gevallen als dat van de *Santa Maria* of de *Achille Lauro* tonen dan ook deze beperking duidelijk aan.

Een van de eerste gevallen die bijzonder veel aandacht kreeg in de internationale pers en door rechtsgeleerden was het geval van de *Santa Maria*. De *Santa Maria* was een Portugees passagiersschip dat in januari 1961 gekaapt werd door Enrique Galvao en een groep Spaanse en Portugese opstandelingen, die zich voordeden als gewone passagiers. Zij beweerden een beweging te zijn gericht op het omverwerpen van de Portugese dictator Salazar. Hierbij werd 1 bemanningslid gedood, en raakten enkele anderen gewond.⁵²

Het incident met de *Santa Maria* zorgde voor heel wat verdeeldheid binnen de internationale gemeenschap, die twijfelde of het wel een geval van piraterij was en er bijgevolg bevoegdheid was om op te treden. Galvao en zijn companen kregen uiteindelijk asiel in Brazilië.⁵³

De *Achille Lauro* betreft een gelijkaardig geval. De *Achille Lauro*, een cruiseschip onder Italiaanse vlag werd in 1985 gekaapt door Palestijnse terroristen van het Palestinian Liberation Front (PLF) in de territoriale wateren van Egypte, terwijl het op weg was van Alexandrië naar Port Saïd.⁵⁴ Ook hier waren zij vermomd als gewone passagiers. Deze kapers hielden het schip en zijn passagiers gegijzeld en dreigden de passagiers te doden wanneer niet aan hun eisen werd tegemoetgekomen. Deze omvatten onder andere de

⁵¹ J.L. JESUS, "Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2003, 380-381.

⁵² S.M. MENELEE, "Piracy, Terrorism and the Insurgent Passenger: A historical and legal perspective" in N. RONZITTI, *Maritime Terrorism and international law*, Dordrecht/Boston/Lancaster, Martinus Nijhoff Publishers, 1990, p. 56-57.

⁵³ P.W. BIRNIE, "Piracy : past, present and future", *Marine Policy*, 1987, p. 175-176.

⁵⁴ HALBERSTAM, M., "Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety", *American Journal of International Law*, 1988, Vol. 82, issue 2, p. 269.

vrijlating door Israël van 50 Palestijnse gevangenen.⁵⁵ Ook dreigden zij met het opblazen van het schip wanneer er reddingsoperaties ondernomen werden.⁵⁶ Ze doodden een verlamde Amerikaanse man ⁵⁷ in een rolstoel, die ze samen met zijn rolstoel overboord gooiden.

Naast de verdeeldheid over het feit of acties van opstandelingen een daad met private intenties uitmaken, zorgde ook het feit dat het schip van binnenuit gekaapt werd voor twijfels omtrent de toepasselijkheid van het piraterijregime. Men kan zich afvragen of het de bedoeling was van de opstellers van de Conventie om alle incidenten waarbij slechts 1 schip betrokken is uit te sluiten. De Harvard Research Draft suggereert dat het enkel de bedoeling was misdrijven uit te sluiten van een enkele passagier of bemanningslid. Ook muiterij lijkt uitgesloten te worden, wanneer die erop gericht is de leiding van een schip te vervangen. Wanneer die muiterij zich echter richt tegen eender welke staat of autoriteit in het algemeen, dan zou dit als piraterij beschouwd kunnen worden.⁵⁸

De eis dat 2 schepen vereist zijn om van piraterij te kunnen spreken kan hoe dan ook beschouwd worden als een te grote beperking. Deze vereiste legt immers teveel de nadruk op hoe de piraten aan boord van het aangevallen schip geraakten. Men kan echter argumenteren of het niet belangrijker is de nadruk te leggen op de bedoelingen van de gewelddaden die gepleegd werden door de piraten, eerder dan zich blind te staren op de middelen van piraten om deze daden te plegen. De meeste aandacht zou immers moeten gaan naar de daden die gepleegd worden door de piraten aan boord van het schip, niet naar de mechanische middelen waarover ze beschikken om tot die daden over te gaan. Een schip dat eventueel tot actie zou overgaan tegen de aanval, wordt op die manier opgelegd eerst na te gaan hoe de aanval plaats heeft gevonden, vooraleer men de gewelddaden of plunderingen zelf kan aanpakken.⁵⁹ Dit hypothekeert helaas in ernstige mate een doeltreffend optreden van bereidwillige oorlogsschepen ...

⁵⁵ N.Y. Times, Oct. 10 1985, A11, col. 1.

⁵⁶ N.Y. Times, Oct. 8, 1985, A1, col. 6.

⁵⁷ Leon Klinghoffer.

⁵⁸ M. BAHAR, "Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations", *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, 2007, p. 38-39.

⁵⁹ B.H. BRITTIN, "The Law of Piracy : Does it meet the present and potential challenges ?" in E. ELLEN (ed.), *Piracy at sea*, Parijs, ICC Publishing, 1989, p. 160-161.

Ook het art. 101 Internationaal Zeerechtverdrag zelf zaait verwarring omtrent de 2 schepen-vereiste. In het tweede deel van de definitie wordt er namelijk geen melding gemaakt van een tweede schip. Dit deel spreekt over incidenten die plaatsvinden “buiten de rechtsmacht van elke staat”, zonder de vereiste van twee schepen zoals in het eerste deel aan te halen. De volle zee kan uiteraard beschouwd worden als zo’n plaats waar geen enkele staat rechtsmacht kan laten gelden. Op basis van deze argumenten kan men dus stellen dat het artikel ook van toepassing is op piraterij op volle zee, ook al is daar slechts 1 schip bij betrokken.⁶⁰ Zo wordt een probleem opgelost dat deels te wijten is aan een slechte opstelling, waarbij een deel van het artikel gewijd wordt aan de plaats van het incident, en een ander aan het doel van de aanval.⁶¹

b) Piraterij binnen territoriale wateren ?

Territoriale wateren, een gebied waar traditioneel veel gevallen van piraterij voorkomen, worden overgelaten aan de inspanningen van de kuststaat. Helaas komt piraterij net daar voor waar kuststaten niet de mogelijkheid hebben een echt antwoord te bieden op aanvallen van piraten.

Met het vastleggen van de grens van de territoriale wateren in het Internationaal Zeerechtverdrag op 12 zeemijlen, wordt het gebied afgetekend waar de kuststaten verantwoordelijk zijn voor de repressie van piraterij.⁶² Deze zone valt onder de soevereiniteit van die staat, en dus ook onder het recht dat geldt op het vasteland. Een aanval binnen de territoriale zee wordt dus gelijkgesteld met overvallen die plaatsvinden op het land.

Deze afstand van 12 mijl, gepaard met de toestemming in het verdrag om gebruik te maken van rechte basislijnen, die als beginpunt dienen voor het vastleggen van de 12 mijl, zorgt ervoor dat steeds grotere gebieden van ‘s werelds zeeën en oceanen onder nationale jurisdictie komen te vallen. Ook voor archipels wordt een gelijkaardig systeem

⁶⁰ S.P. MENEFFEE, “The Achille Lauro and similar incidents as piracy : two arguments” in E. ELLEN (ed.), *Piracy at sea*, Parijs, ICC Publishing, 1989, p. 179.

⁶¹ S.P. MENEFFEE, “Foreign Naval Intervention in Cases of Piracy: Problems and Strategies”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 1999, p. 358.

⁶² Art. 3 Internationaal Zeerechtverdrag.

toegelaten. Het gevolg is dat deze gebieden niet langer onder het internationaal recht vallen, en bijgevolg ook niet meer onder het piraterij-regime zoals hoger uitgelegd. De praktijk die vele landen in de wereld er op nahouden om te trachten hun territoriale zee zover mogelijk uit te strekken verkleint alleen maar het toepassingsgebied van het Internationaal recht nog verder.

Bovendien wordt in het Internationaal Zeerechtverdrag in de mogelijkheid voorzien een Aansluitende zone vast te leggen, die zich maximum 24 mijl vanaf de basislijn uitstrekt. Ook in deze zone zijn de piraterijbepalingen niet van toepassing. Bovendien kan het recht op hot pursuit niet uitgeoefend worden binnen deze zone, aangezien het niet kan toegepast worden voor piraterij die zich voordoet in deze aansluitende zone.⁶³

De instelling van deze exclusieve economische zone maakt het probleem allesbehalve eenvoudiger. Over de toepasselijkheid van art. 88 tot 105 Internationaal Zeerechtverdrag bestaat onenigheid. Zoals eerder vermeld kan het verdrag zo geïnterpreteerd worden dat deze artikelen ook in de exclusieve economische zone hun toepassing kunnen vinden.

In principe zou dit regime goed kunnen werken, indien het voor elke kuststaat in de praktijk mogelijk zou zijn zijn wetten ook effectief af te dwingen binnen zijn territoriale wateren. Naast de praktische mogelijkheid om de naleving af te dwingen, moet de kuststaat uiteraard ook de wil hebben op te treden. Als er uiteraard al wetten werden aangenomen door de kuststaat die zulke feiten strafbaar stellen ... En laat nu net op de plaatsen op de wereldzeeën waar de meeste piraterijaanvallen geregistreerd worden zich één van deze problemen voordoen.

Somalië bijvoorbeeld komt het voorbije jaar herhaaldelijk in de pers wegens de vele aanvallen voor zijn kust. Een aantrekkelijke plek, aangezien vele schepen op weg naar het Oosten na het Suezkanaal door de Golf van Aden moeten. Somalië wordt al vele jaren geteisterd door totale anarchie. Het land heeft sinds lange tijd geen of een slecht functionerende overheid, en mist dan ook elke slagkracht in de strijd tegen piraterij. Ook militaire troepen om de wanpraktijken op zee tegen te gaan ontbreken.⁶⁴

⁶³ P.W. BIRNIE, "Piracy : past, present and future", *Marine Policy*, 1987, p. 171-172.

⁶⁴ M. BAHAR, "Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations", *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, 2007, p. 18-20.

Ook in Zuid-Oost Azië worden bijzonder veel gevallen geregistreerd. Ondanks het feit dat quasi alle landen in dit gedeelte van de wereld wél een functionerende overheid hebben, loopt de bestrijding van piraterij ook daar vrij stroef. Het gegeven dat elke staat zijn territoriale zee van 12 mijl kan claimen, gepaard met de rechte basislijnen en de duizenden kleine eilandjes, maken het bijzonder moeilijk op te treden tegen criminaliteit op zee. Ook worden enkele landen geteisterd door een ernstig gebrek aan middelen. Indonesië bezit een enorm lange kustlijn en bestaat uit meer dan 17000 grote en kleine eilanden. Het beschikt over een verouderde marine, waarvan de helft van de schepen amper zeewaardig zijn. Een gespierd optreden wordt dus praktisch gezien vrij moeilijk.⁶⁵

Door deze geografische beperking, slaagt het internationaal recht er dus niet in om vaak voorkomende incidenten tegen te gaan. Gefaalde of minder bemiddelde staten beschikken vaak niet over de nodige middelen om piraterij echt een halt toe te roepen. Tussenkost van buitenlandse strijdkrachten zou hier eventueel een oplossing kunnen bieden, maar lijkt in het huidige regime eerder onmogelijk. De lidstaten zijn niet echt happig buitenlandse troepen in hun territoriale wateren toe te laten, laat staan dat zij bevoegd zouden zijn repressief op te treden. Daarvoor zijn deze landen vaak teveel gehecht aan hun nationale soevereiniteit.

Ook de verschillende disputen in Zuid-Oost Azië over geclaimde eilanden vergroot de problematiek. Verschillende eilanden in de regio worden door verschillende landen geclaimd, waardoor ook niet met zekerheid kan gesteld worden tot wiens territoriale zee de wateren rondom die eilanden nu juist behoren.⁶⁶ Gezien het belang van de inspanning geleverd door de bevoegde staat in de strijd tegen piraterij in de territoriale wateren, helpen disputen over territoria de strijd geenszins vooruit.

c) Enkel voor private doeleinden ?

Zoals hoger vermeld, lijkt de vereiste in de definitie dat de daden uitgeoefend moeten worden met een private motivatie, politiek geïnspireerde daden uit te sluiten. Zo zouden terreurdaden of handelingen van ecologische extremisten dus uitgesloten worden van de

⁶⁵ Id.

⁶⁶ Z. KEYUAN, "Piracy, Ship Hijacking and Armed Robbery in the Straits", *Singapore Journal of International and Comparative Law*, 1999, 539-540.

toepassing. Gezien de periode van totstandkoming van de definitie is deze zienswijze enigszins te begrijpen. Terroristische aanvallen op het scheepsverkeer lijken vandaag meer en meer voor te komen, doch dat was vroeger niet echt het geval. Gevallen als de Santa Maria en de Achille Lauro kregen wereldwijd aandacht, maar bleven redelijk uitzonderlijke gevallen. Het werd dan ook niet nodig geacht een algemeen regime in het internationaal recht in te richten voor deze vorm van piraterij. Men had er immers amper mee te maken.⁶⁷

Heden ten dage wordt de nood aan een aangepast regime voor terroristische aanvallen echter dringender. De kans bestaat immers dat terroristen zich na de luchtvaart richten op de maritieme sector. Hierbij kan bijzonder veel schade aangericht worden, zowel persoonlijke als economische schade. De maritieme sector vertegenwoordigt immers de hoofdmoot van de internationale economie.

Hoewel hierboven geargumenteed wordt dat de vereiste van private doeleinden breed dient geïnterpreteerd te worden, blijft de onduidelijkheid steeds meer een rem op het optreden van de internationale gemeenschap. Is het nog haalbaar dat men vooraleer op te kunnen treden de bedoelingen van de daders moet achterhalen, om die dan eventueel breed te kunnen interpreteren? Op deze manier wordt het zwaartepunt immers steeds naar de daders zelf geschoven, die zo het laatste woord krijgen over hun drijfveren. Zou een onafhankelijke rechtbank niet beter oordelen wat de juiste kwalificatie van de daden is? ⁶⁸

Niet alleen terrorisme duidt op de problemen die de vereiste van private doeleinden met zich meebrengt, ook incidenten met milieuorganisaties doen twijfel rijzen of deze organisaties handelen uit politieke of private overwegingen. Zo werd Greenpeace schuldig bevonden aan piraterij in de Sirius-zaak wegens het hinderen van dumpingschepen op volle zee. De definitie wordt dus soms zeer flexibel geïnterpreteerd, wat enerzijds wel kan tegemoetkomen aan hedendaagse problemen, maar anderzijds niet zorgt voor de vereiste duidelijkheid en een uniforme aanpak van maritieme criminaliteit ...

⁶⁷ P.W. BIRNIE, "Piracy : past, present and future", *Marine Policy*, 1987, p. 174-175.

⁶⁸ S.P. MENEFFEE, "Foreign Naval Intervention in Cases of Piracy: Problems and Strategies", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 1999, p. 357.

d) Plicht tot samenwerking ?

Art. 100 Internationaal Zeerechtverdrag verplicht lidstaten ertoe in zo groot mogelijke mate samen te werken in hun strijd tegen piraterij op volle zee en op plaatsen buiten de rechtsmacht van eender welke staat. Er is echter geen wettelijke verplichting om samen te werken aan de uitbanning van piraterij in de gehele oceaan ... Piraterij kan immers slechts op volle zee plaatsvinden volgens het Internationaal Zeerechtverdrag. Eens de piraten territoriale wateren van een land binnenvaren stopt niet alleen het recht voor achtervolgende oorlogsschepen om nog te achtervolgen, ook de verplichting van lidstaten om samen te werken vervalt ...

Ondanks de plicht tot samenwerking, werd er ook niet voorzien in een plicht om ook effectief tot aanhouding over te gaan op volle zee van een schip dat verdacht wordt van piraterij. Het aanhouden van een schip is slechts vrijwillig, waardoor de bestrijding volledig afhankelijk is van de goodwill van oorlogsschepen in de buurt. Bovendien riskeert de staat die dan bereid is om op te treden ook nog aansprakelijkheid op grond van art. 106 Internationaal Zeerechtverdrag ingeval van aanhouding zonder geschikte grondslagen.⁶⁹

e) Vervolging en bestraffing ?

Nergens in het Internationaal Zeerechtverdrag wordt er gesproken over de vervolging en bestraffing van piraten. Die is dan ook niet verzekerd, vooral in het geval waar de incidenten zich voordoen in territoriale wateren van een staat die niet over de middelen beschikt een effectieve vervolging en bestraffing door te voeren ...

Bovendien is er een grote diversiteit aan wetgeving doorheen de wereld, waardoor de effectieve vervolging van daders niet altijd gegarandeerd wordt. Ook straffen kunnen bijzonder ver uiteen lopen. Nochtans werd er door het CMI voorzien in modelwetgeving ter bestrijding van piraterij⁷⁰

⁶⁹ S.P. MENEFFEE, "Foreign Naval Intervention in Cases of Piracy: Problems and Strategies", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 1999, p. 356-357.

⁷⁰ Model national law on acts of piracy and maritime violence : Final report of the Joint International Working group - CMI 37th Conference, *Comité Maritime International, CMI Yearbook 2001*, Antwerpen, 2001, p. 598-607.

f) Nationale wetgeving ?

Er wordt geen verplichting opgelegd aan de lidstaten de misdrijven die als piraterij beschouwd worden in het internationaal recht als misdrijven te aanzien binnen de eigen rechtsorde ... Zoals hoger vermeld tracht het CMI hieraan tegemoet te komen door modelwetgeving.

DEEL 2 : MARITIEM TERRORISME

1. Inleiding

Net zoals bij piraterij het geval is, worden we ook overstelpt met berichtgeving in zowel nationale als internationale pers over de strijd tegen het terrorisme. Ondanks het feit dat we ons door de verschillende aanvallen die plaatsvinden doorheen de wereld met wat verbeelding een beeld kunnen vormen van wat een terrorist nu juist is, vormt de omschrijving van wat terrorisme nu juist is een enigszins grotere uitdaging voor de internationale gemeenschap. Bomaanslagen, vliegtuigen die zich in torens boren, zelfmoordaanslagen, het behoort allemaal tot het beeld dat opgeroepen wordt door het woord terrorisme. Uiteraard is zo'n omschrijving moeilijk te hanteren wanneer men wenst op te treden tegen een fenomeen dat zo de hedendaagse samenleving domineert.

Nochtans bestaat terrorisme vooral uit handelingen die eigenlijk reeds strafbaar werden gesteld onder de traditionele strafwet. Zo gaat het onder andere om moord, aanranding, bomaanslagen en allerhande vernielingen. Een duidelijke omschrijving is echter noodzakelijk, aangezien deze strafbare handelingen een heel andere behandeling krijgen eens zij beschouwd worden als zijnde "terroristisch". Zo kan het leiden tot hogere straffen, speciale onderzoeksmethoden en versterkte internationale samenwerking.⁷¹ Niet alleen voor de overheid, maar ook voor de daders zelf, maakt het dus veel uit of de daden al dan niet onder de noemer terrorisme zullen vallen.

⁷¹ T. WEIGEND, "The Universal Terrorist; The International Community Grappling with a Definition", *Journal of International Criminal Justice*, 2006, p. 912-913.

Naast piraterij maakt ook terrorisme een bijzonder grote bedreiging van het zeeverkeer uit. Sinds de aanslagen van 11 september 2001 geldt over quasi de hele wereld een verhoogd veiligheidsniveau in luchthavens en op andere strategische plaatsen. De maritieme sector is echter ook een mogelijk doelwit van terroristen. Het is een zeer kwetsbare sector. Havens zijn vaak gemakkelijk bereikbaar (via land, water en lucht), en eens een schip de haven verlaten heeft is het een gemakkelijke prooi voor individuen met minder goede bedoelingen ... Bovendien maakt het maritiem transport een zeer belangrijke component uit van de wereldeconomie. Onder andere de energievoorziening is in grote mate afhankelijk van bevoorrading via tankers. Een onderbreken in deze belangrijke levensader van de wereldeconomie door terroristische aanslagen zou dan ook verstrekkende gevolgen kunnen hebben.

Bovendien opereren piraten en terroristen steeds vaker in dezelfde regio's, waar zij met dezelfde technieken hun criminele acties ondernemen. De Arabische zee, de Zuid-Chinese Zee en de Hoorn van Afrika zijn de gebieden waar de laatste jaren steeds meer piraterij opduikt. Beide smelten echter steeds vaker samen tot maritiem terrorisme. Terroristen bedienen zich van piraterijtechnieken om zich te voorzien van de nodige middelen om hun strijd verder te zetten. Ook een 11 september-scenario waar een schip volgeladen met explosieven een haven binnenvaart is niet langer ondenkbaar.

2. Begripsomschrijving

Binnen het kader van de Verenigde Naties vormde het ontwikkelen van een definitie van wat terrorisme nu juist is vaak een struikelblok in de besluitvorming. Vaak werd dan ook gekozen voor bepaalde incidenten en bepaalde types van geweld aan te duiden als terrorisme. Een algemene definitie bleek echter een moeilijke opdracht te zijn. Dit onder andere omdat het moeilijk is om tot een objectieve definitie te komen voor een begrip dat sterk onderhevig is aan subjectieve invloeden. Een held voor de ene, een terrorist voor de andere.⁷²

⁷² R. J. BECK & A. C. CLARK AREND, "Don't tread on us : International Law and Forcible State Responses to Terrorism, *Wisconsin International Law Journal*, 1994, p. 162.

De VN Veiligheidsraad vormt in deze discussie het centrale internationale orgaan waar gedebatteerd wordt over de omschrijving en draagwijdte van terrorisme. In zijn resoluties veroordeelde de VN Veiligheidsraad verschillende keren enkele incidenten die hij aanwees als zijnde terroristisch. Op die manier kwam men na verloop van tijd tot een soort ad hoc praktische definitie van terrorisme.⁷³ Deze resoluties creëren geen internationaal recht, maar leggen wel een normatieve verplichting op aan lidstaten van de Verenigde Naties.⁷⁴

De eerste melding door de VN Veiligheidsraad van de term “terrorisme” in een van zijn resoluties, was in 1985. Naar aanleiding van verscheidene terroristische aanslagen dat jaar, veroordeelde de VN Veiligheidsraad in Resolutie 579 elke gijzeling of ontvoering als uitingen van internationaal terrorisme. Deze misdrijven worden door de Veiligheidsraad beschouwd als zeer ernstige misdrijven tegen de internationale gemeenschap die de mensenrechten en goede relaties in het gevaar brachten.⁷⁵ Ook latere resoluties veroordeelden deze praktijken.⁷⁶

Ook moord⁷⁷, aanvallen op vliegtuigen uit de burgerluchtvaart⁷⁸ en aanslagen op politieke leiders, diplomaten, religieuze plaatsen⁷⁹ werden door de Veiligheidsraad beschouwd als terroristische acties. Hoewel vele acties als terrorisme aangeduid werden, vormde de vereiste van politieke doeleinden vrijwel nooit deel uit van de resoluties. Dit gebeurde voor het eerst naar aanleiding van terroristische aanslagen in Israël. De Veiligheidsraad vermeldde hier expliciet de politieke motivatie die achter de aanslagen zat, die bedoeld

⁷³ B. SAUL, “Definition of Terrorism in the UN Security Council: 1985-2004”, *Chinese Journal of International Law*, 2005, p. 141-142.

⁷⁴ M.P. DE BRICHAMBAUT, “The role of the United Nations Security Council in the International Legal System” in M. BYERS (ed.) *The Role of International Law in International Politics: essays in international relations and international law*, Oxford, Oxford University Press, 2000, p. 269.

⁷⁵ Resolutie 579 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (18 december 1985), *UN Doc. S/RES/579* (1985).

⁷⁶ Resolutie 618 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (29 juli 1988), *UN Doc. S/RES/618* (1988) en Resolutie 638 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (31 juli 1989), *UN Doc. S/RES/638* (1989).

⁷⁷ Verklaring van de Voorzitter van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (22 november 1989), *S/20988*.

⁷⁸ Resolutie 635 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (14 juni 1989), *UN Doc. S/RES/635* (1989).

⁷⁹ Resolutie 1511 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (16 oktober 2003), *UN Doc. S/RES/1511* (2003).

waren om het vredesproces in Israël te destabiliseren.⁸⁰ Ook de situatie in Kosovo resulteerde in verschillende resoluties die het terrorisme veroordeelden. In casu ging het om terroristische activiteiten voor het nastreven van politieke doeleinden door groepen of individuele personen en elke ondersteuning van deze activiteiten, zoals de wapenvoorziening van wapens of training van manschappen.⁸¹

De gebeurtenissen van 11 september 2001 brachten ook weer resoluties met zich mee, die de lidstaten oproepen de nodige maatregelen te nemen om het terrorisme te onderdrukken.⁸² Alweer onthield de Veiligheidsraad een definitie op te nemen in haar resoluties. Een ad hoc benadering werd voorgesteld, waarbij men wilde beslissen of er sprake was van terrorisme indien de noodzaak daartoe bestond. Deze werkwijze had naast het voordeel van de flexibiliteit ook enkele ernstige nadelen. Zo werd de invulling van het begrip terrorisme volledig aan de lidstaten overgelaten, met als gevolg dat er een veelheid aan beschrijvingen ingevoerd werd, zonder enige beperking door de internationale gemeenschap. Bovendien maakte de afwezigheid van een definitie het moeilijk voor personen of groepen die als terroristen aangeduid werden om zich tegen deze kwalificatie te verzetten.⁸³

Het zou uiteindelijk tot 2004 duren tot wanneer de Veiligheidsraad eindelijk een definitie ontwikkelde. Het werd echter geen gewone definitie, eerder een omschrijving van de handelingen die door de Veiligheidsraad nooit als gerechtvaardigd zouden worden beschouwd. Resolutie 1566 vermeldt de volgende daden⁸⁴ :

Criminele handelingen, ook tegen burgers, gepleegd met de bedoeling te doden of ernstige lichamelijke verwondingen te veroorzaken, of het nemen van gijzelaars, met de bedoeling een staat van terreur teweeg te brengen in de publieke

⁸⁰ Verklaring van de Voorzitter van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (4 maart 1996), S/PRST/1996/10.

⁸¹ Resoluties 1199, 1203, 1160 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (1998), *UN Doc. S/RES/1160* (1998), *UN Doc. S/RES/1199* (1998), *UN Doc. S/RES/1203* (1998).

⁸² Resolutie 1373 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (28 september 2001), *UN Doc. S/RES/1373* (2001).

⁸³ B. SAUL, "Definition of Terrorism in the UN Security Council: 1985-2004", *Chinese Journal of International Law*, 2005, p. 141-166.

⁸⁴ Resolutie 1566 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (8 oktober 2004), *UN Doc. S/RES/1566* (2004).

samenleving, of bij een groep van personen of bepaalde personen, of het intimideren van een bevolking, of een overheid of een internationale organisatie te dwingen een handeling te stellen of zich daarvan te onthouden, die misdrijven uitmaken binnen het toepassingsgebied zoals bepaald in internationale verdragen en protocollen in verband met terrorisme.

De bedoeling van deze resolutie, om de lidstaten bij te staan in het ontwerpen van wetgeving voor de strijd tegen het terrorisme, gaat hier echter verloren. De meerderheid van de VN-lidstaten had in 2004 immers reeds wetgeving ontwikkeld, ter uitvoering van de eerdere resoluties van de Veiligheidsraad. Vele van de definities die daarin werden opgenomen zijn breder dan deze uit 2004.⁸⁵ Het is dan ook weinig waarschijnlijk dat de internationale gemeenschap haar wetgeving zal aanpassen aan deze beperkte omschrijving.⁸⁶

Ondanks de pogingen van de Veiligheidsraad, kan men een uniforme definitie dus niet zo gauw verwachten in de nabije toekomst. In de grote verscheidenheid zijn er echter wel enkele elementen terug te vinden waarin die vele definities overeenstemmen.⁸⁷ Deze gemeenschappelijke elementen zijn ten eerste dat er effectief geweld moet gebruikt worden of dat er een dreiging tot geweld moet zijn. Ten tweede wordt meestal vereist dat een politieke motivatie aan het geweld ten grondslag ligt. Als derde en laatste vereiste geldt dat het geweld dient gericht te zijn naar een bepaalde doelgroep, met als doel deze groep te beïnvloeden. In tegenstelling tot de definitie gebruikt in Resolutie 1566 van de VN Veiligheidsraad worden gewelddaden die terreur veroorzaken, maar niet gestoeld zijn op politieke overwegingen, niet als terrorisme beschouwd.

Op basis van deze gemeenschappelijke elementen kan men een andere definitie distilleren, die meer beantwoordt aan de door de lidstaten gebruikte omschrijving. Aldus kan men terrorisme omschrijven als :

⁸⁵ Cf. infra. Deze omschrijving vereist geen politieke motivatie. Enkel private handelingen die terroriseren, intimideren of dwingen vallen bijgevolg onder deze definitie.

⁸⁶ B. SAUL, "Definition of Terrorism in the UN Security Council: 1985-2004", *Chinese Journal of International Law*, 2005, p. 164-166.

⁸⁷ T. GARMON, "International law of the sea : Reconciling the Law of Piracy and Terrorism in the Wake of September 11th", *Tulane Maritime Law Journal*, 2002, p. 270.

Het gebruiken van geweld of het dreigen daartoe, met de bedoeling angst te veroorzaken binnen een bepaalde groep, met als doel het bereiken van politieke objectieven

Het voornaamste onderscheid tussen piraterij zoals vermeld in art. 101 Internationaal Zeerechtverdrag, en terrorisme blijkt dus de politieke motivatie te zijn van het gebruikte geweld.⁸⁸

3. Analyse SUA Conventie

a) Inleiding

Het incident met het cruiseschip *Achille Lauro* in oktober 1985⁸⁹ drukte de internationale gemeenschap met de neus op de feiten dat het geldende internationale recht niet volstond om alle vormen van geweld op zee te bestrijden. Terroristische aanvallen werden door hun politieke motivatie uitgesloten van de toepassing art. 101 Internationaal Zeerechtverdrag. Het incident toonde de gebreken aan in het internationaal recht, dat niet voorzag in de mogelijkheid voor andere staten dan de vlaggenstaat om hun rechtsmacht te laten gelden over deze misdrijven die zich voordeden op volle zee, buiten hun grondgebied of territoriale zee.⁹⁰

De Conventie voor de onderdrukking van onrechtmatige daden tegen de veiligheid van het maritiem verkeer (SUA-conventie) werd aangenomen tijdens een internationale conferentie in Rome in 1988. Het initiatief voor de Conventie werd genomen door Italië, Oostenrijk en Egypte, welke een voorstel voor een conventie indienden bij de IMO om een antwoord te bieden op dit maritiem terrorisme. Deze conventie had als doel een internationaalrechtelijke basis te bieden voor maatregelen tegen personen die onrechtmatige daden begingen tegen schepen, zoals het kapen van schepen, gewelddaden tegen personen aan boord of het plaatsen van apparaten die het schip

⁸⁸ T. GARMON, "International law of the sea : Reconciling the Law of Piracy and Terrorism in the Wake of September 11th", *Tulane Maritime Law Journal*, 2002, p. 270.

⁸⁹ Cf. supra.

⁹⁰ R. SHAW, "Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation", *Journal of International Maritime Law*, 2005, p. 379-380.

zouden kunnen vernielen of beschadigen. Deze daden werden omschreven in de SUA-conventie en de lidstaten worden verplicht de daders ofwel zelf te berechten of ze uit te leveren (*aut dedere, aut iudicare*).⁹¹

In de Conventie wordt het bestaande regime inzake piraterij onverkort van toepassing gelaten. Hoewel het incident met de *Achille Lauro* door sommigen als piraterij beschouwd werd, waaronder de Verenigde Staten, werd deze these niet aanvaard, bij gebrek aan een tweede schip en private doeleinden. Zodoende werd het incident als piraterij onder het internationaal gewoonterecht niet aanvaard.⁹²

De mogelijkheid om het geldende recht hieraan aan te passen en over te gaan tot een uitbreiding van de verdragsrechtelijke bepalingen inzake piraterij werd dan ook niet gevolgd. Een specifiek internationaal verdrag was volgens de opstellers nodig om de vervolging en bestraffing te verzekeren, aangezien het piraterijregime tekort schoot. Daarom werd gekozen voor een opsomming van de misdrijven die gestraft moesten worden, waarbij de lidstaten de verplichting hadden deze misdrijven strafbaar te stellen, en zo nodig hun rechtsmacht te vestigen ingeval een dergelijk misdrijf zich voordoet. Deze werkwijze had ook als voordeel dat voorkomen wordt dat de politieke omstandigheden teveel vat zouden krijgen op het ontwerpproces. Dit was hier het geval met de term terrorisme, waarvoor men onmogelijk een allesomvattend verdrag zou kunnen ontwikkelen zonder te vervallen in eindeloze politieke discussies. Aangezien de omschrijving van 'terrorisme' een struikelblok zou zijn voor de vooruitgang van de voorbereidende werken, werd dus gekozen voor de opsomming van misdrijven. Door de verschillende misdrijven op te sommen, waarbij het vaststaat dat het terroristische daden zijn en de nadruk te leggen op handelingen waarbij geen twijfel bestaat over hun misdadig karakter, worden politieke moeilijkheden omzeild. Hierdoor worden toch de belangrijkste misdrijven inbegrepen in de Conventie.⁹³

⁹¹ M. MEJIA JR. & P.K. MUKHERJEE, "The SUA Convention 2005: a critical evaluation of its effectiveness in suppressin maritime criminal acts", *Journal of International Maritime Law*, 2006, p. 173-174.

⁹² J.L. JESUS, "Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2003, 388-389.

⁹³ T. TREVES, "The Rome Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation", in N. RONZITTI (ed.), *Maritime terrorism and international law*, Dordrecht, Nijhoff, 1990, p. 71.

b) Toepassingsgebied

Tijdens de voorbereidende werkzaamheden bleek de omschrijving van “schip” niet zo eenvoudig te zijn. Ook diende er rekening gehouden te worden met het extra protocol dat de toepassing uitbreidde naar vaste platforms. Er diende eveneens rekening gehouden te worden met het feit dat men zoveel mogelijk schepen en platforms wenste in te sluiten wanneer een misdrijf met internationaal karakter zich voordeed dat buiten de nationale wetgeving viel. De conventie besloot de artikelen 1 tot 4 te wijden aan haar toepassingsgebied, waarbij art. 1 de omschrijving van het schip bevat. Art. 2 beschrijft de zaken die niet als schip beschouwd worden in de Conventie. Het geografische toepassingsgebied werd opgenomen in art. 4 SUA Conventie.⁹⁴

Een schip wordt in art. 1 SUA Conventie omschreven als “*een vaartuig van eender welk type dat niet permanent bevestigd is aan de zeebodem, dynamisch voortgedreven vaartuigen, onderzeeërs of eender welk drijvend vaartuig*”. Het is niet noodzakelijk dat het schip onder de vlag vaart van een lidstaat of de nationaliteit heeft van een lidstaat. De draagwijdte van de omschrijving is van belang in relatie met het protocol inzake vaste platforms. Lidstaten die partij worden bij het protocol worden eveneens automatisch lid van de SUA conventie, terwijl lidstaten van de SUA conventie niet noodzakelijk lid hoeven te worden van het protocol. De omschrijving dient dus complementair te zijn met deze van de vaste platforms in art. 1 van het protocol. Daarenboven zal een brede definitie in de Conventie dus zorgen dat een groot aantal misdrijven voor zoveel mogelijk staten zal vallen onder de Conventie.⁹⁵

Oorlogsschepen en schepen die gebruikt worden als hulpschip of politie- en douanedoeleinden worden uitgesloten van de toepassing van de conventie. Met deze tweede categorie worden schepen als ijsbrekers en onderzoeksschepen bedoeld. Een schip van de overheid dat vaart onder de vlag van een lidstaat zal bijgevolg wel een misdrijf uitmaken onder art. 3 van de SUA Conventie, maar andere staten zullen geen onderzoeksdaden of handelingen ter handhaving mogen uitvoeren. Schepen die gebruikt

⁹⁴ G. PLANT, “The Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation”, *International and Comparative Law Quarterly*, 1990, p. 34-35.

⁹⁵ T. TREVES, “The Rome Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation” in N. RONZITTI (ed.), *Maritime terrorism and international law*, Dordrecht, Nijhoff, 1990, p. 72-73.

worden als bescherming van de visserij worden niet expliciet uitgesloten, maar er mag worden aangenomen dat ook deze schepen niet onder de Conventie vallen.⁹⁶

Schepen die uit de vaart gehaald worden of tijdelijk niet meer gebruikt worden, worden ook uitgesloten van de Conventie. Hiermee bedoelt men dat het schip niet langer gebruikt wordt ten tijde van het misdrijf, wegens tekort aan bemanning of geen toestemming meer heeft om te varen. Het is niet vereist dat het schip definitief uit de vaart genomen werd.⁹⁷

c) Geografisch toepassingsgebied

Ook hier was het weer de bedoeling de draagwijdte van de conventie zo groot mogelijk te maken. Bovendien was vereist dat het misdrijf een internationaal element had tegenover de vlaggenstaat van het aangevallen schip.⁹⁸

Art. 4 (1) SUA Conventie verklaart de conventie van toepassing op schepen die varen of van plan zijn te varen in, door of vanuit de wateren voorbij de uiterste grens van de territoriale wateren van een staat of de zijgrenzen van deze territoriale wateren met een naburige staat. Niettemin verklaart art. 4 (2) SUA Conventie de bepalingen van de conventie ook van toepassing indien de dader of de verdachte zich bevindt op het grondgebied van een lidstaat die niet in art. 4 (1) SUA Conventie wordt vermeld.

Ondanks de ingewikkelde formulering van art. 4 SUA Conventie, ligt er een vrij eenvoudig principe aan deze bepaling ten grondslag. De idee achter deze bepaling is dat een schip dat het slachtoffer wordt van een onrechtmatige daad, op weg was voor een internationale reis. Hierdoor wordt een schip inbegrepen in de bepalingen van deze Conventie van zodra het een internationale reis onderneemt, ongeacht of het zich in interne, territoriale wateren of daarbuiten bevindt, zo lang het beginpunt van de reis en het eindpunt van de reis zich in

⁹⁶ G. PLANT, "The Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation", *International and Comparative Law Quarterly*, 1990, p. 36.

⁹⁷ G. PLANT, "The Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation", *International and Comparative Law Quarterly*, 1990, p. 35.

⁹⁸ T. TREVES, "The Rome Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation" in N. RONZITTI (ed.), *Maritime terrorism and international law*, Dordrecht, Nijhoff, 1990, p. 73.

verschillende territoria bevinden.⁹⁹Dit heeft voor gevolg dat schepen die zich heen en weer begeven tussen havens binnen de territoriale of interne wateren van eenzelfde staat, zgn. *short-range cabotage*, uitgesloten worden en een onrechtmatige daad gericht tegen zo'n schip bijgevolg valt binnen de soevereiniteit van de kuststaat in kwestie.¹⁰⁰

Over internationale zeestraten was bij de voorbereidende werken wat onduidelijkheid. Nochtans zijn in de bewoordingen van art. 4 (1) alle gevallen inbegrepen waarbij de doorvaart van een zeestraat een internationaal karakter heeft. Er zijn slechts twee gevallen waarbij de toepassing van de Conventie uitgesloten wordt : wanneer een zeestraat twee delen van een territorium van eenzelfde staat met elkaar verbindt en het schip vaart tussen deze twee punten aan twee kanten van de straat, of wanneer een schip tussen twee havens vaart van dezelfde staat, zonder daarbij voorbij de grens van de territoriale zee gaan.¹⁰¹

Aan de grieven van staten die in deze situatie een probleem zagen werd tegemoet gekomen door in de slotakte van de SUA Conventie een paragraaf op te nemen die deze materie verduidelijkt. Deze paragraaf vermeldt dat in het kader van art. 4 SUA Conventie, de bepalingen van de Conventie ook van toepassing zijn in internationale zeestraten, zonder daarbij afbreuk te doen aan het internationaalrechtelijk karakter dat deze straten hebben krachtens de verdragen en andere regels van internationaal recht.¹⁰²

De SUA Conventie komt door dit uitgebreide geografische toepassingsgebied tegemoet aan een van de belangrijkste tekortkomingen van het piraterijregime. Dat is immers niet van toepassing op de territoriale wateren, terwijl de SUA Conventie van toepassing is op quasi de gehele oceaan. Om een effectief antwoord te bieden op de gevaren van de

⁹⁹ T. TREVES, "The Rome Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation" in N. RONZITTI (ed.), *Maritime terrorism and international law*, Dordrecht, Nijhoff, 1990, p. 74.

¹⁰⁰ H. TUERK, "Combating Terrorism at Sea: The Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation" in M. H. NORDQUIST, R. WOLFRUM, J.N. MOORE en R. LONG (eds.), *Legal Challenges in Maritime Security*, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, p. 53-54.

¹⁰¹ T. TREVES, "The Rome Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation" in N. RONZITTI (ed.), *Maritime terrorism and international law*, Dordrecht, Nijhoff, 1990, p. 76.

¹⁰² G. PLANT, "The Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation", *International and Comparative Law Quarterly*, 1990, p. 40.

verschillende vormen van geweld op de oceaan, zoals piraterij, terrorisme of drugstrafiek, is het nodig dat er internationale samenwerking is op de volledige oceaan.¹⁰³

d) Strafbare misdrijven

Art. 3 (1) SUA Conventie bevat een uitgebreide opsomming van de misdrijven die onder haar toepassingsgebied vallen. Dit omdat onder andere een algemene definitie politiek onhaalbaar bleek.

De volgende handelingen worden onder de toepassing van de SUA Conventie geplaatst :

Elke persoon begaat een misdrijf wanneer die persoon onrechtmatig en opzettelijk :

- (a) een schip grijpen of daar controle over uitoefenen door het gebruik van geweld of door het dreigen met geweld of enige andere vorm van intimidatie; of*
- (b) gewelddaden pleegt tegen personen aan boord van een schip indien deze gewelddaden de veiligheid van het scheepvaartverkeer in gevaar zouden kunnen brengen; of*
- (c) een schip vernietigt of schade berokkent aan een schip of haar lading die de veilige vaart van het schip in gevaar zou kunnen brengen; of*
- (d) zaken plaatst aan boord van een schip of zorgt dat deze aan boord worden geplaatst, op welke manier ook, die het schip kunnen vernietigen, of schade berokkenen aan dat schip of haar lading, die de veilige vaart van dat schip in gevaar zou kunnen brengen; of*
- (e) infrastructuur die zorgt voor de veilige navigatie vernietigt of ernstige schade aanricht, of de werking ervan verstoort waardoor de veilige zeevaart in het gedrang zou kunnen komen; of*

¹⁰³ J.L. JESUS, "Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2003, p. 393.

(f) foute informatie verstrekt in het besef dat deze fout is waardoor de veilige zeevaart van het schip in gevaar komt; of

(g) een persoon verwondt of vermoordt bij het plegen of de poging tot het plegen van een van misdrijven omschreven in paragrafen (a) tot (f).

Men kan dus opmerken dat de SUA Conventie niet alleen terroristische acties gericht tegen schepen reguleert, maar ook vrijwel alle vormen van geweld die zich voordoen op zee. Nochtans wordt het gebruik van schepen als wapen slechts beperkt behandeld.¹⁰⁴ De exacte draagwijdte van deze misdrijven wordt niet omschreven, en hangt af van de omschrijving in de nationale wetgeving van de lidstaten, aangezien de omschrijving van deze misdrijven varieert naargelang de strafwet van de lidstaat.

Voor de handelingen in art. 3 (1) paragraaf (b) tot (e) is slechts vereist dat de mogelijkheid bestond dat de daden de veiligheid van scheepvaart van het schip in kwestie in gevaar brachten. Paragraaf (f) vereist daarentegen een effectieve bedreiging van de veiligheid. De bedoeling van deze bepalingen is om daden die naar alle waarschijnlijkheid de veiligheid van het schip niet in gevaar brengen uit te sluiten, in zoverre zij niet voor gevolg hebben dat het schip zinkt of aan de grond loopt of dat de veiligheid van de passagiers in het gedrang komt. Deze handelingen worden dan ook beschouwd als daden van individuen die zich toevallig aan boord van een schip voordoen.¹⁰⁵

In art. 3 (2) SUA Conventie worden de misdrijven uit paragraaf (1) nog enigszins uitgebreid :

Elk van deze handelingen wordt ook als misdrijf beschouwd wanneer een persoon :

(a) één van de misdrijven probeert te plegen zoals omschreven in paragraaf (1); of

¹⁰⁴ R. WOLFRUM, "Fighting Terrorism at Sea: Options and Limitations under International Law" in M. H. NORDQUIST, R. WOLFRUM, J.N. MOORE en R. LONG (eds.), *Legal Challenges in Maritime Security*, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, p. 13.

¹⁰⁵ G. PLANT, "The Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation", *International and Comparative Law Quarterly*, 1990, p. 42.

(b) bijstand verleent bij of het plegen van een van de misdrijven in paragraaf (1) vergemakkelijkt of medeplichtige is van eenieder die een van deze misdrijven pleegt; of

(c) dreigt met het plegen van een van de misdrijven uit paragraaf (1) (b), (c) of (e), al dan niet onder voorwaarden, met als doel een persoon fysiek of juridisch te dwingen een handeling te stellen of zich daarvan te onthouden zulke handeling te stellen, indien zulke dreiging de veilige vaart van dat schip in gevaar zou kunnen brengen.

Deze laatste bepaling (c) werd opgenomen om tegemoet te komen aan het gebruik van terroristen om via bedreigingen communicatielijnen, waaronder een veilige scheepvaart, ernstige schade toe te brengen. Het vermelden van dreigingen onder voorwaarden, richt zich naar incidenten zoals de *Achille Lauro*, waar terroristen een schip kapen of passagiers of bemanning gijzelen om gelijkgezinden uit de gevangenis te laten bevrijden vooraleer zij het schip of bemanning laten gaan.¹⁰⁶

De Conventie zal van toepassing zijn ongeacht de nationaliteit van de verdachte of de dader. Nochtans zal een persoon niet schuldig zijn aan de hierboven besproken misdrijven indien hij rechtmatig handelde. Het recht van welke lidstaat hier zal instaan voor de toets van de rechtmatigheid van de handeling wordt niet bepaald in de Conventie, maar men kan er van uit gaan dat de wetgeving van de vlaggenstaat hierbij van toepassing zal zijn. Ook is vereist dat de handeling opzettelijk gesteld werd. Hiermee wordt bedoeld dat men opzettelijk een handeling stelt die als misdrijf omschreven wordt, maar niet noodzakelijk de gevolgen die deze daden met zich meebrengen.¹⁰⁷

In 2005 werd een protocol uitgevaardigd naar aanleiding van de aanslagen van 11 september 2001. Het protocol voorzag onder andere in een uitbreiding van de strafbare handelingen in art. 3 bis SUA Conventie. Een persoon wordt geacht een misdrijf te begaan wanneer hij/zij opzettelijk en onrechtmatig een van de opgesomde handelingen stelt met de bedoeling een bevolking te intimideren of een overheid of een internationale organisatie te dwingen tot het stellen van bepaalde handelingen of deze juist te

¹⁰⁶ T. TREVES, "The Rome Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation" in N. RONZITTI (ed.), *Maritime terrorism and international law*, Dordrecht, Nijhoff, 1990, p. 79.

¹⁰⁷ G. PLANT, "The Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation", *International and Comparative Law Quarterly*, 1990, p. 41.

ontmoedigen zulke handeling te stellen. Volgende handelingen worden in dat geval als misdrijven beschouwd¹⁰⁸ :

- het gebruik van explosieven op of tegen een schip, of het lossen van explosieven, radioactieve materialen of biologische, chemische of nucleaire wapens op zodanige wijze dat het een overlijden, ernstige verwondingen of schade veroorzaakt of zou kunnen veroorzaken.
- het lossen van olie, LNG of andere gevaarlijke of schadelijke stoffen in zulke hoeveelheden of concentraties dat het een overlijden, ernstige verwondingen of schade veroorzaakt of zou kunnen veroorzaken.
- het gebruik van een schip op zodanige wijze dat het overlijden, ernstige verwondingen of schade met zich mee brengt.
- het vervoeren van explosieven of radioactief materiaal aan boord van een schip, wetende dat het bedoeld is om een overlijden, ernstige verwondingen of schade te veroorzaken of daartoe te dreigen met de bedoeling een bevolking te intimideren, of een overheid of internationale organisatie te dwingen tot het stellen van bepaalde handelingen of deze juist te ontmoedigen zulke handeling te stellen.
- het vervoeren van bronnen, splijtbare stoffen of uitrustingen of gereedschap speciaal vervaardigd of voorbereid voor het verwerken, gebruiken of produceren van splijtbare stoffen, wetende dat het bedoeld is om gebruikt te worden in een nucleaire explosie of in enige andere nucleaire activiteit die niet valt onder de veiligheidsvoorschriften die voortvloeien uit een van de veiligheidsovereenkomsten van het Internationaal Atoomagentschap.
- het vervoeren van uitrusting, stoffen of software of andere technologie die duidelijk bijdraagt aan het ontwerpen, vervaardigen of leveren van een biologisch, chemisch of nucleair wapen, met de bedoeling dat het gebruikt zal worden voor een dergelijk doel.

¹⁰⁸ R. WOLFRUM, "Fighting Terrorism at Sea: Options and Limitations under International Law" in M. H. NORDQUIST, R. WOLFRUM, J.N. MOORE en R. LONG (eds.), *Legal Challenges in Maritime Security*, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, p. 14-15.

Uiteraard valt niet elke transport van nucleaire materialen onder de toepassing van het protocol. Het vervoeren van nucleaire materialen tussen lidstaten van het Verdrag inzake de proliferatie van nucleaire wapens of onder controle van een van deze lidstaten wordt niet gezien als een misdrijf.¹⁰⁹ Net als in de originele Conventie worden ook medeplichtigen gevisieerd, net als personen die het plegen van een van de hogervermelde misdrijven vergemakkelijkt of ertoe bijdraagt.¹¹⁰

e) Vervolging of uitlevering

Centraal aan het regime van de SUA Conventie is de verplichting van lidstaten om criminelen die zich schuldig maakten aan een van de misdrijven bepaald in de Conventie ofwel zelf te berechten ofwel deze uit te leveren aan een land dat bereid is deze individuen te vervolgen. Een voorafgaande verplichting is er echter voor alle lidstaten van de Conventie om de misdrijven uit art. 3 SUA Conventie strafbaar te stellen, rekening houdend met het ernstige karakter van de misdrijven. De ultieme beslissingsmacht blijft dus bij de lidstaten, wiens hoven en rechtbanken zullen oordelen over de strafmaat, mits daarbij rekening gehouden wordt met de ernst van de feiten.¹¹¹

Welke staat bevoegd zal zijn te oordelen over de misdrijven die werden gepleegd wordt bepaald in art. 6 SUA Conventie. Een staat dient zich bevoegd te verklaren wanneer het misdrijf gepleegd wordt aan boord van een schip die onder zijn vlag voer op het ogenblik van het misdrijf, wanneer het misdrijf gepleegd wordt op zijn grondgebied of wanneer de dader van het misdrijf een onderdaan van die staat is.¹¹² Er bestaat echter ook de mogelijkheid voor een staat haar rechtsmacht te laten gelden over misdrijven die gepleegd werden door staatloze personen die hun verblijfplaats hebben op het grondgebied van die staat of wanneer bij de uitvoering van het misdrijf een onderdaan van die staat gegijzeld, bedreigd, gewond of gedood wordt.¹¹³ Verder kan een staat rechtsmacht uitoefenen wanneer de dader zich op het grondgebied van die staat bevindt en de persoon niet

¹⁰⁹ Art. 3bis (2) SUA Conventie.

¹¹⁰ Art. 3 quater SUA Conventie.

¹¹¹ Art. 5 SUA Conventie.

¹¹² Art. 6 (1) SUA Conventie.

¹¹³ Art. 6 (2) SUA Conventie.

uitgeleverd wordt naar één van de lidstaten die zich bevoegd verklaarden.¹¹⁴ Om andere staten op de hoogte te brengen werd er ook voorzien in een meldingsplicht voor de staten die zich bevoegd verklaren.¹¹⁵

Het centrale artikel in deze Conventie is art. 10, dat de *aut dedere, aut iudicare*-bepaling bevat. Het houdt in dat de staat waar de dader die verdacht wordt van het plegen van een misdrijf als bepaald in art. 3 SUA Conventie gevonden wordt, verplicht wordt de zaak voor te leggen aan zijn hoven en rechtbanken indien hij weigert de persoon in kwestie uit te leveren aan een andere bevoegde lidstaat. Verdere artikelen bevatten bepalingen inzake de plicht tot samenwerking bij het bestrijden van deze misdrijven¹¹⁶, en bij het vergaren van informatie omtrent gepleegde misdrijven.¹¹⁷

Ook op procedureel gebied zorgde het protocol van 2005 voor een uitbreiding. Het bepaalt onder andere de voorwaarden waaronder troepen van een lidstaat aan boord mogen gaan van een schip dat onder de vlag vaart van een andere lidstaat wanneer er redelijke aanwijzingen zijn om aan te nemen dat het schip of een persoon aan boord van dat schip een misdrijf aan het plegen is, gepleegd heeft of van plan is zo'n misdrijf te plegen zoals omschreven in art. 3 en 3bis SUA Conventie.

Het doel van deze uitbreiding was om een degelijke juridische basis te bieden voor het arresteren, vasthouden, uitleveren en bestraffen van terroristen die aanslagen plegen tegen schepen of vaste platforms, of schepen gebruiken om terroristische acties te ondernemen.¹¹⁸

¹¹⁴ Art. 6 (4) SUA Conventie.

¹¹⁵ Art. 6 (3) SUA Conventie.

¹¹⁶ Art. 13 SUA Conventie.

¹¹⁷ Art. 12, 14 en 15 SUA Conventie.

¹¹⁸ International Maritime Organisation, LEG 90/4/1, 90ste sessie: 18-29 april 2005.

4. Tekortkomingen

a) Internationaal Zeerechtverdrag

Zoals reeds besproken werd in hoofdstuk 3 is het Internationaal Zeerechtverdrag absoluut niet in staat de strijd tegen het terrorisme aan te gaan. De uitsluiting van misdrijven gepleegd met politieke doeleinden maakt het vrijwel onmogelijk om door middel van het Internationaal Zeerechtverdrag de strijd met terroristen op zee aan te gaan. Voor een beschrijving van de tekortkomingen die het Internationaal Zeerechtverdrag in dit opzicht heeft wordt verwezen naar de tekortkomingen van het verdrag zoals beschreven in deel 1.

b) SUA-conventie

1. Terrorisme

De SUA Conventie werd aanvankelijk ontwikkeld om een antwoord te bieden op het maritieme terrorisme. Nochtans wordt er nergens in de Conventie zelf gebruik gemaakt van de term terrorisme. Wel maakt de Preambule van de Conventie veelvuldig gebruik van de term. Dit is vreemd, aangezien het Verdrag van Wenen inzake Verdragsrecht van 1969 stelt dat verdragen zouden moeten geïnterpreteerd worden door een teleologische interpretatie van de termen in de tekst, op basis van hun voorwerp en hun doel. Op basis van een interpretatie van de Preambule kan men dus stellen dat het voornaamste doel van de Conventie het terugdringen van maritiem terrorisme is, ondanks dat in de conventie zelf steevast “unlawful acts” gebruikt wordt.¹¹⁹ Ook de toevoeging van het artikel 3 bis SUA Conventie geeft aan dat terroristische daden het voornaamste doelwit zijn. Dit duidt alweer op de moeilijkheid binnen de internationale gemeenschap om een sluitende omschrijving te vinden voor het begrip terrorisme waar alle staten zich mee kunnen verzoenen.

2. Onrechtmatig

¹¹⁹ M. MEJIA JR. & P.K. MUKHERJEE, “The SUA Convention 2005: a critical evaluation of its effectiveness in suppressin maritime criminal acts”, *Journal of International Maritime Law*, 2006, p. 176.

Aangezien er in de Conventie geen gebruik wordt gemaakt van een algemene definitie, werd geopteerd voor een opsomming van handelingen en misdrijven die men kan beschouwen als zijnde terroristisch. Alvorens tot die opsomming over te gaan, vereist de Conventie echter dat de opgesomde daden “*onrechtmatig*” zouden zijn, om als een misdrijf te kunnen worden gekwalificeerd. Wat als onrechtmatig beschouwd wordt, werd echter nergens gespecificeerd in de Conventie. Kan men stellen dat er rechtmatig handelingen kunnen gesteld worden die de veiligheid van de scheepvaart in gevaar brengen? Ook de uitsluiting van oorlogsschepen en andere overheidsschepen uit de Conventie wekt de indruk dat indien deze misdrijven gepleegd worden door zulke schepen zij niet als onrechtmatig beschouwd zullen worden. Het lijkt weinig waarschijnlijk dat de SUA Conventie als dusdanig zou geïnterpreteerd worden, maar het gebrek aan een duidelijke omschrijving van wat als onrechtmatig wordt gezien vormt alleszins een tekortkoming aan de Conventie.¹²⁰ De uiteindelijke beslissing wordt hierbij aan de lidstaten zelf overgelaten, wat allesbehalve de uniformiteit van de Conventie bevordert.

3. Sanctionering

Gezien het sanctioneringsmechanisme van de SUA Conventie slechts voorziet in een *dedere aut iudicare*-bepaling, wordt de mogelijkheid tot handhaving in ernstige mate beperkt. Volgens dit principe heeft elke lidstaat de plicht een verdachte van een misdrijf omschreven in de Conventie ofwel zelf te berechten, ofwel uit te leveren aan een andere lidstaat die bevoegd is om over het misdrijf te oordelen. Het probleem met deze bepaling is echter dat de beslissing om de dader al dan niet te vervolgen en zo de Conventie uit te voeren, volledig discretionair is. Wanneer geen van de lidstaten die rechtsmacht hebben, overeenkomstig art. 6 SUA Conventie, wensen over te gaan tot vervolging van de dader van het misdrijf, dan blijven de terroristen onbestraft.¹²¹ Zelfs als de lidstaat overeenkomstig haar verplichting in art. 10 SUA Conventie nakomt, en de dader overdraagt aan de bevoegde gerechtelijke autoriteiten, dan nog is het maar de vraag welke beslissing deze autoriteiten nemen. Zij dienen hierbij een beslissing te nemen zoals zij zouden bij andere ernstige misdrijven in het nationaal recht. Men kan hier enkel vertrouwen op de onafhankelijkheid van de gerechtelijke instanties van de lidstaat in

¹²⁰ M. MEJIA JR. & P.K. MUKHERJEE, “The SUA Convention 2005: a critical evaluation of its effectiveness in suppressin maritime criminal acts”, *Journal of International Maritime Law*, 2006, p. 176-177.

¹²¹ T. GARMON, “International law of the sea : Reconciling the Law of Piracy and Terrorism in the Wake of September 11th”, *Tulane Maritime Law Journal*, 2002, p. 273.

kwestie¹²², wat niet altijd vanzelfsprekend is in landen waar corruptie welig tiert. Het doel van de bepaling om te voorkomen dat terroristen ontkomen aan vervolging kan dus niet altijd gegarandeerd worden.

Zeker in vergelijking met het regime inzake piraterij, blijkt dat de mogelijkheden voor vervolging en handhaving waarin de SUA-conventie vrij beperkt zijn. Vervolging van piraten is dankzij de universele rechtsmacht mogelijk voor elke staat die wenst op te treden. Hoewel kan geargumenteed worden dat ook terroristen *hostis humani generis* zijn, voorziet de conventie echter niet in universele rechtsmacht voor terroristische daden op zee. Terrorisme wordt dus niet als een volwaardig internationaal misdrijf gezien in deze Conventie¹²³, ondanks bijvoorbeeld de vereisten dat schepen een internationale reis moeten ondernemen vooraleer onder de toepassing van de Conventie te vallen.¹²⁴ Slechts enkele staten zullen bijgevolg rechtsmacht hebben over het gepleegde misdrijf en haar daders.

Ook zelfmoordterroristen worden geenszins door de SUA Conventie ontmoedigd om hun verwoestende daden uit te voeren. Zij vrezen de mogelijkheid om vervolgd te worden op basis van de SUA Conventie of andere internationale instrumenten. Een mogelijke strafrechtelijke vervolging voor hun daden maakt bij zelfmoordterroristen uiteraard weinig indruk bij het overwegen om al dan niet door te zetten in de uitvoering van hun acties.

4. Uitlevering

Een tweede probleem dat voortkomt uit de *aut dedere, aut iudicare* regel is dat er geenszins een echte verplichting bestaat voor de staat om een terrorist ook effectief uit te leveren. Zolang de verzoekende staat en de uitleverende staat geen onderlinge uitleveringsovereenkomst hebben gesloten, blijft de beslissing om al dan niet uit te leveren

¹²² H. TUERK, "Combating Terrorism at Sea: The Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation" in M. H. NORDQUIST, R. WOLFRUM, J.N. MOORE en R. LONG (eds.), *Legal Challenges in Maritime Security*, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, p. 55.

¹²³ R. WOLFRUM, "Fighting Terrorism at Sea: Options and Limitations under International Law" in M. H. NORDQUIST, R. WOLFRUM, J.N. MOORE en R. LONG (eds.), *Legal Challenges in Maritime Security*, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, p. 17-18.

¹²⁴ Art. 4 SUA-Conventie.

louter discretionair.¹²⁵ Bovendien hebben vele staten die doorgaans het doelwit vormen voor terroristische aanslagen geen uitleveringsovereenkomsten met andere staten, waardoor de verantwoordelijken voor die aanslagen vaak niet uitgeleverd worden bij gebrek aan deze overeenkomsten. Als die staat bovendien geen lidstaat is van de SUA Conventie, is zij geenszins door de bepalingen van deze Conventie gebonden en beslist zij vrij welke stappen zij onderneemt tegen de vermoede daders. Terroristen kunnen zo op vrije voet blijven door te zorgen dat zij uit de handen van bepaalde landen blijven om zo uitlevering te voorkomen.¹²⁶

5. Preventie en controle

Ook in het opzicht van preventie van terrorisme zijn er opmerkelijke verschillen met het internationaal recht dat piraterij bestrijdt. Niet alleen bieden artt. 88 tot 115 Internationaal Zeerechtverdrag de mogelijkheid direct op te treden tegen piraten, er is eveneens gedacht aan preventie van zulke incidenten. De SUA Conventie daarentegen richt zich enkel naar de vervolging van terroristen. Hierdoor wordt de mogelijkheid preventieve maatregelen te nemen sterk beperkt. Dit was echter de bedoeling van de opstellers van de Conventie. Art. 9 SUA Conventie bepaalt immers dat de regels van het internationaal recht inzake het onderzoeken van schepen onverminderd blijven gelden, waardoor lidstaten geen maatregelen kunnen nemen tegen schepen die niet onder hun vlag varen, ook al worden zij gecontroleerd door terroristen. Het gevolg hiervan is dat de SUA Conventie geen basis kan vormen voor lidstaten om maatregelen te nemen tegen schepen die gecontroleerd worden door terroristen, noch om preventieve maatregelen uit te vaardigen die zulke incidenten moeten voorkomen.¹²⁷ Een gemiste kans dus. Het recht loopt immers steeds achter de feiten aan. Wanneer een dergelijk internationaal instrument de mogelijkheid om enigszins vooruit te lopen op de feiten, om zo incidenten met vaak desastreuze afloop te voorkomen, beperkt, dan is het ook niet verwonderlijk dat het doel van de SUA Conventie niet bereikt wordt.

¹²⁵ C. TIRIBELLI, "Time to update the 1988 Rome Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation," *Oregon Review of International Law*, 2005, p. 145.

¹²⁶ J. POWER, "Maritime Terrorism : A New Challenge for National and International Security", *Barry Law Review*, 2008, 127-128.

¹²⁷ R. WOLFRUM, "Fighting Terrorism at Sea: Options and Limitations under International Law" in M. H. NORDQUIST, R. WOLFRUM, J.N. MOORE en R. LONG (eds.), *Legal Challenges in Maritime Security*, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, p. 17-19.

Een tweede tekortkoming in dit opzicht van de SUA Conventie is de sterk beperkte mogelijkheid tot controle. Gezien art. 9 SUA Conventie bepaalt dat de overige regels van het internationaal recht onverkort blijven gelden, bestaat er voor een lidstaat geen mogelijkheid om een verdacht schip te onderzoeken. Dit kan slechts na de medewerking en toelating van de vlaggenstaat van het schip in kwestie. Een lidstaat kan kiezen om een algemene toelating te geven om schepen varend onder haar vlag te onderzoeken, of om een ad hoc toelating af te leveren. Ook is het mogelijk dat de lidstaat meldt aan de IMO dat het toegelaten is een schip onder haar vlag en haar lading en de personen aan boord te onderzoeken wanneer de vlaggenstaat niet binnen de 4 uur antwoordt op het verzoek. De mogelijkheid bestaat eveneens dat staten de toelating geven aan boord te gaan van schepen varend onder hun vlag en het schip, haar lading en de personen aan boord te onderwerpen aan een onderzoek, om na te gaan of er een misdrijf werd gepleegd of op het punt staat te worden gepleegd.

Men kan zich echter afvragen of dit systeem wel de mogelijkheid biedt gepast op te treden tegen mogelijke terroristische aanvallen. Zo wordt er in de *Straddling Fish Stock Agreement*¹²⁸ bepaald dat schepen die verdacht worden van ernstige inbreuken tegen deze overeenkomst mogen betreden en onderzocht worden en dit zonder voorgaande toestemming van de vlaggenstaat. Het lijkt dan ook vreemd dat men voor verdachte schepen die mogelijk enorme verwoestingen kunnen aanrichten wél toestemming nodig heeft, terwijl vissersschepen zomaar onderzocht mogen worden.¹²⁹

6. Definiëring van de misdrijven

Voor de uitbreiding van de Conventie door het protocol van 2005 was het toepassingsgebied van de Conventie te beperkt op het gebied van gereguleerde misdrijven. Niet alle mogelijke vormen van maritiem terrorisme werden behandeld en ook enkele belangrijke vormen die ernstige gevolgen konden hebben voor de veiligheid van de

¹²⁸ The United Nations Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks.

¹²⁹ R. WOLFRUM, "Fighting Terrorism at Sea: Options and Limitations under International Law" in M. H. NORDQUIST, R. WOLFRUM, J.N. MOORE en R. LONG (eds.), *Legal Challenges in Maritime Security*, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, p. 20-21.

scheepvaart werden niet in art. 3 opgesomd.¹³⁰ De uitbreiding daarvan was een enorme verbetering, maar er moet echter een kanttekening gemaakt worden bij een aantal van deze misdrijven. Vele van de opgesomde misdrijven brengen niet noodzakelijk een gevaar mee voor de veiligheid van de scheepvaart. Zo kan een bevolking uiteraard schrik aangejaagd of geïntimideerd worden, zonder dat daarbij de veiligheid van de scheepvaart in het gedrang komt¹³¹ ...

Het feit dat men voor de beschrijving van de misdrijven koos en niet voor de benaming ervan, heeft zo zijn nadelen. Hoewel men hierdoor een bijzonder gedetailleerd beeld krijgt van wat nu juist als een misdrijf wordt beschouwd onder de Conventie, kunnen er wel problemen rijzen bij de interpretatie van één van deze misdrijven. Zo wordt bij het verspreiden van verkeerde informatie¹³² vereist dat de dader weet dat hij foute informatie meedeelt. Een gemeenschappelijke vereiste voor alle misdrijven is bovendien dat dit opzettelijk gebeurt. Het gevolg van beide vereisten is dat wanneer een persoon niet opzettelijk verkeerde informatie bezorgt, waarbij hij wel weet dat deze informatie verkeerd is, er geen misdrijf plaatsvindt. Het misdrijf moet immers met opzet gepleegd worden, en de dader moet op de hoogte zijn van het foutief karakter van de informatie. Zoals hoger vermeld is eveneens vereist dat het misdrijf dat gepleegd werd de veiligheid van de scheepvaart in het gedrang moet brengen. Indien niet aan deze 3 voorwaarden voldaan werd, is het twijfelachtig of er een grond bestaat om een persoon te vervolgen. Een verdachte zal immers vrij eenvoudig de dans kunnen ontspringen indien één van de 3 voorwaarden niet voldaan werd. Men kan zich natuurlijk afvragen of dit wel de bedoeling van de SUA Conventie was. Dit gegeven brengt echter opnieuw onduidelijkheid met zich mee, wat uiteraard niet gewenst is wanneer het gaat om de veroordeling van terroristen. Het gevaar bestaat immers dat lidstaten deze gegevens op verschillende manieren zullen gaan interpreteren en toepassen, wat een adequate bestrijding van onrechtmatige daden in het gedrang brengt.¹³³

¹³⁰ J.L. JESUS, "Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2003, 393.

¹³¹ M. MEJIA JR. & P.K. MUKHERJEE, "The SUA Convention 2005: a critical evaluation of its effectiveness in suppressin maritime criminal acts", *Journal of International Maritime Law*, 2006, p. 177.

¹³² Art. 3, 1 (f) SUA Conventie.

¹³³ M. MEJIA JR. & P.K. MUKHERJEE, "The SUA Convention 2005: a critical evaluation of its effectiveness in suppressin maritime criminal acts", *Journal of International Maritime Law*, 2006, p. 178-180.

7. Lidstaten

Aangezien de SUA Conventie in tegenstelling tot de bepalingen inzake piraterij in het Internationaal Zeerechtverdrag niet voorziet in een universele rechtsmacht voor misdrijven die onder haar toepassingsgebied vallen, is het welslagen van deze conventie in grote mate afhankelijk van het aantal deelnemende staten. Op 1 maart 2009 telde de SUA Conventie van 1988 152 ondertekenende staten.¹³⁴ Op het eerste zicht een niet onaardig aantal, ware het niet dat net de landen die het grootste aantal aanvallen noteren in hun territoriale wateren, weigeren de SUA conventie te ondertekenen. Thailand, Indonesië en Maleisië weigeren nog steeds de Conventie te ondertekenen. Nochtans hoort de regio bij de gevaarlijkste in de wereld. De Straat van Malacca, die tussen deze landen ligt, is traditioneel een regio waar zowel piraten als terroristen veelvuldig opereren.¹³⁵ Groeperingen als Jemaah Islamiyah en Free Aceh Movement hebben reeds aanvallen ondernomen of uitten reeds bedreigingen om van deze economische snelweg hun volgende doelwit te maken.¹³⁶ Gezien het enorme economische belang van deze waterweg, kunnen terroristische aanslagen een desastreus effect hebben op de wereldeconomie.

DEEL 3 : RELATIE PIRATERIJ & TERRORISME

1. Algemeen

Piraterij en terrorisme tonen een groot aantal gemeenschappelijke punten. Hoewel ze op het eerste zicht totaal verschillende concepten lijken, blijken ze dicht bij elkaar te liggen dan verwacht. Alvorens over te gaan naar de handhavingsmechanismen die voorhanden zijn in het internationaal recht, worden hier de overeenkomsten tussen beide misdrijven behandeld. Wanneer we naar incidenten kijken valt meestal al vlug op dat, ondanks hun verschillende motivatie, piraten en terroristen op zee grotendeels dezelfde technieken gebruiken en zij beiden een ernstige bedreiging vormen voor de internationale

¹³⁴ Status van IMO Conventies, http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=247 (geconsulteerd op 2 mei 2009).

¹³⁵ Zie reports

¹³⁶ G. LUFT & A. KORIN, "Terrorism Goes to Sea", *Foreign Affairs*, 2004, p. 62-63.

gemeenschap in het algemeen en meer specifiek ook voor de veiligheid van de internationale scheepvaart. De verschillende overeenkomsten tussen beide maakt het dan ook mogelijk in de strijd tegen piraterij eveneens een groot deel van de terroristische activiteiten op zee aan banden te leggen en zo verwoestende aanslagen te voorkomen.

2. Hostis Humani Generis

Traditioneel worden piraten als vijanden van de gehele menselijkheid gezien. Er kan echter geargumenteed worden dat ook terroristen als *hostis humani generis* beschouwd kunnen worden. Daar waar piraten voor private doeleinden schepen kapen zonder enig onderscheid, vallen ook terroristen eender welke nationaliteit aan, zonder rekening te houden met wie gewond raakt en zonder zich te beperken tot een bepaalde nationaliteit of een bepaalde groep van personen. Gezien ook zij de de rechtsmacht van eender welke staat verwerpen, kan men stellen dat de daden gesteld door terroristen de hele mensheid schaden.¹³⁷

3. Technieken

Beide categorieën bedienen zich in hun activiteiten van gelijkaardige technieken om hun doelen na te streven. Het kapen van schepen kan immers niet alleen private personen tot voordeel strekken, ook een terroristische organisatie kan dit als een bron van inkomsten zien. De opbrengsten die vergaard worden bij hun activiteiten als piraten komen aldus de terroristische organisatie ten goede en helpen zo hun (politieke) doel te bereiken. Waar de traditionele piraten enkel geïnteresseerd waren in een persoonlijke verrijking, zijn hedendaagse piraten vaak terroristen met een religieuze of politieke grondslag voor hun activiteiten.¹³⁸

Een 11-september scenario behoort ook tot de mogelijkheden. Het kapen van een schip om daarmee een haven binnen te varen en daar onnoemelijk veel schade aan te richten met een ontploffing is een piste waarvoor gevreesd wordt door de internationale

¹³⁷ J. POWER, "Maritime Terrorism : A New Challenge for National and International Security", *Barry Law Review*, 2008, 116-117.

¹³⁸ G. LUFT & A. KORIN, "Terrorism Goes to Sea", *Foreign Affairs*, 2004, p. 61-62.

gemeenschap.¹³⁹ Zo'n scenario blijkt helaas helemaal niet zo ondenkbaar. In 2003 werd de chemische tanker *Dewi Madrim* aangevallen door een groepje mannen in de Straat van Malacca. Ze bonden de bemanning vast en vaarden een uur lang met het schip door de Straat. Daarna verdwenen ze met wat materiaal en documenten van het schip.¹⁴⁰ Dergelijke incidenten voeden de vermoedens dat terroristen zich voorbereiden op een dergelijke aanval.

Niet alleen het kapen van schepen wordt door terroristen gebruikt om hun doelen te bereiken. Ook andere rechtstreekse aanslagen tegen de scheepvaart maakt deel uit van de technieken die de terroristen hanteren. Zo werd de wereld in het begin van het jaar 2000 opgeschrikt door een mislukte zelfmoordaanslag tegen de *USS The Sullivans* van de Amerikaanse marine.¹⁴¹ De terroristen probeerden met een klein bootje vol explosieven tegen het schip te varen. Enkele maanden later, op 16 oktober 2000, lukte het hun echter wel. Opnieuw met een bootje vol explosieven voeren ze tegen de boeg van de *USS Cole*, waarbij 17 mensen om het leven kwamen.¹⁴² Tien dagen eerder was de Franse tanker *Limburg* op dezelfde manier aangevallen, ook voor de kust van Yemen, waarbij een bemanningslid om het leven kwam.¹⁴³ Beide aanslagen werden opgeëist door Al-Qaeda. Ook de aanslag op de *M/V Superferry 14* in februari 2004, waarbij meer dan 100 mensen omkwamen werd opgeëist door een andere islamitische terreurgroepering, Abu Sayyaf.¹⁴⁴

4. Besluit

De vaststelling dat terroristen teruggrijpen naar de beproefde tactieken van piraten om hun strijd te voeren brengt de tekortkomingen van het internationaal zeerecht inzake piraterijbestrijding weer extra onder de aandacht. Daar waar piraten zich vooral uit persoonlijke motieven wenden tot geweld tegen schepen, werden deze door terroristen

¹³⁹ P. LEHR, "Port Security in the UK : The Spectre of Maritime Terrorism", in P. WILKINSON (ed.), *Homeland Security in the UK : future preparedness for terrorist attack since 9/11*, London, Routledge, 2007, p. 275-276.

¹⁴⁰ T. M. SITNICK, "State responsibility and maritime terrorism in the Strait of Malacca: Persuading Indonesia and Malaysia to take additional steps to secure the Strait", *Pacific Rim Law and Policy Journal*, 2005, p. 743.

¹⁴¹ LEHR, P., "Port Security in the UK : The Spectre of Maritime Terrorism" in WILKINSON, P. (ed.), *Homeland security in the UK : future preparedness for terrorist attack since 9/11*, London, Routledge, 2007, p. 274.

¹⁴² CHALK, P., "Threats to the Maritime Environments: Piracy and Terrorism", *RAND*, 28 oktober 2002, p. 10.

¹⁴³ BREW, N., "Ripples from 9/11: The US Container Security Initiative and its implications for Australia", *Current Issues Brief*, 28 (2003), p. 5.

overgenomen om hun te ondersteunen in hun ideologische strijd of om hen te voorzien van een middel om de wereld, haar bevolking en haar economie ernstige schade toe te brengen. Het feit dat beide fenomenen bijzonder dicht bij elkaar liggen maakt dan ook dat ze met gelijkaardige instrumenten bestreden kunnen worden. Daar waar het internationale rechtsregime op sommige vlakken tekort schiet in de strijd tegen piraterij, profiteert ook het terrorisme op zee van deze tekortkomingen. Hetzelfde verhaal gaat op voor de SUA Conventie, die oorspronkelijk aangenomen werd om terrorisme op zee te bestrijden. Helaas kampt ook deze Conventie met gebreken. Beide instrumenten kunnen nochtans een complementaire rol spelen in de strijd tegen beide fenomenen en elkaars tekortkomingen opvangen. Daar zijn echter wel enkele aanpassingen voor nodig. Deze worden besproken in hoofdstuk 4.

HOOFDSTUK 3 : BESTAANDE MAATREGELLEN

De hoger uitgewerkte conventies en verdragen zijn niet het enige weerwerk dat de internationale gemeenschap biedt om het internationale maritieme verkeer veilig te laten verlopen. Zowel op internationaal, regionaal en ook op technologisch gebied werden allerlei initiatieven genomen om hiaten in bestaande verdragen op te vullen of nieuwe uitdagingen aan te gaan. Niet alle initiatieven zijn echter even succesvol, doch het is noodzakelijk deze te bespreken om te kunnen analyseren op welke gebieden eventuele vooruitgang kan geboekt worden in de strijd tegen piraterij en terrorisme. Het Internationaal Zeerechtverdrag en de SUA Conventie werden reeds in Hoofdstuk 2 uitvoerig besproken en de tekortkomingen geanalyseerd en worden hier bijgevolg niet meer herhaald.

DEEL 1 : INTERNATIONAAL

1. IMO-initiatieven

Wanneer alle andere internationale instrumenten en maatregelen gefaald hebben, rest er voor een aangevallen schip vaak niets anders dan pogen te ontsnappen en wanneer dit niet blijkt te werken, zodanig met de aanvallers om te gaan dat de schade aan schip en bemanning miniem blijft. Ook preventieve maatregelen moeten in acht worden genomen om, in eerste instantie, aanvallen te voorkomen, en in tweede instantie, wanneer een aanval zich voordoet, die zo vlug mogelijk op te merken om zo de kansen op welslagen van de aanval te verkleinen. Vele van deze maatregelen zijn vrij eenvoudig en kunnen uitgevoerd worden zonder dat extra materiaal benodigd zal zijn. Het gaat onder andere over het voorkomen van aanvallen, adequate waarschuwingen bij aanvallen, maatregelen om te voorkomen dat piraten aan boord geraken en het minimaliseren van schade indien het schip betreden wordt door de aanvallers.¹⁴⁵

De IMO voorzag in het Maritime Safety Committee, een van haar organen verantwoordelijk voor maatregelen inzake veiligheid en piraterij, in 2002 ook in een document dat richtlijnen aanreikt voor eigenaars en kapiteins met het oog op het

¹⁴⁵ R. VILLAR, *Piracy Today: Robbery and Violence at sea since 1980*, Conway Maritime Press Ltd., 1985, p. 65-66.

beveiligen van hun schip.¹⁴⁶ Het duidt onder andere op de nood voor schepen die zich in gevaarlijke regio's bewegen om een adequaat veiligheidsplan op te stellen alvorens aan de reis te beginnen. Verder wordt uiterste waakzaamheid bevolen in gevaarlijke wateren, goede verlichting en constante uitkijk voor verdachte bewegingen. De brandslangen dienen werkzaam te zijn en de bemanning alert en klaar om zich terug te trekken op een veilige plek op het schip.

Voor de aanbevelingen wordt onderscheid gemaakt naargelang de regio waar het schip zich bevindt. Zo hebben piraten het in Zuid-Oost Azië doorgaans vooral gemunt op bezittingen van de bemanning, uitrustingen van het schip en cash geld aan boord van het schip. Piraten in de Golf van Aden en voor de kust van Somalië gaan echter vaker met het ganse schip aan de haal, waarbij zij dan achteraf losgeld eisen voor schip en bemanning. Om een antwoord te bieden op deze verschillende situaties werd in februari 2009 een document uitgevaardigd dat zich specifiek richt op schepen die door de Golf van Aden en voorbij de kust van Somalië varen.¹⁴⁷ Het is een document opgesteld door verschillende beroepsorganisaties waaronder de Baltic and International Maritime Council (BIMCO) en het Internationaal Maritiem Bureau (IMB). Het is bedoeld als aanvulling op de omzendbrief die eerder door het Maritime Safety Committee uitgevaardigd werd.

Naast aanbevelingen voor scheepseigenaars en gezagvoerders werden er ook aanbevelingen voor overheden uitgevaardigd. In haar omzendbrief nr. 622 van het Maritime Safety Committee¹⁴⁸ raadt de IMO lidstaten aan om samen te werken met scheepvaartmaatschappijen en scheepseigenaars om actieplannen op te stellen om piraterij te voorkomen en een antwoord te bieden op piraterijaanvallen. Ook worden er richtlijnen voorzien voor het onderzoek na een piraterijaanval.¹⁴⁹

Verder raadt de IMO in omzendbrief nr. 622 aan overheden aan om zich goed te informeren vooraleer maatregelen tegen piraterij uit te vaardigen. Het is immers vereist dat

¹⁴⁶ IMO, MSC/Circ.623/Rev.3, 29 mei 2002.

¹⁴⁷ Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia, februari 2009, http://www.bimco.org/Members%20Area/News/General_News/2009/03/~/_media/BIMCO_News_2009/Security/SecurityArticleBMP.ashx .

¹⁴⁸ IMO, MSC/Circ. 622 (rev. 1), 6 juni 1999.

¹⁴⁹ J. KRASKA, "Developing Piracy Policy for the National Strategy for Maritime Security" in M. H. NORDQUIST, R. WOLFRUM, J.N. MOORE en R. LONG (eds.), *Legal Challenges in Maritime Security*, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, p. 367.

overheden aan de slag gaan met de juiste cijfers over piraterijaanvallen en de nodige aandacht besteden aan de plaats waar deze aanvallen plaatsvinden, de soorten aanvallen en de tactieken van de aanvallers.¹⁵⁰

Hierbij kan ook de Code of Practice vermeld worden voor het onderzoek van daden van piraterij en gewapende overvallen tegen schepen. Deze Code of Practice werd aangenomen in 2001 en roept overheden onder andere op de nodige maatregelen te nemen om daden van piraterij en gewapende overvallen te onderzoeken en de nodige informatie inzake deze onderzoeken en eventuele vervolgingen door te spelen naar de IMO.¹⁵¹

Andere omzendbrieven en resoluties behandelen onder meer het voorkomen van onrechtmatige daden door passagiers en bemanning aan boord van schepen¹⁵² en voorzien in de beveiliging van veerboten¹⁵³. Naar aanleiding van de aanslagen van 11 september werd eveneens een resolutie aangenomen die opriep om de bestaande maatregelen tegen terrorisme tegenover schepen en havens te herzien en om de veiligheid aan boord van schepen en in havens te verbeteren.¹⁵⁴ Het doel was de veiligheid van schepen, personeel en passagiers te garanderen tegen terrorisme en te voorkomen dat de scheepvaart het doel werd van terroristische aanslagen. Deze resolutie leidde in 2002 tot een nieuw veiligheidsregime voor de internationale scheepvaart, aangenomen op een diplomatieke conferentie inzake maritieme veiligheid en trad in werking in juli 2004.¹⁵⁵

Uiteraard mogen de andere grote initiatieven van de IMO niet over het hoofd gezien worden. In het kader van de IMO worden immers verdragen en conventies gesloten die een grote impact hebben op de internationale scheepvaart en de veiligheid daarvan.

¹⁵⁰ Focus on IMO, 2000, p.5 www.imo.org.

¹⁵¹ Resolutie van de Algemene Vergadering van de IMO A.922(22), 19-30 november 2001.

¹⁵² IMO, MSC/Circ. 443, 26 september 1986.

¹⁵³ IMO, MSC/Circ. 754, 5 juli 1997.

¹⁵⁴ Resolutie van de Algemene Vergadering van de IMO A.924(22), 19-30 november 2001.

¹⁵⁵ H.G. HESSE, "Maritime Security in a Multilateral Context: IMO Activities to Enhance Maritime Security", *International Journal of Marine and Coastal Law*, 2003, 329-330.

Conventies als de SUA conventie¹⁵⁶ en de SOLAS conventie¹⁵⁷ zijn enkele van de belangrijkste conventies die de maritieme sector trachten te beschermen tegen gewelddadige incidenten. De IMO vervult dus een belangrijke rol in de strijd tegen piraterij en terrorisme. Het grote voordeel van haar resoluties en conventies is dat zij universele gelding hebben en aldus wereldwijd een kader bieden voor de strijd voor een veilige maritieme sector. De initiatieven krijgen bijgevolg een grote respons van de internationale gemeenschap, wat het succes van de resoluties en conventies enkel maar kan vergroten.

3. UNCTAD

De VN Conferentie voor Handel en Ontwikkeling (UNCTAD) voorzag via haar Committee on Shipping ook in maatregelen om piraterij te bestrijden. In 1982 nam dit Committee een resolutie¹⁵⁸ aan waarin in de oprichting van een ad hoc Intergouvernementele Groep wordt voorzien, om alle beschikbare middelen te bekijken om alle mogelijke vormen van maritieme fraude, waaronder ook piraterij, tegen te gaan.¹⁵⁹ Piraterij wordt hier door UNCTAD breder opgevat dan de traditionele omschrijving in art. 101 van het Internationaal Zeerechtverdrag. Door de stijging van het aantal gerapporteerde overvallen, aanvallen en moorden in havens en binnen de territoriale wateren van staten werd ervoor gekozen de nadruk te leggen op incidenten die niet vallen onder het toepassingsgebied van art. 101 Internationaal Zeerechtverdrag. De keuze om piraterij te behandelen samen met verschillende vormen van fraude, kwam voort uit de vaststelling dat piraterij zich vaak net voordoet op plekken waar er veel zeeverkeer is, in wateren van kuststaten die te kampen hebben met een gebrekkige ordehandhaving, voortkomend uit slechte lokale economische en sociale omstandigheden of door grote kustgebieden die niet volledig onder overheidsgezag vallen. Bovendien vallen deze incidenten ook vaak samen met frauduleuze praktijken.¹⁶⁰

¹⁵⁶ Cf. supra.

¹⁵⁷ Cf. infra.

¹⁵⁸ Resolutie 49 (X).

¹⁵⁹ N.H. TERAZAKI, "The UNCTAD Perspective on Piracy" in E. ELLEN. (ed.), *Piracy at Sea*, Parijs, ICC Publishing, 1989, p. 173.

¹⁶⁰ N.H. TERAZAKI, "The UNCTAD Perspective on Piracy" in E. ELLEN. (ed.), *Piracy at Sea*, Parijs, ICC Publishing, 1989, p. 174.

Ook frauduleuze praktijken vormen het doelwit van de UNCTAD. Vele vormen daarvan vallen immers niet onder de definitie van art. 101 Internationaal Zeerechtverdrag. Zo zijn er de gevallen waar scheepvaartmaatschappijen eigenaars van lading ertoe verleiden hun cargo met hun maatschappij te vervoeren naar de gewenste bestemming. Wat de eigenaar van de lading echter niet weet is dat het schip nadien zijn route verandert, om de lading op een ander locatie verder te verkopen. Het schip laat men nadien zinken of de registratiepapieren worden vervalst en het schip gaat nadien verder met zijn frauduleuze praktijken onder een andere naam.¹⁶¹

Ook UNCTAD draagt dus haar steentje bij in de strijd tegen piraterij, zij het vanuit een andere invalshoek dan de traditionele mechanismen. Niettemin is het een waardevolle aanvulling op de repressieve maatregelen. Piraterij is immers steeds vaker een georganiseerde misdaad, gepaard gaand met de nodige corruptie en fraude. Door de strijd aan te binden met de achterliggende constructies biedt dit initiatief een antwoord op de maritieme criminaliteit.

4. IMB Piracy Reporting Centre

Naar aanleiding van de stijging van het aantal piraterijaanvallen op de wereldzeeën werd in 1992 door het Internationaal Maritiem Bureau een Piracy Reporting Centre opgericht. Het is gelegen in Kuala Lumpur en wordt gefinancierd door middel van vrijwillige bijdragen van bedrijven en verzekeringsmaatschappijen. Het werd oorspronkelijk opgericht als regionaal centrum voor de Oost-Aziatische regio, maar heeft haar activiteiten sinds 1998 uitgebreid naar de hele wereld. De informatie die zij verkrijgt is vrij beschikbaar voor iedereen, ongeacht de eigenaar van het schip of haar vlag.¹⁶²

Het feit dat dit Reporting Centrum onafhankelijk is van een overheid of van de autoriteiten die belast zijn met de strijd tegen piraterij wordt vaak als een groot voordeel van het centrum beschouwd. Het IMB heeft in het verleden immers al druk ervaren van overheden met de vraag de statistieken aan te passen of haar definities te veranderen. Vaak zijn het net die overheden die in de rapporten van het centrum aangeduid worden als haarden van

¹⁶¹ N.H. TERAZAKI, "The UNCTAD Perspective on Piracy" in E. ELLEN. (ed.), *Piracy at Sea*, Parijs, ICC Publishing, 1989, p. 175.

¹⁶² Focus on IMO, 2000, p.7 www.imo.org.

piraterij. Dankzij haar onafhankelijkheid kan het IMB aan deze druk weerstaan en vrij haar rapporten publiceren.¹⁶³

De voornaamste activiteiten van het centrum bestaan uit het ontvangen van meldingen van verdachte scheepsbewegingen of aanvallen op schepen en het waarschuwen van schepen en de bevoegde autoriteiten. De informatie verkregen uit deze meldingen komt in statusrapporten die zij beschikbaar stelt op haar website.¹⁶⁴ Ze worden geanalyseerd, waarbij men zicht krijgt op bepaalde trends en gevaarlijke gebieden. Verder geeft het centrum ook ondersteuning na een aanval van piraten.¹⁶⁵ Op de website wordt ook een lijst gepubliceerd met risicogebieden en raadgevingen voor gezagvoerders die door deze regio's varen.¹⁶⁶

Het aantal meldingen die gepubliceerd werden door het IMB Reporting Centre was aanvankelijk groter dan dat van de IMO, dat ook maandelijks een rapport uitgeeft van de geregistreerde aanvallen, zij het met enkele maanden vertraging. Dit kwam door het gebruik van verschillende omschrijvingen door beide organisaties. Zoals eerder vermeld omschrijft het IMB in het kader van haar rapportering piraterij en gewapende overvallen als *'any act of boarding any vessel with the intent to commit theft or other crime and with the capability to use force in furtherance of the act'*. Dit laat toe aanvallen of pogingen op te nemen, ongeacht of het schip voor anker ligt of in de haven ligt. Kleine diefstallen werden wel uitgesloten, tenzij de dieven gewapend zijn. De IMO gebruikt de definitie van art. 101 Internationaal Zeerechtverdrag, die veel beperkter is. Een verbetering is echter wel merkbaar nu de IMO besliste ook "armed robberies" in haar rapporten op de te nemen.¹⁶⁷ De rapporten uitgegeven door de IMO worden nu ook opgesteld in samenwerking met het IMB Reporting Centre. Ondanks dat ze met enige vertraging gepubliceerd worden,

¹⁶³ P. MUKUNDAN, "Piracy and armed attacks against vessels today", *Journal of International Maritime Law*, 2004, p. 314.

¹⁶⁴ Onder andere via een Live report van de aanvallen : http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_fabrik&view=table&tableid=26&calculations=0&Itemid=82 . Ook een kaart met de locaties van de aanvallen of pogingen daartoe is beschikbaar.

¹⁶⁵ Z. KEYUAN, "Piracy, Ship Hijacking and Armed Robbery in the Straits", *Singapore Journal of International and Comparative Law*, 1999, p.541-542.

¹⁶⁶ Piracy prone areas and warnings : http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=70&Itemid=58 .

¹⁶⁷ ICC International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery against Ships - Annual Report 1 januari 2008 tot 31 december 2008, p. 3.

bevatten ze van elk gerapporteerd incident een gedetailleerde beschrijving van de aanval, quasi altijd ter beschikking gesteld door het IMB.¹⁶⁸

Ondanks de uitgebreide rapporten door het IMB wordt aangenomen dat deze niet de volledige werkelijkheid weerspiegelen. Geschat wordt dat het aantal aanvallen sommige jaren dubbel zo groot zou zijn. Dit verschil tussen effectieve aanvallen en de rapporten is te wijten aan verschillende factoren. Eerst en vooral zijn gezagvoerders vaak niet happig om incidenten te melden aan de bevoegde autoriteiten. Dit uit vrees dat het onderzoek door de autoriteiten voor grote vertragingen zou kunnen zorgen of de vrees dat de kuststaat waar het incident zich voordeed niet altijd effectief optreedt of rapportering of publicatie van de incidenten mijdt om te voorkomen dat hun havens onveilig zouden lijken waardoor hun internationaal imago schade lijdt.¹⁶⁹ Officiële onderzoeken kunnen bovendien zorgen voor hogere verzekeringspremies, hogere looneisen door de bemanning en vragen opwerpen over de betrouwbaarheid van de scheepvaartmaatschappij bij haar klanten. Ook zit de angst bij gezagvoerders er dik in dat zij persoonlijk de gevolgen zullen dragen van het niet nakomen van de strikte leveringsplanning. Een laatste mogelijke verklaring ligt bij de enorme uitgestrektheid van de wereldzeeën, die voor gevolg heeft dat gevallen van piraterij op volle zee aan het oog onttrokken wordt van het publiek en bijgevolg minder kans hebben op rapportering of effectieve bestrijding.¹⁷⁰

5. SOLAS

De Conventie inzake de Veiligheid van mensenlevens op zee (SOLAS) werd oorspronkelijk uitgevaardigd in 1914 naar aanleiding van de ramp met de Titanic in 1912. Inmiddels zijn we met de Conventie van 1974 aan de vijfde versie van het verdrag. Naast allerlei bepalingen voor de veilige scheepvaart, specifieke bepalingen voor bulkschepen

¹⁶⁸ Zie bvb. IMO, MSC. 4/Circ. 127 (22 januari 2009) met daarin de gerapporteerde aanvallen van oktober 2008.

¹⁶⁹ R. C. BECKMAN, "Combatting Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia : The Way Forward", *Ocean Development and International Law*, 2002, p. 332.

¹⁷⁰ T.H. GOODMAN, "Leaving the corsair's name to other times: How to enforce the law of sea piracy in the 21st century through regional international agreements", *Case Western Reserve Journal of International Law*, 1999, p. 153-154.

en nucleaire schepen, werden ook bepalingen opgenomen ter bevordering van de maritieme veiligheid in hoofdstukken XI-1 en XI-2.¹⁷¹

Het voornaamste doel van de SOLAS-conventie is het opstellen van minimumstandaarden voor schepen om hun veiligheid te bevorderen. De vlaggenstaat van een schip heeft de primaire plicht te controleren of haar schepen voldoen aan de vereisten die vooropgesteld worden in de conventie. Indien lidstaten vermoeden dat bepaalde schepen niet voldoen aan de vereisten hebben zij de mogelijkheid het schip te onderzoeken op naleving van de conventie indien het schip zich in een haven van de lidstaat bevindt.¹⁷²

Hoofdstuk V bevat naast veiligheidseisen voor schepen in het algemeen ook bepalingen voor bepaalde schepen, zoals de vereiste van het installeren van een Voyage Data Recorder (VDR) en een automatisch identificatiesysteem voor schepen (AIS).

a) ISPS-code

ISPS werd in december 2002 aangenomen en trad in werking op 1 juli 2004. Het maakt deel uit van een serie amendementen van Hoofdstuk V en Hoofdstuk XI van de SOLAS-Conventie die ontworpen werden in de nadagen van de aanslagen van 11 september ter beveiliging van het zeeverkeer. Het bestaat enerzijds uit een aanbevolen gedeelte en anderzijds uit een verplichte veiligheidscode voor havens en schepen met onder andere regelingen voor onvoorziene gebeurtenissen, computersystemen, bewaking en patrouilles.¹⁷³ De code voorziet in veiligheidsvereisten voor overheden, havenautoriteiten en scheepvaartbedrijven met de aanstelling van veiligheidspersoneel, risico-analyses, veiligheidsplannen en via technische middelen voor schepen en havens.¹⁷⁴

¹⁷¹ Respectievelijk Special measures to enhance maritime safety en Special measures to enhance maritime security.

¹⁷² Inleiding en geschiedenis van de SOLAS-conventie, http://www.imo.org/conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647 .

¹⁷³ T. ORSZAG-LAND, "Waiving the flag of convenience", *Jane's Terrorism and Security Monitor*, 2004, p. 4-5.

¹⁷⁴ P. LEHR, "Port security in the UK : The spectre of maritime terrorism" in P. WILKINSON (ed.), *Homeland Security in the UK: future preparedness for terrorist attack since 9/11*, London, Routledge, 2007, p. 278.

Het doel is om door middel van een standaard kader voor risico-evaluatie, overheden mogelijk te maken de kwetsbaarheid van schepen en havens aan te passen bij veranderende veiligheidsomstandigheden. De risicoanalyse verloopt via een aantal minimale veiligheidsvereisten voor schepen en havens. Bij schepen gaat het om

- veiligheidsplannen voor schepen
- veiligheidsofficieren op schepen
- veiligheidsofficieren binnen het bedrijf
- bepaald veiligheidsmateriaal aan boord van het schip

Ook havens moeten voorzien in veiligheidsplannen en veiligheidsofficieren. Verder gaat het ook nog om het in beeld brengen en de controle van de toegang tot de haven en van activiteiten, personen en lading. Eveneens moet gezorgd worden dat de veiligheidsmaatregelen steeds beschikbaar zijn. In de ISPS-code wordt voorzien in 3 verschillende veiligheidsniveaus : (1) normaal (2) voor een langere periode ingeval van een verhoogd veiligheidsrisico en (3) gedurende de tijdspanne dat er een mogelijk of een dreigend risico is op een veiligheidsincident.¹⁷⁵

Wanneer een schip voldoet aan de voorwaarden van de ISPS-code, wordt een certificaat uitgereikt, nl. het International Ship Security Certificate (ISSC). Havenautoriteiten mogen deze certificaten controleren, zonder echter zo ver te gaan het veiligheidsplan van het schip zelf te gaan onderzoeken. Ook kan de toegang geweigerd worden aan een schip dat niet voldoet aan de vereisten zoals vermeld in de SOLAS-conventie.¹⁷⁶

Dit verre gaande veiligheidsregime heeft echter te kampen met belangrijke nadelen. Zo zal het voldoen aan de vereisten die de ISPS-code oplegt de lidstaten van de SOLAS-conventie bijzonder veel geld kosten. De jaarlijkse kosten worden geschat op 730 miljoen dollar.¹⁷⁷

¹⁷⁵ H.G. HESSE, "Maritime Security in a Multilateral Context: IMO Activities to Enhance Maritime Security", *International Journal of Marine and Coastal Law*, 2003, 331-332.

¹⁷⁶ H.G. HESSE, "Maritime Security in a Multilateral Context: IMO Activities to Enhance Maritime Security", *International Journal of Marine and Coastal Law*, 2003, 333.

¹⁷⁷ OESO, Maritime Transport Committee, *Security in maritime transport: risk factors and economic impact*, Parijs, 2003.

Bovendien kan de ISPS-code verschillende gevolgen hebben voor de activiteiten van commerciële zeeschepen.¹⁷⁸ De duur en de kost van schepen die stilliggen in de haven naar aanleiding van verscherpte veiligheidsmaatregelen of inspecties door de havenstaat, kunnen een ernstige last voor de maritieme industrie veroorzaken. Ook kunnen schepen die overgaan van het ene veiligheidsniveau naar het andere vertraging oplopen. Schepen die wegens een verhoogd veiligheidsniveau in de haven van bestemming moeten wachten, tot de haven weer het normale veiligheidsniveau heeft aangenomen, zien hun reisplanning letterlijk in het water vallen, met alle financiële gevolgen van dien.¹⁷⁹

Er is eveneens een grote inconsistentie in de uitwerking van de ISPS-code doorheen de havens van verschillende landen. De code werd op verschillende manier geïmplementeerd en ook de meningen van schippers, havenpersoneel en overheden verschillen grondig over de invoering van de code. De mate waarin de code succesvol is om terroristische daden te voorkomen is dan ook in grote mate afhankelijk van haven tot haven. Sommige havens modderen wat aan, vaak door gebrek aan middelen, terwijl anderen het voortouw nemen in de succesvolle implementatie.¹⁸⁰

Om hieraan tegemoet te komen werden er door het Maritime Safety Committee reeds vlak na de inwerkingtreding een aantal richtlijnen uitgevaardigd die lidstaten moeten bijstaan in de implementatie van de ISPS-code en moet zorgen voor een uniforme uitwerking ervan.¹⁸¹ Inmiddels werd in 2004 de ISPS-code ook in het Europees recht geïncorporeerd door een verordening van het Europees Parlement en de Raad.¹⁸²

¹⁷⁸ E. MOLONEY, "ISPS Code will put a brake on shipping", *Lloyds List*, 19 maart 2003.

¹⁷⁹ P. BOISSON, "La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime", *Droit Maritime Français*, 2003, 733-734.

¹⁸⁰ P. LEHR, "Port security in the UK : The spectre of maritime terrorism" in P. WILKINSON (ed.), *Homeland Security in the UK: future preparedness for terrorist attack since 9/11*, London, Routledge, 2007, p. 283-284.

¹⁸¹ Omzendbrief 1111 van het Maritime Safety Committee van de IMO (7 juni 2004), MSC/Circ. 1111 en Omzendbrief 1132 van het Maritime Safety Committee van de IMO (14 december 2004), MSC/Circ. 1132.

¹⁸² Verordening (EG) nr. 724/2004 van het Europees Parlement en de Raad, van 31 maart 2004, *Pb. L. 129* (29 april 2004), p. 1-5.

b) AIS

De bepalingen over het Automatisch Identificatiesysteem voor Schepen (AIS) en de Voyage Data Recorder werden opgenomen in Hoofdstuk V SOLAS Conventie. Het is bedoeld als verbetering van de maritieme veiligheid, door informatie te verschaffen over de bewegingen van een schip, zijn snelheid en positie en ook om de maritieme veiligheid te verzekeren door havens en veiligheidsdiensten de mogelijkheid te geven naderende schepen op te sporen, te identificeren en in de gaten te houden.¹⁸³ Het is verplicht voor schepen boven een bepaald tonnage.¹⁸⁴

Of het AIS-systeem echt de piraterijaanvallen zal verminderen is twijfelachtig. Het werd aanvankelijk ontwikkeld om aanvaringen te voorkomen en om havenautoriteiten de mogelijkheid te bieden het scheepvaartverkeer voor hun haven in de gaten te kunnen houden.¹⁸⁵

Een eerste beperking aan AIS is dat vele schepen niet verplicht zijn zich uit te rusten met een dergelijk systeem.¹⁸⁶ Niet alleen grote schepen zijn echter het doelwit van piraten en overvallers. Kleinere vaartuigen kunnen dus niet gevolgd worden ingeval van een kaping of overval. Bovendien spreekt het voor zich dat piraten hun eigen schepen niet zullen uitrusten met een systeem dat hun positie, koers en snelheid zal prijsgeven.¹⁸⁷

Ten tweede is een dergelijk systeem ook een mogelijke bedreiging voor het schip. Waar kapiteins in principe verplicht zijn het systeem ten allen tijde werkzaam te houden, is er in de SOLAS Conventie een uitzondering voorzien waardoor het systeem uitgeschakeld kan worden ingeval de werking ervan een groter risico voor het schip zou inhouden.¹⁸⁸ In

¹⁸³ P. LEHR, "Port security in the UK : The spectre of maritime terrorism" in P. WILKINSON (ed.), *Homeland Security in the UK: future preparedness for terrorist attack since 9/11*, London, Routledge, 2007, p. 278.

¹⁸⁴ Regulation 19, Hoofdstuk V, 2.4 SOLAS bepaalt dat AIS verplicht is voor schepen boven 300 bruto ton die internationale reizen ondernemen, cargo schepen boven 500 bruto ton die geen internationale zeereizen ondernemen en alle passagiersschepen ongeacht hun formaat.

¹⁸⁵ M. BAHAR, "Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations", *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, 2007, p. 56.

¹⁸⁶ Cf. supra voetnoot 155.

¹⁸⁷ M. BAHAR, "Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations", *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, 2007, p. 57.

¹⁸⁸ Regulation 8 van Hoofdstuk XI-2 SOLAS Conventie.

regio's waar het gevaar op aanvallen vrij groot is kan het raadzaam zijn AIS uit te schakelen. Piraten en andere aanvallers kunnen immers via AIS essentiële informatie verkrijgen over schepen die in hun buurt varen en op die manier een doelwit uitkiezen.¹⁸⁹

Een derde nadeel aan het AIS-systeem is het feit dat de informatie die over het schip uitgezonden wordt bijzonder gemakkelijk te verkrijgen is via internet. Piraten en ook terroristen kunnen zo vrij eenvoudig belangrijke informatie vergaren die door hen kan misbruikt worden. Het Maritime Safety Committee heeft getracht lidstaten te ontmoedigen deze informatie vrij te geven op het internet, maar dit had helaas weinig effect.¹⁹⁰ Een eenvoudige zoekactie op Google levert dan ook al veel informatie op. Verschillende sites bieden, soms gratis, soms betalend, de AIS informatie aan.¹⁹¹

6. CSI

Gezien de enorme hoeveelheden cargo die dagelijks in en uit havens getransporteerd worden en de beperkte controlemogelijkheden wordt slechts een fractie daarvan gecontroleerd. Steeds meer cargo wordt verscheept in containers, met als gevolg dat de verschepers niet langer alle cargo kunnen controleren. Ze zien immers enkel de container. Zelfs wanneer de eigenaar van de container geen illegale activiteiten uitvoert, dan nog is het mogelijk dat de zegels van de containers worden verbroken en nadien vervalst. Met dit gegeven in het achterhoofd en met de aanslagen van 11 september als voornaamste aanleiding werd door de douaneautoriteiten van de Verenigde Staten het Container Security Initiative (CSI) ontwikkeld.¹⁹²

Het principe van CSI is dat de Verenigde Staten de veiligheidsgrens verplaatsen naar het buitenland en dus de cargo controleren in het land waar deze cargo vertrekt naar de Verenigde Staten.¹⁹³ Het steunt op 4 peilers : het identificeren van containers met een

¹⁸⁹ M. BAHAR, "Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations", *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, 2007, p. 57.

¹⁹⁰ http://www.imo.org/legal/mainframe.asp?topic_id=754 .

¹⁹¹ Bvb. <http://www.marinetraffic.com> of <http://www.aislive.com> .

¹⁹² C.Z. RAYMOND, "Maritime Terrorism in Southeast Asia: A Risk Assessment", *Journal of Terrorism and Political Violence*, 2006, p. 242.

¹⁹³ M. FLORESTAL, "Terror on the High Seas", *Brooklyn Law Review*, 2007, p. 445-447.

hoog risico, het onderzoeken van deze risico-containers in de vertrekhaven door Amerikaans veiligheidspersoneel vooraleer deze aankomen in een haven in de VS, het gebruik van opsporingstechnologieën om deze risicocontainers te onderzoeken en het gebruik van veiligere zegels voor containers.¹⁹⁴

Het initiatief gaat dus uit van de Verenigde Staten, en staten die zich willen aansluiten bij het project moeten met een aantal zaken akkoord gaan. Ze moeten toelaten dat Amerikaans douanepersoneel het screenen van de containers superviseert die een Amerikaanse haven als bestemming hebben. Bovendien moet de havenstaat het nodige materiaal aankopen om een grondig onderzoek van de inhoud van de container te waarborgen. Als laatste wordt van de havenstaat verwacht dat zij 24 uur voor de verwachte aankomst van de cargo in de Verenigde Staten een volledige omschrijving doorsturen van de inhoud van de containers.¹⁹⁵

In België werkt de Antwerpse haven sinds 2002 mee aan het CSI-programma.¹⁹⁶ Zeebrugge maakt sinds 2004 deel uit van het initiatief. Ook 7 andere EU-lidstaten tekenden een akkoord met de Verenigde Staten om hun deelname aan het initiatief te bevestigen. Het gaat om het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Duitsland, Italië, Nederland, Spanje en Zweden. In eerste instantie was de Europese Commissie niet opgezet met de individuele ondertekening van een CSI-akkoord, aangezien zij van mening was dat een dergelijk akkoord enkel door de Europese Unie zelf kon getekend worden, mits het ondertekenen van een dergelijk douane-akkoord exclusief toebehoort aan de Europese Unie.¹⁹⁷ Inmiddels zijn de plooiën gladgestreken en werd een akkoord gesloten waarbij de veiligheid van de containerhandel tussen de EU en de Verenigde Staten verzekerd

¹⁹⁴ P. LEHR, "Port security in the UK : The spectre of maritime terrorism" in P. WILKINSON (ed.), *Homeland Security in the UK: future preparedness for terrorist attack since 9/11*, London, Routledge, 2007, p. 277.

¹⁹⁵ D. ROSENBERG & C. CHUNG, "Maritime Security in the South China Sea: Coordinating Coastal and User State Priorities", *Ocean Development and International Law*, 2008, p. 53.

¹⁹⁶ A. ROACH, "Container and Port Security: A Bilateral Perspective", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2003, p. 348.

¹⁹⁷ P. LEHR, "Port security in the UK : The spectre of maritime terrorism" in P. WILKINSON (ed.), *Homeland Security in the UK: future preparedness for terrorist attack since 9/11*, London, Routledge, 2007, p. 277.

werd.¹⁹⁸ Op 8 oktober 2007 waren er 58 havens die voldeden aan de vereisten van de CSI-overeenkomst.¹⁹⁹

Ondanks het groeiend aantal deelnemende havens en de mogelijkheid voor deelnemende landen ook in de Verenigde Staten douanepersoneel te installeren om de containers te controleren die bestemd zijn voor een haven in hun land, is het initiatief toch met een groot gebrek behept.²⁰⁰ Het initiatief is namelijk zo opgezet dat vooral de Verenigde Staten geniet van de verbeterde veiligheidsmaatregelen. Bovendien werkt de Verenigde Staten slechts samen met een dertigtal staten, waardoor het effect van het initiatief redelijk beperkt blijft. Nochtans is terrorisme een universeel fenomeen. Een universeel initiatief zit er echter voorlopig niet aan te komen.²⁰¹

7. Nucleaire transporten en massavernietigingswapens

De aanslagen van 11 september en de angst voor nieuwe aanslagen brachten de Verenigde Staten onder leiding van President Bush ertoe een nieuw initiatief uit te vaardigen dat de verspreiding van radioactieve stoffen en massavernietigingswapens aan banden te leggen. In 2003 werd dan ook het Proliferation Security Initiative (PSI) bekendgemaakt, met als doel de verscheping van massavernietigingswapens en ander gerelateerd materiaal zoals raketinstallaties over zee, land of door de lucht te onderscheppen, om te voorkomen dat zij in de handen vallen van terroristische organisaties of staten die deze organisaties steunen.²⁰²

¹⁹⁸ Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Verenigde Staten van Amerika inzake intensivering en uitbreiding van de Overeenkomst betreffende samenwerking en wederzijdse bijstand in douanezaken tot samenwerking op het gebied van containerveiligheid en aanverwante zaken, *Pb. L.* 304 van 30 september 2004, p. 34-37.

¹⁹⁹ http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/csi/ .

²⁰⁰ P. LEHR, "Port security in the UK : The spectre of maritime terrorism" in P. WILKINSON (ed.), *Homeland Security in the UK: future preparedness for terrorist attack since 9/11*, London, Routledge, 2007, p. 277.

²⁰¹ R. WOLFRUM, "Fighting Terrorism at Sea: Options and Limitations under International Law" in M. H. NORDQUIST, R. WOLFRUM, J.N. MOORE en R. LONG (eds.), *Legal Challenges in Maritime Security*, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, p. 38-39.

²⁰² D. ROSENBERG & C. CHUNG, "Maritime Security in the South China Sea: Coordinating Coastal and User State Priorities", *Ocean Development and International Law*, 2008, p. 54.

Het initiatief bestaat uit een geheel van bilaterale akkoorden tussen deelnemende staten en de Verenigde Staten. Deelnemers verbinden zich er toe geen massavernietigingswapens te vervoeren of daarin bij te staan. Verder wordt er verwacht dat zij vaartuigen die varen onder hun vlag onderzoeken, zowel in interne en territoriale wateren als op volle zee, indien zij er van verdacht worden zich schuldig te maken aan de verspreiding van deze wapens. Er wordt eveneens verwacht van deelnemende staten dat zij de toestemming geven aan andere deelnemers om schepen onder hun vlag te laten onderzoeken indien zij verdacht worden van bovenvermelde activiteiten. De gepaste maatregelen moeten ook genomen worden tegen schepen die varen onder een vreemde vlag die zich in hun territoriale wateren bevinden en die zich mogelijk schuldig maken aan de verspreiding van massavernietigingswapens.²⁰³

Het initiatief telde op 3 maart 2009 94 deelnemende staten.²⁰⁴ Daaronder bevinden zich enkele landen die als grote vlaggenstaten beschouwd worden, zoals Panama, Liberia, de Marshall Eilanden, Cyprus en Belize. Schepen onder de vlaggen van deze staten die verdacht worden van het transport van massavernietigingswapens kunnen dus na toestemming van de vlaggenstaat gecontroleerd worden door schepen van deelnemende staten. Ondanks deze negentig lidstaten wordt het initiatief niet overal even enthousiast onthaald. Er is bijvoorbeeld in verschillende landen van Azië weinig steun te vinden voor het PSI, en verschillende staten met belangrijke maritieme activiteiten weigeren deel te nemen aan het initiatief, waaronder China, India, Indonesië, Maleisië en Zuid-Korea.²⁰⁵

Ook juridisch roept het initiatief verschillende vragen op, met name de compatibiliteit met het Internationaal Zeerecht. Meer bepaald zorgt paragraaf 4 (d) over de plichten voor de deelnemende landen van de PSI verklaring voor problemen. Deze paragraaf verwacht dat staten de gepaste maatregelen nemen om schepen te stoppen en te onderzoeken in interne en territoriale wateren bij verdenking van transport van massavernietigingswapens

²⁰³ R. WOLFRUM, "Fighting Terrorism at Sea: Options and Limitations under International Law" in M. H. NORDQUIST, R. WOLFRUM, J.N. MOORE en R. LONG (eds.), *Legal Challenges in Maritime Security*, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, p. 22-23.

²⁰⁴ Proliferation Security Initiative Participants, <http://www.state.gov/t/isn/c27732.htm> (geconsulteerd op 9 mei 2009).

²⁰⁵ D. ROSENBERG & C. CHUNG, "Maritime Security in the South China Sea: Coordinating Coastal and User State Priorities", *Ocean Development and International Law*, 2008, p. 54.

en verwacht bovendien dat er voorwaarden opgelegd worden aan schepen die de interne of territoriale wateren verlaten of binnenvaren en een verdachte lading hebben.²⁰⁶

Het onderscheppen van een schip in interne wateren scheidt weinig problemen. Daar heeft de kuststaat immers de volle bevoegdheid over eender welk schip. De territoriale zee zorgt echter voor meer problemen, aangezien daar het recht van onschuldige doorvaart geldt.²⁰⁷ Dit recht op onschuldige doorvaart is echter niet onbeperkt. De doorvaart wordt niet langer als onschuldig beschouwd indien deze doorvaart een bedreiging vormt voor de vrede, openbare orde en veiligheid van de kuststaat of als het schip bepaalde activiteiten onderneemt.²⁰⁸ Het transporteren van massavernietigingswapens wordt echter niet genoemd in art. 19 (2) Internationaal Zeerechtverdrag, dus moet men terugvallen op art. 19 (1) Internationaal Zeerechtverdrag. Een strikte lezing van dat artikel levert echter enkel grond om op te treden in het eigen belang van de kuststaat, niet dat van andere staten. Verder moet ook opgemerkt worden dat art. 23 Internationaal Zeerechtverdrag het louter transporteren van radioactieve stoffen niet als een inbreuk beschouwt van het recht op de onschuldige doorvaart.²⁰⁹

De mogelijkheid voor staten om de vrije doorvaart van haar territoriale wateren te reglementeren wordt beperkt door art. 21 Internationaal Zeerechtverdrag, en het is dan ook de vraag of dit artikel de basis kan leveren voor het aan banden leggen van nucleaire transporten. Ook art. 27 Internationaal Zeerechtverdrag lijkt niet direct een mogelijkheid te bieden voor kuststaten om rechtsmacht uit te oefenen over schepen die nucleaire stoffen transporteren. Resolutie 1540 van de VN Veiligheidsraad²¹⁰ voorziet dat de verspreiding van massavernietigingswapens in strijd is met de internationale vrede, maar het is onzeker

²⁰⁶ PSI interdiction principles, <http://www.state.gov/t/isn/c27726.htm>.

²⁰⁷ Art. 17 Internationaal Zeerechtverdrag.

²⁰⁸ Art. 19 Internationaal Zeerechtverdrag.

²⁰⁹ R. WOLFRUM, "Fighting Terrorism at Sea: Options and Limitations under International Law" in M. H. NORDQUIST, R. WOLFRUM, J.N. MOORE en R. LONG (eds.), *Legal Challenges in Maritime Security*, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, p. 24-25.

²¹⁰ Resolutie 1540 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (28 april 2004), *UN Doc. S/RES/1540* (2004).

of dit de gepaste rechtsgrond is om maatregelen op grond van art. 27 Internationaal Zeerechtverdrag te rechtvaardigen.²¹¹

Ook een mogelijk optreden van deelnemende staten op volle zee tegen schepen die varen onder een vreemde vlag roept vragen op. Art. 110 Internationaal Zeerechtverdrag voorziet immers slechts 5 gevallen waarin een oorlogsschip een schip onder vreemde vlag mag tegenhouden en aan een onderzoek onderwerpen. Of de lezing van resolutie 1540 en art. 88 Internationaal Zeerechtverdrag grond biedt voor het treffen van maatregelen tegen vermoedelijke vervoerders van massavernietigingswapens wordt ook betwijfeld. Deze resolutie vraagt lidstaten wel de nodige wetgeving aan te nemen die dergelijk transport van massavernietigingswapens verbiedt, maar geeft echter niet het recht maatregelen te nemen, daar deze traditioneel voorbehouden zijn voor staten die ook effectief het slachtoffer werden van deze wapens.²¹²

De uitwerking van het Proliferation Security Initiative heeft dus te kampen met heel wat juridische twijfels, waardoor eventuele maatregelen genomen door deelnemende staten mogelijk betwist zullen worden door de staat die het slachtoffer was van deze maatregelen. Bovendien heeft dit initiatief te kampen met de problemen die ook het succes van CSI bemoeilijken. Ondanks de 94 deelnemende staten zijn heel wat belangrijke staten geen lid van PSI, wat alweer niet voor een universele uitwerking zorgt. Verder kan vermeld worden dat de SUA-conventie sinds 2005 ook bepalingen bevat in verband met terroristische aanslagen via de maritieme sector.²¹³ Misschien was het beter geweest dit initiatief te lanceren via organen van de Verenigde Naties, om zo voor een meer universele verspreiding te zorgen van het initiatief. Een garantie voor succes is dit echter niet, gezien het ontbreken van bepaalde cruciale staten als lidstaten van de conventie, zoals hoger uiteengezet werd. Het zou eventueel wel het concept een grotere legitimiteit bezorgen, aangezien er in de internationale gemeenschap wel eens terughoudendheid kan bestaan tegenover maatregelen die opgezet werden door de Verenigde Staten.

²¹¹ R. WOLFRUM, "Fighting Terrorism at Sea: Options and Limitations under International Law" in M. H. NORDQUIST, R. WOLFRUM, J.N. MOORE en R. LONG (eds.), *Legal Challenges in Maritime Security*, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, p. 26.

²¹² R. WOLFRUM, "Fighting Terrorism at Sea: Options and Limitations under International Law" in M. H. NORDQUIST, R. WOLFRUM, J.N. MOORE en R. LONG (eds.), *Legal Challenges in Maritime Security*, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, p. 28-30

²¹³ Cf. supra.

DEEL 2 : REGIONAAL

De geringe successen die geboekt worden op basis van de bestaande internationaalrechtelijke instrumenten duiden op het belang van regionale samenwerking. Vooral in de Zuid-Chinese Zee blijken unilaterale inspanningen niet de gewenste resultaten op te leveren, onder andere door beperkte middelen, onduidelijke territoriale afbakening, corruptie en een gebrekkige uitleveringsmechanismen.

1. ASEAN

De Associatie van Zuid-Oost Aziatische Naties (ASEAN) is een organisatie van Aziatische landen, bestaande uit Indonesië, Maleisië, de Filipijnen, Singapore, Thailand, Brunei, Vietnam, Myanmar, Cambodja en Laos, met als doel het verbeteren van de economische, culturele en politieke samenwerking.²¹⁴ Deze Associatie van Zuid-Oost Aziatische Naties werkt nauw samen met andere landen in de regio die geen lid zijn van de organisatie zoals China, India, Japan, ...²¹⁵ Het is dan ook een geschikt kader om piraterij in Zuid-Oost Azië op de agenda te plaatsen en gecoördineerd op te treden.

Het ASEAN Regionaal Forum (ARF) focust op veiligheid binnen de regionale context. Dankzij dit forum werd maritieme veiligheid mee op de internationale agenda geplaatst.²¹⁶ Bij de tiende editie van dit ASEAN Regionaal Forum in 2003 werd een verklaring uitgevaardigd tot samenwerking in de strijd tegen piraterij en andere bedreigingen van de maritieme veiligheid.²¹⁷ Piraterij wordt hierin aangeduid als een belangrijk probleem in de Aziatische regio en men haalt de nood aan regionaal samen te werken om effectief resultaten te boeken.²¹⁸ Op te merken is ook de verbintenis van de deelnemers om zo vlug

²¹⁴ <http://www.aseansec.org/64.htm>.

²¹⁵ J. MO, "Options to combat Maritime Piracy in Southeast Asia", *Ocean Development & International Law*, 2002, vol. 33, p. 348.

²¹⁶ P.H. KWON, *The Law of the Sea and North East Asia : a challenge for cooperation*, Kluwer Law International, Den Haag, 2000, p. 105.

²¹⁷ Verklaring ASEAN Regionaal Forum inzake Samenwerking tegen piraterij en andere bedreigingen voor de veiligheid, 17 juni 2003, <http://www.aseansec.org/14837.htm> .

²¹⁸ Z. KEYUAN, "Implementing the United Nations Convention on the Law of the Sea in East Asia: Issues and Trends", *Singapore Year Book of International Law*, 2005, p.11.

mogelijk lid te worden van de SUA-Convention, indien dit nog niet het geval was.²¹⁹ Aangezien enkele belangrijke landen zoals Maleisië en Indonesië in de strijd tegen maritieme criminaliteit nog steeds geen lid zijn van de SUA-Convention blijkt dat deze belofte van de deelnemers niet door iedereen even serieus genomen wordt.

Ook buiten het ARF werden reeds initiatieven genomen door ASEAN en andere Aziatische landen. Zo werd in 2002 een gemeenschappelijke verklaring getekend door de ASEAN-landen en China die voorziet in de samenwerking tussen deze landen op gebied van niet-traditionele veiligheidsthema's.²²⁰ Onder andere piraterij en terrorisme maken deel uit van de thema's die men wenst te behandelen door onderlinge samenwerking.

Een samenkomst van de ASEAN-landen en 6 andere staten²²¹ op een regionale conferentie in april 2000 leidde tot enkele documenten, waaronder een verklaring, *Asia Anti-piracy Challenge*, waarin men de wens uit om de onderlinge samenwerking te versterken in de strijd tegen piraterij en gewapende overvallen op zee. Een ander document, de *Tokyo Appeal* en een *Model Action Plan* riepen op en gaven vorm aan een informatie-uitwisseling tussen de autoriteiten van de verschillende deelnemende landen.²²² Het ReCAAP Information Sharing Centre is een rechtstreeks gevolg van deze documenten.

2. RECAAP Information Sharing Centre

Naast het belang van regionale actie om piraterij te bestrijden, is het ook vereist dat de actoren in hun strijd alle informatie bundelen, om zeker te zijn dat alle middelen op de juiste wijze worden aangewend. Het grote aantal incidenten in de Zuid-Oost Aziatische regio heeft de staten in die regio het nut doen beseffen van de toegankelijkheid van die informatie. Onder impuls van Japan werd een overeenkomst gesloten tussen 14 landen uit

²¹⁹ Art. 2 Verklaring ASEAN Regionaal Forum inzake Samenwerking tegen piraterij en andere bedreigingen voor de veiligheid, 17 juni 2003, <http://www.aseansec.org/14837.htm> .

²²⁰ Gemeenschappelijke verklaring van ASEAN en China aangaande de samenwerking op het gebied niet-traditionele veiligheidsthema's, 4 november 2002, <http://www.aseansec.org/13185.htm> .

²²¹ India, Sri Lanka, Bangladesh, Zuid-Korea, China, Hong Kong en Japan.

²²² Z. KEYUAN, "Implementing the United Nations Convention on the Law of the Sea in East Asia: Issues and Trends", *Singapore Year Book of International Law*, 2005, p.10.

de regio tot het oprichten van een Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia (ReCAAP). Hierin wordt de plicht herhaald van lidstaten van het Internationaal Zeerechtverdrag om samen te werken in de strijd tegen piraterij.²²³ Ook het belang van samenwerking en coördinatie van de inspanningen is een van de drijfveren tot het oprichten van dit regionaal initiatief.²²⁴

De overeenkomst voorziet in de oprichting van een Information Sharing Centre (ISC), gelegen te Singapore, dat coördinatie tussen de lidstaten moet bewerkstelligen.²²⁵ Dit informatiecentrum is gebaseerd op drie peilers : het delen van informatie tussen de lidstaten, het uitbouwen van de capaciteit van de lidstaten door het uitwisselen van de beste manieren om piraterij en gewapende overvallen op zee tegen te gaan en het sluiten van samenwerkingsakkoorden met gelijkgestemde organisaties om de slagkracht van de lidstaten te vergroten.²²⁶

Het Informatiecentrum biedt uiteraard verschillende voordelen. De vereiste dat elke deelstaat zich dient te focussen op een bepaald deelprobleem, zorgt ervoor dat de verschillende lidstaten via de organisatie dienen samen te werken om een coherent beleid te ontwikkelen. Lidstaten die niet de gewoonte hebben samen te werken in zulke organisatie worden zo meer vertrouwd met de verschillende manieren van werken. Een tweede voordeel van ReCAAP is het uitbouwen van de capaciteit. In plaats van elk hun eigen ding te doen, wordt door dit programma een groter bewustzijn gecreëerd tussen de lidstaten. Ook de incorporatie van organisaties uit de industrie maakt ReCAAP een vrij uitgebreid instrument. Verschillende organisaties die geïnteresseerd zijn in het delen van informatie aangaande piraterij en gewapende overvallen worden zo bij elkaar gebracht om van gedachten te wisselen. Onder andere BIMCO (Baltic and International Maritime Council), INTERTANKO (International Independent Tanker Owners' Organisation) en de IMO zijn lid van van ReCAAP. Naast de overheid van de lidstaten beschikken vele internationale organisaties over onontbeerlijke informatie voor de strijd tegen piraterij.²²⁷

²²³ Art. 100 Internationaal Zeerechtverdrag.

²²⁴ Preambule ReCAAP Overeenkomst, <http://www.recaap.org/about/pdf/ReCAAP%20Agreement.pdf> .

²²⁵ Art. 4 ReCAAP Overeenkomst.

²²⁶ J. HO, "Combating Piracy and Armed Robbery in Asia: the ReCAAP Information Sharing Centre (ISC)", *Marine Policy*, 2009, p. 432.

²²⁷ J. HO, "Combating Piracy and Armed Robbery in Asia: the ReCAAP Information Sharing Centre (ISC)", *Marine Policy*, 2009, p. 433.

Aan dit initiatief zijn echter ook enkele nadelen verbonden. De niet-ratificering van landen als Maleisië en Indonesië beperkt in grote mate de mogelijkheid tot het succesvol terugdringen van piraterij en gewapende overvallen. De Straat van Malacca en omliggende wateren vormen immers het favoriete gebied van de meeste piraten. De samenwerking met deze landen zou een grote stap vooruit kunnen zijn voor de strijd tegen piraterij. Naast de potentiële kracht die uitgaat van het informatiecentrum dient echter vermeld te worden dat de operationele rol van het centrum beperkt is. Informatie bereikt te traag het centrum, wat dikwijls een adequate aanpak van specifieke problemen fruikt. Bovendien kan het centrum een ideale manier zijn om ook het terrorisme aan te pakken in de regio. Gezien het samenvloeien van piraterij en terroristische acties in de regio, kan de informatie van het centrum zeer goed gebruikt worden om ook deze bedreiging een halt toe te roepen en de krachten te bundelen.²²⁸

Niettemin vormt het Information Sharing Centre een bijzonder bruikbaar instrument om de strijd met piraterij en andere misdrijven in de maritieme sector aan te gaan. Het biedt de mogelijkheid inspanningen van lidstaten te coördineren en de middelen zo efficiënt mogelijk aan te wenden. De huidige tekortkomingen van het internationale regime kunnen zo enigszins gecounterd worden en de maritieme sector vrijwaren van verdere bedreigingen. Ook de IMO heeft de voordelen van het concept ingezien, en kijkt of het mogelijk is een gelijkaardig initiatief op te zetten in Afrikaanse regio's die geteisterd worden door piraten.²²⁹

3. EU en NAVO troepenmachten

Om een antwoord te bieden op het grote aantal aanvallen op koopvaardij schepen voor de kust van Somalië en in de Golf van Aden en om de veiligheid te verzekeren van schepen die voedselhulp leveren aan de Somalische bevolking, besloot de NAVO om een operatie op te starten in de regio. Deze operatie, *Allied Provider*, die plaatsvond van 24 oktober tot

²²⁸ J. HO, "Combating Piracy and Armed Robbery in Asia: the ReCAAP Information Sharing Centre (ISC)", *Marine Policy*, 2009, p. 433-434.

²²⁹ J. KRASKA, "Developing Piracy Policy for the National Strategy for Maritime Security" in M. H. NORDQUIST, R. WOLFRUM, J.N. MOORE en R. LONG (eds.), *Legal Challenges in Maritime Security*, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, p. 369-370.

12 december 2008, kwam tegemoet aan de vraag van de VN Veiligheidsraad aan de internationale gemeenschap om actie te ondernemen tegen de piraten in de regio.²³⁰ Ze stond onder leiding van Divisie-Admiraal Giovanni Gumiero en bestond uit schepen van Duitsland, Italië, het Verenigd Koninkrijk, Griekenland, Turkije en de Verenigde Staten.

Op 14 december 2008 werd de operatie overgedragen naar een vloot bestaande uit Europese marineschepen, operatie EU NAVFOR Somalia - Operatie ATALANTA. Op 8 december besloot ook de Europese Unie immers gehoor te geven aan de oproep van de VN Veiligheidsraad en zich in te zetten voor de veiligheid in de regio.²³¹ Ook hier was het doel de veiligheid van de voedselkonvoeien in het kader van het Wereld Voedsel Programma (WFP) te verzekeren en op te treden tegen de piraterij in de Golf van Aden en de Somalische kust. Het Maritime Security Centre in Northwood in het Verenigd Koninkrijk zorgt voor de coördinatie van de militaire operaties in de regio van de Hoorn van Afrika. Door verregaande contacten met scheepvaartmaatschappijen, gezagvoerders en andere geïnteresseerden probeert het een beeld te schetsen van de situatie ter plaatse en daar haar operaties ter bescherming van de koopvaardij schepen op af te stemmen.²³² Gezagvoerders kunnen er hun traject registreren en de website voorziet ook in meldingen van incidenten.²³³

Ondertussen werd ook een nieuwe NAVO operatie opgezet, *Operatie Allied Protector*. Portugal, Canada, Nederland, Spanje en de Verenigde Staten nemen deel aan de operatie.²³⁴ Zij werken nauw samen met de voornoemde Europese operatie ATALANTA.

De internationale gemeenschap heeft dus ingezien dat haar aanwezigheid nodig is om de internationale koopvaardij te vrijwaren. Gezien de chaos in Somalië, dat niet in staat is zelf op te treden tegen de piraten in de regio, is internationale actie dan ook vereist.

²³⁰ Resoluties 1814, 1816, 1838 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (2008), *UN Doc. S/RES/1814 (2008)*, *UN Doc. S/RES/1816 (2008)*, *UN Doc. S/RES/1838 (2008)*.

²³¹ Besluit van de Europese Raad nr. 2008/918/CFSP, *Pb. L.* 9 december 2008, afl. 330, 19.

²³² www.mschoa.org.

²³³ De informatie is in tegenstelling tot die van AIS minder gemakkelijk te verkrijgen. Na verschillende pogingen tot registratie op de website werd mij nog steeds geen toegang verleend tot de site ...

²³⁴ http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm?selectedLocale=en

DEEL 3 : ANDERE

1. Shiploc

Shiploc is een systeem aan boord van het schip dat het mogelijk maakt de locatie van het schip te achterhalen. Het zendt stiekem de positie van het schip door naar de eigenaar van het schip, die zo kan achterhalen waar op zee of in welke haven zijn schip zich bevindt. Het voordeel hiervan is dat indien een schip gekaapt wordt, de eigenaar precies kan nagaan waar de kapers met het schip naartoe varen. Shiploc voldoet aan de voorwaarden gesteld door de ISPS-code. Het gebruik van een dergelijk systeem wordt sterk aangeraden door het Internationaal Maritiem Bureau.²³⁵

2. Secure-ship

Secure-ship is een speciaal systeem dat erop gericht is te voorkomen dat aanvallers er in slagen het schip te betreden. Het is een elektrische omheining rondom het schip waar 9000 volt doorstroomt. Wanneer de omheining aangeraakt wordt, dan gaat er een alarm af en gaan alle lichten op het schip branden. Een nadeel is echter wel dat het niet gebruikt kan worden op tankers, LNG-schepen of schepen die andere brandbare materialen vervoeren.²³⁶

²³⁵ P. MUKUNDAN, "Piracy and armed attacks against vessels today", *Journal of International Maritime Law*, 2004, p. 313.

²³⁶ P. MUKUNDAN, "Piracy and armed attacks against vessels today", *Journal of International Maritime Law*, 2004, p. 313.

HOOFDSTUK 4 : MOGELIJKE OPLOSSINGEN

1. Inleiding

Zoals reeds uitvoerig besproken werd, hebben vele huidige verdragen of andere initiatieven vaak te kampen met ernstige of minder ernstige beperkingen die een adequate aanpak van piraterij en een mogelijke terroristische aanslag bemoeilijken. Om aan deze problemen tegemoet te komen, worden verschillende voorstellen gedaan, het ene al ingrijpender dan het andere. In dit hoofdstuk worden verschillende mogelijke richtingen aangegeven die bestaan om een betere handhaving te verzekeren. Alvorens over te gaan naar meer specifieke maatregelen op regionaal vlak worden eerst aanbevelingen besproken voor het geldende internationale regime en de maatregelen die daarnaast nog kunnen worden genomen door de internationale gemeenschap. Ook gerelateerde problemen en factoren die piraterij en terrorisme in de hand werken worden kort besproken, daar ook deze factoren een belangrijke rol kunnen spelen bij het uitschakelen van deze vormen van maritieme criminaliteit.

2. Internationaal

a) Herziening van de bestaande verdragen

1. Het Internationaal Zeerechtverdrag

De kern van vele problemen bij de bestrijding van piraterij ligt bij een gebrekkige formulering van het concept piraterij, waardoor het optreden van bevoegde staten of staten die daartoe bereid zijn, onmogelijk wordt. Zoals hoger uiteengezet vormen de 3 traditionele voorwaarden die vereist zijn om een incident te beschouwen als zijnde piraterij in de praktijk een obstakel voor de internationale gemeenschap om daartegen passend op te treden. Velen zijn er dan ook voorstander van om deze voorwaarden een ruimere invulling te geven voor een betere voeling met de realiteit.

a. Incidenten met slechts 1 schip

Gebeurtenissen als de kaping van de *Santa Maria* en de *Achille Lauro* toonden aan dat het internationaal recht ernstig tekortschoot om te reageren op zulke incidenten. Naast het gebrek aan private doeleinden was er ook slechts 1 schip bij betrokken, waardoor deze kapingen niet als piraterij werden gekwalificeerd. Sommigen, waaronder MENEFEE, meenden in art. 101 Internationaal Zeerechtverdrag het bewijs te vinden dat ook feiten waarbij slechts 1 schip betrokken was eigenlijk onder de definitie hoorden te vallen.²³⁷

Deze visie wordt echter niet door iedereen aanvaard, en het is dan ook twijfelachtig of deze interpretatie algemeen doorgang zal vinden in de internationale rechtspraktijk. Om duidelijkheid te scheppen, is het dan ook vereist dat het bewuste artikel aangepast wordt om deze discussie de wereld uit te helpen. Hoewel dergelijke gevallen eerder sporadisch plaatsvinden, is er weinig reden om piraterij beperkt te houden tot gevallen waarbij 2 schepen betrokken zijn. Het beantwoordt misschien wel niet aan het traditionele beeld waarbij het ene schip geënterd wordt door het andere, maar er zijn voldoende gevallen waarbij een incident met slechts 1 schip ook als piraterij beschouwd kan worden, bijvoorbeeld wanneer de kaping gepaard gaat met het vermoorden of gijzelen van personen aan boord van het schip.²³⁸

b. Uitbreiding van het geografisch toepassingsgebied

Art. 101 Internationaal Zeerechtverdrag bepaalt dat incidenten op volle zee of buiten de rechtsmacht van eender welke staat dienen plaats te vinden om als piraterij beschouwd te worden. Piraterij binnen de territoriale wateren van een kuststaat zal dus enkel kunnen bestreden worden door de militaire troepen van die kuststaat. Ook het recht op hot pursuit heeft te lijden onder de beperkingen van het Internationaal Zeerechtverdrag. Oorlogsschepen die een vaartuig achtervolgen op verdenking van piraterij dienen hun achtervolging te staken indien dit vaartuig de territoriale wateren bereikt van zijn vlaggenstaat of die van een andere kuststaat.²³⁹ Regio's die gekenmerkt worden door de

²³⁷ S.P. MENEFEE, "The Achille Lauro and similar incidents: two arguments" in E. ELLEN (ed.), *Piracy at sea*, Parijs, ICC Publishing, 1989, p. 179.

²³⁸ J.L. JESUS, "Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2003, p. 386.

²³⁹ Art. 111 Internationaal Zeerechtverdrag.

aanwezigheid van verschillende kuststaten op een relatief kleine schaal maken het voor piraten dan ook bijzonder gemakkelijk om hieraan te ontsnappen. Vaak betreft het dan ook de kustwateren van staten die zich niet in de mogelijkheid bevinden voldoende patrouilles operationeel te hebben om de bewuste schepen aan te houden. Strikt genomen is er dan ook geen probleem met de exclusieve rechtsmacht over haar territoriale wateren, zolang de kuststaat de mogelijkheden heeft om op te treden. Vaak leidt dit echter wel tot problemen, bij gebrek aan wetgeving, materieel en de wil om ook effectief op te treden.

De vraag is dan ook of het eventueel mogelijk kan zijn dat buitenlandse oorlogsschepen die een verdacht schip achtervolgen hun achtervolging toch zouden kunnen voortzetten bij het binnenvaren van de territoriale wateren van een andere kuststaat. Op het eerste gezicht lijkt dit volstrekt onaanvaardbaar, en niet verenigbaar met het Internationaal Zeerechtverdrag. Alle schepen hebben in de territoriale wateren van een kuststaat immers het recht op onschuldige doorvaart, zowel koopvaardijsschepen als oorlogsschepen van een ander land.²⁴⁰ De doorvaart zal niet als onschuldig beschouwd worden wanneer het schip zich schuldig maakt aan bedreigingen of het gebruik van geweld tegen de soevereiniteit, de territoriale integriteit of de politieke onafhankelijkheid van de kuststaat, of zich schuldig maakt aan het oefenen of gebruiken van wapens van eender welk type.²⁴¹ Het optreden van buitenlandse oorlogsschepen binnen de territoriale wateren van een vreemde kuststaat zal dan ook voor de meeste staten niet aanvaardbaar zijn.²⁴²

Wanneer een schip zich niet houdt aan deze vereisten, kan de kuststaat vragen aan de gezagvoerder de territoriale wateren te verlaten.²⁴³ Bovendien riskeert de vlaggenstaat van het schip, die een eventuele inbreuk begaat, de kans aansprakelijk gesteld te worden voor de schade die uit die inbreuk zou zijn voortgekomen.²⁴⁴ Een vreemd oorlogsschip zal bijgevolg onmogelijk op kunnen treden tegen piraten zonder de toestemming van de kuststaat, tenzij het zich bloot wil stellen aan eventuele sancties. Interventie zal dus enkel

²⁴⁰ Art. 17 Internationaal Zeerechtverdrag.

²⁴¹ Art. 19 (2) Internationaal Zeerechtverdrag.

²⁴² M. BAHAR, "Attaining Optimal Deterrence at Sea : A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations", *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, 2007, 21-22.

²⁴³ Art. 30 Internationaal Zeerechtverdrag.

²⁴⁴ Art. 31 Internationaal Zeerechtverdrag.

mogelijk zijn mits een voorafgaand bilateraal of multilateraal akkoord tussen de kuststaat en andere staten die bereid zijn op te treden.²⁴⁵

Los van de mogelijkheid van bilaterale of multilaterale akkoorden tussen staten om een kader te voorzien voor hun samenwerking in de strijd tegen piraterij, waarin dan eventueel een beperkt recht wordt opgenomen om te territoriale wateren binnen te varen, lijkt het mij niet opportuun een algemene toelating op te nemen in het Internationaal Zeerechtverdrag om vreemde oorlogsschepen zonder tussenkomst van de kuststaat de territoriale wateren te laten binnen varen tijdens het uitvoeren van een hot pursuit. Staten zijn immers bijzonder gehecht aan hun soevereiniteit, waardoor dergelijke algemene uitbreiding mogelijk op weinig steun zal kunnen rekenen van de internationale gemeenschap.

Een mogelijkheid om dit probleem uit de weg te gaan kan eventueel geleverd worden door de VN Veiligheidsraad. Naar aanleiding van de verontrustende berichten over een alarmerende stijging van het aantal aanvallen tegen schepen in de Golf van Aden en voor de kust van Somalië vaardigde de VN Veiligheidsraad enkele resoluties uit om een betere aanpak te verzekeren. In resolutie 1816 besliste de VN Veiligheidsraad dan ook om naar aanleiding van deze gebeurtenissen, en gezien de ontoereikende capaciteit van de Somalische regering om de veiligheid van schepen in haar wateren te verzekeren, om oorlogsschepen voor een periode van 6 maanden toe te laten de Somalische territoriale wateren binnen te varen in hun strijd tegen piraterij en daar alle maatregelen te nemen die normaal voor de volle zee voorbehouden zijn.²⁴⁶ Deze maatregel werd later door resolutie 1846 verlengd met 12 maanden.²⁴⁷

Mijns inziens kan dit in bepaalde situaties waar kuststaten zich in de onmogelijkheid bevinden adequaat op te treden een juridische basis bieden om de repressie door buitenlandse marineschepen mogelijk te maken. Wel dient opgemerkt te worden dat de VN Veiligheidsraad benadrukt dat deze toelating niet voor gevolg heeft dat andere rechten en plichten van staten hierdoor geraakt worden. Ook werden de bewuste resoluties pas

²⁴⁵ S.P. MENEFE, "Foreign Naval Intervention in Cases of Piracy: Problems and Strategies", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, ?, p. 361-363.

²⁴⁶ Resolutie 1816 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (2 juni 2008), *UN Doc. S/RES/1816* (2008).

²⁴⁷ Resolutie 1846 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (2 december 2008), *UN Doc. S/RES/1846* (2008).

genomen na overleg en toestemming met en door de Somalische regering. De VN Veiligheidsraad zal dus niet op eigen houtje toestemming kunnen verlenen om rechtsmacht uit te oefenen over de territoriale wateren van een andere staat. Met medewerking van de staat in kwestie kan dit dus een goede manier zijn om de beperkingen die voortvloeien uit de soevereiniteit in territoriale wateren, tijdelijk op te heffen, waardoor adequaat optreden weer mogelijk wordt. In sommige situaties zou weigeren hulp te aanvaarden natuurlijk de mogelijke aansprakelijkheid van de staat in kwestie met zich kunnen meebrengen in geval van ernstige schade aan derde landen. Men kan zich natuurlijk de vraag stellen in welke mate zulke mogelijke aansprakelijkheid van Somalië ook enigszins zoden aan de dijk zou brengen.²⁴⁸

c. Uitbreiding naar misdrijven met politieke motieven

Ook het gebrek aan een private motivatie zorgde ervoor dat de internationale gemeenschap zo terughoudend was om het incident met de Achille Lauro als piraterij te bestempelen. Hoewel een brede interpretatie van deze private doeleinden er toe kan leiden dat er eventueel ook daden gepleegd met politieke doeleinden onder begrepen kunnen worden lijkt het mij niet wenselijk op deze manier te besluiten tot het incorporeren van misdrijven uit politieke doeleinden. Het teruggrijpen naar de oorspronkelijke bedoelingen kan dan wel duidelijkheid verschaffen over de drijfveren van de opstellers van de originele bepaling, maar is als grond voor universele rechtsmacht onvoldoende. Het schept geenszins de nodige duidelijkheid en kan dan ook tot betwistingen van rechtsmacht en conflicten tussen staten leiden.²⁴⁹ Bij gebrek aan eensgezindheid en een algemeen verspreid akkoord over de interpretatie heeft deze werkwijze weinig kans op slagen. Een waaier aan interpretaties zou volgen, wat uiteraard niet wenselijk is.²⁵⁰

De herziening van het artikel kan dan weer wel voor duidelijkheid zorgen voor de internationale gemeenschap. Zeker in de huidige internationale situatie waar terrorisme op de hoofdagenda staat van de internationale gemeenschap kan de uitbreiding tot politieke misdrijven het artikel de gepaste draagwijdte geven. Ook kan het leiden tot een nauwe

²⁴⁸ T. M. SITTNICK, "State responsibility and maritime terrorism in the Strait of Malacca: persuading Indonesia and Malaysia to take additional steps to secure the strait", *Pacific Rim Law and Policy Journal*, 2005, 743-769.

²⁴⁹ Cf. supra hoofdstuk 2.

²⁵⁰ P.W. BIRNIE, "Piracy : past, present and future", *Marine Policy*, 1987, p. 180-181.

samenwerking tussen de SUA Conventie en het Internationaal Zeerechtverdrag. Het zou leiden het uitbreiden van de universele rechtsmacht over heel wat groter aantal misdrijven. Daar voorziet de SUA Conventie vooralsnog niet in, en aldus kan het Internationaal Zeerechtverdrag als ultiem vangnet fungeren voor misdrijven die niet onder de SUA Conventie vallen.²⁵¹

d. Onderzoeksrecht bij onschuldige doorvaart

Alle staten hebben de volledige soevereiniteit over hun territoriale wateren, waar zij alle bevoegdheden kunnen uitoefenen die zij ook op het vasteland hebben. Dit recht wordt enkel beperkt door de onschuldige doorvaart van vreemde schepen door de territoriale zee.²⁵² Enkel wanneer de doorvaart een bedreiging vormt voor de vrede, openbare orde of veiligheid van de kuststaat kan deze optreden tegen het verdachte schip.²⁵³

Wanneer de kuststaat dus zeker is dat een bepaald schip van plan is een terroristische aanslag tegen haar te plegen, heeft zij het recht het schip tegen te houden, te onderzoeken en indien nodig de opvarenden te arresteren.²⁵⁴ Wanneer de kuststaat een vermoeden heeft dat er een terroristische aanslag op til staat, heeft zij strikt genomen niet het recht het schip aan te houden. Dit is natuurlijk een onhoudbare positie, want de kuststaat zal immers pas zeker weten dat er een terroristische aanslag gepland was wanneer deze aanslag al gepleegd is. Een bredere toepassing van het recht om schepen aan te houden en te onderzoeken lijkt dan ook wenselijk. Wanneer de autoriteiten afdoende redenen hebben om aan te nemen dat een schip dergelijke acties van plan is, heeft zij het recht er zich van de vergewissen of haar vermoedens gegrond waren. De eventuele schade die het onderzochte schip hiervan ondervindt weegt geenszins op tegen de vermoedelijke schade die een terroristische aanslag teweeg kan brengen.²⁵⁵ Uiteraard

²⁵¹ T. GARMON, "International law of the sea : Reconciling the Law of Piracy and Terrorism in the Wake of September 11th", *Tulane Maritime Law Journal*, 2002, p. 275 en E. BARRIOS, "Casting a wider net: addressing the maritime piracy problem in Southeast Asia", *Boston College International and Comparative Law Review*, 2005, 158-159.

²⁵² Art. 17 Internationaal Zeerechtverdrag.

²⁵³ J.L. JESUS, "Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2003, p. 397.

²⁵⁴ Art. 27 Internationaal Zeerechtverdrag.

²⁵⁵ J.L. JESUS, "Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2003, p. 398.

dient hierbij wel met de nodige omzichtigheid gehandeld te worden, en voorkomen worden dat er volkomen willekeurig opgetreden wordt onder het mom van een vermoedelijke terroristische aanslag. De onschuldige doorvaart van andere schepen mag dan ook niet belemmerd worden.

e. Bedenkingen bij de herziening van het Internationaal Zeerechtverdrag

De herziening van het Internationaal Zeerechtverdrag is echter makkelijker gezegd dan gedaan. Art. 312 Internationaal Zeerechtverdrag behandelt een mogelijke herziening van het verdrag, maar verbindt daar wel enkele voorwaarden aan. Zo is vereist dat er pas een herziening kan plaatsvinden 10 jaar na de inwerkingtreding van het verdrag. Nu is het verdrag reeds inwerking getreden sinds 16 november 1994, dus deze voorwaarde zorgt niet onmiddellijk voor problemen. De vereiste echter dat een meerderheid van alle lidstaten van de Verenigde Naties zich akkoord verklaart met het verzoek tot herziening van het verdrag is moeilijker haalbaar. Zelfs als dit al het geval zou zijn, dan nog moet er een consensus bereikt worden over de ter herziening voorgelegde artikelen. Ook een meer eenvoudige procedure is mogelijk, maar deze vereist echter dat geen enkele lidstaat de herziening verwerpt.²⁵⁶ Gezien het belang dat vele staten aan hun soevereiniteit hechten lijkt het dan ook zo goed als onmogelijk een voorstel tot herziening te doen dat door geen enkele lidstaat wordt verworpen.²⁵⁷

Ook de bereidheid van lidstaten om aan het hele herzieningsproces met de daarbij gepaard gaande conventie deel te nemen is hoogstwaarschijnlijk vrij klein. Een hele conventie bijeen roepen voor slechts enkele kleine aanpassingen, is voor veel staten waarschijnlijk een stap te ver.²⁵⁸ Deze kleine aanpassingen kunnen echter wel een grote impact hebben op de handhaving van maritieme misdrijven. De kans is echter vrij klein dat men snel tot een oplossing komt voor de hierboven geschetste problemen via de herziening van het Verdrag. Zelfs al komt het tot een herzieningsconventie, dan nog duurt het waarschijnlijk jaren vooraleer er voldoende ratificaties zijn eer het aangepaste Verdrag in werking kan treden.

²⁵⁶ Art. 313 Internationaal Zeerechtverdrag.

²⁵⁷ S.P. MENEFEY, "Foreign Naval Intervention in Cases of Piracy: Problems and Strategies", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 1999, p. 361-363.

²⁵⁸ P.W. BIRNIE, "Piracy : past, present and future", *Marine Policy*, 1987, p. 178-179.

2. SUA-Convention

a. *Uitbreiding rechtsmacht*

De SUA Conventie stelt een hele resem aan handelingen op zee strafbaar, en verbindt daaraan de plicht voor lidstaten de daders ofwel zelf te berechten ofwel deze uit te leveren aan een andere lidstaat die rechtsmacht kan uitoefenen over het misdrijf.²⁵⁹ Voor verschillende misdrijven die eerder kleinschalig van aard zijn vormt deze bepaling niet echt een probleem, daar zij vaak vooral de nationale rechtsorde zullen schaden. Het is echter een gemiste kans dat er over bepaalde grootschalige misdrijven, zoals terrorisme, die een enorme impact hebben op de gehele mensheid, geen universele rechtsmacht werd opgenomen in de SUA Conventie. Universele rechtsmacht over misdrijven als terrorisme zou het mogelijk maken een betere handhaving op volle zee te kunnen verzekeren en zo mensenlevens te redden. De bepaling *aut dedere, aut iudicare* heeft immers niet de potentie preventief optreden mogelijk te maken. Universele rechtsmacht op volle zee over schepen die verdacht worden van terrorisme geeft de internationale gemeenschap de kans op te treden vooraleer een ramp zich voordoet. Bovendien kunnen zo eventueel zelfmoordterroristen opgepakt worden voordat zij hun verwoestende daden plegen. Een bepaling die voorziet in de plicht hun te berechten of uit te leveren maakt immers weinig indruk op zelfmoordenaars die vastbesloten zijn hun daden te voltrekken.²⁶⁰

Om aldus een degelijk antwoord te kunnen bieden op de bedreiging die terrorisme brengt voor onze samenleving, is het vereist dat preventief optreden mogelijk gemaakt wordt. De verantwoordelijken achteraf berechten brengt weinig voordelen met zich mee voor de slachtoffers die het leven lieten in een terroristische aanslag. Oorlogsschepen de toelating geven verdachte schepen op volle zee te controleren biedt die mogelijkheid om preventief op te treden. Indien piraten als *hostis humani generis* onderworpen zijn aan universele rechtsmacht, dan lijkt het mij niet meer dan normaal dat ook terroristen hieraan onderworpen worden. De uitbreiding van het recht deze schepen verdacht van terrorisme te onderzoeken brengt een garantie dat deze misdrijven tijdig opgespoord worden, vooraleer zij vele levens eisen. Wanneer dit recht uitgeoefend wordt met respect voor de rechten van de vlaggenstaat, is er weinig reden om de rechtsmacht over terrorisme niet uit

²⁵⁹ Art. 5 SUA Conventie.

²⁶⁰ J.L. JESUS, "Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2003, p. 395.

te breiden. De universele rechtsmacht over piraterij zorgt amper voor problemen, waardoor men kan aannemen dat ook de controlemogelijkheid voor terrorismeverdachten weinig problemen zal opleveren.²⁶¹

b. Oplossing voor piraterij in kustwateren

Hoewel het de voornaamste bedoeling was van de SUA Conventie om de strijd aan te gaan met de dreiging en de bestraffing van daders van terroristische aanslagen op zee, biedt deze Conventie evenwel ook de mogelijkheid de problemen inzake piraterij in kustwateren tegen te gaan. Gewapende overvallen in kustwateren maken immers een belangrijk deel uit van de maritieme criminaliteit, en zij vallen wegens het niet voldoen aan de 'volle zee vereiste' niet onder het traditionele piraterijregime van het Internationaal Zeerechtverdrag.

De SUA Conventie bevat een reeks misdrijven waarvan vele nauw verwant zijn met piraterij, waardoor zij van toepassing is op een grote hoeveelheid maritieme misdrijven. Doordat de SUA Conventie echter niet de eisen stelt die de toepassing van art. 101 Internationaal Zeerechtverdrag problematisch maken kan zij een welkome aanvulling bieden voor situaties waar het Internationaal Zeerechtverdrag tekort schiet. Doordat vele misdrijven plaatsvinden binnen de territoriale wateren van kuststaten of wanneer schepen aangemeerd zijn in de haven, kan in deze gevallen de SUA Conventie de oplossing bieden.²⁶²

c. Uitbreiding lidstaten

Vooraf in Zuid-Oost Azië zou deze regeling een oplossing bieden. Tot enkele jaren geleden was deze regio het favoriete actieterrein van criminelen. Door de ligging van verschillende landen op een relatief beperkte ruimte vallen de misdrijven die zich voordoen in de regio quasi altijd binnen de territoriale wateren van een van deze landen. Aangezien deze voorvallen niet onder het Internationaal Zeerechtverdrag vallen is de handhaving dus volledig afhankelijk van de bereidwilligheid van de kuststaat. Dit was echter problematisch

²⁶¹ J.L. JESUS, "Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2003, p. 396.

²⁶² M. MEJIA JR. & P.K. MUKHERJEE, "The SUA Convention 2005: a critical evaluation of its effectiveness in suppressing maritime criminal acts", *Journal of International Maritime Law*, 2006, p. 181-182.

in deze regio. In 2003 vonden er nog 170 aanvallen plaats in de Zuid-Oost Aziatische regio. Dankzij verhoogde frequentie van patrouilles sinds 2005 door de staten in kwestie werd dit aantal in 2008 echter wel teruggedreven tot 54 meldingen.²⁶³ De SUA Conventie biedt hier de mogelijkheid de lokale criminaliteit op zee aan te pakken en ook andere misdrijven zoals terroristische acties te bestraffen en zo te voorkomen dat zij ongestraft blijven.²⁶⁴

Net daarom zou de toetreding van landen als Indonesië, Maleisië en Thailand een grote stap voorwaarts zijn in de strijd tegen maritieme criminaliteit. Als alle staten in Zuid-Oost Azië partij zouden zijn bij de SUA Conventie dan zouden de daders van de misdrijven onder de Conventie internationale criminelen worden. Zelfs indien zij zouden vluchten naar het grondgebied van een andere lidstaat, dan zou deze lidstaat verplicht zijn de criminelen op te pakken en eventueel te berechten, of ze uit te leveren.²⁶⁵

De internationale gemeenschap dient er dan ook voor te ijveren zoveel mogelijk landen te overtuigen zich aan te sluiten bij de SUA-Conventie. Bij gebrek aan universele rechtsmacht kan alleen een algemene ratificatie van de Conventie ervoor zorgen dat piraten en terroristen geen vrij spel krijgen. Ook binnen regionale organisaties als ASEAN dient men de lidstaten te herinneren aan hun verbintenis de Conventie te ondertekenen en te ratificeren.

b) Herbekijken van de bestaande concepten

Naast het herzien van de bestaande definities wordt door sommige rechtsgeleerden ook geopperd de traditionele concepten die momenteel bestaan op een andere wijze te gaan benaderen. Ook hier is het voornaamste doel het wegwerken van de tekortkomingen die voortvloeien uit de gebrekkige omschrijvingen in het geldende internationale recht. Men redeneert dan ook dat om een adequate aanpak te verzekeren van de verschillende vormen van maritieme criminaliteit de bestaande definities dienen gereviseerd te worden

²⁶³ ICC-IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report - Jaarlijks Rapport 2008, p. 23.

²⁶⁴ Z. KEYUAN, "Piracy, Ship Hijacking and Armed Robbery in the Straits", *Singapore Journal of International and Comparative Law*, 1999, 533.

²⁶⁵ R. C. BECKMAN, "Combatting Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia : The Way Forward", *Ocean Development and International Law*, 2002, p. 330.

om er 4 nieuwe categorieën van maritieme misdrijven in op te nemen : *corruptie, overvallen op zee, piraterij en maritiem terrorisme*.²⁶⁶

1. Corruptie en fraude

Corruptie is strikt genomen niet echt een internationaal misdrijf. Het kan echter wel een impact hebben op de maritieme sector. Zo zijn er meldingen van havenautoriteiten die schepen beschuldigen van inbreuken op milieuwetgeving en het schip vasthouden in de haven tot na het betalen van een boete. De gezagvoerder, die kan kiezen om beroep in te stellen tegen de boete, wat vaak bijzonder lang duurt, riskeert op die manier torenhoge havenkosten te moeten betalen. Vaak wordt er dan ook voor gekozen de boete (of steekpenningen) zonder meer te betalen om deze hoge havenkosten te vermijden. Een andere mogelijkheid is de samenwerking tussen havenautoriteiten en criminele bendes. De eerste doet in dat geval geen enkele moeite om een onderzoek in te stellen naar de vermeende misdrijven gepleegd door deze bendes.²⁶⁷

Mijns inziens is het echter een te grote ingreep om voor zulke feiten het internationale regime inzake maritieme misdrijven om te gooien. Uiteraard hebben deze misdrijven een impact op de maritieme industrie die niet geminimaliseerd dient te worden, maar het blijft echter vooral een zaak die de kuststaat zelf dient aan te pakken. Ondanks hun invloed op de maritieme economie, blijft hun directe impact op de bevaarbaarheid van de oceanen eerder beperkt²⁶⁸, en lijkt mij dus vooral de kuststaat voldoende maatregelen te moeten nemen om corruptie in haar havens te vermijden. Internationale samenwerking kan eventueel de strijd tegen corruptie en fraude tegengaan, maar het lijkt mij minder opportuun dit op te nemen in het internationaal recht binnen de context van de maritieme veiligheid.

2. Overvallen op zee

Zoals hoger reeds vermeld vinden vele overvallen op zee plaats binnen de territoriale wateren van de kuststaat. Ook schepen in havens zijn vaak het doelwit van dieven of

²⁶⁶ D.R. DILLON, "Maritime Piracy: Defining the problem", *SAIS Review*, 2005, p. 156-157.

²⁶⁷ D.R. DILLON, "Maritime Piracy: Defining the problem", *SAIS Review*, 2005, p. 158.

²⁶⁸ B. HARLOW, "Rethinking Piracy control in a modern context" in E. ELLEN (ed.), *Piracy at sea*, Parijs, ICC Publishing, 1989, p. 202.

overvallers. Natuurlijk is het de vraag of deze meer kleinschalige misdrijven gelijkgesteld moeten worden met piraterij. Zulke minder grote misdrijven rechtvaardigen uiteraard niet de tussenkomst van de internationale gemeenschap.²⁶⁹ Zij blijven meestal beperkt tot de interne wateren, en zullen dan ook vooral het optreden van de kuststaat vereisen.

3. Piraterij

Piraterij in de territoriale wateren of op volle zee heeft uiteraard een grotere impact op de internationale scheepvaart. Hierbij komen dus meerdere partijen kijken dan enkel de kuststaat. Uiteraard voorziet het traditionele internationaal recht ook in universele rechtsmacht voor daden van piraterij. Aanvallen op schepen die door de territoriale zeeën varen moeten volgens deze auteur dan ook als piraterij bestempeld worden, gepaard met het recht schepen te achtervolgen tot in de territoriale wateren van een andere staat, mits deze haar toestemming gegeven heeft.²⁷⁰

Louter de definitie van piraterij uitbreiden naar overvallen in de territoriale wateren gaan mijns inziens het probleem niet verhelpen. Deze uitbreiding roept immers vragen op over de rechtsmacht die zal worden uitgeoefend over deze misdrijven. Universele rechtsmacht zoals op volle zee zal moeilijk haalbaar zijn, aangezien weinig staten bereid zullen zijn vreemde schepen die een schip aan het achtervolgen zijn toe te laten in hun territoriale wateren. Nog steeds zal de toestemming van de kuststaat nodig zijn, wat weinig verandering brengt in vergelijking met het huidige regime.

4. Maritiem terrorisme

Terroristen bedienen zich doorgaans van 3 verschillende technieken om hun doelen te bereiken. Ze voeren aanslagen uit tegen de internationale scheepvaart om paniek te zaaien, ze smokkelen wapens om strijd te voeren voor hun idealen en ze maken zich schuldig aan piraterij om de nodige middelen te vergaren voor hun strijd. Zowel piraterij als terrorisme worden doorgaans in het zelfde rijtje geplaatst.²⁷¹ Kan het onderscheid echter

²⁶⁹ D.R. DILLON, "Maritime Piracy: Defining the problem", *SAIS Review*, 2005, p. 159.

²⁷⁰ D.R. DILLON, "Maritime Piracy: Defining the problem", *SAIS Review*, 2005, p. 160.

²⁷¹ D.R. DILLON, "Maritime Piracy: Defining the problem", *SAIS Review*, 2005, p. 161-162.

tussen maritiem terrorisme en de traditionele daden van piraterij de strijd tegen het terrorisme helpen versterken ?

Ondanks de verschillende motivatie vertonen maritiem terrorisme en piraterij bijzonder veel gelijkenissen. Het zijn beide ernstige misdrijven, die de gehele internationale gemeenschap aanbelangen. Ook de technieken die zij gebruiken om hun doelen te bereiken vinden we ook terug in het oermisdrijf op de wereldzeeën, de piraterij. In dit opzicht is het dan ook niet verwonderlijk dat beide quasi gelijkaardig behandeld worden in het internationaal recht.

5. Opmerkingen

Zoals DILLON en HARLOW opmerken kan de opdeling van de verschillende soorten misdrijven op zee een helpende hand bieden bij de strijd tegen deze misdrijven. Mijns inziens is het echter vooral voor beleidsmakers voordelig een dergelijke indeling te gebruiken. Op basis van nauwkeurige statistieken die verduidelijken welke categorie van incidenten zich voordoet, kunnen beleidsmakers het juiste beleid uitstippelen om dergelijke incidenten te voorkomen. Ook het IMB kan hier toe bijdragen, door het onderscheid in de reports te maken tussen de verschillende categorieën.

Of het echter aangewezen is de hele internationale rechtsorde daaraan aan te passen lijkt mij echter minder wenselijk. Verschillende misdrijven worden niet door het Internationaal Zeerechtverdrag geremedieerd, maar de SUA Conventie biedt in deze een oplossing voor die gevallen waar het Zeerechtverdrag tekortschiet. Een te grote opdeling van de misdrijven zou er eventueel voor kunnen zorgen dat bepaalde incidenten onder geen enkele noemer vallen en bijgevolg ook niet bestraft worden. De SUA Conventie, met haar ruime opsomming van verschillende soorten handelingen die als zijnde een misdrijf worden aangeduid, biedt mijns inziens een gepast antwoord op de brede waaier aan misdrijven die in het maritieme milieu plaatsvinden en het internationaal scheepvaartverkeer schade kunnen berokkenen. Uiteraard mag ook niet vergeten worden dat bepaalde misdrijven vooral tot de bevoegdheid van de kuststaat behoren en dat deze dus de primaire verantwoordelijkheid zal hebben hiertegen op te treden.

c) Controle van lading en havens

Het besef dat schepen ook als wapens gebruikt kunnen worden heeft in de internationale gemeenschap heel wat in gang gezet op het gebied van havenbeveiliging en ladingcontrole. Initiatieven als de ISPS-code, het Proliferation Security Initiative en het Container Security Initiative proberen elk hun deel van de maritieme transportketen te beveiligen. Ondanks de tekortkomingen die elk van deze initiatieven met zich meebrengen zijn ze veelal een belangrijke factor in het voorkomen van terroristische aanslagen.

De ISPS-code en CSI hebben de havens en hun omgeving in grote mate veranderd in beveiligde bastions waar je niet zomaar binnenloopt. De grote kosten die ermee gepaard gaan lijken een ernstig nadeel, maar deze kosten komen mijns inzien niet alleen de strijd tegen terrorisme ten goede. De verregaande controle van containers en personen die de haven in en uit gaan worden brengen immers ook andere misdrijven aan het licht, waardoor de investeringen gedaan met het oog op het voorkomen van terroristische daden ook de strijd tegen drugs- en mensenhandel ondersteunen. De voordelen die in deze domeinen kunnen geboekt worden maken de zware investeringskost al iets minder zwaar om te dragen. Een minpunt aan het Container Security Initiative blijft echter het gebrek aan een algemeen internationaal initiatief dat de ganse internationale gemeenschap ten goede komt en niet alleen de landen die deelnemen aan het initiatief. De weg via een verdrag in de schoot van de VN had in dat opzicht eventueel meer succes kunnen brengen.

Een gelijkaardige observatie kan gemaakt worden over het Proliferation Security Initiative dat de verspreiding van massavernietigingswapens tegengaat. Wederom een initiatief opgezet door de Verenigde Staten met slechts een beperkte draagwijdte. Niettemin kan de controle op de verspreiding van dergelijke wapens de wereld sparen van rampen van een enorme proportie. Dergelijk concept heeft dan ook duidelijk belangrijke voordelen, maar ook hier wordt het genekt door een te beperkt aantal deelnemers. Bovendien dient opgemerkt worden dat sinds het SUA Protocol van 2005 ook in de SUA Conventie aandacht wordt besteed aan de verspreiding van dergelijke wapens. Ondanks een beperkt aantal ondertekeningen kan dit Protocol mogelijk een belangrijke rol spelen in de strijd tegen terrorisme. Samen met dit Protocol kan de SUA Conventie immers een adequaat antwoord bieden tegen vele vormen van maritieme criminaliteit, en dit in één enkele Conventie uitgaande van de VN. Hierdoor zouden landen die weigerachtig staan

tegenover de Verenigde Staten ook overtuigd kunnen worden de Conventie en het Protocol te ondertekenen en te ratificeren.

De preventie van terroristische aanslagen is immers belangrijker dan de mogelijkheid de vermoedelijke daders te berechten. De kosten die dergelijke preventieve maatregelen met zich meebrengen kunnen echter onmogelijk opwegen tegen de economische en menselijke schade die een terroristische aanslag op zee zou kunnen veroorzaken.

d) Het vlaggenprobleem en spookschepen

Goedkope vlaggen zijn vlaggen van landen die toestaan dat buitenlandse schepen onder hun vlag varen en dit onder zeer interessante voorwaarden. Het gebruik van de zogenaamde *flags of convenience* maakt het dan ook mogelijk voor schepen om onder de vlag te varen van landen waarmee het schip weinig of geen connecties heeft. De controle uitgeoefend door dergelijke vlaggenstaten over hun schepen is nagenoeg verwaarloosbaar, waardoor criminelen zo gemakkelijk hun schepen kunnen registreren in deze landen. Onder andere Liberia, Panama en Belize worden beschouwd als staten die berucht zijn om hun goedkope vlaggen.²⁷²

Doordat deze landen het zo gemakkelijk maken om onder hun vlag te varen, wordt het voor criminelen zeer makkelijk om vrijwel onaantastbaar over de wereldzeeën te varen. Op deze manier kunnen dergelijke schepen op frauduleuze wijze vrachten stelen van nietsvermoedende verkopers. Men gaat tegenwoordig steeds meer over tot het kapen van vrachtschepen, om de lading te stelen en nadien het schip zelf te gebruiken om nog meer cargo te ontvreemden. Zij laten het schip circuleren in kringen van makelaars, totdat een verkoper met open ogen in de val trapt en zijn lading aan het schip toevertrouwt. Via een registratie in een land met een goedkope vlag krijgt het schip een officiële naam en vaart het uit met de lading van de verkoper. Vaak wordt zelfs niet de moeite gedaan een officiële registratie aan te vragen en maakt men de registratiedocumenten gewoon na. Daarna verkopen de criminelen de lading van het schip via het criminele milieu en blijft de oorspronkelijke verkoper in de kou staan. Zo blijft het spelletje steeds verder gaan, waarbij

²⁷² T. GARMON, "International law of the sea : Reconciling the Law of Piracy and Terrorism in the Wake of September 11th", *Tulane Maritime Law Journal*, 2002, p. 267-268.

steeds een nieuwe identiteit aangenomen wordt en de lading elke keer weer verkocht wordt, tot het bedrog uiteindelijk ontdekt wordt.²⁷³

Als criminele organisaties van deze technieken kunnen gebruikmaken is het uiteraard niet verwonderlijk dat ook terroristische organisaties teruggrijpen naar goedkope vlaggenstaten om hun vloot van een vlag te voorzien. Er wordt door inlichtingendiensten geschat dat Al Qaeda en andere terroristische organisaties verschillende “spookschepen” in hun bezit hebben. Ze worden gekaapt en achteraf herschilderd en voorzien van valse registratiepapieren. Het gebruik van deze schepen volgeladen met explosieven als een wapen om belangrijke maritieme knooppunten te verwoesten is dan ook een scenario waarmee rekening gehouden wordt.²⁷⁴

Het gebruik van deze goedkope vlaggen zorgt dat deze spookschepen uit de greep van andere landen blijven en dus vrij over de volle zee kunnen varen. Tenzij uiteraard een oorlogsschip eventueel weet zou hebben van activiteiten van piraterij en bijgevolg een controle zal kunnen uitoefenen.

Tegen dergelijke activiteiten worden echter wel maatregelen genomen. Zo zal de ISPS-code het moeilijker maken met vervalste papieren een goedkope vlag te voeren, daar zij vereist dat het IMO nummer van het schip duidelijk op het achtersteven van het schip dient geschilderd te worden.²⁷⁵ Uiteraard is dergelijke maatregel slechts effectief indien ook regelmatig controles worden uitgeoefend of de registratiepapieren en het IMO-nummer van het schip wel kloppen. Het is dan ook noodzakelijk dat havenautoriteiten striktere veiligheidseisen stellen, om zo meer controle te kunnen uitoefenen over welke schepen hun haven aandoen. Ook regelmatige controles van de registratiepapieren en de bemanning kan spookschepen het moeilijk maken nog eender welke haven binnen te varen. Het nadeel van dergelijke controles is echter wel dat deze gepaard gaan met grote kosten.²⁷⁶

²⁷³ P. MUKUNDAN, “Piracy and armed attacks against vessels today”, *Journal of International Maritime Law*, 2004, p. 313.

²⁷⁴ G. LUFT & A. KORIN, “Terrorism Goes to Sea”, *Foreign Affairs*, 2004, p. 64.

²⁷⁵ P. MUKUNDAN, “Piracy and armed attacks against vessels today”, *Journal of International Maritime Law*, 2004, p. 314.

²⁷⁶ J. POWER, “Maritime Terrorism : A New Challenge for National and International Security”, *Barry Law Review*, 2008, 130-131.

2. Regionaal

a) Zeestraten

1. Belang voor de internationale economie

De wereldeconomie hangt in ruime mate af van het vervoer van goederen via de zee. De vrije trafiek van goederen over zee is dan ook verantwoordelijk voor de welvaart op het vasteland. Via ware snelwegen of “Sea lines of Communication” wordt de hoofdmoot van de internationale handel verscheept. De Straat van Malacca en haar omgeving is zo’n maritieme snelweg die zich bevindt in een beperkte geografische omgeving, wat opstoppen zeer reëel maakt. Zoals gezegd wordt een groot deel van de internationale maritieme handel via zulke zeestraten verscheept. Meer dan de helft van de schepen ter wereld vaart jaarlijks door de regio. Voor vele landen die afhankelijk zijn van import en export via de zee vormen deze zeestraten dan ook de voornaamste routes om in hun behoeften te voldoen.²⁷⁷ Door de relatief kleine oppervlakte en een grote concentratie van zeeschepen lijden zulke zeestraten dan ook onder een verhoogd risico op piraterij en andere bedreigingen.²⁷⁸

De Straat van Malacca heeft dus een bijzonder groot strategisch, economisch en politiek belang. Mede door dit grote belang en de gevaren die uitgaan van piraten en terroristen die in de regio opereren rust er een grote verantwoordelijkheid op de kuststaten Singapore, Maleisië en Indonesië. Een onderbreking van het maritieme verkeer door de straat door bvb. een terroristische aanslag zou dan ook grote gevolgen hebben voor de hele wereldeconomie.²⁷⁹

2. Samenwerking kuststaten en gebruikers

²⁷⁷ D. ROSENBERG & C. CHUNG, “Maritime Security in the South China Sea: Coordinating Coastal and User State Priorities”, *Ocean Development and International Law*, 2008, p. 51-52.

²⁷⁸ J. KRASKA, “Developing Piracy Policy for the National Strategy for Maritime Security” in M. H. NORDQUIST, R. WOLFRUM, J.N. MOORE en R. LONG (eds.), *Legal Challenges in Maritime Security*, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, p. 360-361.

²⁷⁹ N. ÜNLÜ, “Straits of Malacca : Protecting the Straits of Malacca and Singapore against Piracy and Terrorism”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2006, p. 539.

De kwestie van zeestraten brengt ook de verschillende visie die kuststaten en staten die ervan gebruik maken aan het licht. Verschillende staten in de regio hechten bijzonder veel belang aan hun soevereine rechten die gelden over hun territoriale zee, en dulden bijgevolg weinig of geen inmenging van derde landen om in de veiligheid van het zeeverkeer te voorzien. Gebruikers van de straten zijn echter vooral bekommerd om de continuïteit van hun handelsverkeer, en zijn dan ook gebaat bij een vrije doorvaart van deze internationale zeestraten.²⁸⁰

Sommige landen, waaronder Singapore verhoogden de frequentie van het aantal patrouilles in de Straat, waardoor een tijdelijke daling in het aantal aanvallen waar te nemen was. Dit is echter een kostelijke aangelegenheid, en sommige gebruikers van de Straat bieden dan ook aan patrouilles in te zetten in de Straat om de kuststaten te ondersteunen. Singapore is echter de enige kuststaat die deze aanbieding verwelkomt, terwijl de anderen er eerder weigerachtig tegenover staan. Ook samenwerking tussen de kuststaten verloopt niet echt vlot, doordat er teveel wantrouwen bestaat tussen deze staten om vreemde kustwacht in hun territoriale zee te laten patrouilleren.²⁸¹

3. Regime voor zeestraten

Een oplossing kan eventueel geboden worden via het geldende regime inzake de doorvaart van de territoriale zee zoals neergelegd in art. 26 Internationaal Zeerechtverdrag. Hierin wordt bepaald dat de kuststaat geen lasten aan buitenlandse schepen mag opleggen tenzij voor specifieke diensten die door hem verleend werden. Hieronder kan onder andere het voorzien van sleepboten of loodsen begrepen worden. Men kan echter argumenteren dat voorzieningen om een veilige doorvaart van de Straat te verzekeren, zoals patrouilles tegen piraten en terroristen, deel uitmaken van de algemene diensten die een kuststaat dient te voorzien.²⁸²

4. Straat van Malacca als Particular Sensitive Sea Area (PSSA)

²⁸⁰ D. ROSENBERG & C. CHUNG, "Maritime Security in the South China Sea: Coordinating Coastal and User State Priorities", *Ocean Development and International Law*, 2008, p. 52.

²⁸¹ N. ÜNLÜ, "Straits of Malacca : Protecting the Straits of Malacca and Singapore against Piracy and Terrorism", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2006, p. 540-541.

²⁸² N. ÜNLÜ, "Straits of Malacca : Protecting the Straits of Malacca and Singapore against Piracy and Terrorism", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2006, p. 543.

In 2004 werd door Australië en Papoea Nieuw Guinea een voorstel gelanceerd om de Torres Straat aan te duiden als een kwetsbaar gebied (PSSA). Dit om een verplicht systeem van loodsen te gebruiken in deze straat.²⁸³

Gezien het economisch belang kan men de Straat van Malacca als een kwetsbare regio op zee beschouwen. De kwalificatie als PSSA is immers mogelijk wanneer voldaan wordt aan een van de drie criteria die gesteld worden. Deze zijn een ecologisch criterium, een sociaal, cultureel en economisch criterium en een wetenschappelijk criterium. De Straat van Malacca voldoet zeker aan het tweede criterium en kan gezien haar kwetsbaarheid voor aanslagen en ongelukken dus ook als PSSA aangeduid worden. Op basis hiervan kunnen de kuststaten escortes en patrouilles verplicht maken voor schepen die door de Straat varen om te voorkomen dat de Straat ernstige schade lijdt ingeval van een terroristische aanslag of piraterijaanval.²⁸⁴

Escortes van schepen door de straat kunnen als specifieke diensten beschouwd worden, waardoor het toegelaten is schepen die er gebruik van maken hiervoor een last op te leggen. In situaties als de Straat van Malacca kan dit echter moeilijk eenzijdig door een enkele kuststaat opgelegd worden, daar deze maatregel de vrije doorvaart zou belemmeren. Door deze escortes te beschouwen als een preventieve maatregel om de Straat te beschermen in het kader van haar kwetsbaar karakter, tegen ernstige schade door aanslagen kan men ze toch verplicht stellen voor alle schepen die door de Straat varen. Dezelfde redenering kan gevolgd worden voor patrouilles van de kustwacht door de Straat. Hoewel zij niet als specifieke dienst aangemerkt kunnen worden maakt de kwalificatie van deze patrouilles als een maatregel om de Straat tegen ernstige schade te beperken het mogelijk bijdragen te vragen van de gebruikers van de Straat. Op deze manier wordt een basis voorzien voor bijdragen van de gebruikers van de Straat.²⁸⁵

²⁸³ N. ÜNLÜ, "Straits of Malacca : Protecting the Straits of Malacca and Singapore against Piracy and Terrorism", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2006, p. 544-545.

²⁸⁴ N. ÜNLÜ, "Straits of Malacca : Protecting the Straits of Malacca and Singapore against Piracy and Terrorism", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2006, p. 546-547.

²⁸⁵ N. ÜNLÜ, "Straits of Malacca : Protecting the Straits of Malacca and Singapore against Piracy and Terrorism", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2006, p. 548-549.

Mijns inziens is deze kwalificatie als PSSA een creatieve manier om ervoor te zorgen dat kosten om de Straat van Malacca en andere gelijkaardige Straten veilig en bevaarbaar te houden niet alleen door de kuststaten gedragen worden. De meeste van de kuststaten in de regio hebben niet altijd voldoende middelen om afdoende op te treden tegen bedreigingen van de Straat. Hierdoor komt de handhaving vaak ernstig tekort. Het inschakelen van bijdragen van gebruikers kan een serieuze steun betekenen voor deze minder bedeelde kuststaten en er voor zorgen dat de wereldeconomie geen schade ondervindt door een gebrek aan middelen in de kuststaat. De hele wereldeconomie heeft er immers bijzonder veel baat bij.

b) Aanpak van cruciale factoren

De plaatselijke situatie in een land heeft een bijzonder grote invloed op piraterij en andere gewelddaden op zee. Bepaalde factoren zorgen ervoor dat het voor piraten en andere criminelen vrij gemakkelijk en soms zelfs aanvaardbaar is zich schuldig te maken aan maritieme criminaliteit. Als belangrijkste factoren worden onder andere de economie, de culturele aanvaardbaarheid van piraterij en ook opportuniteit om dergelijke misdrijven te plegen aangehaald.²⁸⁶

Dat de economische omstandigheden van een land een belangrijk aandeel heeft in de frequentie van piraterijaanvallen voor haar kust is dan ook niet te verwonderen. Vele zogenaamde piraten nemen hun toevlucht tot diefstallen op zeeschepen om in hun onderhoud te voorzien. Ook het gegeven dat piraterij binnen de cultuur aanvaardbaar is om in het onderhoud te voorzien draagt bij tot de uitdeining van het probleem. Zo stelt VAGG dat het in landen als Maleisië en Indonesië een ware traditie is van overvallen, smokkelen en afpersing bij verschillende gemeenschappen.²⁸⁷

Naast deze factoren die eventueel piraterij in de hand kunnen werken is er natuurlijk ook nog het feit dat piraterij zich voordoet *omdat het kan*. Piraten slaan daar toe waar de politiek zwak is en de controle absoluut te wensen overlaat. De beperkte mogelijkheden

²⁸⁶ J. VAGG, "Rough Seas ? Contemporary piracy in South East Asia (Riau Archipelago, Indonesia)", *British Journal of Criminology*, 1995, p. 63.

²⁸⁷ J. VAGG, "Rough Seas ? Contemporary piracy in South East Asia (Riau Archipelago, Indonesia)", *British Journal of Criminology*, 1995, p. 67-68.

waarover deze reeds zwakke overheden beschikken worden door piraten en andere criminelen op zodanige wijze uitgebuit totdat de staat geen enkele controle meer uitoefent over hun activiteiten.²⁸⁸

In de Zuid-Oost Aziatische regio blijkt vooral Indonesië te kampen met beperkte middelen. De Indonesische marine en kustwacht lijden dan ook sterk onder het gebrek aan budgettaire middelen. Volgens sommige bronnen is slechts 30 procent van de Indonesische marine zeewaardig.²⁸⁹ Deze beperkte capaciteit van de Indonesische marine nodigt plaatselijke criminelen dan ook uit van deze beperking gebruik te maken en de territoriale wateren te teisteren met piraterij.²⁹⁰ Geschat wordt dat Indonesië meer dan 300 schepen nodig zou hebben om haar maritiem territorium te verdedigen evenals havenfaciliteiten en personeel opgeleid voor deze taak. De politieke, economische en financiële crisis in Indonesië heeft echter het probleem van de handhaving enkel maar verslechterd. De gevolgen daarvan zijn duidelijk zichtbaar : de handhaving door Indonesië is door deze beperkte middelen volstrekt ontoereikend.²⁹¹

De situatie in Somalië is echter nog veel slechter. De wateren voor de Somalische kust wordt reeds jaren geteisterd door piraterijaanvallen, met een sterke stijging sinds 2008.²⁹² De enige terugval in het aantal aanvallen bleek wanneer er een tijdelijke overheid was in 2006 die in staat bleek het aantal incidenten terug te dringen. Inmiddels is er echter geen sprake meer van een algemeen aanvaarde overheid die het hele land controleert, waardoor de piraten vrij spel hebben. Ook de tijdelijke regering van Somalië lijkt niet in staat de problemen aan te pakken.²⁹³

²⁸⁸ A. J. YOUNG, "Roots of Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia" in D. JOHNSON & M. VALENCIA (eds.), *Piracy in Southeast Asia : Status, Issues and Responses*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2005, p. 21-22.

²⁸⁹ Institute for the Analysis of Global Security, "Chilly response to US plan to deploy forces in the Strait of Malacca", 24 mei 2004, <http://www.iags.org/n0524042.htm> (geconsulteerd op 12 mei 2009).

²⁹⁰ T. M. SITTNICK, "State responsibility and maritime terrorism in the Strait of Malacca: persuading Indonesia and Malaysia to take additional steps to secure the strait", *Pacific Rim Law and Policy Journal*, 2005, 753.

²⁹¹ H. DJALAL, "Combating Piracy: Co-operation Needs, Efforts and Challenges" in D. JOHNSON & M. VALENCIA (eds.), *Piracy in Southeast Asia : Status, Issues and Responses*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2005, p. 145-148.

²⁹² Het IMB meldt 111 meldingen voor 2008, terwijl het aantal aanvallen in 2004 slechts 10 bedroeg. ICC-IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report - Jaarlijks Rapport 2008, p. 5-6.

²⁹³ R. MIDDLETON, "Piracy in Somalia : Threatening global trade, feeding local wars", *Chatham House*, 2008, p. 3.

Het belang van een goed functionerende staat en een voldoende uitgebouwde marine in de strijd tegen piraterij kan dan ook niet ontkend worden. Daar waar in het geval van Indonesië vooral steun wenselijk lijkt om het land bij te staan in de modernisering van zijn marine en kustwacht, is voor Somalië een veel grotere inspanning nodig. Naast internationale troepen die patrouilleren in de regio lijkt het mij ook van levensbelang voor de veiligheid van de regio dat er een oplossing gezocht wordt voor het conflict dat daar nu al jaren aan de gang is. Het financieel ondersteunen van de Transitional Federal Government (TFG) is dan ook onontbeerlijk om vrede en veiligheid in de regio te doen terugkeren. Ook praktische bijstand van de internationale gemeenschap zoals opleiding en het beschikbaar stellen van materiaal voor kustwacht en marine zouden een belangrijke steun betekenen in de strijd tegen piraterij.

c) Delimitatieproblematiek in Zuid-Oost Azië

Dat staten verantwoordelijk zijn over hun territoriale zee is onbetwist. Hoever die territoriale zee loopt en wat nu juist tot het territorium van een bepaald land behoort is echter niet altijd even duidelijk. Zo zijn er in Zuid-Oost Azië verschillende disputen tussen bepaalde landen met betrekking tot enkele eilanden in de Zuid-Oost Aziatische Zee.

Sommige eilanden, zoals de Spratly eilanden worden door 5 verschillende staten geclaimd, waaronder Brunei, China, Maleisië, de Filippijnen en Vietnam. En zelfs als de discussies over aan welke Staat de desbetreffende eilanden nu toebehoren uitgeklaard worden, is er nog de vraag van de afbakening van het territorium van die Staat. Ook de maritieme delimitatie zorgt in de regio immers voor problemen tussen buurlanden.²⁹⁴ De delimitatie blijft echter voor disputen zorgen in de regio, waardoor sommige voorgelegd werden aan het Internationaal Hof van Justitie. Andere claims blijven echter gecontesteerd door verschillende landen.²⁹⁵

²⁹⁴ Z. KEYUAN, "Piracy, Ship Hijacking and Armed Robbery in the Straits", *Singapore Journal of International and Comparative Law*, 1999, 539-540.

²⁹⁵ Z. KEYUAN, "Implementing the United Nations Convention on the Law of the Sea in East Asia: Issues and Trends", *Singapore Year Book of International Law*, 2005, p.14-15.

Dergelijke situaties zorgen uiteraard dat de handhaving in de regio vaak bijzonder moeilijk verloopt. De betwiste grenzen van territoriale wateren maken het bovendien erg moeilijk om de verantwoordelijke overheid aan te duiden. Voor een adequate aanpak van de criminaliteit op zee is dan ook vereist dat er duidelijkheid komt over welke overheid nu waar verantwoordelijk zal zijn voor de handhaving. Bij gebrek aan duidelijkheid kan eventuele regionale samenwerking een oplossing bieden, zodat de claimende landen samen de criminaliteit kunnen aanpakken.²⁹⁶

d) Regionale samenwerking

De primaire verantwoordelijkheid voor de repressie van piraterij en terrorisme ligt nog bij de kuststaten, zij moeten de nodige maatregelen nemen om piraterij en terrorisme te voorkomen. Zoals blijkt uit hetgeen voorafgaat, ontbreekt het verschillende staten aan middelen om deze taak behoorlijk te kunnen uitvoeren, zoals bijvoorbeeld in Zuid-Oost Azië. Ondanks de moeilijke onderlinge verhoudingen tussen de landen in de Straat van Malacca begint er zich heden ten dage ook steeds meer steun te vormen voor onderlinge samenwerking tussen de staten in de Straat. Voor een bepaalde tijd werden zelfs gecoördineerde patrouilles van Singapore, Maleisië en Indonesië op pad gestuurd die een duidelijk positief effect hadden op het terugdringen van piraterij.²⁹⁷

Deze gecoördineerde patrouilles laten echter niet toe dat de kustwacht zomaar mag patrouilleren in de territoriale wateren van de andere staten. Elke patrouille blijft immers in de eigen territoriale wateren, en brengt enkel de patrouilles van de andere staten op de hoogte wanneer verdachte schepen hun richting uitkomen. Ondanks deze bilaterale samenwerking tussen verschillende mogendheden in de Straat blijft piraterij echter een probleem in de regio. De akkoorden tussen Maleisië en Indonesië en tussen de Filippijnen en Maleisië hadden wel een merkbaar effect op het aantal aanvallen, maar blijken toch niet te volstaan om een adequaat antwoord te bieden op het probleem. De praktische kant van deze bilaterale akkoorden blijkt echter vaak voor problemen te zorgen. Hoewel de akkoorden toegejuicht kunnen worden, blijken ze echter dikwijls louter praatbarakken te

²⁹⁶ Z. KEYUAN, "Enforcing the law of Piracy in the South China Sea", *Journal of Maritime Law and Commerce*, 2000, p. 115-116.

²⁹⁷ Z. KEYUAN, "Enforcing the law of Piracy in the South China Sea", *Journal of Maritime Law and Commerce*, 2000, p. 116.

zijn die weinig of geen veranderingen in de praktijk meebrengen. Bovendien zullen gecoördineerde patrouilles geenszins iets veranderen aan de erbarmelijke staat van het Indonesische arsenaal, waardoor de “coördinatie” langs Indonesische kant eerder onbestaande is.²⁹⁸

Een mogelijke oplossing voor deze problemen is het opstellen van een regionaal multilateraal initiatief tussen de kuststaten dat toelaat dat de oorlogsschepen van deelnemende staten de territoriale wateren van de andere deelnemers binnenvaren bij het achtervolgen van verdachte schepen. Een multilaterale samenwerking tussen naburige staten laat toe dat alle piraterij in de regio eenvormig aangepakt wordt, rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden en modus operandi van de piraten. Bovendien laat het Internationaal Zeerechtverdrag toe dat lidstaten onderling akkoorden sluiten die de uitvoering van bepalingen uit het verdrag wijzigen of aanpassen.²⁹⁹ Deze akkoorden mogen echter wel de rechten van andere lidstaten en de doelstellingen van het verdrag in gevaar brengen. Een regionaal akkoord lijkt dan ook te passen binnen het kader van het Internationaal Zeerechtverdrag, zolang het geen inbreuk vormt op de bepalingen daarvan.³⁰⁰

Zulk specifiek verdrag ter bestrijding van de piraterij kan dan verschillende bepalingen omvatten die de rechten en plichten van de deelnemende staten omschrijft, en voldoende waarborgen biedt ter bescherming van de soevereine rechten, wat in Zuid-Oost Azië van primair belang lijkt te zijn. Onder deze plichten kan men dan ook de plicht van de lidstaten benadrukken op te treden tegen piraterij, en de veiligheid op zee van schepen, personen en de handel te waarborgen. In de praktijk kan de handhaving dan georganiseerd worden via bepaalde zones waar de lidstaten zullen patrouilleren. Om discussies over bevoegdheid te voorkomen kan zo'n verdrag eveneens voorzien in een algemene uitleveringsprocedure van aangehouden piraten tussen de lidstaten.³⁰¹

²⁹⁸ M.J. VALENCIA, “Piracy and Politics in Southeast Asia” in D. JOHNSON & M. VALENCIA (eds.), *Piracy in Southeast Asia : Status, Issues and Responses*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2005, p. 104-105.

²⁹⁹ Art. 311 (3) Internationaal Zeerechtverdrag.

³⁰⁰ T.H. GOODMAN, “Leaving the corsair’s name to other times: How to enforce the law of sea piracy in the 21st century through regional international agreements”, *Case Western Reserve Journal of International Law*, 1999, p. 155-159.

³⁰¹ T.H. GOODMAN, “Leaving the corsair’s name to other times: How to enforce the law of sea piracy in the 21st century through regional international agreements”, *Case Western Reserve Journal of International Law*, 1999, p. 159.

Uiteraard mag de beperkte capaciteit van de deelnemende landen ook niet uit het oog verloren worden. Het welslagen van dergelijk project is immers volledig afhankelijk van de bereidwilligheid en de beschikbare middelen van de Staten. Indien Staten over onvoldoende middelen beschikken om hun plichten na te komen kan er steun gegeven worden door andere landen die wel over voldoende middelen beschikken en er belang bij hebben dat de regio vrij blijft van piraterij en terrorisme. Gezien het belang van de Straat van Malacca voor de wereldeconomie zijn er dus meerdere opties voor handen om zo'n initiatief te ondersteunen. De terughoudendheid van onder andere Indonesië en Maleisië om oorlogsschepen van de Verenigde Staten of Japan te laten patrouilleren in hun wateren, noopt de ondersteunende landen er eventueel wel toe hun steun op een andere wijze te verlenen aan het initiatief.³⁰² Bovendien kunnen ook organisaties als de IMO en het IMB hun kennis en informatie ter beschikking stellen van de optredende landen om te verzekeren dat een adequate strategie wordt gevolgd in hun strijd tegen piraterij.

Ook in andere regio's kan dergelijke aanpak zorgen voor een meer aangepast anti-piraterij optreden. De krachten van de verschillende aangetaste staten worden gebundeld en voorkomen dat zwakkere staten verder afglijden naar een situatie waar anarchie heerst over hun territoriale wateren. Bovendien biedt de regionale aanpak de mogelijkheid beter rekening te houden met plaatselijke factoren die piraterij kenmerken of in de hand werken. De terughoudendheid van staten om vreemde oorlogsschepen in hun territoriale wateren toe te laten kan deels verminderd worden door in de regionale overeenkomst voldoende waarborgen in te bouwen die ervoor zorgen dat de soevereine rechten van de staten zoveel mogelijk gerespecteerd worden. Op deze manier zullen piraten en terroristen niet langer de wateren van de zwakste staat kunnen gebruiken als toevluchtsoord om aan vervolging te ontsnappen. Onderlinge afspraken kunnen dan ook gemaakt worden wie de opgepakte criminelen zal berechten, naargelang de staat met het meeste belang.

³⁰² T. M. SITTNICK, "State responsibility and maritime terrorism in the Strait of Malacca: persuading Indonesia and Malaysia to take additional steps to secure the strait", *Pacific Rim Law and Policy Journal*, 2005, 767-768.

HOOFDSTUK 5 : BESLUIT

Het lijkt alsof piraterij terug van weggeweest is en dit dankzij de enorme stijging van het aantal incidenten in de Somalische wateren en de Golf van Aden. Piraterij is echter nooit echt weg geweest. Zuid-Oost Azië kampt al eeuwen met het probleem, en dat lijkt de komende jaren niet zomaar te veranderen. Deze gevallen blijven echter meer op de achtergrond, aangezien het vaak minder spectaculaire gevallen betreft en het zich verder van ons bed afspeelt.

Wat echter alle incidenten aan het licht brengen is de beperkte mogelijkheden die het internationaal recht biedt om hier een krachtadig antwoord op te bieden. Het Internationaal Zeerechtverdrag, traditioneel de basistekst in de bestrijding van piraterij, toont zich niet langer aangepast aan de huidige omstandigheden. Het beperkte toepassingsgebied heeft voor gevolg dat vele incidenten niet onder het verdrag vallen en bijgevolg quasi onbestraft blijven. Daden die voortspruiten uit een politieke of religieuze motivatie worden bij gebrek aan private doeleinden uit het verdrag gesloten. Nochtans waarschuwen experts over de hele wereld voor het gevaar van terroristische aanslagen op zee of vanuit de maritieme sector. Ook het uitgangspunt dat piraterij enkel voorkomt op volle zee sluit een hele resem aan aanvallen op schepen uit, omdat zij zich voordoen in territoriale wateren van een staat. Gezien het vaak territoriale wateren zijn van staten die zich niet kunnen verweren tegen dergelijke criminaliteit, krijgen deze piraten de facto vrij spel. Ook de vereiste van de aanwezigheid van 2 schepen wordt gezien als een ernstige beperking. Aanslagen tegen een schip kunnen een verwoestende impact hebben, zowel op menselijk als op ecologisch en economisch vlak. Niettemin worden deze ook uitgesloten en geldt er geen universele rechtsmacht over.

Pleiten voor een uitbreiding van dit verdrag kan eventueel een oplossing lijken om tegemoet te komen aan deze beperkingen, maar dit is evenwel niet zo evident. De beschrijving uitbreiden naar incidenten met slechts 1 schip lijkt weinig bezwaren op te werpen, maar de andere elementen wijzigen zal niet zonder slag of stoot kunnen gebeuren. Politieke misdrijven op zee ook als piraterij gaan beschouwen roept immers vragen op bij bijvoorbeeld de situatie van vrijheidsstrijders die zich verzetten tegen hun staatsbestel en ook over de acties van ecologische groeperingen op zee is er allesbehalve eensgezindheid in de internationale gemeenschap. Aanvallen op schepen in territoriale

wateren ook als piraterij aanduiden lijkt al helemaal onmogelijk, daar dit voor heel wat bezwaren zou zorgen i.v.m. de soevereiniteit van de kuststaat.

Bovendien zou zo'n herziening niet van de ene dag op de andere doorgevoerd kunnen worden. De herziening vereist dat de meerderheid van de lidstaten van de Verenigde Naties zich akkoord verklaart met het organiseren van een Conventie ter herziening van het verdrag. Ook moeten meer dan de helft van de lidstaten akkoord gaan met de wijziging. Een herziening lijkt dan ook niet voor morgen. En zelfs als het al tot een herziening zou komen duurt het doorgaans bijzonder lang eer voldoende lidstaten het verdrag geratificeerd hebben en de nieuwe versie van het verdrag in werking kan treden.

Naar aanleiding van het incident kwamen enkele landen echter met een ander instrument : de SUA Conventie. Deze Conventie had als voornaamste doel terrorisme op zee aan te pakken. De Conventie biedt echter ook een belangrijke aanvulling op het Internationaal Zeerechtverdrag. Het heeft immers een breder toepassingsgebied en kan dan ook een complementaire rol spelen naast het Internationaal Zeerechtverdrag. Daar waar het Internationaal Zeerechtverdrag tekort schiet biedt de SUA Conventie immers een alternatief, door heel wat meer handelingen strafbaar te stellen en het ook mogelijk maakt meerdere landen rechtsmacht te laten uitoefenen over de daders. Naast terrorisme biedt de Conventie dan ook de kans piraterij in de kustwateren aan te pakken.

Ook de SUA Conventie is echter niet zonder gebreken. Het gebrek aan een kader om preventief op te treden en controle uit te oefenen over verdachte schepen is zonder meer een gemis in de Conventie. Ook het ontbreken van cruciale staten als deelnemer hypothekeert het succes van de Conventie. Hoewel er dus ook wijzigingen aan te bevelen zijn voor de SUA Conventie, is het niettemin een welkome aanvulling voor het Internationaal Zeerechtverdrag. Er dient dat ook naar gestreefd worden zoveel mogelijk landen te overtuigen de SUA Conventie en haar protocollen te ondertekenen. Mits voldoende goede wil van de lidstaten kan op deze manier een krachtadiger antwoord gegeven worden op de piraterij-incidenten doorheen de wereld.

Net zoals de SUA Conventie een belangrijke aanvulling is voor de strijd tegen piraterij en terrorisme, bieden ook verschillende andere initiatieven een mogelijkheid meer specifieke veiligheidsproblemen in de maritieme sector aan te pakken. De SOLAS Conventie is daar een uitstekend voorbeeld van. Hoewel de ISPS-code die daarin werd opgenomen niet

overall te wereld met gejuich werd onthaald, kan zij de preventie van terroristische aanslagen en de veiligheid in het algemeen op schepen en in havens ondersteunen. De kostprijs van dergelijk initiatief is echter behoorlijk groot, maar de kosten voortvloeiend uit een aanslag doen hoogstwaarschijnlijk de kosten nog meer de pan uit swingen. Ook AIS biedt de mogelijkheid trajecten van schepen beter in de gaten te houden en eigenaars hun schepen te laten traceren. Een mooi concept, al mag er wel eens nagedacht worden over de verspreiding van de informatie die dit systeem ter beschikking stelt. In de verkeerde handen kan die immers voor heel andere doeleinden gebruikt worden dan oorspronkelijk bedoeld.

Ook de controle van scheepsladingen en containers is ongetwijfeld een belangrijk element in de strijd tegen terrorisme en verhandelen van gevaarlijke wapens. Helaas gaat ook hier een flink prijskaartje mee gepaard. Dergelijke controle kan echter wel ook op andere gebieden zoals drugshandel en mensensmokkel een belangrijke steun brengen. Aldus winnen de preventiekosten van zo'n controlesysteem zich gedeeltelijk terug door successen op andere gebieden. Maar net als bij andere mechanismen is ook hier een goede verspreiding noodzakelijk om in een afdoende preventie te kunnen voorzien. Het Container Security Initiative verbindt slechts een fractie van de havens in de wereld, waardoor ook enkele deelnemende havens profiteren van deze maatregelen. Een initiatief waarbij gestreefd wordt de ganse internationale gemeenschap te beschermen tegen dergelijke aanvallen, in de schoot van de Verenigde Naties kan hier dan ook eventueel verandering in brengen.

Ondanks dat het bestaande kader ongetwijfeld mogelijkheden biedt piraterij en terrorisme te bestrijden, blijken ze in de praktijk vaak niet te werken, of slechts minimale resultaten voort te brengen. Veel daarvan is terug te brengen naar de situatie in landen voor wiens kusten deze piraten opereren. Het overheidsgezag in deze landen stelt vaak niet veel voor en de economische situatie laat ook steeds te wensen over. Door deze beperkte slagkracht kunnen deze staten geen afdoend antwoord bieden op de criminaliteit voor hun kusten. Regionale samenwerking moet dan ook gepromoot worden. Piraterij is immers vaak een probleem van meerdere landen. Wanneer landen de krachten bundelen is een veel sterker optreden mogelijk. Voldoende waarborgen in deze regionale akkoorden moeten deze staten er dan van overtuigen hun terughoudendheid opzij te schuiven en een constructieve oplossing te vinden voor de problemen. Bovendien is het noodzakelijk dat de meer bemiddelde landen hun invloed uitoefenen om deze staten zover te krijgen dat zij

het belang van regionale samenwerking gaan inzien. Ook bijdragen door gebruikers in belangrijke regio's zoals internationale zeestraten kunnen plaatselijke overheden meer middelen bezorgen om hun gezag verder uit te bouwen.

Uiteraard heeft de rest van de internationale gemeenschap er alle belang bij dat dergelijke akkoorden kans op slagen krijgen. Financiële en materiële steun aan deze landen is dan ook onontbeerlijk voor het welslagen van dergelijke regionale constructies. Zo kunnen bijdragen door gebruikers in belangrijke regio's zoals internationale zeestraten plaatselijke overheden meer middelen bezorgen om hun gezag verder uit te bouwen. Ook de aanwezigheid van oorlogsschepen op de wereldzeeën is een absolute voorwaarde voor de veiligheid van schepen op zee. Meer bemiddelde staten dienen dan ook hun verantwoordelijkheid op te nemen en schepen en manschappen te voorzien in regio's die geteisterd worden door een hoge frequentie van incidenten. Bovendien dienen zij de bewuste staten te ondersteunen in het proces om een sterk overheidsgezag uit te bouwen en corruptie in al haar vormen tegen te gaan. Daar de belangrijkste verantwoordelijke voor de veiligheid in de territoriale wateren nog steeds de kuststaat zelf is, is de steun van de opbouw van het land en de economie dan ook onontbeerlijk en dient het een prioriteit te zijn voor de internationale gemeenschap.

BIBLIOGRAFIE

1. Wetgeving

Verdrag voor de Volle Zee, 29 april 1958, Genève, in werking getreden op 30 september 1962, Verenigde Naties, *Treaty Series*, vol. 450, p. 11-82.

Internationale Conventie voor de bescherming van mensenlevens op zee, 1 november 1974, London, in werking getreden op 25 mei 1980, Verenigde Naties, *Treaty Series*, vol. 1184, p. 278-453.

Internationaal Zeerechtverdrag van de Verenigde Naties, 10 december 1982, Montego Bay, in werking getreden op 16 november 1994, Verenigde Naties, *Treaty Series*, vol. 1833, p.3.

Conventie voor de uitbanning van onrechtmatige daden tegen de veiligheid van de scheepvaart, 10 maart 1988, Rome, Verenigde Naties, *Treaty Series*, vol. 1687, p. 222-234.

Overeenkomst van de Verenigde Naties voor de Implementatie van de bepalingen uit het Internationaal Zeerechtverdrag van 10 december 1982 inzake de bescherming van migrerende visbestanden (8 september 1995).

Resolutie 579 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (18 december 1985), *UN Doc. S/RES/579* (1985).

Resolutie 618 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (29 juli 1988), *UN Doc. S/RES/618* (1988).

Resolutie 635 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (14 juni 1989), *UN Doc. S/RES/635* (1989).

Resolutie 638 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (31 juli 1989), *UN Doc. S/RES/638* (1989).

Resolutie 1160 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (31 maart 1998), *UN Doc. S/RES/1160* (1998).

Resolutie 1199 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (23 september 1998), *UN Doc. S/RES/1199* (1998).

Resolutie 1203 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (24 oktober 1998), *UN Doc. S/RES/1203* (1998).

Resolutie 1373 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (28 september 2001), *UN Doc. S/RES/1373* (2001).

Resolutie 1511 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (16 oktober 2003), *UN Doc. S/RES/1511* (2003).

Resolutie 1540 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (28 april 2004), *UN Doc. S/RES/1540* (2004).

Resolutie 1566 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (8 oktober 2004), *UN Doc. S/RES/1566* (2004).

Resolutie 1814 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (15 mei 2008), *UN Doc. S/RES/1814* (2008).

Resolutie 1816 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (2 juni 2008), *UN Doc. S/RES/1816* (2008).

Resolutie 1838 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (7 oktober 2008), *UN Doc. S/RES/1838* (2008).

Resolutie 1846 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (2 december 2008), *UN Doc. S/RES/1846* (2008).

Resolutie van de Algemene Vergadering van de IMO A.922(22), 19-30 november 2001.

Resolutie van de Algemene Vergadering van de IMO A.924(22), 19-30 november 2001.

IMO, MSC/Circ. 443, 26 september 1986.

IMO, MSC/Circ. 754, 5 juli 1997.

IMO, MSC/Circ. 622 (rev. 1), 6 juni 1999.

IMO, MSC/Circ. 623/Rev.3, 29 mei 2002.

IMO, MSC/Circ. 1111, 7 juni 2004.

IMO, MSC/Circ. 1132, 14 december 2004.

IMO, LEG 90/4/1, 90ste sessie: 18-29 april 2005.

IMO, MSC. 4/Circ. 127, 22 januari 2009.

Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Verenigde Staten van Amerika inzake intensivering en uitbreiding van de Overeenkomst betreffende samenwerking en wederzijdse bijstand in douanezaken tot samenwerking op het gebied van containerveiligheid en aanverwante zaken, *Pb. L.* 304 van 30 september 2004, p. 34-37.

Besluit van de Europese Raad nr. 2008/918/CFSP, *Pb. L.* 9 december 2008, afl. 330, 19.

2. Rechtsleer

a) Boeken

BURNETT, J., *Terreur op zee : moderne piraterij en buitengaats terrorisme*, Haarlem, Becht, 2003, 366 p.

BYERS, M. (ed.), *The Role of International Law in International Politics: essays in international relations and international law*, Oxford, Oxford University Press, 2000, 354 p.

COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL, "Model national law on acts of piracy and maritime violence : Final report of the Joint International Working group - CMI 37th Conference", *CMI Yearbook 2001*, Antwerpen, 2001, p. 598-607.

ELLEN, E. (ed.), *Piracy at sea*, Parijs, ICC, 1989, 330 p.

HALL, W., *International Law*, 1884, p. 233-234.

JOHNSON, D. & VALENCIA, M. (eds.), *Piracy in Southeast Asia : Status, Issues and Responses*, Singapore, Institute of Southeast Asian Studies, 2005, 174p.

KWON, P.H., *The Law of the Sea and North East Asia : a challenge for cooperation*, Kluwer Law International, Den Haag, 2000, 228 p.

NANDAN, S.N., ROSENNE, S., GRANDY, N.R. (eds.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 : A Commentary*, Vol. III, Den Haag/London/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 1995, 687p.

NORDQUIST, M. H., WOLFRUM, R., MOORE, J.N. en LONG, R. (eds.), *Legal Challenges in Maritime Security*, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 594 p.

PARRITT, B.A.H. (ed.), *Violence at sea : a review of terrorism, acts of war and piracy, and countermeasures to prevent terrorism*, Parijs, ICC, 1986, 261 p.

RONZITTI, N. (ed.), *Maritime terrorism and international law*, Dordrecht, Nijhoff, 1990, 185 p.

RUBIN, A.P., *The Law of Piracy*, Irvington-on-Hudson, Transnational publishers, 1997, 485 p.

SOMERS, E., *Inleiding tot het Internationaal Zeerecht*, Mechelen, Kluwer, 2004, 478 p.

VILLAR, R., *Piracy today : Robbery and violence at sea since 1980*, Londen, Conway Maritime Press Ltd, 1985, 160p.

WILKINSON, P. (ed.), *Homeland security in the UK : future preparedness for terrorist attack since 9/11*, London, Routledge, 2007, 417p.

b) Tijdschriften

AUNE, B., "Piracy and its repression under the 1982 Law of the Sea Convention, *Ocean Yearbook*, 1990, p. 36-37.

BAHAR, M., "Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations", *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, 2007, 1-85.

BARRIOS, E., "Casting a wider net: addressing the maritime piracy problem in Southeast Asia", *Boston College International and Comparative Law Review*, 2005, 149-164.

BECK, R. J. & AREND, A. C., "Don't tread on us : International Law and Forcible State Responses to Terrorism, *Wisconsin International Law Journal*, 1994, 153-168.

BECKMAN, R.C., "Combating piracy and armed robbery against ships in Southeast Asia: The way forward", *Ocean Development and International Law*, 2002, 317-341.

BIRNIE, P.W., "Piracy : past, present and future", *Marine Policy*, Vol. 11, issue 3, 1987, 163-183.

BOISSON, P., "La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime", *Droit Maritime Français*, 2003, 723-736.

BREW, N., "Ripples from 9/11: The US Container Security Initiative and its implications for Australia", *Current Issues Brief*, 2003, nr. 27.

BURGESS, D.R. JR., "How thinking of terrorists as pirates can help win the war on terror", *Legal Affairs*, 2005, 32-36.

BURGESS, D.R. JR., "Hostis Humani Generi: Piracy and Terrorism and a new International law", *University of Miami International and Comparative Law Review*, 2006, 293-341.

CHALK, P., "Threats to the Maritime Environments: Piracy and Terrorism", *RAND*, 28 oktober 2002, p. 10.

CHUNG, C. & ROSENBERG, D., "Maritime security in the South China Sea : coordinating coastal and user state priorities", *Ocean Development and International Law*, Vol. 39, issue 1, 2008, p. 51-68.

DILLON, D.R., "Maritime Piracy: Defining the problem", *SAIS Review*, 2005, 155-164.

FLORESTAL, M., "Terror on the High Seas", *Brooklyn Law Review*, 2007, 385-447.

Focus on IMO, 2000, 8 p., www.imo.org.

GARMON, T., "International law of the sea : Reconciling the Law of Piracy and Terrorism in the Wake of September 11th", *Tulane Maritime Law Journal*, 2002, p. 257-275.

GOODMAN, T.H., "Leaving the corsair's name to other times: How to enforce the law of sea piracy in the 21st century trough regional international agreements", *Case Western Reserve Journal of International Law*, 1999, 139-168.

GUTOFF, J.M., "The law of piracy in popular culture", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 31, issue 4, 2000, p. 643-648.

HALBERSTAM, M., "Terrorism on the High Seas : The Achille Lauro, piracy and the IMO Convention on Maritime Safety", *American Journal of International Law*, Vol. 82, issue 2, 1988, p. 269-310.

Harvard Research in International Law, Comment to the Draft Convention on Piracy, *American Journal of International Law*, 1932, p. 743.

HESSE, H.G., "Maritime Security in a Multilateral Context: IMO Activities to Enhance Maritime Security", *International Journal of Marine and Coastal Law*, 2003, 327-340.

HO, J., "Combating piracy and armed robbery in Asia : the RECAAP Information Sharing Centre (ISC)", *Marine Policy*, Vol. 33, issue 2, 2009, p. 432-434.

JESUS, J.L., "Protection of foreign ships against piracy and terrorism at sea : Legal aspects", *The International Journal Of Marine And Coastal Law*, 2003, p. 363-400.

KEYUAN, Z., "Piracy, Ship Hijacking and Armed Robbery in the Straits", *Singapore Journal of International and Comparative Law*, 1999, p. 524-544.

KEYUAN, Z., "Enforcing the law of piracy in the South China Sea", *Journal Of Maritime Law And Commerce*, 2000, p. 107-117.

KEYUAN, Z., "Quelling sea piracy in East Asia: China's domestic endeavour and regional co-operation", *The Journal Of International Maritime Law*, 2004, p. 327-342.

KEYUAN, Z., "Implementing the United Nations Convention on the Law of the Sea in East Asia: Issues and Trends", *Singapore Year Book of International Law*, 2005, 1-17.

LI, K.X. & CHENG, J., "Maritime law and policy for energy security in Asia; a Chinese perspective", *Journal Of Maritime Law And Commerce*, 2006, 567-587.

LUFT, G. & KORIN, A., "Terrorism Goes to Sea", *Foreign Affairs*, 2004, 61-71.

MEIJA, M. JR. en MUKHERJEE, P.K., "The SUA Convention 2005: a critical evaluation of its effectiveness in suppressing maritime criminal acts", *The Journal Of International Maritime Law*, 2006, 170-191.

MENEFEE, S.P., "Foreign naval intervention in cases of piracy: Problems and strategies", *The International Journal Of Marine And Coastal Law*, 1999, 353-370.

MICHEL, K., "War, piracy and terror: the high seas in the 21st century", *The Journal Of International Maritime Law*, 2006, 313-324.

MIDDLETON, R., "Piracy in Somalia : Threatening global trade, feeding local wars", *Chatham House*, 2008, 1-12.

MO, J., "Options to combat maritime piracy in Southeast Asia", *Ocean development and International Law*, Vol. 33, issue 3-4, 2002, 343-358.

MOLONEY, E., "ISPS Code will put a brake on shipping", *Lloyds List*, 19 maart 2003.

MUKUNDAN, P., "Piracy and armed attacks against vessels today", *The Journal Of International Maritime Law*, 2004, 308-315.

OESO, Maritime Transport Committee, *Security in maritime transport: risk factors and economic impact*, Parijs, 2003.

ORSZAG-LAND, T., "Waiving the flag of convenience", *Jane's Terrorism and Security Monitor*, 2004, p. 4-5.

PLANT, G., "The Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation", *International and Comparative Law Quarterly*, 1990, 27-56.

POELMAN, S., "Moderne piraten: Professioneel agressief; interview met Prof. Dr. E. Somers", *Tijdschrift Universiteit Gent*, 2009, 14-17.

POWER, J., "Maritime Terrorism : A New Challenge for National and International Security", *Barry Law Review*, 2008, 111-133.

RAYMOND, C.Z., "Maritime terrorism in Southeast Asia : a risk assessment", *Terrorism & Political Violence*, Vol. 18, issue 2, 2006, 239-257.

ROACH, A., "Container and Port Security: A Bilateral Perspective", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2003, 341-361.

SAUL, B., "Definition of Terrorism in the UN Security Council: 1985-2004", *Chinese Journal of International Law*, 2005, 141-166.

SHAW, R., "Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA) - Diplomatic conference on the revision of the SAU Convention and protocol", *The Journal Of International Maritime Law*, 2005, 379-380.

SITTNICK, T. M., "State responsibility and maritime terrorism in the Strait of Malacca: persuading Indonesia and Malaysia to take additional steps to secure the strait", *Pacific Rim Law and Policy Journal*, 2005, 743-769.

SUAREZ, A.S.V., "Post September 11 Security Challenges to the Legal Regime of the Maritime Carriage of Nuclear and Radioactive Materials", *The Journal of Marine and Coastal Law*, 2003, 423-440.

TETLEY, W., "Vessel forfeitures for drug and criminal offences: A comparative study", *Journal of Maritime Law & Commerce*, 1996, 243-279.

THOMAS, D.R., "Insuring the risk of maritime piracy", *The Journal Of International Maritime Law*, 2004, 355-371.

TIRIBELLI, C., "Time to update the 1988 Rome Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation", *Oregon Review of International Law*, 2006, p. 145.

ÜNLÜ, N., "Straits of Malacca - Protecting the Straits of Malacca and Singapore against piracy and terrorism", *The International Journal Of Marine And Coastal Law*, 2006, 539-549.

VAGG, J., "Rough Seas ? Contemporary piracy in South East Asia (Riau Archipelago, Indonesia)", *British Journal of Criminology*, 1995, 63-77.

WEIGEND, T., "The Universal Terrorist; The International Community Grappling with a Definition", *Journal of International Criminal Justice*, 2006, p. 912-932.

WILLIAMS, R., "The effects of maritime violence on contracts of carriage by sea", *The Journal of International Maritime Law*, 2004, 343-354.

YOUNG, C., "Balancing Maritime Security and Freedom of Navigation on the High Seas: A study of the Multilateral Negotiation Process in Action", *University of Queensland Law Journal*, 2005, 355-414.

3. Andere

www.aislive.com

www.aigs.com

ASEAN : www.aseansec.org

Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia (februari 2009), http://www.bimco.org/Members%20Area/News/General_News/2009/03/~/_media/BIMCO_News_2009/Security/SecurityArticleBMP.ashx .

www.cbp.gov

Internationale Maritieme Organisatie : www.imo.org

Internationaal Maritiem Bureau : www.icc-ccs.org/

www.marinetraffic.com

Maritime Safety Centre Horn of Africa : www.mschoa.org

NAVO : www.nato.int

N.Y. Times, Oct. 10 1985, A11, col. 1.

N.Y. Times, Oct. 8, 1985, A1, col. 6.

PSI interdiction principles, <http://www.state.gov/t/isn/c27726.htm>.