



KU LEUVEN

FACULTEIT RECHTSGELEERDHEID

Academiejaar 2017 - 2018

Maritiem terrorisme: naar een internationaalrechtelijk kader *de lege ferenda?*

Masterscriptie internationaal recht

PROMOTOR: PROF. DR. J. WOUTERS

BEGELEIDER: MEVR. M. HERMEZ

Masterscriptie, ingediend door

Ruben DEWIELE

Bij het eindexamen voor de graad van
MASTER IN DE RECHTEN



KU LEUVEN

FACULTEIT RECHTSGELEERDHEID

Academiejaar 2017 - 2018

Maritiem terrorisme: naar een internationaalrechtelijk kader *de lege ferenda?*

Masterscriptie internationaal recht

PROMOTOR: PROF. DR. J. WOUTERS

BEGELEIDER: MEVR. M. HERMEZ

Masterscriptie, ingediend door

Ruben DEWIELE

Bij het eindexamen voor de graad van
MASTER IN DE RECHTEN

SAMENVATTING

In deze masterscriptie wordt nagegaan in welke mate aan de hand van de bestaande juridische instrumenten opgetreden kan worden tegen maritiem terrorisme. Om de hoofdonderzoeksvraag van dit werk te kunnen beantwoorden wordt tevens een antwoord gezocht op de twee sub-onderzoeksvragen “Hoe kan het begrip maritiem terrorisme in het internationaalrechtelijk kader gedefinieerd worden?” en “In welke mate kunnen de bestaande juridische instrumenten aangepast worden om doeltreffender te zijn in de strijd tegen maritiem terrorisme?”.

Na een korte bespreking van de geschiedenis van maritiem terrorisme wordt dit misdrijf vergeleken met piraterij. Dit onderscheid is belangrijk om te kunnen bespreken in welke mate de juridische instrumenten tegen piraterij ook toepassing kunnen vinden tegen maritiem terrorisme. Omdat nog geen algemeen aanvaarde definitie van maritiem terrorisme bestaat zal het eerste deel van deze masterscriptie afgesloten worden met de bespreking van enkele definities die in de rechtsleer voorgesteld werden en uiteindelijk wordt een eigen definitie van maritiem terrorisme voorgesteld.

Aan de hand van de bespreking van het Zeerechtverdrag, het Verdrag inzake de volle zee, het SUA-verdrag, het Protocol van 2005 bij het SUA-verdrag, het SOLAS-verdrag en het PSI wordt bekeken in hoeverre maritiem terrorisme beteugeld kan worden met de bestaande juridische instrumenten. Hierbij wordt gewezen op de sterktes van deze verdragen en initiatieven, maar vooral op de tekortkomingen ervan.

Tenslotte wordt voorzien in een complementair systeem van universele rechtsmacht om tegemoet te komen aan de beperkte slagkracht die de huidige juridische instrumenten kenmerkt. Hierbij wordt rekening gehouden met het huidige systeem van rechtsmachtverdeling binnen de verschillende maritieme zones, met de onmogelijkheid van sommige staten (*failed states*) om op een adequate manier op te treden en de onwenselijkheid van sommige staten (bij *state sponsored terrorism*) om maritiem terrorisme aan te pakken. In deze twee gevallen zou het mogelijk moeten zijn voor elke andere staat om zijn rechtsmacht te doen gelden. Door de beperking van de ‘universele’ rechtsmacht tot deze twee gevallen wordt ook tegemoet gekomen aan de vrees van enkele staten om hun soevereiniteit te verliezen.

*Deze masterscriptie wordt opgedragen aan Maria Van Aken die de voltooiing ervan net niet
meer heeft mogen meemaken*

Inhoud

INLEIDING	1
DEEL I: MARITIEM TERRORISME	3
HOOFDSTUK I. GESCHIEDENIS VAN HET MARITIEM TERRORISME	3
HOOFDSTUK II. MARITIEM TERRORISME VERSUS PIRATERIJ	8
AFDELING I. BEGRIPSOMSCHRIJVING PIRATERIJ	8
AFDELING II. VERGELIJKING MARITIEM TERRORISME MET PIRATERIJ	10
HOOFDSTUK III. DEFINITIE	14
AFDELING I. BESTAANDE DEFINITIES MARITIEM TERRORISME	14
AFDELING II. VOORSTEL NIEUWE DEFINITIE MARITIEM TERRORISME	19
DEEL II: WETTELIJK KADER	22
HOOFDSTUK I. MOGELIJKE TOEPASSING VAN BESTAANDE JURIDISCHE INSTRUMENTEN OP MARITIEM TERRORISME	22
AFDELING I. VERDRAG VAN DE VERENIGDE NATIES INZAKE HET RECHT VAN DE ZEE	22
AFDELING II. VERDRAG INZAKE DE VOLLE ZEE	27
AFDELING III. VERDRAG TOT BESTRIJDING VAN WEDERRECHTELIJKE GEDRAGINGEN GERICHT TEGEN DE VEILIGHEID VAN DE ZEEVAART	29
AFDELING IV. PROTOCOL TOT BESTRIJDING VAN WEDERRECHTELIJKE GEDRAGINGEN GERICHT TEGEN DE VEILIGHEID VAN DE ZEEVAART	39
AFDELING V. INTERNATIONAAL VERDRAG VOOR DE BEVEILIGING VAN MENSENLEVENS OP ZEE.....	42
AFDELING VI. PROLIFERATIE BEVEILIGING INITIATIEF	47
TUSSENCONCLUSIE: TEKORTKOMINGEN VAN DE BESTAANDE JURIDISCHE INSTRUMENTEN	55
HOOFDSTUK II. MOGELIJKE VERBETERING VAN DE BESTAANDE JURIDISCHE INSTRUMENTEN TEGEN MARITIEM TERRORISME	58
AFDELING I. UNIVERSELE RECHTSMACHT	58
AFDELING II. VOORBEREIDENDE HANDELINGEN STRAFBAAR STELLEN	67
BESLUIT	71
BIBLIOGRAFIE	73

AFKORTINGENLIJST

Zeerechtverdrag	Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee
SUA-verdrag	Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart
IMO	Internationale Maritieme Organisatie
VN	Verenigde Naties
ASEAN	Associatie van Zuidoost-Aziatische Naties
SOLAS	Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee
ISPS	Internationale code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten
EEZ	Exclusief Economische Zone
PSI	Proliferation Security Initiative
WMD	Weapons of Mass Destruction/ Massavernietigingswapens
ILC	International Law Commission/ Commissie voor Internationaal Recht

INLEIDING

Maritiem terrorisme en piraterij. Het zijn twee begrippen waar iedereen zich wel een beeld van kan vormen. De realiteit is helaas een pak harder dan de piratenverhalen en -films. De huidige piraten lijken met hun meedogenloze aanpak niet op hun klunzige evenbeeld Jack Sparrow uit *Pirates of the Caribbean*. Hun wapens zijn veel krachtiger dan het zwaard dat Kapitein Zwartbaard hanteert in de vele boeken die over hem geschreven zijn. Ook de grote piratenschepen waar de volle zee mee afgevaren werd op zoek naar slachtoffers hebben plaats moeten maken voor kleine, snelle en wendbare bootjes waarmee vaak in de territoriale zee gericht gezocht wordt naar schepen die een groot persoonlijk voordeel kunnen opleveren.

Die zoektocht naar een persoonlijk voordeel is één van de zaken die piraterij onderscheidt van maritiem terrorisme. Naast dit persoonlijk voordeel moeten er twee schepen betrokken zijn bij het incident om te kunnen spreken van piraterij. De aanval moet tenslotte ook gebeuren op volle zee. Deze omschrijving van piraterij is gebaseerd op de piraterijmisdrijven zoals ze vroeger voorkwamen. De tijd staat echter niet stil en ook misdrijven die gepleegd worden op zee evolueren. Dit zorgt ervoor dat die omschrijving niet meer beantwoordt aan de huidige vormen van piraterij die vaker voorkomen in de territoriale zee dan op volle zee.

Een andere evolutie is het ontstaan van maritiem terrorisme. Aangezien 90% van de wereldhandel via scheepsvervoer gebeurt is een maritiem terroristische aanslag een perfect middel voor deze terroristische groeperingen om de internationale handel schade toe te brengen. De geschiedenis leert ons dat ook militaire schepen het doelwit kunnen vormen van een maritiem terroristische aanslag. Zo verloren 17 Amerikaanse militairen het leven toen Al Qaeda een bom liet ontploffen naast de USS Cole. Bij maritiem terrorisme wordt een aanslag tegen maritieme doelwitten gepleegd omwille van politieke, religieuze, ethische, raciale of filosofische redenen. Alhoewel het vaak voorkomt, zal een maritieme terrorist de aanslag niet altijd vanuit een ander schip uitvoeren. Zo waren de maritieme terroristen van de Achille Lauro als passagier aanwezig op het schip dat getroffen werd door hun aanval.

Het is duidelijk dat zowel maritiem terrorisme als piraterij een bedreiging vormen voor de maritieme veiligheid. Daarom is het aan de internationale gemeenschap om juridische antwoorden te vinden op het aanpakken van deze bedreigingen. Door middel van verschillende verdragen en initiatieven probeert men piraterij en maritiem terrorisme te onderdrukken. De vraag stelt zich of deze juridische instrumenten opgewassen zijn om de evolutie in het criminele maritieme milieu te doorstaan. Wat

begrijpt men juist onder de noemer maritiem terrorisme? Kan maritiem terrorisme aangepakt worden als piraterij? Bestaan er juridische instrumenten die zich richten tot maritiem terrorisme en zijn deze instrumenten doeltreffend?

Aan de hand van een grondige literatuurstudie zal geprobeerd worden om in deze masterscriptie een antwoord te geven op volgende onderzoeksvraag: *“In welke mate kan aan de hand van de bestaande juridische instrumenten opgetreden worden tegen maritiem terrorisme?”*. Om het antwoord op deze vraag te bekomen moeten ook volgende sub-onderzoeksvragen beantwoord worden: *“Hoe kan het begrip maritiem terrorisme in het internationaalrechtelijk kader gedefinieerd worden?”* en *“In welke mate kunnen de bestaande juridische instrumenten aangepast worden om doeltreffender te zijn in de strijd tegen maritiem terrorisme?”*

DEEL I: MARITIEM TERRORISME

HOOFDSTUK I. GESCHIEDENIS VAN HET MARITIEM TERRORISME

1. **ONDERDEEL VAN INTERNATIONAAL TERRORISME** - Maritiem terrorisme maakt slechts een klein deel uit van alle terroristische aanslagen wereldwijd.¹ Ongeveer 0.25% van alle terroristische aanslagen hebben een maritiem doelwit.² Toch mag de dreiging van maritiem terrorisme niet onderschat worden. Daar waar in 2014 door de Global Terrorism Database 199 maritiem terroristische aanvallen vastgesteld werden, was dit aantal in 2016 reeds verdubbeld en werden 401 aanvallen op maritieme doelwitten vastgesteld.³ Deze cijfers moeten echter genuanceerd worden want door de sterke groei van terroristische aanslagen in deze periode, blijft het aandeel van de hoeveelheid maritiem terroristische aanslagen ten opzichte van het totaal aantal terroristische aanslagen vrij constant.⁴
2. **MODERN MARITIEM TERRORISME** - Het moderne maritiem terrorisme ontstond ongeveer in de jaren '60 toen schepen gekaapt werden en bemanningsleden en passagiers gegijzeld werden voornamelijk omwille van politieke redenen.⁵ Dit kan geïllustreerd worden met de zaak Achille Lauro. De gebeurtenissen rond de Achille Lauro worden gezien als de eerste maritiem terroristische aanslag in de moderne geschiedenis van het maritiem terrorisme.⁶ De Achille Lauro was een cruiseschip dat in 1985 onder Italiaanse vlag voer van Alexandrië (Egypte) naar Asjdod (Israël).⁷ Het schip werd gekaapt door enkele leden van het Palestijnse bevrijdingsfront die aanvankelijk als doel hadden om personen of infrastructuur in de haven van Asjdod aan te vallen.⁸ Nadat de terroristen in hun cabine betrappt werden terwijl zij hun wapens aan het controleren

¹ D. NINCIC, "Maritime Terrorism: How Real is the Threat?", *Maritime Security Review* 2010, vol. 2, 3

² National Consortium for the Study of Terrorism and Responses to Terrorism (START), Global Terrorism Database, <http://www.start.umd.edu/gtd> (geraadpleegd op 18 maart 2018); V. ASAL en J.V. HASTINGS, "Terror at Sea: Exploring Maritime Targeting by terrorist Organisations", *Piracy-studies.org* 2014, <http://piracy-studies.org/terror-at-sea-exploring-maritime-targeting-by-terrorist-organizations/> (geraadpleegd op 18 maart 2018)

³ National Consortium for the Study of Terrorism and Responses to Terrorism (START), Global Terrorism Database, <http://www.start.umd.edu/gtd> (geraadpleegd op 18 maart 2018); V. ASAL en J.V. HASTINGS, "Terror at Sea: Exploring Maritime Targeting by terrorist Organisations", *Piracy-studies.org* 2014, <http://piracy-studies.org/terror-at-sea-exploring-maritime-targeting-by-terrorist-organizations/> (geraadpleegd op 18 maart 2018)

⁴ Tot 2014 werden reeds ongeveer 98.000 terroristische aanslagen genoteerd (waarvan 199 met een maritiem doelwit). Tot 2016 werden in totaal meer dan 170.000 terroristische incidenten genoteerd (waarvan 401 met een maritiem doelwit)

⁵ D. NINCIC, "Maritime Terrorism: How Real is the Threat?", *Maritime Security Review* 2010, vol. 2, 3

⁶ H. TUERK, "Combating terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation", *University of Miami International and Comparative Law Review* 2008, 337 – 367 (337)

⁷ G. PLANT, "The convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation", *International & Comparative Law Quarterly* 1990, afl. 39 (1), 27-56

⁸ C. DICKEY en J. BARTHOLET, "Pirates surrender ship", *The Washington Post* 1985, https://www.washingtonpost.com/archive/politics/1985/10/10/pirates-surrender-ship/60277123-de2c-4c9d-923f-bf445997777e/?utm_term=.a20842b949f5 (geraadpleegd op 23 maart 2018)

waren, hebben zij het schip gekaapt.⁹ Hierbij viel één dode te betreuren. Wanneer de kapers de vrijlating eisten van vijftig Palestijnse gevangenen in Israël kreeg de kaping een politiek motief met als doel het leiderschap van Yasser Arafat te verzwakken.¹⁰

3. **TERRORISTISCHE GROEPERINGEN** - In het US Department of State's Country Reports on Terrorism 2016 zijn 61 groeperingen aangeduid die als terroristische groeperingen beschouwd worden.¹¹ Niet alle terroristische groeperingen hebben echter de mogelijkheid om een maritieme aanslag te plegen.¹² Maritiem terrorisme vereist namelijk gespecialiseerd materiaal, aangepaste training en voldoende middelen.¹³ Enkele terroristische groeperingen hebben wel de mogelijkheid om maritiem terroristische aanslagen uit te voeren en hebben hier ook reeds gebruik van gemaakt.¹⁴

4. **AL QAEDA** - De terroristische organisatie Al Qaeda heeft de capaciteit om maritiem terroristische aanslagen te plegen. Hiervoor heeft Abd Al Rahman Al Nashiri een vierstappenplan uitgewerkt.¹⁵

(1) Bomaanslagen op kleine of middelgrote schepen in aanwezigheid van andere schepen of havenfaciliteiten en het gebruik van schepen als wapen tegen andere schepen en havenfaciliteiten; (2) aanslagen op supertankers vanuit de lucht door middel van kleine vliegtuigen, geladen met explosieven; (3) onderwataanslagen op schepen door middel van duikers; (4) aanslagen tegen cruiseschepen en het nemen van gijzelaars.¹⁶

Er wordt aangenomen dat de terroristische organisatie Al Qaeda wereldwijd ongeveer 20 vrachtschepen bezit of minstens controleert.¹⁷ Slechts enkele schepen worden voor illegale doeleinden gebruikt waaronder ontvoeringen en mensenhandel, maar er zijn nog geen maritiem

⁹ G. PLANT, "The convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation", *International & Comparative Law Quarterly* 1990, afl. 39 (1), 27-56

¹⁰ HISTORY.COM STAFF, "Achille Lauro hijacking ends", *A+E Networks*, <https://www.history.com/this-day-in-history/achille-lauro-hijacking-ends> (geraadpleegd op 23 maart 2018)

¹¹ Reports on Terrorism 2016: Chapter 6. Foreign Terrorist Organizations, *United States Department of State Publication* 2017, <https://www.state.gov/documents/organization/272488.pdf> (geraadpleegd op 23 maart 2018)

¹² D. NINCIC, "Maritime Terrorism: How Real is the Threat?", *Maritime Security Review* 2010, vol. 2, 3

¹³ A. RAJ, "Terror on the seas", *New Straits Times* 2017, <https://www.nst.com.my/opinion/columnists/2017/08/267590/terror-seas> (geraadpleegd op 7 november 2017)

¹⁴ D. NINCIC, "Maritime Terrorism: How Real is the Threat?", *Maritime Security Review* 2010, vol. 2, 3; T.V. THOMAS, "The proliferation security initiative: Towards regulation of navigational freedoms in UNCLOS: An Indian Perspective", *Chinese Journal of International Law* 2009, 658

¹⁵ P. ROELL, "Maritime Terrorism – A Threat To World Trade?", *Institut für Strategie-Politik-Sicherheits- und Wirtschaftsberatung Berlin* 2009, 3

¹⁶ P. ROELL, "Maritime Terrorism – A Threat To World Trade?", *Institut für Strategie-Politik-Sicherheits- und Wirtschaftsberatung Berlin* 2009, 3

¹⁷ W. LANGEWIESCHE, "Anarchy at Sea", *Atlantic Monthly* 2003, <http://www.wesjones.com/anarchy.htm> (geraadpleegd op 8 november 2017)

terroristische aanslagen gepleegd met deze vrachtschepen van Al Qaeda.¹⁸ Toch is Al Qaeda met andere (kleine) schepen en middelen actief op het terrein van het maritiem terrorisme.¹⁹

Op 12 oktober 2000 werd door Al Qaeda een zelfmoordaanslag gepleegd op de USS Cole.²⁰ Hierbij kwamen 17 Amerikanen om het leven, 39 anderen raakten gewond.²¹ De Aanslag op de USS Cole is een belangrijk voorbeeld om aan te tonen dat terroristische groeperingen zich niet enkel richten tot schepen uit de commerciële- of burgerscheepvaart. Ook militaire schepen kunnen het doelwit zijn van maritiem terroristische aanslagen.

De MV Limburg was een olietanker die onder Franse vlag voer en gecharterd werd door de Maleisische oliemaatschappij Petronas.²² Op 6 oktober 2002 werd een zelfmoordaanslag uitgevoerd op het schip waarbij 1 bemanningslid het leven liet en 12 bemanningsleden gewond raakten.²³ Na de aanslag kwamen ongeveer 90.000 vaten ruwe olie in de Golf van Aden terecht.²⁴ Dit illustreert dat een maritiem terroristische aanslag grote gevolgen teweeg kan brengen waarbij de indirecte schade vaak groter is dan de schade aan het schip en de lading.²⁵ Door de aanslag op de MV Limburg en het daaropvolgende olielek was het scheepvaartverkeer in de Golf van Aden tijdelijk onderbroken en steeg de prijs van ruwe olie.²⁶

¹⁸ B. SHAMLOO en S.A. SAJADI, “Investigating piracy and terrorism in the international legal system”, *Journal of politics and law* 2017, afl. 10, 132

¹⁹ J.C.K. DALY, “Al Qaeda and maritime terrorism, Part I”, *Terrorism monitor* 1970, Vol. 1, issue 4, <https://jamestown.org/program/al-qaeda-and-maritime-terrorism-part-i-2/> (geraadpleegd op 23 april 2018)

²⁰ X, “USS Cole Bombing Fast Facts”, *CNN Library* 20 september 2017, <https://edition.cnn.com/2013/09/18/world/meast/uss-cole-bombing-fast-facts/index.html> (geraadpleegd op 23 maart 2018)

²¹ X, “USS Cole Bombing Fast Facts”, *CNN Library* 20 september 2017, <https://edition.cnn.com/2013/09/18/world/meast/uss-cole-bombing-fast-facts/index.html> (geraadpleegd op 23 maart 2018)

²² J. HENLEY en H. STEWART, “Al-Qaida suspected in tanker explosion”, *The Guardian* 7 oktober 2002, <https://www.theguardian.com/world/2002/oct/07/alqaida.france> (geraadpleegd op 23 April 2018)

²³ A.J. MARCOPOULS, “Flags of terror: An argument for rethinking maritime security policy regarding the flags of convenience”, *Tulane Maritime Law Journal* 2007, 292

²⁴ A.J. MARCOPOULS, “Flags of terror: An argument for rethinking maritime security policy regarding the flags of convenience”, *Tulane Maritime Law Journal* 2007, 292

²⁵ X, “A synopsis of the terrorist threat facing the O&G Industry”, *Oil and gas Industry Terrorism Monitor* 2007, https://web.archive.org/web/20070325231204/http://www.ogi-tm.com/ogi_threats_st.php (geraadpleegd op 23 maart 2018)

²⁶ B. HAYKEL, T. HEGGHAMMER en S. LACROIX (eds.), *Saudi Arabia in transition*, New York, Cambridge University Press, 2015, 142

5. **ABU SAYYAF** - De dodelijkste maritiem terroristische aanslag is deze op de SuperFerry 14.²⁷ Op 27 februari 2004 kwamen 116 mensen om het leven toen een bom tot ontploffing werd gebracht op het schip.²⁸ De aanslag werd gepleegd door de guerrillagroep Abu Sayyaf. Abu Sayyaf is een terroristische organisatie die in zuiden het van de Filipijnen een Islamitische Staat wil oprichten.²⁹ Het gaat dan wel om een terroristische organisatie, toch maakt Abu Sayyaf – met oog op het financieren van de terroristische activiteiten – zich ook schuldig aan piraterijmisdrijven.³⁰

6. **AL-SHABAAB** - De laatste jaren doet zich een gevaarlijke evolutie voor waarbij piraten uit Noorden en Oost Afrikaanse landen banden aangaan met terroristische organisaties.³¹ Dit is bijvoorbeeld het geval in Somalië.³² Van 1992 tot 2005 had Somalië geen effectieve regering, waardoor dit land een grote aantrekkingskracht had voor terroristische organisaties die dit machtsvacuüm wilden opvullen.³³ Al-Shabaab tracht in dit land een Islamitische Staat op te richten.³⁴ Hoewel Al-Shabaab de piraten aanvankelijk als territoriale rivalen zag, wordt aangenomen dat Al-Shabaab nu samenwerkt met Somalische piraten en financiële steun uit piraterijmisdrijven ontvangt.³⁵ In ruil voor financiële steun en wapens krijgen de piraten bescherming, vrije doorgang in de gebieden die door Al-Shabaab gecontroleerd worden en kunnen de piraten de havenfaciliteiten gebruiken die Al-Shabaab controleert.³⁶ Er bestaan echter ook bewijzen dat

²⁷ ASKET BROKING TEAM, “Superferry 14 – Bombing by Abu Sayyaf 2004”, <https://www.asket.co.uk/single-post/2017/02/28/Superferry-14---Bombing-by-Abu-Sayyaf-2004-maritimehistory> (geraadpleegd op 24 maart 2018)

²⁸ X, “Bomb caused Philippine ferry fire”, *BBC News* 11 oktober 2004, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/3732356.stm> (geraadpleegd op 24 maart 2018)

²⁹ D.F.B.A. AZIZ, G. GOH MEISHAN en E. LIM WEE KUAN, “South East Asia and International Law: July – December 2001”, *Singapore Journal of International and Comparative Law* 2001, 814

³⁰ B. SHAMLOO en S. A. SAJADI, “Investigating piracy and terrorism in the international legal system”, *Journal of politics and law* 2017, afl. 10, 132

³¹ A. WARD, “Pirates and terrorists are working together now in Somalia”, *VOX* 2017, <https://www.vox.com/world/2017/7/13/15948184/pirates-terrorists-somalia-isis-shabaab> (geraadpleegd op 23 april 2018)

³² A. WARD, “Pirates and terrorists are working together now in Somalia”, *VOX* 2017, <https://www.vox.com/world/2017/7/13/15948184/pirates-terrorists-somalia-isis-shabaab> (geraadpleegd op 23 april 2018); J. WILSON, “The Rise, The Fall, and the Eventual Return of Modern Piracy: Addressing an Age Old Problem with Modern Solutions”, *Journal of Maritime Law and Commerce* 2016, afl. 47, 297-340

³³ J. COHN, “Terrorism Havens: Somalia”, *Council on foreign relations* 2010, <https://www.cfr.org/backgrounder/terrorism-havens-somalia> (geraadpleegd op 23 april 2018)

³⁴ H. YAN, “What is Al-Shabaab, and what does it want?”, *CNN* 2015, <https://edition.cnn.com/2014/12/02/world/africa/al-shabaab-explainer/index.html> (geraadpleegd op 23 april 2018)

³⁵ S. HANSON, “Combating Maritime Piracy”, *Council on Foreign Relations* 2009, <http://shipmun.pbworks.com/f/Combating%20Maritime%20Piracy.pdf> (geraadpleegd op 24 maart 2018)

³⁶ T. HELFMAN, “Terrorism and Piracy: The New Alliance”, *Commentary Magazine* 2011, <https://www.commentarymagazine.com/articles/terrorism-and-piracy-the-new-alliance/> (geraadpleegd op 8 november 2017); S.D. KEENE, “Maritime Piracy, Somalia”, <http://www.statecraft.org.uk/sites/default/files/documents/NATO%20Papers%2012%20-Maritime%20Piracy%20Somalia.pdf> (geraadpleegd op 24 maart 2018)

piraten samenwerken met Al-Shabaab in de training om de aanwezige militieleden aan boord van geïsoleerde schepen te kunnen uitschakelen.³⁷

IS - Ook de wereldwijde groei van terreurorganisatie IS brengt een mogelijke groei van het internationale maritiem terrorisme met zich mee.³⁸ Piraten houden hun werkingsgebied vooral beperkt tot de Arabische zee. IS heeft echter wereldwijd aanhangers waardoor het mogelijk is dat het zijn maritieme capaciteit wereldwijd inzet.³⁹

³⁷ S. HANSON, “Combating Maritime Piracy”, *Council on Foreign Relations* 2009, <http://shipmun.pbworks.com/f/Combating%20Maritime%20Piracy.pdf> (geraadpleegd op 24 maart 2018)

³⁸ J. WILSON, “The Rise, The Fall, and the Eventual Return of Modern Piracy: Addressing an Age Old Problem with Modern Solutions”, *Journal of Maritime Law and Commerce* 2016, afl. 47, 297-340

³⁹ J. WILSON, “The Rise, The Fall, and the Eventual Return of Modern Piracy: Addressing an Age Old Problem with Modern Solutions”, *Journal of Maritime Law and Commerce* 2016, afl. 47, 297-340

HOOFDSTUK II. MARITIEM TERRORISME VERSUS PIRATERIJ

AFDELING I. BEGRIPSOMSCHRIJVING PIRATERIJ

7. **PIRATERIJ IN HET ZEERECHTVERDRAG** – In artikel 101 van het Zeerechtverdrag wordt het begrip piraterij omschreven als:
- a) *iedere onwettige daad van geweld of aanhouding, alsmede iedere daad van plundering die door de bemanning of de passagiers van een particulier schip of een particulier luchtvaartuig voor persoonlijke doeleinden wordt gepleegd en die is gericht:*
 - i) *in volle zee, tegen een ander schip of luchtvaartuig of tegen personen of eigendommen aan boord van een zodanig schip of luchtvaartuig;*
 - ii) *tegen een schip, een luchtvaartuig, personen of eigendommen op een plaats die buiten de rechtsmacht van enige staat valt;*
 - b) *iedere vrijwillige deelneming aan de exploitatie van een schip of luchtvaartuig met kennis van de feiten die het schip of luchtvaartuig tot een piratenschip of piratenluchtvaartuig maken;*
 - c) *iedere opruiing tot of opzettelijke vergemakkelijking van een in a) of b) omschreven handeling.*
8. **VOORWAARDEN** - Artikel 101 Zeerechtverdrag stelt enkele voorwaarden waaraan voldaan moet zijn om te kunnen spreken van piraterij.⁴⁰ Het moet gaan om een onwettige daad van geweld, aanhouding of plundering waarbij enkele bijzondere voorwaarden opgelegd zijn. Als eerste voorwaarde geldt dat de onwettige daad gepleegd moet zijn op volle zee of buiten de rechtsmacht van enige staat.⁴¹ De meeste misdrijven die overeenstemmen met de beschrijving van piraterijmisdrijven gebeuren echter in de territoriale zee of de interne wateren van een staat.⁴² De met piraterij overeenstemmende feiten die niet gebeuren op volle zee worden dus niet beschouwd als piraterijmisdrijven waardoor er geen universele rechtsmacht bestaat om op te treden tegen deze misdrijven.⁴³ De misdrijven die gebeuren buiten de volle zee vallen onder de rechtsmacht van de territoriaal bevoegde staat en/of worden behandeld door het SUA-verdrag.⁴⁴ Indien het

⁴⁰ Artikel 101 Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee

⁴¹ J. XU, "Piracy as a maritime offence: some public policy considerations", *Journal of Business Law* 2007, 639-655

⁴² E. FRANCKX en P. GAUTIER, *The exercise of jurisdiction over vessels: new developments in the field of pollution, fisheries, crimes at sea and trafficking of weapons of mass destruction*, Brussel, Bruylant, 2010, 177; T. TREVES, "Piracy, law of the sea, and use of force: developments off the coast of Somalia", *European Journal of international law* 2009, afl. 20, 402

⁴³ E.M. BORGESE en F.N. BAILET, "Technology Cooperation and transfer, Piracy And Armed Robbery at Sea: A Discussion Paper in Two Parts for UNICPOLOS II", *Ocean Yearbook* 2003, afl. 17, 483

⁴⁴ H. DJALAL, "Combating piracy: co-operation needs, efforts and challenges" in D. JOHNSON en M. VALINCIA, *Piracy in Southeast Asia: status, issues and responses*, Singapore, Institute of Southeast Asian Studies, 2005, 144;

misdrijf begaan wordt in de interne wateren van een staat, in de archipelwateren of in de territoriale zee kan niet gesproken worden van piraterij maar gaat het om een gewapende overval op zee.⁴⁵ In de IMO Code of Practice for the investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships wordt een gewapende overval tegen een schip als volgt gedefinieerd:

“1. Any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of ‘piracy’, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such ship, within a State’s internal waters, archipelagic waters and territorial sea;

*2. Any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above.”*⁴⁶

Daarnaast is er de vereiste van twee betrokken schepen. Dit wil zeggen dat er geen sprake is van piraterij indien de passagiers of bemanning van het aangevallen schip, zelf misdrijven tegen het eigen schip begaan die overeenkomen met de beschrijving van piraterijmisdrijven moesten ze uitgevoerd zijn door personen die van een ander schip komen.⁴⁷

De voorbereidende handelingen met betrekking tot maritiem terrorisme worden verder in dit werk besproken. Alvast kan hier opgemerkt worden dat de voorbereidende handelingen bij piraterij niet in de definitie van piraterij opgenomen zijn, waardoor deze voorbereidende handelingen niet strafbaar zijn.⁴⁸

Tenslotte moeten persoonlijke doeleinden aan de basis van de onwettige daad liggen. Dit wil zeggen dat in beginsel politieke motieven niet aan de basis kunnen liggen voor een piraterijmisdrijf.⁴⁹ Het persoonlijk motief voor het plegen van een piraterijmisdrijf mag niet enkel beschouwd worden als het streven naar economisch gewin, ook haatgevoelens of wraakzucht kunnen beschouwd worden als persoonlijk motief.⁵⁰

UNCTAD, “Maritime piracy: an overview of the international legal framework and of multilateral cooperation to combat piracy”, *Studies in transport law and policy* 2014, afl. 2, 14

⁴⁵ E.M. BORGESSE en F.N. BAILET, “Technology Cooperation and transfer, Piracy And Armed Robbery at Sea: A Discussion Paper in Two Parts for UNICPOLOS II”, *Ocean Yearbook* 2003, afl. 17, 483

⁴⁶ UNCTAD, “Maritime piracy: an overview of the international legal framework and of multilateral cooperation to combat piracy”, *Studies in transport law and policy* 2014, afl. 2, 14

⁴⁷ J. XU, “Piracy as a maritime offence: some public policy considerations”, *Journal of Business Law* 2007, 639-655

⁴⁸ T. TREVES, “Piracy, law of the sea, and use of force: developments off the coast of Somalia”, *European Journal of international law* 2009, afl. 20, 402

⁴⁹ S. DE BONT, “Murky waters: prosecuting pirates and upholding Human Rights Law”, *Journal of International Law & International Relations* 2011, afl. 7, 104-145

⁵⁰ UNCTAD, “Maritime piracy: an overview of the international legal framework and of multilateral cooperation to combat piracy”, *Studies in transport law and policy* 2014, afl. 2, 8; MD. SAIFUL KARIM, “The rise and fall of the international law of maritime terrorism: the ghost of piracy is still hunting!”, *New Zealand Universities Law Review* 2014, afl. 26, 82-103

9. **PIRATERIJ IN HET VERDRAG INZAKE DE VOLLE ZEE** - Het verdrag bepaalt dat alle staten zo nauw mogelijk moeten samenwerken ter onderdrukking van de zeeroof op volle zee of op andere plaatsen die buiten de rechtsmacht van enige staat vallen.⁵¹ Zeeroof (piraterij) wordt door artikel 15 van het verdrag inzake de volle zee op een quasi identieke manier omschreven als piraterij in het Zeerechtverdrag.⁵²

Als de daden van zeeroof van artikel 15 van het verdrag inzake de volle zee bedreven worden door de bemanning van een oorlogsschip, staatschip of staatsluchtvaartuig waarvan de bemanning heeft gemuit en het beheer van het schip heeft overgenomen, dan worden deze gelijkgesteld met daden bedreven door een particulier schip.⁵³ Een schip wordt pas als zeeroverschip beschouwd als het door de personen die de daadwerkelijke macht over het schip uitoefenen, bestemd is om te worden gebruikt voor het bedrijven van een in artikel 15 genoemde handeling.⁵⁴ Daarnaast blijft een schip dat gebruikt is voor dergelijke handeling daarna nog steeds beschouwd als zeeroverschip zolang het in handen blijft van de personen die zich aan deze handelingen hebben schuldig gemaakt.⁵⁵

AFDELING II. VERGELIJKING MARITIEM TERRORISME MET PIRATERIJ

10. **VERSCHILLEN** – Bij maritiem terrorisme ligt - in tegenstelling tot piraterij - vaak een politiek, religieus, filosofisch, ideologisch, ethisch of raciaal motief aan de basis.⁵⁶ Piraterij daarentegen wordt gepleegd vanuit persoonlijke overwegingen, meestal omwille van het economisch voordeel dat gehaald kan worden uit de piraterijmisdrijven.⁵⁷ Daarnaast is er ook een verschil in manier van werken. Piraten proberen vaak zo weinig mogelijk op te vallen terwijl bij maritiem terrorisme de publiciteit van de daden voorop staat.⁵⁸

Er kan enkel van piraterij gesproken worden als het misdrijf voldoet aan de voorwaarden die hierboven besproken werden. Dit brengt met zich mee dat er onder andere geen sprake is van piraterij volgens het Zeerechtverdrag als het misdrijf gepleegd wordt in de territoriale wateren.⁵⁹

⁵¹ Artikel 14 Verdrag van 29 april 1958 inzake de volle zee, *BS* 2 februari 1972

⁵² A. DE BOEVER, *De vervolging van piraterij op zee in de praktijk*, onuitg. masterproef Ugent, 2015, 8

⁵³ Artikel 16 Verdrag van 29 april 1958 inzake de volle zee, *BS* 2 februari 1972

⁵⁴ Artikel 17 Verdrag van 29 april 1958 inzake de volle zee, *BS* 2 februari 1972

⁵⁵ Artikel 17 Verdrag van 29 april 1958 inzake de volle zee, *BS* 2 februari 1972

⁵⁶ 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, 270

⁵⁷ P. CHALK, "Maritime piracy: Reasons, dangers and solutions", *RAND corporation* 2009, 1

⁵⁸ H. TUERK, "Combating terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation", *University of Miami International and Comparative Law Review* 2008, 337 – 367 (343); G.G. ONG, "Ships can be dangerous too: coupling piracy and maritime terrorism in Southeast Asia's maritime security framework", *International Politics & security issues series* 2004, 14

⁵⁹ J. KAVANAGH, "The law of contemporary sea piracy", *Australian International Law Journal* 1999, 139

Dit heeft grote gevolgen voor het onderscheid met maritiem terrorisme gezien het merendeel van de maritiem terroristische aanslagen in de territoriale zee plaatsvinden.⁶⁰ Maritieme terroristen verkiezen doelwitten die zich bevinden in de territoriale wateren vanwege de hogere publiciteit die deze aangevallen doelwitten met zich meebrengen.⁶¹ Het spreekwoord ‘uit het oog is uit het hart’ wordt hier letterlijk in de praktijk omgezet aangezien er minder media-aandacht uitgaat naar schepen die ver van de kuststaten aangevallen worden.⁶² Dit zal echter niet zo zijn bij cruiseschepen en overzetboten waar veel passagiers aanwezig zijn, gezien aanvallen op deze schepen ook veel media-aandacht zullen krijgen zelfs indien ze aangevallen worden op volle zee.⁶³ Door de groeiende cruise-industrie, het toenemend aantal cruiseschepen en het toenemend aantal havens die aangedaan worden, groeit ook het risico op een maritiem terroristische aanslag op een cruiseschip.⁶⁴

Vaak zullen zowel piraten als maritieme terroristen dodelijke slachtoffers maken en zullen eigendommen vernietigd worden.⁶⁵ Bij piraterij zal dit echter niet het doel van de aanval zijn, maar wordt gedood en vernietigd om het piraterijmisdrijf te kunnen plegen.⁶⁶ Bij maritiem terrorisme zal het doden en het vernietigen van eigendom net opzettelijk gebeuren.⁶⁷

11. **HOSTIS HUMANI GENERIS** - Tussen maritiem terrorisme en piraterij bestaan er ook gelijkenissen. Piraterij is één van de oudste misdrijven dat door de internationale gemeenschap beschouwd wordt als gepleegd door *hostis humani generis*.⁶⁸ Piraten worden aldus in het internationale recht gezien als vijanden van alle mensen.

De recente terroristische aanslagen tonen dat deze aanslagen overal kunnen voorkomen. Elk land zal hierdoor een strijd voeren tegen het gevaar dat terroristen met zich meebrengen. Dit maakt van terroristen dan ook de gemeenschappelijke vijand van de verschillende staten die een strijd

⁶⁰ M. PATHAK, “Maritime Violence: piracy at sea & marine terrorism today”, *Windsor review of legal and social issues* 2005, afl. 20, 65

⁶¹ M. D. GREENBERG, P. CHALK, H.H. WILLIS, I. KHILKO en D.S. ORTIZ, *Maritime terrorism*, Santa Monica, RAND Corporation, 2006, 11

⁶² M. D. GREENBERG, P. CHALK, H.H. WILLIS, I. KHILKO en D.S. ORTIZ, *Maritime terrorism*, Santa Monica, RAND Corporation, 2006, 11

⁶³ M. D. GREENBERG, P. CHALK, H.H. WILLIS, I. KHILKO en D.S. ORTIZ, *Maritime terrorism*, Santa Monica, RAND Corporation, 2006, 11

⁶⁴ D. BUZAWA, “Cruising with terrorism: Jurisdictional Challenges to the control of terrorism in the cruising industry”, *Tulane Maritime Law Journal* 2007, afl. 32, 183

⁶⁵ J. XU, “Piracy as a maritime offence: some public policy considerations”, *Journal of Business Law* 2007, 639-655

⁶⁶ J. XU, “Piracy as a maritime offence: some public policy considerations”, *Journal of Business Law* 2007, 639-655

⁶⁷ J. XU, “Piracy as a maritime offence: some public policy considerations”, *Journal of Business Law* 2007, 639-655

⁶⁸ J. D. FRY, “Towards an international piracy tribunal: curing the legal limbo of captured pirates”, *African Journal of International and Comparative Law* 2014, afl. 22 (3), 341-468

voeren tegen terrorisme waardoor ook terroristen gezien kunnen worden als *hostis humani generis*.⁶⁹

ECONOMISCHE EN POLITIEKE DESTABILISATIE - Zowel piraterijmisdrijven als maritiem terroristische aanslagen hebben een weerslag op de economische en politieke stabiliteit van een land.⁷⁰ Het doel van het individu dat een piraterijmisdrijf pleegt is gebaseerd op het behalen van een persoonlijk economisch voordeel.⁷¹ De economisch en politieke destabilisatie bij maritiem terrorisme is dan weer het uiteindelijke doel voor het plegen van een maritiem terroristische aanslag.⁷² Om deze economische politieke destabilisatie te bekomen kunnen maritiem terroristische organisaties technieken overnemen die gebruikt worden door piraten.⁷³

12. **GELIJKLOPENDE WERKWIJZE** – Ook de werkwijze van zowel piraterij als maritiem terrorisme is tot op zekere hoogte gelijklopend.⁷⁴ Zowel piraten als maritieme terroristen geven de voorkeur aan kleine boten vanwege hun wendbaarheid, de hoge snelheden die hiermee gehaald kunnen worden en de mogelijkheid om vanwege de beperkte grootte niet opgemerkt te worden door de radar.⁷⁵

Ook vereisen zowel piraterij als maritiem terrorisme enige graad van voorbereiding.⁷⁶ Zo worden de mogelijke doelwitten nauwkeurig uitgekozen bij zowel piraterij als maritiem terrorisme.⁷⁷ Piraten kiezen bij voorkeur een schip dat een groot economisch voordeel zal opleveren.⁷⁸ Slecht bewaakte schepen met een kleine bemanning zijn gemakkelijkere doelwitten, zeker als deze eenvoudig te enteren zijn.⁷⁹ Maritieme terroristen geven daarentegen de voorkeur aan doelwitten die (1) een iconische waarde hebben zoals militaire schepen, (2) ernstige economische gevolgen met zich meebrengen zoals olieplatformen of olietankers, (3) waar veel slachtoffers gemaakt kunnen worden zoals cruiseschepen of (4) doelwitten die gebruikt kunnen worden als wapen.⁸⁰

⁶⁹ M. PATHAK, “Maritime violence: Piracy at sea & marine terrorism today”, *Windsor Review of Legal and Social issues* 2005, 65; E.C. EZEANI, “The 21st Century Terrorist: Hostis Humani Generis?”, *Beijing Law Review* 2012, afl. 3, 165

⁷⁰ M. PATHAK, “Maritime violence: Piracy at sea & marine terrorism today”, *Windsor Review of Legal and Social issues* 2005, 65

⁷¹ J. XU, “Piracy as a maritime offence: some public policy considerations”, *Journal of Business Law* 2007, 639-655

⁷² M. PATHAK, “Maritime violence: Piracy at sea & marine terrorism today”, *Windsor Review of Legal and Social issues* 2005, 65

⁷³ B. SHAMLOO en S. A. SAJADI, “Investigating piracy and terrorism in the international legal system”, *Journal of politics and law* 2017, afl. 10, 131

⁷⁴ B. SHAMLOO en S. A. SAJADI, “Investigating piracy and terrorism in the international legal system”, *Journal of politics and law* 2017, afl. 10, 131

⁷⁵ E. S. NELSON, “Maritime terrorism and piracy: existing and potential threats”, *Global Security studies* 2012, 18

⁷⁶ L. JOUBERT, “The extent of maritime terrorism and piracy: a comparative analysis”, *Scientia Militaria* 2013, 128

⁷⁷ L. JOUBERT, “The extent of maritime terrorism and piracy: a comparative analysis”, *Scientia Militaria* 2013, 127

⁷⁸ L. JOUBERT, “The extent of maritime terrorism and piracy: a comparative analysis”, *Scientia Militaria* 2013, 127

⁷⁹ L. JOUBERT, “The extent of maritime terrorism and piracy: a comparative analysis”, *Scientia Militaria* 2013, 127

⁸⁰ E. S. NELSON, “Maritime terrorism and piracy: existing and potential threats”, *Global Security studies* 2012, 18

De voorbereiding geldt niet enkel voor het uitkiezen van de mogelijke doelwitten. In tegenstelling tot terroristische aanvallen op het land zijn aanslagen in het maritieme domein steeds dynamisch.⁸¹ Zelfs als het doelwit een vaste ligplaats heeft, is de zee in beweging en moet rekening gehouden worden met stromingen en veranderende getijden.⁸² Om een doelwit op zee aan te vallen zullen maritieme terroristen de nodige training en ervaring moeten hebben op gebied van navigatie en het varen met een schip.⁸³

Maritieme terroristen en piraten kunnen door de algemeen toenemende populariteit van watersporten op een eenvoudige manier de basiskennis en het basismateriaal bekomen dat ze nodig hebben om een aanval op zee uit te voeren.⁸⁴ Het is bekend dat aanhangers van de terroristische organisatie Jemaah Islamiyah in het zuiden van de Filipijnen duiklessen hebben gevolgd bij toeristische of commerciële duikscholen, met het oog op het plannen van een onderwataanslag op olie- en gaspijpleidingen voor de kust van Mindanao.⁸⁵ Hier is een parallel te trekken naar de vlieglessen die de terroristen van Al-Qaeda gevolgd hebben voor ze de aanslag op 9/11 uitvoerden.⁸⁶

Het is ook niet uitgesloten dat piraterijmisdrijven uitgevoerd worden als voorbereiding op een maritiem terroristisch misdrijf. Hierbij kan het voorbeeld gegeven worden van de kaping van het schip *Dewi Madrim*. Deze chemische tanker werd gekaapt door 10 piraten op 26 maart 2003 voor de kust van Sumatra, Indonesië.⁸⁷ De piraten hadden de communicatiemiddelen uitgeschakeld en hebben een uur rondgevaren in de straat van Malakka.⁸⁸ Bij deze kaping werd enkel cash buitgemaakt en werden de kapitein en de eerste stuurman bij het verlaten van het schip gegijzeld.⁸⁹ Achteraf bleek het de bedoeling van de piraten om te leren varen met een chemische tanker om later een terroristische aanslag te kunnen plegen met een dergelijk schip.⁹⁰

⁸¹ E. S. NELSON, "Maritime terrorism and piracy: existing and potential threats", *Global Security studies* 2012, 23

⁸² E. S. NELSON, "Maritime terrorism and piracy: existing and potential threats", *Global Security studies* 2012, 23; L. JOUBERT, "The extent of maritime terrorism and piracy: a comparative analysis", *Scientia Militaria* 2013, vol 41, 127

⁸³ E. S. NELSON, "Maritime terrorism and piracy: existing and potential threats", *Global Security studies* 2012, 23

⁸⁴ M. D. GREENBERG, P. CHALK, H.H. WILLIS, I. KHILKO en D.S. ORTIZ, *Maritime terrorism*, Santa Monica, RAND Corporation, 2006, 13

⁸⁵ M. D. GREENBERG, P. CHALK, H.H. WILLIS, I. KHILKO en D.S. ORTIZ, *Maritime terrorism*, Santa Monica, RAND Corporation, 2006, 13

⁸⁶ S. FAINARU en J. V. GRIMALDI, "FBI knew terrorists were using flight schools", *The Washington Post* 23 September 2001

⁸⁷ S. YANN-HUEI, "Security in the strait of Malacca and the regional maritime security initiative: responses to the US proposal", *International Law studies Series. US Naval War college* 2007, 102

⁸⁸ S. YANN-HUEI, "Security in the strait of Malacca and the regional maritime security initiative: responses to the US proposal", *International Law studies Series. US Naval War college* 2007, 102

⁸⁹ X, "Peril on the sea", *The Economist* 2003, <https://www.economist.com/node/2102424> (geraadpleegd op 23 april 2018)

⁹⁰ N. DAHLVANG, "Thieves, robbers & terrorists: piracy in the 21st century", *Regent Journal of International Law* 2006, 33-34

HOOFDSTUK III. DEFINITIE

AFDELING I. BESTAANDE DEFINITIES MARITIEM TERRORISME

13. **GEEN ALGEMENE DEFINITIE** - Net zoals er voor het internationaal terrorisme geen algemeen aanvaarde definitie bestaat, is er geen duidelijke definitie voor maritiem terrorisme.⁹¹ Ironisch genoeg is er internationaal consensus over het feit dat er geen consensus is over de definitie.⁹² Er zijn wel verschillende pogingen gedaan om het begrip maritiem terrorisme te omschrijven. Deze definities omschrijven echter niet het volledige domein van het maritiem terrorisme en zijn aldus ontoereikend.
14. **TERRORISME VOLGENS HET LIBANONTRIBUNAAL** – Het Libanontribunaal heeft een poging ondernomen om internationaal terrorisme te definiëren. Hierbij heeft het tribunaal de elementen vastgesteld die volgens het gewoonterecht vervat moeten zijn in een definitie van internationaal terrorisme.⁹³

Om van gewoonterecht te kunnen spreken is er een objectief (materieel) element vereist – de veelvuldige herhaling over een zekere duur van gelijklopende gedragingen door staten in een bepaalde aangelegenheid – en moet er een subjectief (psychologisch) element zijn – de *opinio iuris sive necessitatis* – waarbij de overtuiging van de staten moet blijken dat die gedraging in die aangelegenheid een verplichtend karakter heeft.⁹⁴

Uit het tussenvonnis van het Libanontribunaal omtrent het toepasselijke recht⁹⁵ blijkt dat zowel het objectief als het subjectief aspect onderzocht werden om de elementen van de gewoonterechtelijke definitie van internationaal terrorisme vast te stellen.

Uit de onderzochte staatspraktijk, de rechtspraak van nationale rechtbanken, de nationale wetgevingen van verschillende landen, het grote aantal internationale verdragen over terrorisme

⁹¹ MD. SAIFUL KARIM, “The rise and fall of the international law of maritime terrorism: the ghost of piracy is still hunting!”, *New Zealand Universities Law Review* 2014, afl. 26, 82-103

⁹² MD. SAIFUL KARIM, “The rise and fall of the international law of maritime terrorism: the ghost of piracy is still hunting!”, *New Zealand Universities Law Review* 2014, afl. 26, 82-103; C.M. DIAZ-BARRADO, “The definition of terrorism and international law”, in P.A. FERNANDEZ SANCHEZ (ed.), *International legal dimension of terrorism*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2009, 27

⁹³ Volgende elementen moeten volgens het Libanontribunaal vervat zitten in een definitie omtrent internationaal terrorisme: “(i) the perpetration of a criminal act (such as murder, kidnapping, hostage-taking, arson, and so on), or threatening such an act; (ii) the intent to spread fear among the population (which would generally entail the creation of public danger) or directly or indirectly coerce a national or international authority to take some action, or to refrain from taking it; (iii) when the act involves a transnational element” zie Speciaal Tribunaal voor Libanon 16 februari 2011, STL-11-01/I/AC/R176 bis/F0936/20130530/R144057-R144210/EN/nc, 49

⁹⁴ J. WOUTERS, *Internationaal recht in kort bestek*, Mortsel, Intersentia, 2017, 53

⁹⁵ Speciaal Tribunaal voor Libanon 16 februari 2011, STL-11-01/I/AC/R176 bis/F0936/20130530/R144057-R144210/EN/nc, 49

en resoluties van de VN Veiligheidsraad en de Algemene Vergadering blijkt dat er een veelvuldige herhaling is over een zekere duur van gelijklopende gedragingen door staten met betrekking tot het vaststellen van elementen die het misdrijf internationaal terrorisme vormen.⁹⁶

Daarnaast verklaart het Libanontribunaal dat het eenvoudig te zien is dat er een overtuiging is bij de staten om de strijd aan te gaan tegen terrorisme in al zijn facetten ongeacht de beweegredenen, de daders of de slachtoffers.⁹⁷ Hiermee spreekt het Libanontribunaal zich uit over het bestaan van de *opinio iuris sive necessitatis*.

Aan de hand van de elementen die door het Libanontribunaal vastgesteld werden om te kunnen spreken van internationaal terrorisme, kunnen volgens dr. Saiful Karim de elementen die nodig zijn voor een definitie van maritiem terrorisme ontgonnen worden.⁹⁸ De definitie die hieruit voortvloeit zou dan volgens dr. Karim in overeenstemming zijn met het internationaal gewoonterecht omdat de definitie van internationaal terrorisme volgens de uitspraak van het Libanontribunaal gestoeld is op het gewoonterecht.⁹⁹

- *“Preparing for (both on land and at sea), or committing or threatening a criminal act (such as murder, kidnapping, hostage-taking, arson, and so on) in the maritime domain,*

Or

Preparing for (both on land and at sea), or committing or threatening an attack on a land-based facility using a vessel;
- *The intent to spread fear among the population (which would generally entail the creation of public danger) or directly or indirectly coerce a national or international authority to take some action, or to refrain from taking it;*
- *When the act involves a transnational element.”*¹⁰⁰

Het lijkt echter te kort door de bocht om de elementen voor een gewoonterechtelijke definitie omtrent internationaal terrorisme zonder meer te transcenderen naar internationaal maritiem terrorisme en aan de hand van die transcendentie vast te stellen dat ook deze definitie voor maritiem terrorisme voortvloeit uit het gewoonterecht.

⁹⁶ Speciaal Tribunaal voor Libanon 16 februari 2011, STL-11-01/I/AC/R176 bis/F0936/20130530/R144057-R144210/EN/nc, 49

⁹⁷ Speciaal Tribunaal voor Libanon 16 februari 2011, STL-11-01/I/AC/R176 bis/F0936/20130530/R144057-R144210/EN/nc, 50

⁹⁸ M.S. KARIM, *Maritime terrorism and the Role of judicial institutions in the legal order*, Leiden, Brill, 2016, 45

⁹⁹ M.S. KARIM, *Maritime terrorism and the Role of judicial institutions in the legal order*, Leiden, Brill, 2016, 45

¹⁰⁰ M.S. KARIM, *Maritime terrorism and the Role of judicial institutions in the legal order*, Leiden, Brill, 2016, 45

15. **BESPREKING BESTAANDE DEFINITIES** - Verder werden reeds verschillende pogingen ondernomen om een definitie van maritiem terrorisme uit te werken. Hieronder wordt gewezen op enkele tekortkomingen en sterktes van volgende definities uit de rechtsleer.
16. Zo definieert de Raad voor samenwerking op veiligheidsgebied in de Aziatisch-Pacifische regio (Council for security cooperation in the Asia-pacific) het maritiem terrorisme als:

*“... The undertaking of terrorist acts and activities within the maritime environment, using or against vessels or fixed platforms at sea or in port, or against any one of their passengers or personnel, against coastal facilities or settlements, including tourist resorts, port areas and port towns or cities...”*¹⁰¹

Deze definitie is ontoereikend gezien er geen omschrijving in vervat is van wat terrorisme op zich juist inhoudt en of er ook sprake is van maritiem terrorisme als er aanvallen gebeuren op bijvoorbeeld militaire schepen.¹⁰²

De Raad voor samenwerking op veiligheidsgebied in de Aziatisch-Pacifische regio hanteert in deze definitie het begrip ‘*maritime environment*’. Hiermee wordt echter niet gespecificeerd in welke maritieme zones een maritiem terroristische aanslag gepleegd kan worden. Uit de overige elementen van de definitie kan impliciet afgeleid worden dat een maritiem terroristische aanslag volgens de Raad ook in de territoriale wateren gepleegd kan worden. Toch is het wenselijk om de maritieme zones waar een maritiem terroristische aanslag gepleegd kan worden duidelijk af te bakenen in de definitie.

17. *“The systematic use or threat to use acts of violence against international shipping and maritime services by an individual or group to induce fear and intimidation in a civilian population in order to achieve political ambitions or objectives.”*¹⁰³

Door het gebruik van de terminologie “*the systematic use of violence*” wordt het toepassingsgebied van deze definitie sterk beperkt. Hierdoor zouden alleenstaande gevallen van terroristische aanslagen in het maritieme domein niet onder de definitie maritiem terrorisme kunnen vallen.

¹⁰¹ Y. ALEXANDER en T.B. RICHARDSON, *Terror on the high seas: from piracy to strategic challenge*, California, ABC-CLIO, 2009, 8

¹⁰² N. HONG en A. K.Y. NG, “The international legal instruments in addressing piracy and maritime terrorism: A critical review”, *Research In Transportation Economics* 2010, afl. 27, 51-60

¹⁰³ C. C. JOYNER, “Suppression of terrorism on the high seas: the 1988 IMO-convention on safety of maritime navigation”, *Israel Yearbook of Human Rights* 1989, 343-348

Positief aan deze definitie is dat ook het dreigen tot gebruik van geweld als maritiem terrorisme kan beschouwd worden. Zo wordt het toepassingsgebied van maritiem terrorisme niet beperkt tot de effectief uitgevoerde aanslagen.

Net zoals in deze definitie, wordt in de rechtsleer vaak een politiek motief vereist om te spreken over maritiem terrorisme.¹⁰⁴ Bij piraterij wordt dan een persoonlijk motief naar voor geschoven (zie *supra*). Het aanwezig zijn van een politiek motief als criterium om te kunnen spreken van maritiem terrorisme is ontoereikend omdat er ook terroristische aanslagen kunnen gebeuren met een ander motief, zoals een religieus, filosofisch, ideologisch, etnisch of raciaal motief.¹⁰⁵ Daarom is het volgens mij beter om te spreken van maritiem terrorisme van zodra er geen persoonlijk motief aan de basis ligt van de aanslag.

Deze definitie kan verder niet als een goede definitie beschouwd worden door het veel te ruime begrip “geweld tegen internationale scheepvaart en maritieme diensten”. Een goede definitie van maritiem terrorisme geeft een duidelijkere begripsomschrijving van de mogelijke doelwitten.

Een definitie van maritiem terrorisme moet mijns inziens ook bevatten dat het voorbereiden op het plegen van een aanslag onder de noemer maritiem terrorisme valt indien deze aanslag gericht is tegen een maritiem doelwit of indien gebruik wordt gemaakt van maritieme middelen om deze aanslag te plegen (in deel 2 van dit werk wordt het strafbaar stellen van het voorbereiden van een maritiem terroristisch misdrijf uitvoerig behandeld). Dit is echter niet terug te vinden in deze definitie. Door het voorbereiden van maritiem terrorisme ook te beschouwen als een onderdeel van maritiem terrorisme zelf, zal er reeds begin van uitvoering zijn van het maritiem terroristisch misdrijf indien de voorbereidende handelingen gesteld worden.¹⁰⁶ In het hoofdstuk omtrent voorgestelde verbeteringen aan de huidige wettelijke kaders wordt uitvoeriger ingegaan op de strafbaarstelling van de voorbereidende handelingen en de deelneming aan maritiem terroristische misdrijven.

¹⁰⁴ TNG. ENG HOCK, “Terrorism in the maritime domain”, *Calhoun* 2013, 2

¹⁰⁵ X, “International Terrorism”, *Asian African Legal Consultative Organization: Report and Selected Documents* 2001, vol. 40, 534

¹⁰⁶ V. DELERUE, *Strafbare poging en strafbare deelneming*, onuitg. masterproef Ugent, 2009, 11

18. *“Any illegal act directed against ships, their passengers, cargo or crew, or against seaports with the intent of directly or indirectly influencing a government or group of individuals.”¹⁰⁷*

Deze definitie heeft een veel te ruim toepassingsgebied door de woordkeuze “elke illegale daad”. Ook bij piraterij, waar een persoonlijk motief aan de grondslag ligt, worden soms illegale daden gesteld met als doel overheden of personen te beïnvloeden. Dit kan het geval zijn bij bijvoorbeeld een kaping of gijzeling met een louter persoonlijk motief (economisch gewin), maar waar een overheid of een groep personen wordt beïnvloed om losgeld te betalen. In het licht van deze definitie zouden ook die gijzelingen of kapingen beschouwd kunnen worden als maritiem terrorisme. Toch vallen deze misdrijven door hun persoonlijk motief mijns inziens onder de noemer ‘piraterij’ of ‘gewapende overval op een schip’ als ze voorkomen op volle zee, respectievelijk de territoriale wateren.

19. *“... the undertaking of terrorist acts and activities within the maritime environment, using or against vessels or fixed platforms at sea or in port, or against any one of their passengers or personnel, against coastal facilities or settlements, including tourist resorts, port areas and port towns or cities.”¹⁰⁸*

Deze definitie omvat een duidelijk afgebakende lijst van mogelijke doelwitten van maritiem terrorisme. Door de algemene omschrijving van “terroristische daden tegen schepen” kunnen ook aanvallen op militaire schepen onder deze noemer vallen. Dit is belangrijk omdat de geschiedenis leert dat maritieme terroristen zowel aanslagen plegen op schepen uit de burgerij (*MV Limburg*) als op militaire schepen (*USS Cole*).¹⁰⁹

Een ander positief element aan deze definitie is dat ook het gebruik van een schip als wapen aangeduid wordt als maritiem terrorisme. Dit is een belangrijk element van een definitie over maritiem terrorisme omdat het vierstappenplan van Abd Al Rahman Al Nashiri ook deze techniek bevat.¹¹⁰

¹⁰⁷ S.P. MENEFEE, “Terrorism at sea: the historical development of an international legal response”, in B.A. PARRITT (ed.), *Violence at sea: a review of terrorism, acts of war and piracy and countermeasures to prevent terrorism*, Parijs, ICC, 1986, 198-201

¹⁰⁸ The Council for Security Cooperation in the Asia Pacific (CSCAP) Working Group; Y. ALEXANDER en T.B. RICHARDSON, *Terror on the high seas: from piracy to strategic challenge*, California, ABC-CLIO, 2009, 8; J. ZHAO, “Non-traditional maritime security and international cooperation”, *Hong Kong Law Journal* 2015, 743-768 (voetnoot 17)

¹⁰⁹ X, “USS Cole Bombing Fast Facts”, *CNN Library* 20 september 2017, <https://edition.cnn.com/2013/09/18/world/meast/uss-cole-bombing-fast-facts/index.html> (geraadpleegd op 23 maart 2018); A.J. MARCOPOULS, “Flags of terror: An argument for rethinking maritime security policy regarding the flags of convenience”, *Tulane Maritime Law Journal* 2007, 292

¹¹⁰ D.J. NINCIC, “Maritime terrorism: how real is the threat?” *Maritime Security Review* 2010, vol. 2, 3

Deze definitie kan echter niet in zijn geheel naar voor geschoven worden als dé definitie van maritiem terrorisme omdat men in deze definitie de term “terroristische daden” gebruikt zonder te omschrijven wat deze terroristische daden juist inhouden. Net zoals voor maritiem terrorisme is er geen eenduidige definitie omtrent terrorisme in het algemeen.¹¹¹ In het Europees Terrorismeverdrag is door de opstellers geen definitie uitgewerkt, maar wordt verwezen naar het toepassingsgebied en de definities in andere verdragen die opgesomd zijn in de appendix van het verdrag.¹¹²

AFDELING II. VOORSTEL NIEUWE DEFINITIE MARITIEM TERRORISME

20. **VOORSTEL NIEUWE DEFINITIE** - Rekening houdend met het voorgaande moet een definitie van maritiem terrorisme voldoende nauwkeurig de mogelijke doelwitten omschrijven. Daarnaast moet de definitie beschrijven wanneer men van maritiem terrorisme kan spreken zodat het onderscheid met andere misdrijven op zee duidelijk wordt. Ook het voorbereiden van een maritiem terroristische aanslag moet opgenomen worden in de definitie.

Indien alle positieve elementen van voorgaande definities samengevoegd worden kan volgende definitie van maritiem terrorisme gehanteerd worden in de toepassing van bestaande of toekomstige wettelijke kaders omtrent maritiem terrorisme.

“Het voorbereiden van (zowel te land, op zee als op de interne wateren), het plegen van of het dreigen met een misdrijf tegen schepen, hun passagiers, lading of bemanning of tegen vaste platforms, havenfaciliteiten of nederzettingen binnen de havengebieden; of het voorbereiden van, het plegen van of het dreigen met een aanslag op zee of op faciliteiten te land met gebruik van een vaartuig; met een beweegreden anders dan een persoonlijk motief en met de bedoeling om angst te zaaien onder de bevolking of om direct of indirect een nationale of internationale overheid te dwingen om een bepaalde actie te ondernemen of om er van af te zien.”

21. **TOELICHTING EIGEN DEFINITIE** - In tegenstelling tot piraterij wordt in deze definitie geen onderscheid gemaakt omtrent de plaats waar het misdrijf gepleegd wordt. Een maritiem terroristische aanval kan zowel plaatsvinden op volle zee, in de territoriale wateren als in de interne wateren. Indien een aanval gebeurt op volle zee is de grens tussen maritiem terrorisme of piraterij erg dun en wordt de aard van het misdrijf bepaald aan de hand van het al dan niet aanwezig zijn van een persoonlijk motief. Indien een persoonlijk motief aan de basis van het

¹¹¹ B. GOLDER en W. GEORGE, “What is terrorism - Problems of legal definition”, *University of New South Wales Law Journal* 2004, vol. 27, 270

¹¹² J.F. LECLERCQ, “Beschouwingen bij enkele bepalingen van internationaal recht betreffende de strijd tegen het terrorisme”, *Rechtskundig Weekblad* 2009, afl. 19, 784

misdrijf ligt kan niet gesproken worden van maritiem terrorisme maar gaat het om piraterij of een gewapende overval tegen schepen indien het misdrijf gepleegd wordt op volle zee, respectievelijk binnen de territoriale zee van een staat.¹¹³

Ook worden door deze definitie de voorbereidende handelingen voor een maritiem terroristische aanslag strafbaar gesteld terwijl dit voor piraterij niet het geval is in het Zeerechtverdrag.¹¹⁴ Voorbereidende handelingen kunnen gedefinieerd worden als daden die uitgevoerd worden ter voorbereiding van een maritiem terroristisch misdrijf.¹¹⁵ Door de voorbereidende handelingen ook in de definitie op te nemen kan adequater opgetreden worden. Naast het plannen van een maritiem terroristische aanslag kan bij de voorbereiding ook gedacht worden aan het vervoeren van wapens die bedoeld zijn om een maritiem terroristische aanslag te plegen of het aanleren van de nodige vaardigheden die noodzakelijk zijn om een maritiem terroristische aanslag te volbrengen, indien deze opleidingen gevolgd worden met het oog op het plegen van dergelijke aanslag (zie *supra*).¹¹⁶

Zoals aangegeven in de definitie zal er slechts sprake zijn van maritiem terrorisme indien de terroristische aanslag gepleegd is met de bedoeling om angst te zaaien onder de bevolking of om (in)direct een nationale of internationale overheid te dwingen om een bepaalde actie te ondernemen of ervan af te zien (zie *infra*). Aan de hand van de voorbereidende handelingen kan mogelijks achterhaald worden of de dader de aanslag gepland heeft met dit bijzonder motief, dan wel met een persoonlijk motief.

22. **MARITIEM TERRORISME VS. TERRORISME** – Maritiem terrorisme kan beschouwd worden als een bijzondere vorm van terrorisme. Het is dan ook belangrijk dat de voorgestelde definitie van maritiem terrorisme geen tegenstrijdigheden bevat met de omschrijving van terrorisme. Op een officiële definitie van terrorisme is het nog wachten tot de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties hierover een akkoord bereikt in een verdrag.¹¹⁷ Resolutie 1566 van de VN Veiligheidsraad bevat echter reeds een omschrijving van terrorisme zoals die door de

¹¹³ E.M. BORGESSE en F.N. BAILET, "Technology Cooperation and transfer, Piracy And Armed Robbery at Sea: A Discussion Paper in Two Parts for UNICPOLOS II", *Ocean Yearbook* 2003, afl. 17, 483

¹¹⁴ D. KRITSIOSIS, "The contingencies of piracy", *California Western International Law Journal* 2011, 326

¹¹⁵ L. VAN DER HEIDE en J. GEENEN, "Preventing terrorism in the courtroom – The criminalisation of preparatory acts of terrorism in the Netherlands", *Security and Human Rights* 2015, vol. 26 (2-4), 162-192

¹¹⁶ M. D. GREENBERG, P. CHALK, H.H. WILLIS, I. KHILKO en D.S. ORTIZ, *Maritime terrorism*, Santa Monica, RAND Corporation, 2006, 13

¹¹⁷ B. SAUL, "Definition of "terrorism" in the UN Security Council: 1985-2004", *Chinese Journal of International Law* 2005, 141-166

Veiligheidsraad gehanteerd wordt.¹¹⁸ Deze omschrijving ligt volledig in dezelfde lijn als de voorgestelde definitie voor maritiem terrorisme:

“[...] criminal acts, including against civilians, committed with the intent to cause death or serious bodily injury, or taking of hostages, with the purpose to provoke a state of terror in the general public or in a group of persons or particular persons, intimidate a population or compel a government or an international organization to do or to abstain from doing any act [...].”¹¹⁹

Het bestaan van een aparte definitie en een apart juridisch kader voor maritiem terrorisme is noodzakelijk om op een adequate manier te kunnen optreden tegen maritiem terrorisme en om problemen die wel bestaan in de strijd tegen maritiem terrorisme maar niet voorkomen bij terrorisme te land te kunnen aanpakken. Dit wordt uitvoerig besproken in Hoofdstuk 2 van Deel II.

¹¹⁸ Resolutie 1566 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (8 oktober 2004), *UN Doc. S/RES/1566* (2004)

¹¹⁹ Resolutie 1566 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (8 oktober 2004), *UN Doc. S/RES/1566* (2004)

DEEL II: WETTELIJK KADER

HOOFDSTUK I. MOGELIJKE TOEPASSING VAN BESTAANDE JURIDISCHE INSTRUMENTEN OP MARITIEM TERRORISME

AFDELING I. VERDRAG VAN DE VERENIGDE NATIES INZAKE HET RECHT VAN DE ZEE

23. **ONDERTEKENING EN RATIFICATIE** - Het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee (hierna: Zeerechtverdrag) werd reeds door 157 partijen ondertekend en door 142 geratificeerd, waaronder ook de Europese Gemeenschap. In totaal zijn er 168 staten partij bij het verdrag.¹²⁰ Opvallende afwezige in de lijst van ondertekenende staten zijn de Verenigde Staten.

Het Zeerechtverdrag is een belangrijk instrument omdat het de juridische status van de verschillende maritieme zones schriftelijk vastlegt, hoewel genuanceerd moet worden dat ook staten die geen partij zijn bij het verdrag vele van deze regels ook volgen omdat het vaak gaat om codificatie van het gewoonterecht.¹²¹ Het verdrag wordt ook wel eens gezien als de grondwet van de zee.¹²²

24. **ONSCHULDIGE DOORVAART** – Gebaseerd op het gewoonterecht heeft ieder schip van elke staat – ongeacht of zij kuststaten zijn of niet – het recht op onschuldige doorvaart door de territoriale zee.¹²³ Dit is vastgelegd in artikel 17 van het Zeerechtverdrag.

De doorvaart van een schip is niet onschuldig als die gevaar oplevert voor de vrede, de orde of de veiligheid van de kuststaat.¹²⁴ Artikel 19 van het Zeerechtverdrag somt de gevallen op waar de doorvaart niet onschuldig is.¹²⁵ Op grond van artikel 25 van het Zeerechtverdrag kan de kuststaat binnen zijn territoriale zee maatregelen nemen die nodig zijn om een doorvaart die niet onschuldig

¹²⁰ E. FRANCKX en P. GAUTIER, *The exercise of jurisdiction over vessels: new developments in the field of pollution, fisheries, crimes at sea and trafficking of weapons of mass destruction*, Brussel, Bruylant, 2010, 173

¹²¹ J. WOUTERS, *internationaal recht in kort bestek*, Morsel, Intersentia, 2006, 132; D.H. ANDERSON, “Legal implications of the entry into force of the UN Convention on the law of the Sea”, *International & Comparative Law Quarterly* 1995, afl. 44 (2), 313-326 (320)

¹²² L. KONG, “To improve the efficacy of the UN convention on the law of the sea”, *China Oceans Law Review* 2010, afl. 1, 135-154

¹²³ I.A. SHEARER, “Problems of jurisdiction and law enforcement against delinquent vessels”, *International & Comparative Law Quarterly* 1986, afl. 35 (2), 320-343; J. KRASKA, “The law of the sea and LNG: cross-border law and politics over head harbour passage”, *Canada-United States Law Journal* 2012, afl. 37, 131-170

¹²⁴ S.O. WILLIAMS, “Maritime security: the concept of innocent passage”, *Marex* 2014, <https://www.maritime-executive.com/features/Maritime-Security-Private-The-Concept-of-Innocent-Passage#gs.mipNpcY> (geraadpleegd op 24 april 2018)

¹²⁵ J. KRASKA, “The law of the sea and LNG: cross-border law and politics over head harbour passage”, *Canada-United States Law Journal* 2012, afl. 37, 131-170

is te voorkomen.¹²⁶ Hoewel het Zeerechtverdrag vaak spreekt over “handhavingsmaatregelen” en het “ondernemen van de nodige stappen” zijn de exact toegelaten maatregelen en de omvang hiervan vaak niet omschreven waardoor deze bepaald moeten worden door het toepasselijke gewoonterecht.¹²⁷

De kuststaat is bevoegd om elke vorm van noodzakelijk en proportioneel geweld te gebruiken tegenover schepen waarvan de doorvaart niet onschuldig is teneinde het overtredende schip te verplichten het territoriale water van de kuststaat te verlaten.¹²⁸ Er is een duidelijke overeenkomst tussen de daden van een schip die ervoor zorgen dat een doorvaart niet onschuldig is (waar artikel 25 toepasselijk is) en de daden waardoor de kuststaat strafrechtelijke jurisdictie krijgt ten aanzien van vreemde schepen op grond van artikel 27 Zeerechtverdrag (infra nr. 26).¹²⁹ In de gevallen waar zowel artikel 25 als artikel 27 toegepast kunnen worden heeft de kuststaat de keuze om het overtredende schip uit te wijzen dan wel over te gaan tot strafrechtelijke vervolging.¹³⁰

25. **TOEPASSING OP MARITIEM TERRORISME** – De mogelijkheid om op te treden tegen schending van de onschuldige doorvaart kan in verschillende gevallen toegepast worden op maritiem terroristische aanslagen die gepleegd worden in de territoriale wateren. Een maritiem terroristisch misdrijf kan (of zal) een gevaar opleveren voor de vrede, de orde of de veiligheid van de kuststaat aangezien dergelijke aanslag vaak bestaat uit de bedreiging of het gebruik van geweld tegen de soevereiniteit, territoriale integriteit of politieke onafhankelijkheid van de kuststaat.¹³¹ Ook oefeningen met wapens van enigerlei aard zullen een aantasting vormen van de vrede, de orde of de veiligheid van de kuststaat.¹³² Voorbereidende handelingen voor een maritiem terroristisch misdrijf kunnen ook bestaan uit oefeningen met wapens (zie hiervoor het rondvaren met de Dewi Madrim als oefening voor een terroristisch misdrijf; onder de voorgestelde definitie kan een schip ook als wapen gebruikt worden) waardoor ook de voorbereidende handelingen van een maritiem

¹²⁶ Artikel 25 Verdrag van de Verenigde Naties van 10 december 1982 inzake het recht van de zee, *BS* 16 september 1999

¹²⁷ I.A. SHEARER, “Problems of jurisdiction and law enforcement against delinquent vessels”, *International & Comparative Law Quarterly* 1986, 320-343

¹²⁸ I.A. SHEARER, “Problems of jurisdiction and law enforcement against delinquent vessels”, *International & Comparative Law Quarterly* 1986, 320-343

¹²⁹ I.A. SHEARER, “Problems of jurisdiction and law enforcement against delinquent vessels”, *International & Comparative Law Quarterly* 1986, 320-343; A. PETRIG, “The use of force and firearms by private maritime security companies against suspected pirates”, *International & Comparative Law Quarterly* 2013, afl. 62(3), 665-701; D. GUILFOYLE, *Shipping interdiction and the law of the sea*, New York, Cambridge University Press, 2009, 11

¹³⁰ I.A. SHEARER, “Problems of jurisdiction and law enforcement against delinquent vessels”, *International & Comparative Law Quarterly* 1986, 320-343

¹³¹ Artikel 19, lid 2, a) Verdrag van de Verenigde Naties van 10 december 1982 inzake het recht van de zee, *BS* 16 september 1999

¹³² Artikel 19, lid 2, b) Verdrag van de Verenigde Naties van 10 december 1982 inzake het recht van de zee, *BS* 16 september 1999

terroristische aanslag op grond van artikel 25 Zeerechtverdrag reeds aangepakt kunnen worden door de kuststaat.

26. **JURISDICTIE T.A.V. VREEMDE SCHEPEN** – Artikel 27 van het Zeerechtverdrag bepaalt dat de kuststaat geen strafrechtelijke rechtsmacht mag uitoefenen aan boord van een vreemd schip in de territoriale wateren, met het oog op het arresteren of het instellen van een onderzoek in verband met een misdrijf dat aan boord van het schip, tijdens de doorvaart, werd gepleegd.¹³³ De strafrechtelijke rechtsmacht kan echter wel uitgeoefend worden indien (1) de gevolgen van het strafbaar feit zich uitstrekken tot de kuststaat, (2) indien het strafbare feit van dien aard is, dat daardoor de orde in het land of de orde op de territoriale zee wordt verstoord, (3) indien door de kapitein van het schip of door een diplomatieke of consulaire ambtenaar van de vlaggenstaat de hulp van de plaatselijke autoriteiten is ingeroepen en (4) indien zulke maatregelen noodzakelijk zijn voor de bestrijding van de handel in verdovende middelen of psychotrope stoffen.¹³⁴

De kuststaat heeft niettemin rechtsmacht ten aanzien van vreemde schepen die door de territoriale zee varen nadat deze de binnenwateren van de kuststaat verlaten heeft, indien de nationale wetgeving van de kuststaat deze bevoegdheid toekent.¹³⁵ Deze strafrechtelijke jurisdictie is tot stand gekomen naar analogie met het achtervolgingsrecht bij betrapping op heterdaad (*right of hot pursuit*).¹³⁶ De kuststaat kan ook strafrechtelijk optreden tegenover strafbare feiten gepleegd aan boord van een vreemd schip vóór dit schip de territoriale wateren binnenvaart, indien het schip, komende van een buitenlandse haven, de territoriale wateren van de kuststaat doorvaart én de binnenwateren van de kuststaat binnenvaart.¹³⁷ In het geval de gevolgen van dit strafrechtelijk feit, dat niet gepleegd werd binnen de territoriale wateren van de kuststaat, zich niet uitstrekken tot de kuststaat, kunnen vragen gesteld worden omtrent de rechtvaardiging van deze mogelijkheid voor de kuststaat om strafrechtelijk op te treden.¹³⁸ Dit zal echter niet verder behandeld worden in dit werk.

¹³³ Artikel 27 Verdrag van de Verenigde Naties van 10 december 1982 inzake het recht van de zee, BS 16 september 1999

¹³⁴ Artikel 27 Verdrag van de Verenigde Naties van 10 december 1982 inzake het recht van de zee, BS 16 september 1999

¹³⁵ Artikel 27 lid 2 Verdrag van de Verenigde Naties van 10 december 1982 inzake het recht van de zee, BS 16 september 1999

¹³⁶ I.A. SHEARER, “Problems of jurisdiction and law enforcement against delinquent vessels”, *International & Comparative Law Quarterly* 1986, 320-343

¹³⁷ J. WOUTERS, *Internationaal recht in kort bestek*, 2de ed, Mortsel, Intersentia, 2017, 175-200

¹³⁸ I.A. SHEARER, “Problems of jurisdiction and law enforcement against delinquent vessels”, *International & Comparative Law Quarterly* 1986, 320-343

27. **TOEPASSING OP MARITIEM TERRORISME** – Voor het vaststellen van de strafrechtelijke jurisdictie kunnen verschillende hypotheses gevormd worden, afhankelijk van waar de aanslag juist gepleegd is en het al dan niet komen van of binnen varen van binnenwateren van de kuststaat.

Indien een maritiem terroristische aanslag niet gepleegd is binnen de territoriale wateren van de kuststaat, zal deze kuststaat dus slechts in enkele gevallen strafrechtelijke rechtsmacht hebben om op te kunnen treden tegen de daders van dit maritiem terroristisch misdrijf. De kuststaat zal in de territoriale zee strafrechtelijke rechtsmacht hebben indien het schip de binnenwateren van de kuststaat binnen vaart.¹³⁹ Als dit schip de binnenwateren van de kuststaat niet binnen vaart kan de kuststaat slechts optreden indien de gevolgen van het maritiem terroristisch misdrijf zich uitstrekken tot de kuststaat of indien deze feiten van dien aard zijn dat de orde in het land of de orde in de territoriale zee verstoord wordt.¹⁴⁰

Indien een maritiem terroristische aanslag wél gepleegd is in de territoriale wateren van de kuststaat zal deze kunnen optreden indien de gevolgen van het maritiem terroristisch misdrijf zich uitstrekken tot de kuststaat of indien de feiten van dien aard zijn dat de orde in het land of de orde in de territoriale zee verstoord wordt.¹⁴¹ De kuststaat zal ook kunnen optreden indien zijn nationale wetgeving toelaat om op te treden tegenover dit schip nadat het de binnenwateren van de kuststaat verlaten heeft.¹⁴²

28. **NOOD AAN UNIVERSELE RECHTSMACHT?** - Een grote leemte blijft hier de onmogelijkheid voor de kuststaat om strafrechtelijk op te treden tegenover daders van een maritiem terroristisch misdrijf, gepleegd buiten de territoriale wateren van de kuststaat en waar de gevolgen zich niet uitstrekken tot deze kuststaat, in het geval deze daders de binnenwateren van de kuststaat niet binnen varen. De wenselijkheid van universele rechtsmacht, naar analogie met piraterijmisdrijven, wordt besproken in deel 2, hoofdstuk II.
29. **RECHT VAN ONDERZOEK** – Krachtens artikel 110 Zeerechtverdrag mag een oorlogsschip op volle zee een vreemd schip aanhouden als er gegronde redenen bestaan om aan te nemen dat het schip zich bezighoudt met piraterij, slavenhandel, uitzendingen waarvoor geen machtiging is verleend, dat het schip geen nationaliteit heeft of dat het schip in werkelijkheid van dezelfde nationaliteit is

¹³⁹ J. WOUTERS, *Internationaal recht in kort bestek*, 2de ed, Mortsel, Intersentia, 2017, 175-200

¹⁴⁰ J. WOUTERS, *Internationaal recht in kort bestek*, 2de ed, Mortsel, Intersentia, 2017, 175-200

¹⁴¹ Artikel 27 Verdrag van de Verenigde Naties van 10 december 1982 inzake het recht van de zee, BS 16 september 1999

¹⁴² Artikel 27 Verdrag van de Verenigde Naties van 10 december 1982 inzake het recht van de zee, BS 16 september 1999

als het oorlogsschip terwijl het een andere vlag voert.¹⁴³ Artikel 110 Zeerechtverdrag laat een staat niet toe om een schip te onderzoeken dat verdacht wordt van maritiem terrorisme of om in te grijpen in geval van een maritiem terroristische aanslag.¹⁴⁴ Dit werd uitdrukkelijk duidelijk gemaakt in de commentaar bij artikel 110 van de eerste tekst van het Zeerechtverdrag:

“The question arose whether the right to board a vessel should be recognized also in the event of a ship being suspected of committing acts hostile to the State to which the warship belongs, at a time of imminent danger to the security of that State. The Commission did not deem it advisable to include such a provision, mainly because of the vagueness of terms like "imminent danger" and "hostile acts ", which leaves them open to abuse.”¹⁴⁵

¹⁴³ Artikel 110 Verdrag van de Verenigde Naties van 10 december 1982 inzake het recht van de zee, BS 16 september 1999

¹⁴⁴ D. BUZAWA, “Cruising with terrorism: Jurisdictional Challenges to the control of terrorism in the cruising industry”, *Tulane Maritime Law Journal* 2007, afl. 32, 192

¹⁴⁵ E. CORTHAY, “Terrorist threat on the high seas analysis of some aspects of the right of visit and self-defense”, *International Law Journal* 2017, 158; ILC, “Report of the International Law Commission on the work of its eighth session, 23 April-4 July 1956”, *Yearbook of the international law commission* 1956, Vol. II, 284

AFDELING II. VERDRAG INZAKE DE VOLLE ZEE

30. **ONDERTEKENING EN RATIFICATIE** - Het verdrag inzake de volle zee is één van de vier¹⁴⁶ verdragen die opgesteld zijn tijdens de eerste conferentie in 1956 inzake het recht van de zee.¹⁴⁷ Deze conferentie werd gehouden in Genève in Zwitserland. Het verdrag inzake de volle zee werd getekend op 29 april 1958 en trad in werking op 30 september 1962. Bij het verdrag zijn momenteel 63 partijen waarvan 27 staten het verdrag hebben geratificeerd.¹⁴⁸ Het Verdrag inzake de volle zee wordt grotendeels overschaduwed door het Zeerechtverdrag.¹⁴⁹ Dit verdrag is dan ook vooral nog toepasselijk als overgangsmaatregel of voor de partijen die wel partij zijn bij het Verdrag inzake de volle zee maar geen partij zijn bij het Zeerechtverdrag.¹⁵⁰
31. **BEVOEGDHEDEN OP VOLLE ZEE** – Volgens artikel 22 van het Verdrag inzake de volle zee¹⁵¹ is een oorlogsschip dat op volle zee een vreemd koopvaartschip aantreft, niet gerechtigd dit schip aan te houden, tenzij er gegronde redenen bestaan om aan te nemen dat het schip zich bezighoudt met piraterij of slavenhandel of indien het schip, hoewel het een vreemde vlag voert, in werkelijkheid van dezelfde nationaliteit is als het oorlogsschip.

Het oorlogsschip kan overgaan tot onderzoek van het recht van het schip tot het voeren van zijn vlag.¹⁵² Hierbij kan het oorlogsschip een boot sturen naar het te onderzoeken schip. Aan boord van het te onderzoeken schip kunnen de scheepspapieren onderzocht worden. Indien hierna nog verdenking blijft bestaan kan overgegaan worden tot onderzoek aan boord van het schip. Dit onderzoek moet echter wel gebeuren zonder onnodige overlast te veroorzaken.

¹⁴⁶ Naast het Verdrag inzake de volle zee kwamen ook het *Verdrag inzake de territoriale zee en de aansluitende zone*, het *Verdrag inzake het continentale plateau* en het *Verdrag inzake de visserij en de instandhouding van de levende rijkdommen van de volle zee* uit de bus.

¹⁴⁷ D.H.N. JOHNSON, "The preparation of the 1958 Geneva Conference on the law of the sea", *International and comparative law quarterly* 1959, vol. 8, 122

¹⁴⁸ Status van het Verdrag inzake de volle zee, Hoofdstuk XXI: Het recht van de zee, https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-2&chapter=21&clang=_en (geraadpleegd op 9 mei 2017)

¹⁴⁹ **Relevantie van het Verdrag inzake de volle zee:** Voor staten die partij zijn bij zowel het Verdrag inzake de volle zee als het Zeerechtverdrag geldt in hun onderlinge relatie het *lex posterior derogat priori*-principe. In de relatie van die staten met staten die geen partij zijn bij het Zeerechtverdrag kan teruggevallen worden op het Verdrag inzake de volle zee indien beide staten hier wel partij bij zijn. Hier moet echter wel de kanttekening gemaakt worden dat men zich niet meer kan baseren op bepalingen uit het Verdrag inzake de volle zee indien deze strijdig zijn met het internationaal gewoonterecht dat gevormd werd naar aanleiding van het Zeerechtverdrag, zie MvT Goedkeuring verdrag 10-12-'82 inzake recht van de zee en van Overeenkomst 29-7-'94 mbt uitvoering deel XI van dat verdrag, *Kamerstuk* 11 oktober 1995, KST10179

¹⁵⁰ UNCTAD, "Maritime piracy: an overview of the international legal framework and of multilateral cooperation to combat piracy", *Studies in transport law and policy* 2014, afl. 2, 4

¹⁵¹ Artikel 22 is een bevestiging van het internationaal gewoonterecht, zie I. A. SHEARER, "Problems of jurisdiction and law enforcement against delinquent vessels", *International & Comparative Law Quarterly* 1986, 320-343

¹⁵² Artikel 22 (2) Verdrag van 29 april 1958 inzake de volle zee, *BS* 2 februari 1972

De gevallen waarin een oorlogsschip kan overgaan tot aanhouden van een koopvaartschip op volle zee zijn limitatief omschreven in artikel 22 Verdrag inzake de volle zee. Op basis van dit artikel bestaat er dan ook geen mogelijkheid om een schip dat verdacht wordt van het voorbereiden of het plegen van een maritiem terroristische aanslag aan te houden of te onderzoeken, tenzij dit schip, hoewel het een vreemde vlag voert, in werkelijkheid van dezelfde nationaliteit is als het oorlogsschip.¹⁵³

ACHTERVOLGINGSRECHT - Dit betekent echter niet dat er geen onderschepping op volle zee mogelijk is op basis van het Verdrag inzake de volle zee. Zoals hoger reeds besproken zullen maritiem terroristische aanslagen vaak voorkomen in de territoriale zee om de media-aandacht te maximaliseren.¹⁵⁴ Dergelijke aanslag kan een inbreuk vormen op de wetten en voorschriften van de kuststaat. Indien het overtredende schip zich nog in de territoriale zee of de aansluitende zone van de kuststaat bevindt kan de achtervolging ingezet worden door een oorlogs- of overheidsschip van de kuststaat.¹⁵⁵ Indien de achtervolging ononderbroken is, kan deze voortgezet worden op volle zee, voorbij de territoriale zee en de aansluitende zone.¹⁵⁶ Er moet wel rekening mee gehouden worden dat het achtervolgingsrecht van de kuststaat vervalt indien het achtervolgde schip de territoriale zee van zijn eigen staat of van een derde staat bereikt.¹⁵⁷ Dit zal een aanzienlijke tekortkoming vormen in de omgeving van de Straat van Malakka waar piraten of maritieme terroristen snel kunnen vluchten in de territoriale wateren van een andere staat.¹⁵⁸

TOEPASSING OP MARITIEM TERRORISME - In de strijd tegen maritiem terrorisme zal het Verdrag inzake de volle zee slechts een beperkte meerwaarde leveren. Dit is zeker het geval na het beperken van het toepassingsgebied van dit verdrag na de inwerkingtreding van het Zeerechtverdrag (*supra* voetnoot 149). Verder zal het achtervolgingsrecht in de meeste gevallen slechts aangewend kunnen worden nadat een maritiem terroristische aanslag gepleegd werd. Het gebruik van het achtervolgingsrecht om preventief op te treden tegen maritiem terrorisme zal enkel mogelijk zijn indien het voorbereiden van een maritiem terroristisch misdrijf een inbreuk vormt op de wetten en voorschriften van de kuststaat.

¹⁵³ E.L. CORTHAY, "Legal bases for forcible maritime interdiction operations against terrorist threat on the high seas", *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* 2017, vol. 31, 60-61

¹⁵⁴ H. TUERK, "Combating terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation", *University of Miami International and Comparative Law Review* 2008, 343; G.G. ONG, "Ships can be dangerous too: coupling piracy and maritime terrorism in Southeast Asia's maritime security framework", *international politics and security issues series* 2004, 14

¹⁵⁵ Artikel 23 Verdrag van 29 april 1958 inzake de volle zee, *BS* 2 februari 1972

¹⁵⁶ J.R. BROCK, "Hot pursuit and the right of pursuit", *JAG Journal* 1960, 18

¹⁵⁷ J.R. BROCK, "Hot pursuit and the right of pursuit", *JAG Journal* 1960, 19

¹⁵⁸ N. HONG en A. K.Y. NG, "The international legal instruments in addressing piracy and maritime terrorism: A critical review", *Research In Transportation Economics* 2010, afl. 27, 55

AFDELING III. VERDRAG TOT BESTRIJDING VAN WEDERRECHTELIJKE GEDRAGINGEN GERICHT TEGEN DE VEILIGHEID VAN DE ZEEVAART

32. **ONDERTEKENING EN RATIFICATIE** - Het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart (hierna SUA-verdrag) werd op 10 maart 1988 ondertekend in Rome en trad in werking op 1 maart 1992 nadat het door 15 staten geratificeerd werd.¹⁵⁹ Ondertussen zijn er 168 partijen bij het SUA-verdrag waarvan 32 staten het verdrag hebben geratificeerd. Hoewel 168 van de 198 onafhankelijke staten partij zijn bij het SUA-verdrag, behoren onder andere Thailand, Somalië, Maleisië en Indonesië hier niet toe. Nochtans zijn dit landen waar aanvallen in de territoriale wateren het vaakst voorkomen.¹⁶⁰ In deze regio's krijgen piraterij en maritiem terrorisme de kans om te floreren.¹⁶¹
33. **TOTSTANDKOMING SUA-VERDRAG** – Uit de gebeurtenissen aan boord van de Achille Lauro blijkt duidelijk dat het Zeerechtverdrag niet toegepast kan worden indien niet aan de strikte voorwaarden van piraterij voldaan is. Door de strikte definitie van piraterij vallen veel misdrijven op zee niet onder de noemer piraterij en kunnen ze niet beteugeld worden met toepassing van het Zeerechtverdrag. Om het opkomend maritiem terrorisme te beteugelen, zonder de definitie van piraterij te wijzigen, was er nood aan een nieuw wettelijk kader, dat tot stand kwam in het SUA-verdrag.¹⁶²

Het verdrag kwam tot stand in de schoot van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Het IMO heeft op 20 november 1985 “Resolutie A. 584(14) betreffende de maatregelen ter voorkoming van wederrechtelijke gedragingen die de veiligheid van schepen en die van hun passagiers en bemanning bedreigen” aangenomen.¹⁶³ Hierin werd aangedrongen op het verhogen van de waakzaamheid gezien het stijgend aantal piraterijmisdrijven, gewapende overvallen en

¹⁵⁹ Artikel 18 Verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, *BS* 23 mei 2005

¹⁶⁰ 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 & Policy Journal* 2005, afl. 14, 744

¹⁶¹ L. JOUBERT, “The extent of maritime terrorism and piracy: a comparative analysis”, *Scientia Militaria* 2013, 128

¹⁶² S. DE BONT, “Murky waters: prosecuting pirates and upholding Human Rights Law”, *Journal of International Law & International Relations* 2011, afl. 7, 104-145; J. COPPENS, “Commentaar bij het Verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, gedaan te Rome: SUA-verdrag” in E. SOMERS, G. GONSAELES en J. COPPENS (eds.), *Wet en duiding: Vervoer*, Brussel, Larcier, 2013, 442-443

¹⁶³ H. TUERK, “Combating terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation”, *University of Miami International and Comparative Law Review* 2008, 337-367 (339)

andere wederrechtelijke gedragingen op zee die de veiligheid van de bemanning en passagiers in gevaar brengen.¹⁶⁴

In november 1986 werd in de IMO van start gegaan met het opstellen van het verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart. Oostenrijk, Italië en Egypte waren de drie landen die een ontwerp opstelden genaamd “Verdrag ter bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart”.¹⁶⁵ Dit ontwerp was gestoeld op reeds bestaande antiterrorisme verdragen die toegepast worden op het maritieme domein.¹⁶⁶ Dit ontwerp werd later gebruikt als basis voor het latere verdrag van 10 maart 1988 met dezelfde naam.¹⁶⁷ Het verdrag trad in werking op 1 maart 1992.

34. **NADRUK OP REPRESSIE** - Het SUA-verdrag wordt meestal toegepast op misdrijven die reeds gepleegd zijn. De nadruk ligt vooral op repressie in plaats van op preventie van wederrechtelijke gedragingen op zee.¹⁶⁸ Er wordt dus vooral gefocust op de bestraffing van wederrechtelijke gedragingen terwijl het voorkomen van de gedragingen niet de aandacht krijgt die het verdient. Het preventieve luik van het verdrag zit vervat in artikel 13 SUA-verdrag. Staten moeten samenwerken ter voorkoming van de strafbare feiten - zoals omschreven in het verdrag - door alle uitvoerbare maatregelen te treffen ter voorkoming van voorbereidingen op hun onderscheiden grondgebied ten behoeve van het plegen (al dan niet op hun grondgebied) van de bedoelde strafbare feiten.¹⁶⁹ Daarnaast moeten staten in overeenstemming met hun nationale wetgeving gegevens uitwisselen en bestuurlijke en andere maatregelen coördineren die passend worden geacht ter voorkoming van de in het verdrag omschreven misdrijven.¹⁷⁰

¹⁶⁴ H. TUERK, “Combating terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation”, *University of Miami International and Comparative Law Review* 2008, 337-367 (339); S. KAYE, “Threats from the global commons: problems of jurisdiction and enforcement”, *International Law Studies* 2007, 69-78 (73), (voetnoot 27)

¹⁶⁵ H. TUERK, “Combating terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation”, *University of Miami International and Comparative Law Review* 2008, 337-367 (344); T. TREVES, “The convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation”, *Singapore Journal of International and Comparative Law* 1998, 541-556

¹⁶⁶ H. TUERK, “Combating terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation”, *University of Miami International and Comparative Law Review* 2008, 337-367 (344)

¹⁶⁷ H. TUERK, “Combating terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation”, *University of Miami International and Comparative Law Review* 2008, 337-367 (345)

¹⁶⁸ H. TUERK, “Combating terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation”, *University of Miami International and Comparative Law Review* 2008, 337-367 (349)

¹⁶⁹ Artikel 13 Verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, *BS* 23 mei 2005

¹⁷⁰ G. PLANT, “The convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation”, *International & Comparative Law Quarterly* 1990, afl. 39 (1), 27-56 (51)

35. **STRAFBARE GEDRAGINGEN** - Artikel 3 van het SUA-verdrag stelt een reeks gedragingen strafbaar indien zij de veilige vaart van een schip op zee in gevaar brengen. In tegenstelling tot de omschrijving van piraterij in het Zeerechtverdrag en het Verdrag inzake de volle zee, zijn deze gedragingen niet beperkt tot de volle zee. Hierdoor kunnen bepaalde wederrechtelijke gedragingen die niet onder het toepassingsgebied van het Zeerechtverdrag vallen wel behandeld worden onder het SUA-verdrag.¹⁷¹

Art. 3. 1. *Aan een strafbaar feit maakt zich schuldig hij die wederrechtelijk en opzettelijk :*

- (a) door geweld, bedreiging met geweld of enige andere vorm van vreesaanjaging een schip in zijn macht brengt of houdt; of*
- (b) een daad van geweld begaat tegen een persoon aan boord van een schip, indien daardoor de veilige vaart van dat schip in gevaar kan worden gebracht; of*
- (c) een schip vernielt of schade toebrengt aan een schip of zijn lading waardoor de veilige vaart van dat schip in gevaar kan worden gebracht; of*
- (d) op een schip, op welke wijze dan ook, een voorwerp of substantie plaatst of doet plaatsen waarmee dat schip kan worden vernield of aan dat schip of aan zijn lading schade kan worden toegebracht waardoor de veilige vaart van dat schip in gevaar wordt gebracht of in gevaar kan worden gebracht; of*
- (e) navigatiehulpmiddelen voor de zeevaart vernielt of ernstig beschadigt, dan wel hun werking ernstig stoort, indien daardoor de veilige vaart van een schip in gevaar kan worden gebracht; of*
- (f) gegevens doorgeeft waarvan hij weet dat zij onjuist zijn, daardoor de veilige vaart van een schip in gevaar brengend; of*
- (g) in verband met het plegen of de poging tot het plegen van één van de sub (a) tot en met (f) genoemde strafbare feiten een persoon verwondt of doodt.*

Hoewel het SUA-verdrag niet uitdrukkelijk spreekt van piraterij of gewapende overvallen tegen schepen, komen veel bestanddelen van deze misdrijven terug in artikel 3 van het SUA-Verdrag.¹⁷² Hierdoor kunnen in veel gevallen ook piraterijmisdrijven aangepakt worden door toepassing van dit verdrag.¹⁷³ Ook is er in dit artikel geen categorisering van de misdrijven als maritiem

¹⁷¹ D. BUZAWA, "Cruising with terrorism: Jurisdictional challenges to the control of terrorism in the cruising industry", *Tulane Maritime Law Journal* 2007, afl. 32, 194

¹⁷² UNCTAD, "Maritime piracy: an overview of the international legal framework and of multilateral cooperation to combat piracy", *Studies in transport law and policy* 2014, afl. 2, 16

¹⁷³ UNCTAD, "Maritime piracy: an overview of the international legal framework and of multilateral cooperation to combat piracy", *Studies in transport law and policy* 2014, afl. 2, 16

terrorisme, terrorisme of gijzelneming.¹⁷⁴ Dit om te vermijden dat er discussie zou ontstaan over wat de begripsomschrijving van die misdrijven juist is.¹⁷⁵

Een opvallend verschil tussen het SUA-verdrag en het Zeerechtverdrag is dat er geen vereiste van twee of meerdere schepen is.¹⁷⁶ Hierdoor kan ook een kaping van een schip door passagiers van datzelfde schip behandeld worden onder het SUA-verdrag.¹⁷⁷ Ook is er in het SUA-verdrag geen persoonlijk motief vereist om van een misdrijf te kunnen spreken.¹⁷⁸ Een gedraging is reeds strafbaar indien deze wederrechtelijk en opzettelijk gebeurt.¹⁷⁹ Een piraterijmisdrijf dat niet met een persoonlijk motief gepleegd is, maar waar een politiek, religieus, ideologisch, ethisch of raciaal motief aan de basis ligt, valt dus ook onder artikel 3 SUA-verdrag, daar waar deze gedraging buiten het toepassingsgebied van het Zeerechtverdrag zou vallen.

Artikel 3 SUA-verdrag is opgedeeld in twee delen. Het eerste lid beschrijft de wederrechtelijke gedragingen zelf terwijl het tweede lid de secundaire misdrijven bevat zoals de poging tot, het dreigen met of de deelneming aan de wederrechtelijke gedragingen uit lid 1.¹⁸⁰ Een grote tekortkoming aan dit tweede lid is het ontbreken van de strafbaarstelling van de voorbereidende handelingen indien deze handelingen gesteld zijn met het oog op het plegen van een misdrijf uit het eerste lid van artikel 3 SUA-verdrag.

Om de verschillende wederrechtelijke gedragingen op te sommen in artikel 3, lid 1 SUA-verdrag werd vooral gekeken naar het Verdrag van Den Haag van 16 december 1970 tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht nemen van luchtvaartuigen (BS 25 september 1973) en het Verdrag van Montreal van 23 september 1971 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen

¹⁷⁴ J. COPPENS, "Commentaar bij het Verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, gedaan te Rome: SUA-verdrag" in E. SOMERS, G. GONSAELES en J. COPPENS (eds.), *Wet en duiding: Vervoer*, Brussel, Larcier, 2013, 444; C.C. JOYNER, "The 1988 IMO Convention on the Safety of Maritime Navigation: Towards a Legal Remedy for Terrorism at Sea", *German Yearbook of International Law* 1988, 257

¹⁷⁵ J. COPPENS, "Commentaar bij het Verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, gedaan te Rome: SUA-verdrag" in E. SOMERS, G. GONSAELES en J. COPPENS (eds.), *Wet en duiding: Vervoer*, Brussel, Larcier, 2013, 444

¹⁷⁶ UNCTAD, "Maritime piracy: an overview of the international legal framework and of multilateral cooperation to combat piracy", *Studies in transport law and policy* 2014, afl. 2, 16

¹⁷⁷ UNCTAD, "Maritime piracy: an overview of the international legal framework and of multilateral cooperation to combat piracy", *Studies in transport law and policy* 2014, afl. 2, 16

¹⁷⁸ A.N. HONNIBALL, "Private political activists and the international law definition of piracy: acting for 'private ends'", *Adelaide Law Review association* 2016, 308; K.J. MARCINIAK, "International law on piracy and some current challenges related to this definition", *Researchgate* 2012, 106

¹⁷⁹ UNCTAD, "Maritime piracy: an overview of the international legal framework and of multilateral cooperation to combat piracy", *Studies in transport law and policy* 2014, afl. 2, 16

¹⁸⁰ J. COPPENS, "Commentaar bij het Verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, gedaan te Rome: SUA-verdrag" in E. SOMERS, G. GONSAELES en J. COPPENS (eds.), *Wet en duiding: Vervoer*, Brussel, Larcier, 2013, 444

gericht tegen de veiligheid van de burgerlijke luchtvaart (BS 1 september 1976).¹⁸¹ In deze verdragen wordt echter niet gesproken over het verwonden of doden van een persoon bij het uitvoeren van de overige misdrijven. Dit werd naar aanleiding van de Achille Lauro-zaak in het SUA-verdrag wel opgenomen onder artikel 3, lid 1, (g) SUA-verdrag.¹⁸²

36. **TOEPASSING OP MARITIEM TERRORISME** – Hoewel een maritiem terroristisch misdrijf bijna steeds de veilige vaart van een schip in gevaar kan/zal brengen is het opvallend dat artikel 3, §1 sub (a) tot (f) SUA-verdrag dit als vereiste vooropstelt voor een gedraging om wederrechtelijk te zijn, terwijl dit geen vereiste is om te kunnen spreken van maritiem terrorisme volgens de definitie zoals opgesteld in deel 1 van deze masterscriptie. Het is dus mogelijk dat er sprake is van een maritiem terroristisch misdrijf, maar deze gedraging niet wederrechtelijk is onder het SUA-verdrag omdat de veilige vaart van het schip niet in gevaar kan/zal gebracht worden.

Ook het ontbreken van de strafbaarstelling van de voorbereiding van wederrechtelijke gedragingen is een gebrek in de strijd tegen maritiem terrorisme. Het algemeen strafbaar stellen van de voorbereiding van wederrechtelijke gedragingen uit artikel 3, §1 SUA-verdrag zou echter het ongewenste gevolg met zich meebrengen dat ook de voorbereiding van bepaalde piraterijmisdrijven strafbaar wordt. Dit probleem en de mogelijke oplossing wordt verder besproken in Hoofdstuk II van dit deel.

37. **TOEPASSINGSGEBIED** – Artikel 4, lid 1 SUA-verdrag bepaalt dat het verdrag toepasselijk is op schepen die wateren in-, uit- of doorvaren, dan wel volgens het vaarschema zullen in-, uit- of doorvaren, welke zijn gelegen buiten de buitengrenzen van de territoriale zee van één staat, of de zijgrenzen van zijn territoriale zee met aangrenzende staten.¹⁸³ Er is voor de toepassing van het SUA-verdrag een internationaal element vereist bij het schip waartegen het misdrijf gepleegd wordt.¹⁸⁴ Het is dus niet van belang waar dit schip zich bevindt op het moment van de wederrechtelijke gedraging, maar wel of dit schip een internationale reis onderneemt of gepland

¹⁸¹ J. COPPENS, “Commentaar bij het Verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, gedaan te Rome: SUA-verdrag” in E. SOMERS, G. GONSAELES en J. COPPENS (eds.), *Wet en duiding: Vervoer*, Brussel, Larcier, 2013, 444

¹⁸² J. COPPENS, “Commentaar bij het Verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, gedaan te Rome: SUA-verdrag” in E. SOMERS, G. GONSAELES en J. COPPENS (eds.), *Wet en duiding: Vervoer*, Brussel, Larcier, 2013, 444

¹⁸³ T. TREVES, “The convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation”, *Singapore journal of International and Comparative Law* 1998, 541-556; A. MCKINNON, “Maritime piracy: a Hong Kong perspective”, *Hong Kong Law Journal* 2011, 635-657

¹⁸⁴ J. COPPENS, “Commentaar bij het Verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, gedaan te Rome: SUA-verdrag” in E. SOMERS, G. GONSAELES en J. COPPENS (eds.), *Wet en duiding: Vervoer*, Brussel, Larcier, 2013, 444

heeft.¹⁸⁵ Het verdrag is (zoals bepaald in artikel 4, lid 2 SUA-verdrag) ook toepasselijk indien de dader of de vermoedelijke dader wordt aangetroffen op het grondgebied van een andere dan de in het eerste lid bedoelde staat-partij.¹⁸⁶

38. **UITZONDERINGEN** - Uitgesloten van het SUA-verdrag zijn de schepen die ingezet worden voor het vervoer van personen of goederen van het ene punt in het land naar een ander punt in het land (*cabotagevervoer*).¹⁸⁷ Misdrijven gepleegd tegen deze schepen vallen volledig onder het nationale recht van de kuststaat.¹⁸⁸ Daarnaast maakt artikel 2 een uitzondering voor oorlogsschepen, schepen in eigendom of in beheer van een staat die dienst doen als marinehulpschip of worden gebruikt ten behoeve van de douane of de politie en uit de vaart genomen of opgelegde schepen.¹⁸⁹
39. **RECHTSMACHT** - Hoewel meer misdrijven strafbaar gesteld worden in het SUA-verdrag dan in het Zeerechtverdrag of het Verdrag inzake de volle zee, is het SUA-verdrag beperkter op het gebied van jurisdictie om op te treden tegen bepaalde misdrijven die gepleegd worden in de volle zee.¹⁹⁰ Bij piraterij in het Zeerechtverdrag wordt het universaliteitsprincipe aangenomen, terwijl een staat op grond van het SUA-verdrag slechts jurisdictie heeft wanneer de strafbare gedraging gepleegd wordt (1) tegen of aan boord van een schip dat onder de vlag van die staat vaart op het tijdstip waarop het strafbare feit wordt gepleegd, (2) op het grondgebied van die staat, met inbegrip van zijn territoriale zee of (3) door een onderdaan van die staat.¹⁹¹ Daarnaast kan een staat ook optreden wanneer het strafbare feit gepleegd wordt (1) door een staatloze die zijn gewone verblijfplaats heeft in die staat, (2) tijdens het plegen van het feit een onderdaan van die staat wordt vastgehouden, bedreigd, verwond of gedood of (3) het feit wordt gepleegd in een poging om die staat te dwingen tot het verrichten of het zich onthouden van een handeling.¹⁹²

¹⁸⁵ J. COPPENS, "Commentaar bij het Verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, gedaan te Rome: SUA-verdrag" in E. SOMERS, G. GONSAELES en J. COPPENS (eds.), *Wet en duiding: Vervoer*, Brussel, Larcier, 2013, 444

¹⁸⁶ T. TREVES, "The convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation", *Singapore Journal of International and Comparative Law* 1998, 541-556

¹⁸⁷ G. PLANT, "The convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation", *International & Comparative Law Quarterly* 1990, 27-56 (37)

¹⁸⁸ H. TUERK, "Combating terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation", *University of Miami international and comparative law review* 2008, 337-367 (348)

¹⁸⁹ G. PLANT, "The convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation", *International & Comparative Law Quarterly* 1990, 27-56 (36); A. CASSESE, "The international community's 'legal' response to terrorism", *International & Comparative Law Quarterly* 1989, afl. 38(3), 589-608

¹⁹⁰ S.O. WILLIAMS, "Maritime security: the concept of innocent passage", *Marex* 2014, <https://www.maritime-executive.com/features/Maritime-Security-Private-The-Concept-of-Innocent-Passage#gs.mipNpcY> (geraadpleegd op 24 april 2018)

¹⁹¹ Artikel 6 Verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, *BS* 23 mei 2005

¹⁹² Artikel 6 Verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, *BS* 23 mei 2005

In artikel 6 SUA-verdrag wordt aldus een onderscheid gemaakt tussen de verplichte rechtsmacht (artikel 6, lid 1) en een discretionaire rechtsmacht (artikel 6, lid 2). Er wordt in het SUA-verdrag geen universaliteitsprincipe vastgelegd zoals dit het geval is met betrekking tot piraterij op volle zee. Maar toch wordt in artikel 6, lid 4 SUA-verdrag de plicht opgelegd aan de staten die partij zijn bij het verdrag om voldoende maatregelen te nemen om hun rechtsmacht vast te leggen wanneer de vermoedelijke dader zich op hun grondgebied bevindt en deze staat de dader niet uitlevert aan een andere verdragspartij die zijn rechtsmacht vastlegt op grond van artikel 6, lid 1 of lid 2 SUA-verdrag.

Zoals hieronder verder besproken ligt de nadruk in het verdrag op het repressief handelen. Artikel 6 geeft de verdragspartijen geen rechtsmacht om preventief op te treden.¹⁹³ Hierdoor zal er onder het SUA-verdrag geen mogelijkheid bestaan om de voorbereidende handelingen van een maritiem terroristisch misdrijf strafbaar te stellen.

40. **TOEPASSING OP MARITIEM TERRORISME** – Indien een internationaal element aanwezig is in het vaarschema van het getroffen schip bij een maritiem terroristische aanslag én dit schip geen oorlogsschip, marinehulpschip of schip voor douane- of politiegebruik is, bevat het SUA-verdrag een behoorlijke regeling wat betreft rechtsmacht. Toch zijn hierbij enkele kritische bemerkingen mogelijk.

Zo zal het volledige SUA-verdrag niet toepasselijk zijn indien een internationaal element ontbreekt in het vaarschema van het getroffen schip en komt een aanslag op één van bovenvermelde overheidsschepen niet onder het SUA-verdrag. Nochtans leert de geschiedenis ons dat ook militaire schepen het doelwit kunnen zijn van dergelijke maritiem terroristische aanslagen (zie *USS Cole*). Verder zal het SUA-verdrag geen oplossing bieden tegen een maritiem terroristische aanslag waarbij geen enkele staat-partij rechtsmacht kan uitoefenen. Volgend voorbeeld toont aan dat er nog steeds maritiem terroristische misdrijven door de mazen van het net van het SUA-verdrag glippen. Geen enkele staat kan in dit voorbeeld rechtsmacht uitoefenen onder het SUA-verdrag omdat niet voldaan is aan de voorwaarden uit artikel 6 SUA-verdrag.

Voorbeeld: Een maritiem terroristische aanslag op een schip dat onder een vlag vaart van een staat die geen partij is bij het SUA-verdrag; uitgevoerd buiten het grondgebied of buiten de territoriale zee van een staat-partij (bijvoorbeeld in de territoriale zee van Maleisië, Indonesië,

¹⁹³ J. COPPENS, “Commentaar bij het Verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, gedaan te Rome: SUA-verdrag” in E. SOMERS, G. GONSAELES en J. COPPENS (eds.), *Wet en duiding: Vervoer*, Brussel, Larcier, 2013, 446

Thailand, Somalië of in de aansluitende zone, de EEZ of de volle zee); gepleegd door een onderdaan van een staat die geen partij is bij het verdrag en waarbij enkel materiële schade op te meten valt; en deze aanslag gepleegd wordt met het oog op angst zaaien.

Aangezien de meeste maritieme aanvallen gebeuren in de gebieden rond Maleisië, Indonesië, Thailand en Somalië en net deze staten geen partij zijn bij het SUA-verdrag, zal de slagkracht van het verdrag in de strijd tegen maritiem terrorisme tekortkomen.¹⁹⁴

41. **UITLEVERINGS- OF VERVOLGINGSPLICHT** - Artikel 10 van het SUA-verdrag bepaalt dat de staatspartijen de plicht hebben om de daders of vermoedelijke daders van een misdrijf uit artikel 3 SUA-verdrag, die aangetroffen worden op hun grondgebied, uit te leveren of de zaak over te dragen aan de bevoegde autoriteiten voor vervolging door middel van een proces overeenkomstig de wetten van die staat.¹⁹⁵ Dit ongeacht het misdrijf gepleegd is op het grondgebied van die staat.¹⁹⁶ Het gaat om een zogenaamde “*prosecute or extradite*”-clausule.¹⁹⁷

Er bestaat op grond van dit artikel geen absolute verplichting om de verdachte uit te leveren, noch een verplichting om de verdachte te bestraffen.¹⁹⁸ Er ontstaat enkel een verplichting om de (vermoedelijke) daders over te dragen aan de bevoegde autoriteiten voor vervolging indien deze persoon niet uitgeleverd wordt.¹⁹⁹ De uitleveringsexceptie voor politieke misdrijven blijft toepasselijk en zal een grote rol spelen bij (maritiem) terroristische misdrijven die een politiek motief hebben.²⁰⁰ De verplichting tot overdraging aan de bevoegde autoriteiten door de staat waar de dader aangetroffen wordt, ontstaat onmiddellijk en niet slechts nadat een andere staat (die bevoegd is op grond van artikel 6 SUA-verdrag) de uitlevering van de (vermoedelijke) dader vraagt.²⁰¹

¹⁹⁴ R. HERBERT-BURNS, S. BATEMAN en P. LEHR (eds.), *Lloyd's MIU handbook of maritime security*, Boca Raton, Auerbach Publications, 2009, 190

¹⁹⁵ S. DE BONT, “Murky waters: prosecuting pirates and upholding Human Rights Law”, *Journal of International Law & International Relations* 2011, afl. 7, 104-145

¹⁹⁶ T. TREVES, “The convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation”, *Singapore Journal of International and Comparative Law* 1998, 541-556 (551)

¹⁹⁷ J. COPPENS, “Commentaar bij het Verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, gedaan te Rome: SUA-verdrag” in E. SOMERS, G. GONSAELES en J. COPPENS (eds.), *Wet en duiding: Vervoer*, Brussel, Larcier, 2013, 448

¹⁹⁸ H. TUERK, “Combating terrorism at sea – The suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation”, *University of Miami international & Comparative law review* 2008, 349

¹⁹⁹ J. COPPENS, “Commentaar bij het Verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, gedaan te Rome: SUA-verdrag” in E. SOMERS, G. GONSAELES en J. COPPENS (eds.), *Wet en duiding: Vervoer*, Brussel, Larcier, 2013, 448

²⁰⁰ C. C. JOYNER, “International extradition and global terrorism: Bringing International criminals to justice”, *Loyola of Los Angeles International and Comparative Law Review* 2003, afl. 25, 493-542

²⁰¹ J. COPPENS, “Commentaar bij het Verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, gedaan te Rome: SUA-verdrag” in E. SOMERS, G. GONSAELES en J. COPPENS (eds.), *Wet en duiding: Vervoer*, Brussel, Larcier, 2013, 448

De verplichting om de (vermoedelijke) daders over te dragen aan de autoriteiten die bevoegd zijn om te beslissen over de vervolging impliceert dat ook vervolging geen verplichting is die voortvloeit uit het verdrag. Het blijft een discretionaire beslissing van deze bevoegde autoriteit of de vervolging al dan niet ingesteld wordt.²⁰² Ook de beslissing tot bestraffing van de vermoedelijke daders behoort tot de discretionaire bevoegdheid van de vervolgende staat.²⁰³ Hierdoor kan straffeloosheid ontstaan voor de (vermoedelijke) daders indien de gerechtelijke autoriteit van de vervolgende staat niet naar behoren werkt. Dit wordt verder besproken in hoofdstuk II van deel 2 van deze masterscriptie.

Indien de (vermoedelijke) daders aangetroffen worden in een staat die geen partij is bij het SUA-verdrag zal het risico op straffeloosheid nog groter zijn, gelet op het feit dat deze staten niet onderworpen zijn aan de “*prosecute or extradite*”-clausule.²⁰⁴ In tegenstelling tot *ius cogens*-misdrijven zoals piraterij, zal er voor maritiem terroristische misdrijven geen mogelijkheid bestaan voor andere staten om deze (vermoedelijke) daders te vervolgen voor misdrijven die niet gepleegd zijn op hun grondgebied.²⁰⁵

42. **PROTOCOL M.B.T. VASTE PLATFORMS** - Om tegemoet te komen aan de vrees omtrent de maritiem terroristische aanslagen tegen vaste platforms op het continentaal plat, werd het SUA-verdrag uitgebreid met het protocol ter bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de vaste platforms op het continentale plat.²⁰⁶ Dit protocol maakt het regime van het SUA-verdrag, zoals het geldt voor wederrechtelijke gedragingen tegen schepen, ook toepasselijk op wederrechtelijke gedragingen tegen vaste platforms op het continentale plat.²⁰⁷ Een vast platform wordt in dit protocol omschreven als een kunstmatig eiland of een kunstmatige installatie of constructie, permanent vastgemaakt aan de zeebodem voor exploratie of exploitatie van

²⁰² 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, 273

²⁰³ T. TREVES, “The convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation”, *Singapore journal of International and Comparative Law* 1998, 552; H. TUERK, “Combating terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation”, *University of Miami International and Comparative Law Review* 2008, 349

²⁰⁴ 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 afl. 27, 273

²⁰⁵ 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 afl. 27, 273

²⁰⁶ H. TUERK, “Combating terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation”, *University of Miami International and Comparative Law Review* 2008, 337-367 (346)

²⁰⁷ H. TUERK, “Combating terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation”, *University of Miami International and Comparative Law Review* 2008, 337-367 (352)

grondstoffen of voor andere economische doeleinden.²⁰⁸ Uit dit artikel volgt dat vaste installaties met een militaire bestemming uitgesloten zijn van dit protocol.²⁰⁹

²⁰⁸ Artikel 1 Protocol van 10 maart 1988 bij het Verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart

²⁰⁹ D. FREESTONE, "The 1988 International Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation", *International Journal of Estuarine and Coastal Law* 1988, afl. 3, 316

AFDELING IV. PROTOCOL TOT BESTRIJDING VAN WEDERRECHTELIJKE GEDRAGINGEN GERICHT TEGEN DE VEILIGHEID VAN DE ZEEVAART

43. **MARITIEM TERRORISME EVOLUEERT** - Terrorisme evolueert doorheen de tijd, dit is ook zo voor maritiem terrorisme. Door de verschuiving naar containervervoer over zee van algemene goederen is het risico op een maritiem terroristische aanslag gegroeid.²¹⁰ Het feit dat de lading zelden gecontroleerd wordt wegens tijdsdruk, heeft er ook voor gezorgd dat die containerschepen een geliefd doelwit geworden zijn voor piraten en maritieme terroristen.²¹¹ Gezien ongeveer 90% van de wereldhandel via scheepsvervoer gebeurt, kan een aanslag door terroristen of piraten een grote invloed hebben op de internationale handel.²¹²

Het SUA-verdrag van 1988 werd ook als ontoereikend beschouwd in de strijd tegen terroristen die zelfmoordaanslagen plegen en die niet afgeschrikt worden door de mogelijkheid om strafrechtelijk vervolgd te worden door een staat.²¹³ Daarom was het noodzakelijk om het verdrag uit 1988 aan te passen aan de nieuwe manier van terrorismevoering. Dit gebeurde door middel van het Protocol van 2005 bij het SUA-verdrag.

44. **ONDERTEKENING EN RATIFICATIE** - Het protocol werd ondertekend in Londen op 14 oktober 2005 en trad in werking op 28 juli 2010. Het protocol telt 41 partijen waarvan 10 staten het protocol hebben geratificeerd en 1 staat (Nederland) het protocol heeft aanvaard.
45. **UITBREIDING VAN HET SUA-VERDRAG** - Het verdrag van 1988 werd uitgebreid op verschillende punten. Zo werd onder andere de bedreiging met, of het vervoeren van biologische, chemische en nucleaire wapens met het oog op het plegen van een terroristische aanslag aan de lijst van wederrechtelijke gedragingen toegevoegd.²¹⁴ Ook maakt het protocol het gebruik van een schip als wapen of als middel om terroristische activiteiten uit te voeren, nu een wederrechtelijke

²¹⁰ H. TUERK, "Combating terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation", *University of Miami International and Comparative Law Review* 2008, 337-367 (354)

²¹¹ H. TUERK, "Combating terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation", *University of Miami International and Comparative Law Review* 2008, 337-367 (354)

²¹² H. TUERK, "Combating terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation", *University of Miami International and Comparative Law Review* 2008, 337-367 (354); M. RICHARDSON, *A time bomb for global trade*, Singapore, ISEAS Publications, 2004, 1-2

²¹³ H. TUERK, "Combating terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation", *University of Miami International and Comparative Law Review* 2008, 337-367 (354); J. XU, "Piracy as a maritime offence: some public policy considerations", *Journal of Business Law* 2007, 639-655 (645)

²¹⁴ H. TUERK, "Combating terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation", *University of Miami International and Comparative Law Review* 2008, 337-367 (356); N. KLEIN, "Legal implications of Australia's maritime identification system", *International & Comparative Law Quarterly* 2006, 337-368 (348)

gedraging onder het SUA-verdrag.²¹⁵ De daden die door artikel 3*bis* van het SUA-verdrag omschreven worden moeten wel uitgevoerd worden met het oog op het intimideren van personen of om een overheid of internationale organisatie een bepaalde daad te laten verrichten of zich er van te weerhouden.²¹⁶ Indien dit oogmerk ontbreekt zal er geen sprake zijn van een wederrechtelijke gedraging onder het SUA-verdrag.²¹⁷

46. **MOGELIJKHEDEN OM OP TE TREDEN TEGEN VERDACHTE SCHEPEN** – Om tegemoet te komen aan de kritiek dat het SUA-verdrag niet voldoende voorziet in mogelijkheden om preventief op te treden werd een mogelijkheid gecreëerd om aan boord te gaan van een schip dat verdacht wordt van terrorisme of het vervoeren van terroristen of wapens.²¹⁸ Er werd ook voorzien in de mogelijkheid om in te grijpen wanneer een schip aangevallen wordt.²¹⁹ Een staat kan een schip dat onder een andere vlag vaart betreden onder enkele strikte voorwaarden. Ten eerste mag het schip niet betreden worden indien het zich bevindt in de territoriale zee van een andere staat.²²⁰ Ten tweede moeten er redelijk aanneembare aanwijzingen bestaan dat het schip of een persoon aan boord van het schip verdacht kan worden van een wederrechtelijke gedraging zoals opgesomd in artikel 3 SUA-verdrag.²²¹ Ten slotte moet er toestemming en/of medewerking zijn van de vlaggenstaat.²²² Dit kan via een verklaring bij de Internationale Maritieme Organisatie waarbij de toestemming gegeven wordt aan het tussenkomende oorlogsschip om toegang te verkrijgen tot het schip van de vlaggenstaat.²²³

²¹⁵ M.S. KARIM, “The rise and fall of the international law of maritime terrorism: the ghost of piracy is still hunting!”, *New Zealand Universities Law Review* 2014, 82-103

²¹⁶ Artikel 4 Protocol van 14 oktober 2005 bij het verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart

²¹⁷ M.S. KARIM, “The rise and fall of the international law of maritime terrorism: the ghost of piracy is still hunting!”, *New Zealand Universities Law Review* 2014, 82-103

²¹⁸ T. THENG KOK JASON, “Recent developments in Singapore on international law”, *Singapore Year Book of International Law* 2005, 209-219; J. COPPENS, “Commentaar bij het Verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, gedaan te Rome: SUA-verdrag” in E. SOMERS, G. GONSAELES en J. COPPENS (eds.), *Wet en duiding: Vervoer*, Brussel, Larcier, 2013, 447

²¹⁹ H. TUERK, “Combating terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation”, *University of Miami International and Comparative Law Review* 2008, 337-367 (356); N. KLEIN, “Legal implications of Australia’s maritime identification system”, *International & Comparative Law Quarterly* 2006, 337-368 (348)

²²⁰ J. COPPENS, “Commentaar bij het Verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, gedaan te Rome: SUA-verdrag” in E. SOMERS, G. GONSAELES en J. COPPENS (eds.), *Wet en duiding: Vervoer*, Brussel, Larcier, 2013, 447

²²¹ J. COPPENS, “Commentaar bij het Verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, gedaan te Rome: SUA-verdrag” in E. SOMERS, G. GONSAELES en J. COPPENS (eds.), *Wet en duiding: Vervoer*, Brussel, Larcier, 2013, 447

²²² J. COPPENS, “Commentaar bij het Verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, gedaan te Rome: SUA-verdrag” in E. SOMERS, G. GONSAELES en J. COPPENS (eds.), *Wet en duiding: Vervoer*, Brussel, Larcier, 2013, 447

²²³ Artikel 8 Protocol van 14 oktober 2005 bij het verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart

Hierbij hebben staten optioneel de keuze tussen één van twee verklaringen. Als eerste kunnen ze ervoor kiezen te verklaren aan de secretaris-generaal van het IMO dat het toelating geeft aan een andere staat-partij om aan boord te gaan en het schip te onderzoeken indien er een redelijke grond van verdenking bestaat dat het schip van de vlaggenstaat een misdrijf pleegt dat onder het SUA-verdrag valt, en de vlaggenstaat niet binnen de 4 uur reageert op het verzoek om toestemming te krijgen om aan boord te gaan.²²⁴ Ten tweede kunnen landen ervoor kiezen om een verklaring af te leggen bij de secretaris-generaal van de IMO dat andere staten toestemming hebben om aan boord te gaan en het schip te onderzoeken om na te gaan of een misdrijf gepleegd is, wordt gepleegd of zal worden gepleegd.²²⁵

Er moet echter genuanceerd worden dat tot op heden nog geen enkel land gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid om één van deze twee verklaringen af te leggen.²²⁶

47. **TOEPASSING OP MARITIEM TERRORISME** – Het SUA-protocol van 2005 brengt een drastische uitbreiding met zich mee om op te treden tegen maritiem terrorisme. Ook ontstaat nu een mogelijkheid om preventiever op te treden tegen maritiem terroristische misdrijven.²²⁷ Dit protocol zal echter geen sluitende oplossing bieden tegen het probleem van maritiem terrorisme gelet op het weinig aantal partijen bij het protocol. Van de ASEAN-landen, zoals reeds vermeld de zone waar maritieme aanvallen het vaakst voorkomen, is geen enkel land partij bij het protocol.²²⁸ De mogelijkheid om aan boord te gaan van een verdacht schip bestaat enkel indien beide staten partij zijn bij het protocol en indien er toestemming is van de vlaggenstaat van het schip om aan boord te gaan van het verdachte schip.²²⁹ Het is dan ook hoogst twijfelachtig dat staten die zich bezighouden met het verspreiden van massavernietigingswapens zich vrijwillig bij dit protocol zullen aansluiten.

²²⁴ Artikel 8 Protocol van 14 oktober 2005 bij het verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart

²²⁵ M.S. KARIM, “The rise and fall of the international law of maritime terrorism: the ghost of piracy is still hunting!”, *New Zealand Universities Law Review* 2014, 82-103

²²⁶ M.S. KARIM, “The rise and fall of the international law of maritime terrorism: the ghost of piracy is still hunting!”, *New Zealand Universities Law Review* 2014, 82-103

²²⁷ T. THENG KOK JASON, “Recent developments in Singapore on international law”, *Singapore Year Book of International Law* 2005, 209-219; J. COPPENS, “Commentaar bij het Verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, gedaan te Rome: SUA-verdrag” in E. SOMERS, G. GONSAELES en J. COPPENS (eds.), *Wet en duiding: Vervoer*, Brussel, Larcier, 2013, 447

²²⁸ A. AMRI, “Combating maritime piracy in Southeast Asia from international and regional legal perspectives: challenges and prospects”, <http://ro.uow.edu.au/cgi/viewcontent.cgi?article=2062&context=lhapapers> (geraadpleegd op 24 april 2018)

²²⁹ C.H. SCHOFIELD, S. LEE en M.S. KWONG (eds.), *The limits of maritime jurisdiction*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, 364

AFDELING V. INTERNATIONAAL VERDRAG VOOR DE BEVEILIGING VAN MENSENLEVENS OP ZEE

48. **ONDERTEKENING EN RATIFICATIE** - Het Internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (hierna SOLAS-verdrag) werd op 1 november 1974 ondertekend in Londen en trad in werking op 25 mei 1980. Momenteel zijn 163 staten partij bij het SOLAS-verdrag.
49. **DOEL VAN HET SOLAS-VERDRAG** - Na de aanslagen van 11 september 2001 kwam het besef dat er betere internationale regels omtrent de strijd tegen terrorisme vereist waren.²³⁰ Naast het bespreken van een protocol bij het SUA-verdrag en het aannemen van de ISPS-code werd een nieuw hoofdstuk XI-2 toegevoegd aan het SOLAS-verdrag dat de maritieme beveiliging behandelt.²³¹

Het doel van het SOLAS-verdrag is om minimumstandaarden op te leggen voor het bouwen, uitrusten en beheren van schepen om zo de veiligheid van die schepen te verhogen.²³² Een verdragsluitende staat kan overgaan tot controle van een schip dat de vlag voert van een andere verdragsluitende staat, indien het aangemeerd is in de haven van de controlerende staat en er redelijke gronden zijn om aan te nemen dat het schip niet voldoet aan de vereisten van het verdrag.²³³

²³⁰ M.S. KARIM, “The rise and fall of the international law of maritime terrorism: the ghost of piracy is still hunting!”, *New Zealand Universities Law Review* 2014, 82-103; P. TODD, “ISPS clauses in charterparties”, *Journal of Business Law* 2005, 372-393

²³¹ M.S. KARIM, “The rise and fall of the international law of maritime terrorism: the ghost of piracy is still hunting!”, *New Zealand Universities Law Review* 2014, 82-103

²³² Samenvatting van het Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, [http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\),-1974.aspx](http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas),-1974.aspx) (geraadpleegd op 9 mei 2017); H.G. HESSE, “Protection of foreign ships against piracy and terrorism at sea: legal aspects”, *International Journal of Marine and Coastal Law* 2003, 363-400 (370)

²³³ Samenvatting van het Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, [http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\),-1974.aspx](http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas),-1974.aspx) (geraadpleegd op 9 mei 2017); H.G. HESSE, “Protection of foreign ships against piracy and terrorism at sea: legal aspects”, *International Journal of Marine and Coastal Law* 2003, 363-400 (371)

§1. Internationale code inzake de beveiliging van schepen en havenvoorzieningen

50. **VERPLICHTINGEN EN IMPLEMENTATIERICHTLIJNEN** - De ISPS-code is een onderdeel van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag. De ISPS-code bestaat uit twee delen, deel A bevat de verplichte bepalingen waar verdragsluitende staten aan moeten voldoen en deel B bevat de richtlijnen om te voldoen aan de vereisten van deel A.²³⁴ De ISPS-code werd in de Europese Unie geïmplementeerd in de EU-verordening van 31 maart 2004 van het Europees Parlement en de Europese Raad (Verordening nr. 725/2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten).²³⁵
51. **DOEL VAN DE ISPS-CODE** - Het doel van de ISPS-code is om een internationaal kader te ontwikkelen met oog op de samenwerking tussen verdragsluitende staten, lokale administraties en de scheepvaart-en havenindustrie om veiligheidsbedreigingen op te sporen en preventieve maatregelen te nemen.²³⁶ Daarnaast wil men werk maken van een efficiënte verzameling en uitwisseling van veiligheid-gerelateerde informatie en moeten plannen en procedures opgesteld worden om te reageren op het aanpassen van het veiligheidsniveau.²³⁷
52. **MINIMUMVEREISTEN** - Om deze doelstellingen te bereiken stelt de code enkele minimumvereisten op waar betrokken schepen, havenfaciliteiten en overheden aan moeten voldoen.²³⁸

De overheden moeten voorzien in een schaal van veiligheidslevels die de bedreiging weergeven.²³⁹ De veiligheidslevels worden bepaald aan de hand van de risico's waar een havenfaciliteit aan is blootgesteld.²⁴⁰ Level 1 is het niveau waar schepen en havenfaciliteiten normaal opereren, level 2 geldt voor de periode dat er een verhoogd risico op veiligheidsincidenten is en level 3 is het niveau dat toepasselijk is tijdens de periode dat er een

²³⁴ X, "Fight against terrorism: security of European maritime transport to be strengthened", *European Union Press Information* 2003, IP/03/651; H. HESSE, "Maritime security in a multilateral context: IMO activities to enhance maritime security interference with navigation: modern challenges", *International Journal of Marine and Coastal Law* 2003, vol. 18, 331; J. KRASKA, "Broken taillight at sea: the peacetime international law of visit, board, search, and seizure", *Ocean and Coastal Law Journal* 2010, 41

²³⁵ X, "Fight against terrorism: security of European maritime transport to be strengthened", *European Union Press Information* 2003, IP/03/651

²³⁶ SOLAS/CONF.5/34 (2002), Annex 1, 8 [Consideration and adoption of the international ship and port facility security (ISPS) code]

²³⁷ SOLAS/CONF.5/34 (2002), Annex 1, 4 [Consideration and adoption of the international ship and port facility security (ISPS) code]

²³⁸ H.G. HESSE, "Maritime security in a multilateral context: IMO activities to enhance maritime security", *International Journal of Marine and Coastal Law* 2003, 327-340

²³⁹ H. HESSE, "Maritime security in a multilateral context: IMO activities to enhance maritime security interference with navigation: modern challenges", *International Journal of Marine and Coastal Law* 2003, vol. 18, 332

²⁴⁰ N. KLEIN, "Legal limitations on ensuring Australia's maritime security", *Melbourne Journal of international law* 2006, 319

waarschijnlijk of dreigend risico op een veiligheidsincident is.²⁴¹ Daarbij moet de overheid per level ook een aantal richtlijnen voorzien die bevatten hoe men zich kan beschermen tegen mogelijke incidenten.²⁴²

Ook schepen en scheepvaartbedrijven hebben enkele verplichtingen die voortvloeien uit de ISPS-code. Zo moet voorzien worden in een veiligheidsplan voor de schepen, moet er een veiligheidsofficier aanwezig zijn op elk schip en moet er een veiligheidsofficier zijn binnen het scheepvaartbedrijf.²⁴³ Een beoordeling van het veiligheidsplan gebeurt door de veiligheidsofficier van het scheepvaartbedrijf en zorgt ervoor dat het veiligheidsplan van het schip up-to-date blijft.²⁴⁴

Daarnaast moeten ook havenfaciliteiten voldoen aan verschillende verplichtingen. Net als voor schepen verschillen de verplichtingen voor havenfaciliteiten naargelang het veiligheidsniveau dat van kracht is.²⁴⁵ Indien veiligheidslevel 2 of 3 van toepassing is zullen bijkomende maatregelen, die vastgesteld zijn in het havenfaciliteiten-veiligheidsplan, getroffen moeten worden.²⁴⁶ Bij veiligheidslevel 3 moeten de havenfaciliteiten ook de veiligheidsinstructies van de betrokken overheidsinstanties implementeren.²⁴⁷ De havenfaciliteiten moeten voorzien in een veiligheidsplan waarvan de minimumvereisten vermeld staan in deel A van de ISPS-code.²⁴⁸ De beoordeling van het veiligheidsplan gebeurt door de regering van de staat waar de havenfaciliteiten gelegen zijn.²⁴⁹ Er moet ook voorzien worden in een veiligheidsofficier van de havenfaciliteiten.

²⁴¹ SOLAS/CONF.5/34 (2002), Annex 1, 5-6 [Consideration and adoption of the international ship and port facility security (ISPS) code]; S.K. KIM, “Maritime security initiatives in East Asia: Assessment and the way forward”, *Ocean development and international Law* 2011, vol. 42, 236

²⁴² H.G. HESSE, “Maritime security in a multilateral context: IMO activities to enhance maritime security”, *International Journal of Marine and Coastal Law* 2003, 327-340 (332)

²⁴³ Deze veiligheidsofficier kan verantwoordelijk zijn voor meerdere schepen binnen het bedrijf. Er kunnen ook meerdere veiligheidsofficieren zijn binnen één scheepvaartbedrijf. Er moet wel telkens duidelijk aangegeven worden welke veiligheidsofficier verantwoordelijk is voor welk schip.

²⁴⁴ SOLAS/CONF.5/34 (2002), Annex 1, 10 [Consideration and adoption of the international ship and port facility security (ISPS) code]; H.G. HESSE, “Maritime security in a multilateral context: IMO activities to enhance maritime security”, *International Journal of Marine and Coastal Law* 2003, 327-340 (333)

²⁴⁵ SOLAS/CONF.5/34 (2002), Annex 1, 16 [Consideration and adoption of the international ship and port facility security (ISPS) code]

²⁴⁶ SOLAS/CONF.5/34 (2002), Annex 1, 16 [Consideration and adoption of the international ship and port facility security (ISPS) code]

²⁴⁷ SOLAS/CONF.5/34 (2002), Annex 1, 16 [Consideration and adoption of the international ship and port facility security (ISPS) code]

²⁴⁸ SOLAS/CONF.5/34 (2002), Annex 1, 16 [Consideration and adoption of the international ship and port facility security (ISPS) code]

²⁴⁹ SOLAS/CONF.5/34 (2002), Annex 1, 17 [Consideration and adoption of the international ship and port facility security (ISPS) code]

53. **ISPS-CODE IN DE PRAKTIJK** – De problemen die zich stellen bij de ISPS-code situeren zich voornamelijk bij de havenfaciliteiten.²⁵⁰ Het is de overheid die verantwoordelijk is om te voldoen aan de minimumvereisten in verband met de havenveiligheid.²⁵¹ Het gebrek aan samenwerking tussen de overheid, de lokale administraties en de scheepvaart- en havenindustrie zorgt ervoor dat de theorie van het verhogen van de havenveiligheid niet steeds in de praktijk wordt omgezet.²⁵² Niet-gouvernementele havenbedrijven worden vaak niet betrokken bij de ontwikkeling van veiligheidsmaatregelen terwijl het bundelen van kennis op gebied van maritieme veiligheid tot een efficiëntere regeling kan leiden.²⁵³

Het naleven van de vereisten uit de ISPS-code blijkt moeilijk voor de landen die zich bevinden in de zone waar de meeste maritieme aanvallen voorkomen. Hoewel in tegenstelling tot andere initiatieven - zoals het Protocol van 2005 bij het SUA-verdrag - het merendeel van de ASEAN-landen partij zijn bij het SOLAS-verdrag,²⁵⁴ en dus moeten voldoen aan de vereisten van de ISPS-code, blijkt dit een probleem voor landen zoals Maleisië, Indonesië, Thailand en de Filipijnen.²⁵⁵ Zo voldoen in Indonesië slechts 6 van de 64 havens aan de minimumvereisten uit de ISPS-code.²⁵⁶ Opvallend is dat enkele van deze landen weigeren deel te nemen aan andere verdragen of initiatieven om de maritieme veiligheid te verhogen.

Verder heeft de IMO enkel de mogelijkheid om de naleving van de ISPS-code te beoordelen, zonder de mogelijkheid om de minimumvereisten af te dwingen van de partijen.²⁵⁷ Ook de kuststaten bezitten onder de ISPS-code slechts over beperkte middelen om op te treden. Zo kan een kuststaat enkel de toegang tot de havenfaciliteiten weigeren indien de kapitein van het betrokken schip weigert om de opgevraagde informatie voor te leggen.²⁵⁸ Indien uit de beschikbare informatie redelijke gronden bestaan om aan te nemen dat het schip niet voldoet aan

²⁵⁰ N. HONG en A. K.Y. NG, “The international legal instruments in addressing piracy and maritime terrorism: A critical review”, *Research In Transportation Economics* 2010, afl. 27, 58

²⁵¹ H.G. HESSE, “Maritime security in a multilateral context: IMO activities to enhance maritime security”, *International Journal of Marine and Coastal Law* 2003, 327-340 (332)

²⁵² N. HONG en A. K.Y. NG, “The international legal instruments in addressing piracy and maritime terrorism: A critical review”, *Research In Transportation Economics* 2010, afl. 27, 58

²⁵³ N. HONG en A. K.Y. NG, “The international legal instruments in addressing piracy and maritime terrorism: A critical review”, *Research In Transportation Economics* 2010, afl. 27, 58

²⁵⁴ Enkel de Democratische Volksrepubliek Laos is geen partij bij het SOLAS-verdrag en hoeft dus niet te voldoen aan de vereisten die gesteld worden in de ISPS-code.

²⁵⁵ S.K. KIM, “Maritime security initiatives in East Asia: Assessment and the way forward”, *Ocean development and international Law* 2011, vol. 42, 236

²⁵⁶ N. HONG en A. K.Y. NG, “The international legal instruments in addressing piracy and maritime terrorism: A critical review”, *Research In Transportation Economics* 2010, afl. 27, 51-60

²⁵⁷ N. HONG en A. K.Y. NG, “The international legal instruments in addressing piracy and maritime terrorism: A critical review”, *Research In Transportation Economics* 2010, afl. 27, 51-60

²⁵⁸ N. KLEIN, “Legal limitations on ensuring Australia’s maritime security”, *Melbourne Journal of international law* 2006, 320

de vereisten uit de ISPS-code kan het schip in de territoriale wateren onderzocht worden vooraleer het toegang krijgt tot de havenfaciliteiten.²⁵⁹ De toegang tot de havenfaciliteiten kan na het onderzoek van de beschikbare gegevens geweigerd worden. De kapitein van het schip moet echter op voorhand ingelicht worden door de kuststaat over de intentie om een onderzoek te voeren zodat de kapitein de mogelijkheid krijgt om te beslissen de betrokken haven niet aan te doen.²⁶⁰ Gezien de kapitein van het schip kan beslissen om te ontsnappen aan het optreden van de kuststaat door de haven links te laten liggen zal de afdwingbaarheid van de ISPS-code sterk gereduceerd worden.

²⁵⁹ N. KLEIN, “Legal limitations on ensuring Australia’s maritime security”, *Melbourne Journal of international law* 2006, 320

²⁶⁰ N. KLEIN, “Legal limitations on ensuring Australia’s maritime security”, *Melbourne Journal of international law* 2006, 320

AFDELING VI. PROLIFERATIE BEVEILIGING INITIATIEF

§1. Proliferation Security Initiative

54. **GEEN VERDRAG OF INTERNATIONALE ORGANISATIE** - Het PSI is een initiatief dat genomen werd in 2003 (door President George W. Bush) in de strijd tegen het verspreiden van massavernietigingswapens en daaraan gerelateerd materiaal over land, zee en in de lucht.²⁶¹ Het doel van dit initiatief is te vermijden dat massavernietigingswapens en daaraan gerelateerd materiaal in de handen van terroristische organisaties vallen.²⁶² Het initiatief kan niet gezien worden als een verdrag of een internationale organisatie.²⁶³ Het is eerder een vorm van samenwerking waarbij staten zich verbinden om de bestaande regels omtrent het verspreiden van massavernietigingswapens aan te vullen en er niet van af te wijken.²⁶⁴ Het uiteindelijke doel is dat de deelnemende staten samenwerken aan informatie-uitwisseling, indien nodig het aanpassen van nationale of internationale wetgeving en het ondernemen van specifieke actie tegen het verspreiden van massavernietigingswapens.²⁶⁵
55. **AANLEIDING: SO SAN-INCIDENT** - De aanleiding tot het initiatief was de vondst van 15 middellangeafstandsraketten op een Noord-Koreaans vrachtschip (So San) door twee Spaanse oorlogsschepen, op volle zee.²⁶⁶ Het schip voerde geen vlag. Het bleek onder internationaal recht onmogelijk om deze raketten in beslag te nemen door het principe van de vrijheid van scheepvaart, wat een gewoonterechtelijke regel is die ook vervat is in het Verdrag inzake de volle zee.²⁶⁷

²⁶¹ S. KAYE, "The proliferation security initiative in the maritime domain", *International Law Studies* 2006, 141-159

²⁶² M. RICHARDSON, "A new coalition to keep WMD out of terrorists' hands", *YaleGlobal Online* 2004, <https://yaleglobal.yale.edu/content/new-coalition-keep-wmd-out-terrorists-hands> (geraadpleegd op 25 April 2018)

²⁶³ Y.-K. HENG en K. McDONAGH, *Risk, Global Governance and Security – The other war on terror*, Abingdon, Routledge, 2009, 79; E. LEE en J. YONG, "Can the PSI be legitimate for the non-proliferation Regime – A critical analysis", *Journal of East Asia and International Law* 2010, 43

²⁶⁴ W. HEINTSCHEL VON HEINEGG, "The proliferation security initiative: security vs. freedom of navigation?", *International Law Studies* 2006, afl. 81, 55-71

²⁶⁵ W. HEINTSCHEL VON HEINEGG, "The proliferation security initiative: security vs. freedom of navigation?", *International Law Studies* 2006, afl. 81, 55-71

²⁶⁶ W.D. BAUMGARTNER en J.T. OLIVER, "Conditions on entry of foreign-flag vessels into US ports to promote maritime security", *International Law Studies* 2008, 33-70

²⁶⁷ D. GUILFOYLE, "The proliferation security initiative: interdicting vessels in international waters to prevent the spread of weapons of mass destruction?", *Melbourne University Law Review* 2005, afl. 29, 733-764

56. **STATEMENT OF INTERDICTION PRINCIPLES** - Door de gebeurtenissen met de So San werd een coalitie gevormd die geleid werd door de Verenigde Staten, dit was het ontstaan van het PSI.²⁶⁸ Momenteel zijn reeds 105 staten deelnemer bij het PSI. Ook hier is het opvallend dat landen zoals China, India, Indonesië, Maleisië en Zuid-Korea niet deelnemen aan dit initiatief.²⁶⁹

Op 4 september 2003 ontstond het 'statement of interdiction principles'. Deze verklaring bevat de maatregelen die de deelnemende staten onderschrijven die ervoor zorgen dat het verspreiden van massavernietigingswapens tegen wordt gegaan.²⁷⁰ De verklaring bevat onder andere de nationale bevoegdheden die staten hebben om schepen - in territoriale wateren of schepen buiten de territoriale wateren die de vlag van die staat voeren - te laten stoppen en te onderzoeken.²⁷¹ Deze omschrijving van bevoegdheden bevat weinig tegenstrijdigheden met de bestaande bevoegdheidsregels van staten zoals omschreven in de hierboven vermelde verdragen.²⁷² Toch leeft de verklaring van het PSI mogelijk op gespannen voet met het recht op onschuldige doorvaart uit het Zeerechtverdrag, wanneer schepen onder vreemde vlag onderschept worden in territoriale wateren en ze geen bedreiging vormen voor de openbare orde of de veiligheid in de territoriale zee.²⁷³

Volgens het PSI kunnen oorlogsschepen van deelnemende staten geen schip onderscheppen en onderzoeken op volle zee, tenzij dit schip de vlag van het oorlogsschip voert of indien de vlaggenstaat van het schip (vermoedelijk) toestemming gegeven heeft om het schip te onderzoeken en deze vlaggenstaat ook deelneemt aan het PSI.²⁷⁴

²⁶⁸ Waaronder Australië, Frankrijk, Duitsland, Italië, Japan, Nederland, Polen, Portugal, Spanje en het Verenigd Koninkrijk

²⁶⁹ D. ROSENBERG & C. CHUNG, "Maritime Security in the South China Sea: Coordinating Coastal and User State Priorities", *Ocean Development and International Law* 2008, 54

²⁷⁰ S. KAYE, "The proliferation security initiative in the maritime domain", *International Law Studies* 2006, 141-159

²⁷¹ A.A. AKASO, "Legal authority of coastal states in the interdiction of foreign vessels on the high seas", *International Journal of advanced legal studies and governance* 2012, vol. 3, 102

²⁷² D. GUILFOYLE, "The proliferation security initiative: interdicting vessels in international waters to prevent the spread of weapons of mass destruction?", *Melbourne University Law Review* 2005, afl. 29, 733-764

²⁷³ W. HEINTSCHEL VON HEINEGG, "The proliferation security initiative: security vs. freedom of navigation?", *International Law Studies* 2006, afl. 81, 55-71

²⁷⁴ W. HEINTSCHEL VON HEINEGG, "The proliferation security initiative: security vs. freedom of navigation?", *International Law Studies* 2006, afl. 81, 55-71

57. **TOEPASSING OP MARITIEM TERRORISME** – Het voornaamste doel van het PSI is het vermijden dat massavernietigingswapens in de handen van terroristische groeperingen vallen.²⁷⁵ Indien het vervoer van massavernietigingswapens of daaraan gerelateerde materialen gebeurt met oog op het plegen van een maritiem terroristisch misdrijf, zal dit als voorbereidende handeling voor maritiem terrorisme beschouwd kunnen worden. Zoals eerder besproken zullen deze voorbereidende handelingen ook onder de begripsomschrijving van maritiem terrorisme vallen en zal dit vervoer ook strafbaar gesteld worden als voorbereidende handeling voor of deelneming aan een maritiem terroristisch misdrijf. Het samenwerkingsverband van de staten die deelnemen aan het PSI zorgt ervoor dat deze staten zich ertoe verbinden om bestaande juridische instrumenten aan te vullen of te wijzigen om de verspreiding van deze massavernietigingswapens te voorkomen.²⁷⁶

De verklaringen van het PSI zelf hebben geen kracht van wet en zijn geen internationale verdragen, daarom hebben verschillende PSI-staten deelgenomen aan de onderhandelingen voor het amenderen van het SUA-verdrag.²⁷⁷ Zo werd artikel 3*bis* bij het SUA-verdrag ingevoerd waarbij terroristische daden en het vervoeren van massavernietigingswapens nu omschreven worden als een misdrijf.²⁷⁸ Hierdoor krijgt deze verklaring van het PSI onrechtstreeks een verdragsrechtelijke draagkracht.²⁷⁹

Toch mag de invloed van het PSI niet overschat worden. Zoals reeds hoger besproken zijn slechts 41 staten partij bij het protocol bij het SUA-verdrag. Van de staten waar de meeste maritieme aanvallen voorkomen is zelfs geen enkele staat partij bij dit protocol. Dit zijn ook de staten die niet deelnemen aan het PSI. Ook staten die zich (vermoedelijk) bezighouden met het verspreiden van massavernietigingswapens (zoals Noord-Korea) nemen niet deel aan het PSI.

²⁷⁵ M. RICHARDSON, “A new coalition to keep WMD out of terrorists’ hands”, *YaleGlobal Online* 2004, <https://yaleglobal.yale.edu/content/new-coalition-keep-wmd-out-terrorists-hands> (geraadpleegd op 25 April 2018)

²⁷⁶ J. YOO en G. SULMASY, “The proliferation security initiative: a model for international cooperation ideas”, *Hofstra Law Review* 2006, 411

²⁷⁷ M. MALIRSCH en F. PRILL, “The proliferation security initiative and the 2005 protocol to the SUA convention”, *Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht* 2007, afl. 67, 229-240

²⁷⁸ M. MALIRSCH en F. PRILL, “The proliferation security initiative and the 2005 protocol to the SUA convention”, *Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht* 2007, afl. 67, 229-240; D. GUILFOYLE, “The proliferation security initiative: interdicting vessels in international waters to prevent the spread of weapons of mass destruction?”, *Melbourne University Law review* 2005, 733-764

²⁷⁹ F. SPADI, “Bolstering the proliferation security initiative at sea: a comparative analysis of ship-boarding as a bilateral and multilateral implementing mechanism”, *Nordic Journal of International Law* 2006, 268-270

58. **ANTICIPERENDE ZELFVERDEDIGING** - Als er massavernietigingswapens vervoerd worden die bedoeld zijn voor terroristische activiteiten, is er een internationale overeenkomst dat het onderscheppen, aan boord gaan, onderzoeken en in beslag nemen van het schip wettelijk toegelaten is op grond van het recht op zelfverdediging.²⁸⁰ Hierbij moet opgemerkt worden dat anticiperende zelfverdediging geen algemeen aanvaarde leer is.²⁸¹ De onzekerheid omtrent het gebeuren van een terroristische aanslag met de vervoerde massavernietigingswapens en omtrent de mogelijke locatie van de aanslag maken het moeilijk om te voldoen aan de voorwaarde van een dreigende aanval die de anticiperende zelfverdediging mogelijk maakt.²⁸²

Het grote probleem ligt dus bij het nemen van maatregelen tegen schepen op volle zee, die massavernietigingswapens vervoeren zonder terroristisch motief en waarbij de vlaggenstaat geen (vermoedelijke) toestemming gegeven heeft om het schip te onderscheppen of te onderzoeken.²⁸³

§2. PSI in relatie met het internationale recht

59. **INLEIDING** - Initiatieven zoals het PSI kunnen een aanvulling vormen op de bestaande juridische instrumenten. Aangezien het PSI geen verdrag is, is het belangrijk dat de maatregelen die genomen worden binnen dit initiatief in overeenstemming zijn met het bestaande internationale recht.²⁸⁴ Zo zal het PSI bijvoorbeeld rekening moeten houden met de regels omtrent rechtsmacht zoals vervat in het Zeerechtverdrag.²⁸⁵

Het Zeerechtverdrag is ontstaan na lange en complexe diplomatieke onderhandelingen.²⁸⁶ Een gespannen relatie tussen nieuwe initiatieven om de veiligheid op zee te verhogen en het Zeerechtverdrag kunnen verregaande gevolgen hebben voor de internationale (diplomatieke) relaties.²⁸⁷ Net omdat het Zeerechtverdrag het resultaat is van complexe diplomatieke onderhandelingen, is het geen sinecure om dit verdrag snel aan te passen aan de nieuwe ontwikkelingen met betrekking tot maritieme veiligheid. Er kan dus niet zomaar beslist worden

²⁸⁰ W. HEINTSCHEL VON HEINEGG, "The proliferation security initiative: security vs. freedom of navigation?", *International Law Studies* 2006, afl. 81, 55-71

²⁸¹ W. HEINTSCHEL VON HEINEGG, "The proliferation security initiative: security vs. freedom of navigation?", *International Law Studies* 2006, afl. 81, 55-71

²⁸² S. KAYE, "The proliferation security initiative in the maritime domain", *International Law Studies* 2006, afl. 81, 141

²⁸³ W. HEINTSCHEL VON HEINEGG, "The proliferation security initiative: security vs. freedom of navigation?", *International Law Studies* 2006, afl. 81, 55-71

²⁸⁴ W. HEINTSCHEL VON HEINEGG, "The proliferation security initiative: Security vs. freedom of navigation?", *International Law Studies* 2006, 55-56

²⁸⁵ W. HEINTSCHEL VON HEINEGG, "The proliferation security initiative: Security vs. freedom of navigation?", *International Law Studies* 2006, 63

²⁸⁶ D. LEARY en A. CHAKRABORTY, "New horizons in the law of the sea", *Victoria University of Wellington Law Review* 2005, 680

²⁸⁷ D. LEARY en A. CHAKRABORTY, "New horizons in the law of the sea", *Victoria University of Wellington Law Review* 2005, 680

om de definitie van piraterij uit te breiden tot maritiem terrorisme of het vervoeren van massavernietigingswapens. Dit zou het risico in zich dragen dat diplomatieke compromissen gewijzigd worden, waardoor het bestaan van het Zeerechtverdrag in gevaar komt.²⁸⁸ Gelet op de anarchie op zee zoals die bestond vóór het bestaan van het Zeerechtverdrag, is het behouden van dit Zeerechtverdrag en de bijhorende diplomatieke compromissen de te verkiezen optie.²⁸⁹

Het Zeerechtverdrag dateert echter reeds van 1982. Hierdoor kan aangenomen worden dat dit verdrag bepaalde lacunes vertoont in de mogelijkheden om op te treden tegen nieuwe bedreigingen voor de maritieme veiligheid.²⁹⁰ Zo zal artikel 110 Zeerechtverdrag niet toelaten dat een schip op volle zee onderzocht wordt wegens verdenking van maritiem terrorisme of het vervoeren van massavernietigingswapens. Gelet op de hierboven besproken diplomatieke moeilijkheden om het Zeerechtverdrag aan te passen, zal het belangrijk zijn om eerst deze zwakheden van het Zeerechtverdrag bloot te leggen zodat een consensus kan groeien om dit verdrag aan te passen.²⁹¹

60. **STATEMENT OF INTERDICTION PRINCIPLES** - De maatregelen die voorgeschreven zijn in paragraaf 4, a) tot d) van het “statement of interdiction principles” van het PSI volgen voornamelijk de bevoegdheidsregels van het Zeerechtverdrag.²⁹² Toch zijn er enkele spanningsvelden die nadere toelichting vereisen.

Take specific actions in support of interdiction efforts regarding cargoes of WMD, their delivery systems, or related materials, to the extent their national legal authorities permit and consistent with their obligations under international law and frameworks, to include:

- a. Not to transport or assist in the transport of any such cargoes to or from states or non-state actors of proliferation concern, and not to allow any persons subject to their jurisdiction to do so.*
- b. At their own initiative, or at the request and good cause shown by another state, to take action to board and search any vessel flying their flag in their internal waters or territorial seas, or areas beyond the territorial seas of any other state, that is reasonably suspected of transporting such cargoes to or from states or non-state actors of proliferation concern, and to seize such cargoes that are identified.*

²⁸⁸ D. LEARY en A. CHAKRABORTY, “New horizons in the law of the sea”, *Victoria University of Wellington Law Review* 2005, 680

²⁸⁹ D. LEARY en A. CHAKRABORTY, “New horizons in the law of the sea”, *Victoria University of Wellington Law Review* 2005, 680

²⁹⁰ J. SU, “The proliferation security initiative (PSI) and interdiction at sea: A Chinese perspective”, *Ocean Development & International Law* 2012, 43:1, 101

²⁹¹ D. LEARY en A. CHAKRABORTY, “New horizons in the law of the sea”, *Victoria University of Wellington Law Review* 2005, 680

²⁹² D. GUILFYLE, “The proliferation security initiative: interdicting vessels in international waters to prevent the spread of weapons of mass destruction?”, *Melbourne University Law Review* 2005, 738

- c. *To seriously consider providing consent under the appropriate circumstances to the boarding and searching of its own flag vessels by other states, and to the seizure of such WMD-related cargoes in such vessels that may be identified by such states.*
- d. *To take appropriate actions to (1) stop and/or search in their internal waters, territorial seas, or contiguous zones (when declared) vessels that are reasonably suspected of carrying such cargoes to or from states or non-state actors of proliferation concern and to seize such cargoes that are identified; and (2) to enforce conditions on vessels entering or leaving their ports, internal waters or territorial seas that are reasonably suspected of carrying such cargoes, such as requiring that such vessels be subject to boarding, search, and seizure of such cargoes prior to entry.*²⁹³

61. **PSI VS. ARTIKEL 27 ZEERECHTVERDRAG** - Staten die deelnemen aan het PSI worden geacht maatregelen te nemen om het vervoer van massavernietigingswapens en daaraan gerelateerd materiaal te voorkomen.²⁹⁴ Om dit engagement na te leven kunnen die staten beslissen om het vervoeren van massavernietigingswapens en daaraan gerelateerd materiaal in hun nationale wetgeving strafbaar te stellen.²⁹⁵ Deze strafbaarstelling in het nationale recht zorgt ervoor dat de kuststaat op grond van artikel 27 Zeerechtverdrag de mogelijkheid krijgt om binnen de territoriale wateren, aan boord van een vreemd schip arrestaties uit te voeren of over te gaan tot onderzoek.²⁹⁶ Zoals hoger besproken zal dit recht voor de kuststaat om strafrechtelijk op te treden slechts bestaan indien het vreemd schip de binnenwateren van de kuststaat verlaat.²⁹⁷

Indien het vreemd schip de territoriale wateren van de kuststaat doorvaart, zonder de binnenwateren van die kuststaat te verlaten, zal deze strafrechtelijke bevoegdheid (en het bijhorend recht van onderzoek) slechts uitgeoefend kunnen worden in de gevallen zoals opgesomd in artikel 27.1, a) – d) Zeerechtverdrag. Artikel 27.1 d) laat toe om maatregelen te nemen tegen vreemde schepen indien zulke maatregelen nodig zijn voor de bestrijding van de handel in verdovende middelen of psychotrope stoffen. Een interpretatie naar analogische met de uitzondering voor de bestrijding van de handel in verdovende middelen of psychotrope stoffen is

²⁹³ PSI.INFO, “Proliferation Security Initiative: Statement of Interdiction Principles”, <http://www.psi-online.info/Vertretung/psi/en/07-statement/Interdiction-Principes.html> (geraadpleegd op 29 maart 2018)

²⁹⁴ C.H. ALLEN, “V Limits on the use of force in maritime operations in support of WMD counter-proliferation initiatives”, *International Law Studies* 2006, 78

²⁹⁵ W. HEINTSCHEL VON HEINEGG, “The proliferation security initiative: Security vs. freedom of navigation?”, *International Law Studies* 2006, 63

²⁹⁶ W. HEINTSCHEL VON HEINEGG, “The proliferation security initiative: Security vs. freedom of navigation?”, *International Law Studies* 2006, 63

²⁹⁷ I.A. SHEARER, “Problems of jurisdiction and law enforcement against delinquent vessels”, *International & Comparative Law Quarterly* 1986, 320-343

niet toegelaten voor de bestrijding van het verspreiden van massavernietigingswapens gelet op het limitatieve karakter van deze uitzonderingen in artikel 27, lid 1, a) – d) Zeerechtverdrag.²⁹⁸

Het vervoeren van massavernietigingswapens en daaraan gerelateerd materiaal heeft een zeer gevaarlijk karakter waardoor de kuststaat sterke argumenten heeft om aan te tonen dat de gevolgen van het strafbare feit zich uitstrekken tot de kuststaat of dat de feiten van dien aard zijn dat daardoor de orde in het land of de orde in de territoriale zee wordt verstoord.²⁹⁹ Deze strafrechtelijk rechtsmacht binnen de territoriale zee vloeit echter voort uit het strafbaarheid van het vervoeren van massavernietigingswapens en daaraan gerelateerd materiaal in de nationale wetgeving van de kuststaat.³⁰⁰ Er bestaat dus binnen het Zeerechtverdrag geen algemeen verbod op het vervoeren van dit materiaal.³⁰¹ Om het vervoeren van massavernietigingswapens binnen de territoriale zee algemeen te verbieden, is een aanpassing van het Zeerechtverdrag nodig. Dit gaat zoals eerder aangegeven gepaard met diplomatieke moeilijkheden.

62. **PSI VS. ARTIKEL 25 ZEERECHTVERDRAG** – Indien de kuststaat beslist om het vervoeren van massavernietigingswapens en daaraan gerelateerd materiaal niet strafbaar te maken in de nationale wetgeving, kan gekeken worden naar artikel 25 Zeerechtverdrag. Dit artikel laat kuststaten toe om binnen de territoriale zee alle nodige maatregelen te nemen om de doorvaart die niet onschuldig is te voorkomen.³⁰² Dit omvat ook de mogelijkheid om een koopvaartschip tegen te houden en om de lading in beslag te nemen.³⁰³

De doorvaart van een vreemd schip is niet onschuldig indien zij een gevaar oplevert voor de vrede, de orde of de veiligheid van de kuststaat. De Verenigde Staten ziet de lijst met activiteiten die een gevaar kunnen opleveren voor de vrede, de orde of de veiligheid van de kuststaat uit artikel 19.2 Zeerechtverdrag als limitatief.³⁰⁴ Het vervoeren van massavernietigingswapens en daaraan gerelateerd materiaal komt niet voor in deze lijst waardoor sommige auteurs (onterecht) menen

²⁹⁸ W. HEINTSCHEL VON HEINEGG, “The proliferation security initiative: Security vs. freedom of navigation?”, *International Law Studies* 2006, 64

²⁹⁹ W. HEINTSCHEL VON HEINEGG, “The proliferation security initiative: Security vs. freedom of navigation?”, *International Law Studies* 2006, 63

³⁰⁰ W. HEINTSCHEL VON HEINEGG, “The proliferation security initiative: Security vs. freedom of navigation?”, *International Law Studies* 2006, 64

³⁰¹ W. HEINTSCHEL VON HEINEGG, “The proliferation security initiative: Security vs. freedom of navigation?”, *International Law Studies* 2006, 64

³⁰² G. ANDREONE (ed.), *The future of the law of the sea*, Rome, Springer Open, 2017, 262

³⁰³ T.D. GILL en D. FLECK (eds.), *The handbook of the international law of military operations*, New York, Oxford University Press Inc., 2010, 279-280

³⁰⁴ W. HEINTSCHEL VON HEINEGG, “The proliferation security initiative: Security vs. freedom of navigation?”, *International Law Studies* 2006, 64-65; T.D. GILL en D. FLECK (eds.), *The handbook of the international law of military operations*, New York, Oxford University Press Inc., 2010, 279-280

dat het vervoeren van massavernietigingswapens en daaraan gerelateerd materiaal niet aangepakt kan worden via artikel 25 Zeerechtverdrag.³⁰⁵

Deze onterechte visie wordt tegengesproken door Resolutie 1540 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties.³⁰⁶ Hierbij wordt bevestigd dat het verspreiden van biologische, nucleaire en chemische wapens en hun leveringsmiddelen³⁰⁷ een bedreiging vormt tegen de internationale vrede en veiligheid.³⁰⁸ Schepen die door de territoriale wateren varen waarbij er een sterk vermoeden is dat deze schepen zich bezighouden met het verspreiden van massavernietigingswapens, kunnen zich dus niet beroepen op de onschuldige doorvaart.³⁰⁹

³⁰⁵ W. HEINTSCHEL VON HEINEGG, "The proliferation security initiative: Security vs. freedom of navigation?", *International Law Studies* 2006, 64-65; T.D. GILL en D. FLECK (eds.), *The handbook of the international law of military operations*, New York, Oxford University Press Inc., 2010, 279-280

³⁰⁶ Resolutie 1540 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (28 april 2004), *UN Doc. S/RES/1540* (2004)

³⁰⁷ In de resolutie worden deze leveringswijzen omschreven als de raketten, projectielen en andere onbemande systemen die in staat zijn om biologische, chemische en nucleaire wapens af te leveren én daarvoor speciaal ontworpen zijn.

³⁰⁸ Resolutie 1540 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (28 april 2004), *UN Doc. S/RES/1540* (2004)

³⁰⁹ D.H. JOYNER, *International Law and the proliferation of weapons of mass destruction*, Oxford, Oxford university press, 2009, 299-332

TUSSENCONCLUSIE: TEKORTKOMINGEN VAN DE BESTAANDE JURIDISCHE INSTRUMENTEN

63. Hoewel de hierboven besproken internationale juridische instrumenten de veiligheid op zee drastisch verhogen, blijven tekortkomingen bestaan. Deze tekortkomingen kunnen ervoor zorgen dat een maritiem terroristisch misdrijf door de mazen van het net glipt en niet onder één van deze juridische instrumenten valt.
64. **ZEERECHTVERDRAG EN VERDRAG INZAKE DE VOLLE ZEE** - Bij zowel het Zeerechtverdrag als het Verdrag inzake de volle zee ligt de grootste tekortkoming in de definitie van piraterij. De enge omschrijving van het piraterijmisdrijf laat niet toe om ook maritiem terroristische misdrijven als piraterij te beschouwen. Het grootste struikelblok hierbij is de vereiste van een persoonlijk motief bij piraterij, terwijl enkel van maritiem terrorisme gesproken kan worden indien er geen persoonlijk motief aanwezig is. Ook de vereiste van twee schepen en het feit dat enkel aanvallen op volle zee onder het piraterijbegrip vallen zorgen ervoor dat maritiem terroristische aanslagen meestal niet beschouwd kunnen worden als piraterij.

Aangezien het misdrijf maritiem terrorisme niet expliciet vervat zit in het Zeerechtverdrag of het Verdrag inzake de volle zee zullen deze bepalingen in beginsel niet toepasselijk zijn op maritiem terrorisme. Zo zal bijvoorbeeld het aanhouden of onderzoeken van een koopvaartschip onder het Verdrag inzake de volle zee in beginsel niet mogelijk zijn bij maritiem terrorisme. De enige mogelijkheid om toch over te gaan tot aanhouding of onderzoek van dergelijk schip is wanneer dit schip hoewel het een vreemde vlag voert in werkelijkheid van dezelfde nationaliteit is als het oorlogsschip. Artikel 110 Zeerechtverdrag laat een staat niet toe om een schip te onderzoeken dat verdacht wordt van maritiem terrorisme of om in te grijpen in geval van een maritiem terroristische aanslag.

Het Zeerechtverdrag zal geen toereikend middel blijken om maritiem terrorisme te bestrijden en om de daders te vervolgen. Dit wil echter niet zeggen dat dit verdrag helemaal geen relevantie heeft in de strijd tegen maritiem terrorisme. Het Zeerechtverdrag zal onder andere de verantwoordelijkheid en de rechtsmacht van de staten bepalen bij maritiem terrorisme.³¹⁰

³¹⁰ M.D.S. KARIM, "The rise and fall of the international law of maritime terrorism: The ghost of piracy is still hunting!", *New Zealand Universities Law Review* 2014, 103

65. **SUA-VERDRAG** - Het SUA-verdrag is opgesteld om tegemoet te komen aan het gebrek aan middelen om op te treden tegen maritiem terroristische misdrijven. Toch zal ook dit verdrag niet volmaakt blijken. Hoewel een heel groot aantal staten partij zijn bij het SUA-verdrag, zijn de staten waar de meeste aanvallen in de territoriale zee voorkomen - zoals Thailand, Maleisië, Indonesië en Somalië - geen partij bij dit verdrag.

Daarnaast ligt de focus van het SUA-verdrag op repressie in plaats van op preventie. Zo zijn de voorbereidende handelingen tot het plegen van een maritiem terroristische aanslag niet strafbaar gesteld onder artikel 3, lid 2 SUA-verdrag. Aan deze bekommernis om preventiever te kunnen optreden is deels tegemoetgekomen door het protocol bij het SUA-verdrag, door in de mogelijkheid te voorzien om verklaringen af te leggen bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) waarbij de toestemming wordt gegeven aan het tussenkomende oorlogsschip om toegang te verkrijgen tot het schip van de vlaggenstaat. Deze intentie valt echter in het water aangezien nog geen enkele staat dergelijke verklaring heeft afgelegd.

Het SUA-verdrag voorziet wel in een *prosecute or extradite*-regel, maar er is geen verplichting tot effectieve bestraffing. Ook de vervolging blijft een discretionaire bevoegdheid van de staat zelf, dus als geen enkele bevoegde staat overgaat tot vervolging ontstaat de kans op straffeloosheid. Verder zullen maritieme zelfmoordterroristen de vervolging niet vrezen en zullen ze zich niet laten tegenhouden om aanslagen te plegen.

Een grote stap vooruit in vergelijking met het Zeerechtverdrag en het Verdrag inzake de volle zee is de uitbreiding van het territoriale toepassingsgebied. Zo zullen ook verschillende misdrijven in de territoriale zee aangepakt kunnen worden onder het SUA-verdrag, maar toch blijft een internationaal element in het vaarschema van het schip vereist. Hierdoor vallen schepen die louter binnen de territoriale wateren van één kuststaat varen niet onder het toepassingsgebied van het SUA-verdrag. Deze schepen – die bijvoorbeeld het transport van personen tussen 2 punten van hetzelfde land verrichten – kunnen evengoed het doelwit vormen van maritiem terrorisme, maar zijn niet beschermd door het SUA-verdrag. Ook militaire schepen genieten geen bescherming van het SUA-verdrag, terwijl in het verleden ook militaire schepen het doelwit zijn geweest van maritiem terroristische aanslagen.

66. **SOLAS-VERDRAG** - Hoewel de ISPS-code uit het SOLAS-verdrag een positieve impact heeft gehad op de maritieme veiligheid, kan niet zomaar aangenomen worden dat maritiem terrorisme opgelost is na het aannemen van de ISPS-code. Staten die zich bevinden in de maritieme probleemzone wat betreft piraterij en maritiem terrorisme slagen er niet in om de ISPS-code op

een afdoende wijze te implementeren. Dit heeft vooral gevolgen voor de maritieme veiligheid van havenfaciliteiten.

Een maritiem terroristische aanslag van de omvang van de Achille Lauro, de MV Limburg of de Superferry 14 mag dan wel uitgebleven zijn sinds 2004 (na het aannemen van de ISPS-code), toch zijn er nog verschillende (kleinere) maritiem terroristische aanslagen die aantonen dat ISPS geen wondermiddel is tegen maritiem terrorisme.³¹¹

67. **PSI** – Hoewel reeds 105 staten deelnemen aan het PSI, is het opnieuw opvallend dat China, India, Indonesië, Maleisië en Zuid-Korea hier niet aan deelnemen. Gelet op het groot aantal aanvallen die in de territoriale wateren van India, Indonesië en Maleisië voorkomen, bestaat het gevaar dat in deze regio's massavernietigingswapens vervoerd worden voor terroristische doeleinden, zonder dat deze overheden hiertegen maatregelen treffen. Hierdoor bestaat de kans dat deze massavernietigingswapens in deze regio's in de handen van maritieme terroristen vallen.

Het PSI bestaat uit een samenwerking van 105 staten, maar is geen verdrag. Hierdoor ontbreekt een strikt juridisch kader en kunnen vragen rijzen omtrent de bevoegdheden van deze staten om maatregelen te nemen die in het PSI opgenomen worden. Door de amendering van het SUA-verdrag in 2005 ontstond onrechtstreeks een verdragsrechtelijk kader om terroristische misdrijven en het vervoeren van massavernietigingswapens te beschouwen als misdrijf. Ook het vervoeren van radioactief materiaal, explosieven, uitrusting of materiaal dat gebruikt kan worden om een massavernietigingswapen te construeren wordt strafbaar onder artikel 3bis van het SUA-verdrag, indien dit transport gebeurt met het oog op het plegen van een terroristische aanslag. Het beperkt aantal staten dat partij is bij dit SUA-protocol zorgt er echter voor dat de impact van dit protocol op de maritieme veiligheid relatief beperkt zal zijn. De verwezenlijkingen van het PSI mogen aldus niet overschat worden.

Tenslotte leeft het PSI op gespannen voet met het recht van onschuldige doorvaart zoals vervat in het Zeerechtverdrag.

³¹¹ **Don Roman:** De tweede maritieme terroristische aanslag van Abu Sayyaf aan boord van het passagierschip Don Roman in 2005 voor de Filipijnse kust. De terroristen plaatsten een bom onder de gascilinders van het schip waardoor het schip kwam te zinken en 30 passagiers gewond raakten; **M. Star:** Een aanslag op een olietanker in 2010, die opgeëist werd door de Abdullah Azzam Brigade. Door een bom werd een groot gat in de romp geslagen en raakte 1 bemanningslid gewond; **Cosco Asia:** Een Chinees schip dat onder Panamese vlag voer werd geraakt door een *rocket propelled grenade (rpg)*. Het schip raakte slechts licht beschadigd en er vielen geen gewonden. Deze aanslag werd opgeëist door de islamitische terroristische groepering Al-Furqan; H. BERGVIST, "The ISPS-code and maritime terrorism", *Center for international maritime security* 2014, <http://cimsec.org/isps-code-maritime-terrorism> (geraadpleegd op 19 maart 2018)

HOOFDSTUK II. MOGELIJKE VERBETERING VAN DE BESTAANDE JURIDISCHE INSTRUMENTEN TEGEN MARITIEM TERRORISME

AFDELING I. UNIVERSELE RECHTSMACHT

§1. Huidige regeling omtrent rechtsmacht op zee

68. **TERRITORIALE ZEE** – Binnen de territoriale zee heeft de kuststaat soevereiniteit.³¹² Deze soevereiniteit moet echter wel uitgeoefend worden met inachtneming van de bepalingen uit het Zeerechtverdrag en andere regels van het internationale recht.³¹³ Een grote beperking van deze soevereiniteit is het regime van de onschuldige doorvaart. Ook is de strafrechtelijke rechtsmacht niet onbeperkt ten aanzien van schepen die de territoriale wateren doorvaren. Voor de uitgebreide bespreking hiervan wordt verwezen naar de bespreking van het Zeerechtverdrag in hoofdstuk I van deel 2.
69. **AANSLUITENDE ZONE** – In de aansluitende zone mag de kuststaat op grond van artikel 33 Zeerechtverdrag toezicht uitoefenen teneinde te voorkomen dat inbreuk wordt gemaakt op de wetten en voorschriften inzake douane, belastingen, immigratie of volksgezondheid die binnen zijn gebied of territoriale zee van kracht zijn.³¹⁴ Een binnen zijn grondgebied of territoriale zee gemaakte inbreuk op bovenbedoelde wetten en voorschriften kan de kuststaat bestraffen.³¹⁵ Omdat de kuststaat enkel kan optreden in de aansluitende zone met de bedoeling om de soevereine rechten in de territoriale zee veilig te stellen, kan hij enkel zijn bevoegdheden in de aansluitende zone uitoefenen tegen schepen die de territoriale zee in of uit varen.³¹⁶ Het preventieve luik van artikel 33 Zeerechtverdrag zal dan toegepast kunnen worden op schepen die de territoriale zee binnen varen terwijl de bestraffing bedoeld zal zijn voor schepen die de territoriale zee verlaten.³¹⁷

De aansluitende zone wordt net zoals de territoriale zee bepaald vanaf de basislijn. Toch maakt deze aansluitende zone geen deel uit van de territoriale zee maar wordt het regime van de volle zee gevolgd.³¹⁸ Indien een EEZ uitgeroepen is door de kuststaat is het wel mogelijk dat het regime

³¹² Artikel 2.2 Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, *BS* 16 september 1999

³¹³ Artikel 2.3 Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, *BS* 16 september 1999

³¹⁴ Artikel 33, a) Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, *BS* 16 september 1999

³¹⁵ Artikel 33, b) Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, *BS* 16 september 1999

³¹⁶ J. WOUTERS, *Internationaal recht in kort bestel*, Mortsel, Intersentia, 2017, 182

³¹⁷ D.J. ATTARD, M. FITZMAURICE en N.A. MARTINEZ GUTIERREZ (eds.), *The IMLI Manual on international Maritime Law*, vol. 1, Oxford, Oxford University Press, 2014, 56

³¹⁸ D.J. ATTARD, M. FITZMAURICE en N.A. MARTINEZ GUTIERREZ (eds.), *The IMLI Manual on international Maritime Law*, vol. 1, Oxford, Oxford University Press, 2014, 56

van de aansluitende zone en het regime van de EEZ naast elkaar bestaan.³¹⁹ Dit heeft tot gevolg dat de bevoegdheden die uitgeoefend worden door de kuststaat (op basis van artikel 33 Zeerechtverdrag) concurreren met de rechtsmacht van de vlaggenstaat in de EEZ of volle zee.³²⁰ De vlaggenstaat blijft namelijk de rechtsmacht behouden over deze schepen in de aansluitende zone van een andere staat.³²¹

Gelet op de limitatieve opsomming van domeinen in artikel 33 Zeerechtverdrag is er geen mogelijkheid om inbreuken op de strafwetten van de kuststaat te voorkomen of te bestraffen.³²² De visie van dr. Jinyuan Su dat gedragingen voorkomen en bestraft mogen worden binnen de aansluitende zone indien deze gedragingen strafbaar gesteld worden in het strafrecht van de kuststaat,³²³ is volgens mij dan ook geen correcte interpretatie van artikel 33 Zeerechtverdrag. Ook in de commentaar van het ILC bij het verdrag inzake de territoriale zee en de aansluitende zone wordt bevestigd dat de kuststaat op basis van dit verdrag geen bevoegdheid heeft verkregen om de veiligheid in de aansluitende zone te bewaren.³²⁴ In tegenstelling tot artikel 66 van het Verdrag inzake de territoriale zee bevat artikel 33 Zeerechtverdrag ook de mogelijkheid om inbreuken op de immigratiewetgeving van de kuststaat te voorkomen. Een uitbreiding tot voorkoming of bestraffing van inbreuken op de strafwetgeving van de kuststaat bleef evenwel uit.

70. **EXCLUSIEF ECONOMISCHE ZONE (EEZ)** – De rechtsmachtverdeling binnen de EEZ wordt bepaald door artikel 55 ev. Zeerechtverdrag. De kuststaat bezit soevereine rechten ten behoeve van de exploratie en exploitatie, het behoud en het beheer van de natuurlijke rijkdommen, levend en niet-levend, van de wateren boven de zeebodem en van de zeebodem en de ondergrond daarvan en met betrekking tot andere activiteiten voor de economische exploitatie en exploratie van de zone, zoals de opwekking van energie uit het water, de stromen en de winden.³²⁵

³¹⁹ D. FABRIS, “Crimes committed at sea and criminal jurisdiction: current issues of international law of the sea awaiting the enrica Lexie decision”, *Amsterdam Law Forum* 2015, 5-25; D.J. ATTARD, M. FITZMAURICE en N.A. MARTINEZ GUTIERREZ (eds.), *The IMLI Manual on international Maritime Law*, vol. 1, Oxford, Oxford University Press, 2014, 58

³²⁰ D.J. ATTARD, M. FITZMAURICE en N.A. MARTINEZ GUTIERREZ (eds.), *The IMLI Manual on international Maritime Law*, vol. 1, Oxford, Oxford University Press, 2014, 60

³²¹ D.J. ATTARD, M. FITZMAURICE en N.A. MARTINEZ GUTIERREZ (eds.), *The IMLI Manual on international Maritime Law*, vol. 1, Oxford, Oxford University Press, 2014, 60

³²² D.J. ATTARD, M. FITZMAURICE en N.A. MARTINEZ GUTIERREZ (eds.), *The IMLI Manual on international Maritime Law*, vol. 1, Oxford, Oxford University Press, 2014, 61; D. FABRIS, “Crimes committed at sea and criminal jurisdiction: current issues of international law of the sea awaiting the enrica Lexie decision”, *Amsterdam Law Forum* 2015, 5-25

³²³ J. SU, “The Proliferation Security Initiative (PSI) and Interdiction at Sea: A Chinese Perspective”, *Ocean Development & International Law* 2012, 111

³²⁴ INTERNATIONAL LAW COMMISSION, “Articles concerning the Law of the Sea with commentaries”, *Yearbook of the International Law Commission* 1956, vol. II, 295

³²⁵ Artikel 56 Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, *BS* 16 september 1999

Verder bezit de kuststaat rechtsmacht zoals bepaald in de desbetreffende bepalingen van dit verdrag ten aanzien van: i) de bouw en het gebruik van kunstmatige eilanden, installaties en inrichtingen; ii) wetenschappelijk zeeonderzoek; iii) de bescherming en het behoud van het mariene milieu.³²⁶ De kuststaat bezit onder het Zeerechtverdrag geen strafrechtelijke jurisdictie in de EEZ om op te treden tegen andere misdrijven.³²⁷ Artikel 58 Zeerechtverdrag bepaalt dat het regime van de volle zee ook toepasselijk is in de EEZ voor zover deze bepalingen niet strijdig zijn met de bepalingen in het deel omtrent de EEZ. Dit zorgt ervoor dat de vlaggenstaat van het schip de strafrechtelijke rechtsmacht uitoefent tegenover schepen in de EEZ voor zover deze schepen geen inbreuk begaan op domeinen waar de kuststaat rechtsmacht over bezit uit artikel 56, b) Zeerechtverdrag.³²⁸

71. **DE VOLLE ZEE** – Geen enkele staat kan een deel van de volle zee aan zijn soevereiniteit onderwerpen.³²⁹ Ten aanzien van schepen op volle zee is het de vlaggenstaat van dat schip die de exclusieve rechtsmacht bezit.³³⁰ Het is dan ook aan de vlaggenstaat om strafrechtelijk op te treden tegen de kapitein of enige andere persoon in dienst van het schip in geval van een aanvaring of een ander voorval verband houdend met de navigatie van een schip op volle zee.³³¹ Tegen een dergelijke persoon kan strafvervolging of tuchtrechtelijke vervolging slechts worden ingesteld voor de rechterlijke of bestuurlijke autoriteiten van de vlaggenstaat of van de staat waarvan een dergelijke persoon onderdaan is.³³² Het aanhouden of vasthouden van een schip mag, zelfs voor maatregelen van onderzoek, alleen gelast worden door de autoriteiten van de vlaggenstaat.³³³

Krachtens artikel 100 van het Zeerechtverdrag hebben alle staten de plicht om samen te werken ter onderdrukking van piraterij op volle zee of op andere plaatsen die buiten de rechtsmacht van enige staat vallen.³³⁴ Iedere staat mag, op volle zee of op andere plaatsen die buiten de rechtsmacht van enige staat gelegen zijn, een piratenschip of piratenluchtvaartuig of een schip of luchtvaartuig

³²⁶ Artikel 56 Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, *BS* 16 september 1999

³²⁷ D. FABRIS, “Crimes committed at sea and criminal jurisdiction: current issues of international law of the sea awaiting the *enrica Lexie* decision”, *Amsterdam Law Forum* 2015, 5-25

³²⁸ R. BECKMAN en T. DAVENPORT, “The EEZ Regime: Reflections after 30 years”, *LOSI Conference papers* 2012, 1-41

³²⁹ D. FABRIS, “Crimes committed at sea and criminal jurisdiction: current issues of international law of the sea awaiting the *enrica Lexie* decision”, *Amsterdam Law Forum* 2015, 5-25

³³⁰ Artikel 94 Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, *BS* 16 september 1999

³³¹ Artikel 97 Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, *BS* 16 september 1999

³³² Artikel 97 Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, *BS* 16 september 1999

³³³ E.D. PASTAVRIDIS, “Crimes at sea: A law of the sea perspective”, <https://www.peacepalacelibrary.nl/ebooks/files/380717654.pdf> (geraadpleegd op 26 april 2018); Artikel 97 Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, *BS* 16 september 1999

³³⁴ Artikel 100 Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, *BS* 16 september 1999

dat door piraten respectievelijk kapers is overmeesterd en zich in hun macht bevindt, in beslag nemen, de personen aan boord arresteren en de goederen aan boord in beslag nemen.³³⁵

Daarnaast kunnen de gerechten van de staat die de inbeslagneming heeft uitgevoerd beslissen over de op te leggen straffen en kunnen deze ook besluiten hoe gehandeld zal worden met de schepen, luchtvaartuigen of eigendommen, met inachtneming van de rechten van derden te goeder trouw.³³⁶ Met betrekking tot maritiem terrorisme bestaat geen dergelijke mogelijkheid om op te treden zoals bij piraterij. Hier zal men moeten terugvallen op de strafrechtelijke rechtsmacht van de vlaggenstaat.

§2. Universele rechtsmacht bij maritiem terrorisme

72. **UNIVERSELE RECHTSMACHT** – Om strafrechtelijke rechtsmacht te hebben over een bepaald misdrijf moet er een link duidelijk zijn tussen de gepleegde feiten, de effecten van deze feiten, de nationaliteit van de daders van het misdrijf en de staat die deze feiten wil vervolgen.³³⁷ De bevoegdheid van de vervolgende staat vloeit dan voort uit de territorialiteit, de personaliteit of de veiligheid (bescherming van de staat).³³⁸ Toch bestaan er misdrijven (zoals bijvoorbeeld piraterij) waar de belangen van de internationale gemeenschap als een geheel geraakt worden waardoor een staat de mogelijkheid krijgt om op te treden zonder het bestaan van deze link.³³⁹ In dat geval wordt gesproken van universele rechtsmacht.
73. **GEWOONTERECHT VS. VERDRAGSRECHT** – In een verdrag kan ‘universele rechtsmacht’ toegekend worden aan de verdragspartijen.³⁴⁰ Verdragsrechtelijke universele rechtsmacht is eigenlijk een oxymoron aangezien er in een verdrag nooit algemene universele rechtsmacht voor alle staten overeengekomen kan worden.³⁴¹ Enkel de staten die partij zijn bij dit verdrag zullen rechtsmacht krijgen om, ongeacht een territoriale of personele link, op te treden tegen de misdrijven die onder het verdrag vallen.³⁴²

³³⁵ Artikel 105 Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, *BS* 16 september 1999

³³⁶ Artikel 105 Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, *BS* 16 september 1999

³³⁷ R. KOLB, “Universal Criminal Jurisdiction in matters of International Terrorism: Some reflections on status and trends in contemporary international law”, *Revue hellénique de droit international* 1997, afl. 50, 58

³³⁸ R. KOLB, “Universal Criminal Jurisdiction in matters of International Terrorism: Some reflections on status and trends in contemporary international law”, *Revue hellénique de droit international* 1997, afl. 50, 58

³³⁹ R. KOLB, “Universal Criminal Jurisdiction in matters of International Terrorism: Some reflections on status and trends in contemporary international law”, *Revue hellénique de droit international* 1997, afl. 50, 58

³⁴⁰ A. J. COLANGELO, “The legal limits of universal jurisdiction”, *Virginia Journal of International Law* 2006, 166

³⁴¹ R. HIGGINS, *Problems and process: International Law and How We Use It*, Wotton-under-edge, Clarendon Press, 1994, 64

³⁴² A. J. COLANGELO, “The legal limits of universal jurisdiction”, *Virginia Journal of International Law* 2006, 166

Werkelijke universele rechtsmacht kan enkel verleend worden door het gewoonterecht en is per definitie niet-verdragsrechtelijk.³⁴³ Dit sluit echter niet uit dat de ‘universele’ rechtsmacht die toegekend wordt in verdragen, op termijn niet kan uitgroeien tot een gewoonterechtelijke regel, waardoor werkelijke universele rechtsmacht kan ontstaan voor maritiem terrorisme.³⁴⁴

74. **UNIVERSELE RECHTSMACHT BIJ MARITIEM TERRORISME** - Net zoals voor piraterij kan er gedacht worden aan universele rechtsmacht om op te treden tegen maritiem terrorisme. Zoals hierboven reeds besproken kunnen ook maritieme terroristen beschouwd worden als *hostis humani generis*.³⁴⁵ Omdat ook maritieme terroristen beschouwd worden als algemene vijand van de mensheid wordt verondersteld dat elke staat de oorlog verklaart tegenover maritieme terroristen. Het verlenen van universele rechtsmacht om op te treden tegen maritieme terroristen, indien deze gezien worden als *hostis humani generis*, zorgt ervoor dat daders van een maritiem terroristische aanslag nergens aan de vervolging voor hun daden kunnen ontsnappen.³⁴⁶
75. **MARITIEME ZONES** – Het bestaan van verschillende maritieme zones met elk hun specifieke regeling omtrent rechtsmacht - zoals eerder besproken - maakt het moeilijk om op een efficiënte manier op te treden tegen maritiem terrorisme. Daar verschilt maritiem terrorisme danig van terroristische aanslagen die op het land gepleegd worden. Bij terrorisme op het land zal het aan de hand van de plaats waar de aanslag gepleegd is duidelijk zijn welke staat strafrechtelijke rechtsmacht heeft. Deze duidelijkheid ontbreekt bij een maritiem terroristisch misdrijf. Een systeem van universele rechtsmacht waar aandacht besteed wordt aan het respecteren van de soevereine rechten van de staten, kan zorgen voor een duidelijkere verdeling van strafrechtelijke rechtsmacht met betrekking tot maritiem terrorisme.
76. **MISLUKTE STATEN** - Universele rechtsmacht om op te treden tegen maritiem terrorisme zou een meerwaarde kunnen betekenen in de gevallen waar de strafrechtelijke vervolging door de betrokken staat niet naar behoren werkt, zoals bij mislukte staten (*failed states*). Indien de dader zich bevindt in het rechtsgebied van dergelijke mislukte staat zal er vaak weinig medewerking of optreden tegen de maritieme terrorist komen van de overheid van deze staat.³⁴⁷ Hierdoor zal

³⁴³ A. J. COLANGELO, “The legal limits of universal jurisdiction”, *Virginia Journal of International Law* 2006, 166

³⁴⁴ J. WOUTERS, *Internationaal recht in kort bestek*, 2de ed, Mortsel, Intersentia, 2017, 58

³⁴⁵ D.R. BURGESS JR., “Hostis Humani Generi: Piracy, Terrorism and a new international law”, *University of Miami International and Comparative Law Review* 2006, 293-341

³⁴⁶ D. MORRISON en J. R. WEINER, “Curbing enthusiasm for universal jurisdiction”, *Berkeley Journal of International Law* 2010, Afl. 4, 6

³⁴⁷ L. JOUBERT, “The extent of maritime terrorism and piracy: a comparative analysis”, *Scientia Militaria* 2013, vol 41, 128

maritiem terrorisme net zoals piraterij, binnen deze mislukte staten kunnen floreren.³⁴⁸ Er moet wel gelet worden op mogelijke diplomatieke conflicten die kunnen ontstaan bij het vervolgen van een dader van een maritiem terroristische aanslag die gepleegd werd in dergelijke mislukte staat. Het land dat overgaat tot vervolging van deze vermoedelijke dader geeft hiermee een duidelijk signaal aan de eerste staat dat het geen vertrouwen heeft in het vervolgingsbeleid of het rechtssysteem van deze staat.³⁴⁹

77. **POLITIEKE INVLOED** - Ook kan het binnenlandse strafrechtelijke vervolgingssysteem onderhevig zijn aan politieke invloeden en discriminatie, waardoor zaken (openlijk of onbewust) beïnvloed worden door vooroordelen.³⁵⁰ Deze tekortkomingen aan het binnenlandse vervolgingssysteem kunnen deels opgevangen worden door universele rechtsmacht waarbij andere staten kunnen overgaan tot vervolging indien de eerste staat omwille van de politieke invloeden of door discriminatoire motieven beslist om de dader van een maritiem terroristisch misdrijf niet te vervolgen. Dit moet echter ook genuanceerd worden aangezien ook door andere staten bij de vervolging politieke of discriminatoire invloeden een rol kunnen spelen bij de keuze om al dan niet strafrechtelijk te vervolgen.³⁵¹ De politieke invloed bij het vervolgen onder universele rechtsmacht zal duidelijk worden aangezien de uitvoerende macht op het internationale politieke toneel verantwoording zal moeten afleggen voor de vervolging door de rechterlijke macht van deze staat.³⁵²

In de hypothese van *state sponsored terrorism* lijkt het mij ook niet aangewezen dat deze staat de strafrechtelijke rechtsmacht uitoefent. Aangezien deze staat het geweld van deze niet-statelijke (maritieme) terroristen ondersteunt, zal de staat niet geneigd zijn om preventief of vervolgend op te treden tegen dergelijke vormen van maritiem terrorisme.

Politieke invloed hoeft echter niet steeds als negatief punt beschouwd te worden bij het vervolgen van bepaalde misdrijven. Zo kan op basis van politieke overwegingen tussen verschillende staten

³⁴⁸ L. JOUBERT, "The extent of maritime terrorism and piracy: a comparative analysis", *Scientia Militaria* 2013, 128

³⁴⁹ S.P. HOUTMAN, *Tussen idealisme en controverse: de Nederlandse toepassing van universele jurisdictie*, onuitg. Masterproef Internationale betrekkingen in historisch perspectief Universiteit Utrecht, 2012, <https://dspace.library.uu.nl/bitstream/handle/1874/251861/Tussen%20Idealisme%20en%20Controverse.pdf%3Bsequence=1> (geraadpleegd op 28 april 2018)

³⁵⁰ P. CHEVIGNY, "The limitations of universal jurisdiction", *Global Policy Forum* 2006, <https://www.globalpolicy.org/component/content/article/97/32133.html> (geraadpleegd op 20 april 2018)

³⁵¹ S.P. HOUTMAN, *Tussen idealisme en controverse: de Nederlandse toepassing van universele jurisdictie*, onuitg. Masterproef Internationale betrekkingen in historisch perspectief Universiteit Utrecht, 2012, <https://dspace.library.uu.nl/bitstream/handle/1874/251861/Tussen%20Idealisme%20en%20Controverse.pdf%3Bsequence=1> (geraadpleegd op 28 april 2018)

³⁵² D. MORRISON en J. R. WEINER, "Curbing enthusiasm for universal jurisdiction", *Berkeley Journal of International Law* 2010, Afl. 4, 5

overwogen worden om universele rechtsmacht te installeren voor bepaalde misdrijven. Hier kan opnieuw piraterij als voorbeeld gegeven worden waarbij vanaf de 16^e eeuw door de Europese staten - die actief waren in het maritieme domein – besloten werd dat schepen die onder een officiële vlag varen allen bevoegd zijn om op te treden tegen piraterij.³⁵³ Deze beslissing werd genomen op basis van het algemene belang tussen deze staten om ongehinderd handel te kunnen drijven.³⁵⁴ Op grond van dezelfde pragmatische overwegingen als voor piraterij kunnen staten onderling besluiten om universele rechtsmacht te installeren voor maritiem terrorisme.

SOEVEREINITEIT - Er moet ook rekening gehouden worden met de soevereiniteit van elke staat. Het uitoefenen van strafrechtelijke rechtsmacht wordt in het internationale recht gezien als een soeverein recht van de staten. Een staat die beslist om de dader van een maritiem terroristische aanslag niet te vervolgen neemt een soevereine beslissing. Indien een andere staat dan beslist om deze maritiem terroristische aanslag door middel van universele rechtsmacht te vervolgen, tast deze vervolgende staat de soevereiniteit van de eerstgenoemde staat aan.³⁵⁵ De vrees om soevereiniteit te verliezen is ook de reden waarom landen zoals Maleisië, Indonesië, Thailand, Sri-Lanka en Timor niet deelnemen aan het SUA-verdrag.³⁵⁶

78. **COMPLEMENTAIR SYSTEEM VAN UNIVERSELE RECHTSMACHT** – Gelet op (1) de overeenkomsten die bestaan tussen maritiem terrorisme en piraterij zoals de gelijklopende werkwijzen en het beschouwen van beide soorten misdadigers als *hostis humani generis*, (2) het gebrek aan efficiëntie en duidelijkheid - door de verdeling van de strafrechtelijke rechtsmacht in de verschillende maritieme zones - om op te treden tegen maritiem terrorisme, (3) de onmogelijkheid van sommige staten (zoals de *failed states*) om op een adequate manier op te treden tegen maritiem terrorisme en (4) de onwenselijkheid om sommige staten te laten optreden tegen maritiem terrorisme (zoals bij *state sponsored terrorism*) lijkt het mij gerechtvaardigd om universele rechtsmacht te installeren voor maritiem terrorisme. Hierbij mag de soevereiniteit van de staten echter niet vergeten worden omdat anders verschillende staten niet zullen deelnemen aan het

³⁵³ S.P. HOUTMAN, *Tussen idealisme en controverse: de Nederlandse toepassing van universele jurisdictie*, onuitg. Masterproef Internationale betrekkingen in historisch perspectief Universiteit Utrecht, 2012, <https://dspace.library.uu.nl/bitstream/handle/1874/251861/Tussen%20Idealisme%20en%20Controverse.pdf%3Bsequence=1> (geraadpleegd op 28 april 2018)

³⁵⁴ S.P. HOUTMAN, *Tussen idealisme en controverse: de Nederlandse toepassing van universele jurisdictie*, onuitg. Masterproef Internationale betrekkingen in historisch perspectief Universiteit Utrecht, 2012, <https://dspace.library.uu.nl/bitstream/handle/1874/251861/Tussen%20Idealisme%20en%20Controverse.pdf%3Bsequence=1> (geraadpleegd op 28 april 2018)

³⁵⁵ D. MORRISON en J. R. WEINER, “Curbing enthusiasm for universal jurisdiction”, *Berkeley Journal of International Law* 2010, Afl. 4, 5-6

³⁵⁶ S.K. KIM, *Maritime disputes in Northeast Asia: Regional Challenges and Cooperation*, Leiden, Brill Nijhoff, 2017, 158

initiatief om de veiligheid op zee te verhogen. Het voorzien van een complementair systeem om tot universele rechtsmacht te komen zal tegemoetkomen aan de vrees van sommige staten om hun soevereiniteit te verliezen.

Om die redenen kan volgend systeem voorgesteld worden om tot universele rechtsmacht te komen:

1. Iedere staat mag een schip dat betrokken is bij maritiem terrorisme in beslag nemen, de personen aan boord arresteren en de goederen aan boord in beslag nemen.

2. In de territoriale zee kan een staat dit slechts doen voor zover de kuststaat niet kan of zou moeten overgaan tot dergelijke handelingen.

Op volle zee, de aansluitende zone en de exclusief economische zone kan een staat dit slechts doen voor zover de vlaggenstaat niet kan of zou moeten overgaan tot dergelijke handelingen.

3. De gerechten van de staat die de inbeslagneming heeft uitgevoerd, kunnen beslissen over de op te leggen straffen en kunnen tevens besluiten hoe gehandeld zal worden met de schepen, luchtvaartuigen of eigendommen, met inachtneming van de rechten van derden te goeder trouw.

79. **NOODZAAK VAN EEN DEFINITIE** - Het verlenen van universele rechtsmacht kan echter enkel effectief zijn indien alle staten dezelfde definitie aannemen omtrent het begrip maritiem terrorisme. In het huidig internationaal kader is dergelijke definitie (zoals in dit werk vooropgesteld) nog niet unaniem aangenomen, waardoor universele jurisdictie momenteel nog niet mogelijk is voor maritiem terroristische misdrijven.³⁵⁷ Verder moet er ook consensus bestaan tussen alle staten dat maritiem terrorisme een misdrijf is van dergelijke weezinwekkende aard, dat het uit de aard van dit misdrijf voortvloeit dat elke staat een belang heeft bij het arresteren en vervolgen van de daders van maritiem terrorisme.³⁵⁸ Deze consensus bestaat tot op heden nog niet met betrekking tot terroristische misdrijven, met inbegrip van maritiem terroristische misdrijven. Dit wordt passend aangetoond door het spreekwoord “*one man’s terrorist is another man’s freedom fighter*”.³⁵⁹

³⁵⁷ A. J. COLANGELO, “The legal limits of universal jurisdiction”, *Virginia Journal of International Law* 2006, 166

³⁵⁸ J.D. FRY, “Terrorism as a crime against humanity and genocide: the backdoor of universal jurisdiction”, *UCLA Journal of International Law & Foreign Affairs* 2002, 169-199

³⁵⁹ L.F.E. GOLDIE, “Profile of a terrorist: distinguishing freedom fighters from terrorists”, *Syracuse Journal of International Law and Commerce* 1987, 125-140 (126)

80. **ACADEMISCHE OEFENING VS. REALITEIT** – In deze masterscriptie wordt bekeken in welke mate de bestaande juridische instrumenten verbeterd kunnen worden om de strijd tegen maritiem terrorisme op een gedegen manier te kunnen voeren. Het voorgestelde systeem van complementaire universele jurisdictie lijkt dan ook vanuit een academisch oogpunt een efficiënte oplossing. Er moet echter ook rekening gehouden worden met de realiteit waar staten niet steeds met een idealistisch motief zullen overgaan tot vervolging van (vermoedelijke) daders van maritiem terrorisme. Staten streven machtsbelangen na en maken een pragmatische overweging bij het gebruiken van universele rechtsmacht.³⁶⁰ Bij de overweging om over te gaan tot vervolging van een (vermoedelijke) dader zal door een staat steeds een politieke/diplomatieke, praktische en financiële kosten-baten analyse gemaakt worden.³⁶¹

³⁶⁰ S.P. HOUTMAN, *Tussen idealisme en controverse: de Nederlandse toepassing van universele jurisdictie*, onuitg. Masterproef Internationale betrekkingen in historisch perspectief Universiteit Utrecht, 2012, <https://dspace.library.uu.nl/bitstream/handle/1874/251861/Tussen%20Idealisme%20en%20Controverse.pdf%3Bsequence=1> (geraadpleegd op 28 april 2018)

³⁶¹ S.P. HOUTMAN, *Tussen idealisme en controverse: de Nederlandse toepassing van universele jurisdictie*, onuitg. Masterproef Internationale betrekkingen in historisch perspectief Universiteit Utrecht, 2012, <https://dspace.library.uu.nl/bitstream/handle/1874/251861/Tussen%20Idealisme%20en%20Controverse.pdf%3Bsequence=1> (geraadpleegd op 28 april 2018)

AFDELING II. VOORBEREIDENDE HANDELINGEN STRAFBAAR STELLEN

81. **VOORBEREIDENDE HANDELINGEN VS. DEELNEMING** - Zoals eerder aangehaald in dit werk vallen in de voorgestelde nieuwe definitie ook de voorbereidende handelingen van een maritiem terroristische daad onder de noemer maritiem terrorisme. Hierbij moet een onderscheid gemaakt worden tussen de voorbereidende handelingen gesteld door dezelfde persoon die het terroristische misdrijf pleegt en voorbereidende handelingen die gesteld worden voor een terroristisch misdrijf dat gepleegd wordt door iemand anders. Door de voorbereidende handeling strafbaar te stellen, stelt men elk gedrag dat uiting geeft van de intentie om een maritiem terroristisch misdrijf te plegen strafbaar, zonder dat er reeds een maritiem terroristisch misdrijf zelf gepleegd is.³⁶² Handelingen die normaal niet strafbaar zijn, worden dan wel strafbaar indien ze gepleegd worden om een maritiem terroristische aanslag voor te bereiden.³⁶³
82. **STRAFBAARHEID VAN DE GEDRAGING** - Omdat die voorbereidende handeling strafbaar wordt door de betrokkenheid tot maritiem terrorisme zal het bij het bepalen van de concrete straf belangrijk zijn om rekening te houden hoe ver deze handelingen gelinkt zijn aan het effectieve terroristische misdrijf.³⁶⁴ Om deze link te bepalen kan ten eerste gekeken worden naar de ‘levensvatbaarheid’ van het plan.³⁶⁵ Hier gaat het om de mate van verfijning en de werkelijke uitvoerbaarheid van het plan om een maritiem terroristisch misdrijf te plegen.³⁶⁶ Ten tweede kan gekeken worden naar de mate van concreetheid en gedetailleerdheid van het plan zoals het bepalen van het doelwit, de uitvoeringsdatum en -plaats en het verzamelen en leren gebruiken van wapens.³⁶⁷ Het bepalen van de straf zal echter tot de bevoegdheid van de nationale rechtbanken en wetgevers behoren en wordt hier niet verder besproken.

³⁶² I.C. PASCA, “The tendency of criminalizing preparatory acts as self-standing offences or attempt to commit an offence”, *Journal of Eastern-European Criminal Law* 2017, 47; Z. SCANLON, “Punishing proximity: sentencing preparatory terrorism in Australia and the United Kingdom”, *Current Issues in Criminal Justice* 2014, 763

³⁶³ Z. SCANLON, “Punishing proximity: sentencing preparatory terrorism in Australia and the United Kingdom”, *Current Issues in Criminal Justice* 2014, 763

³⁶⁴ Z. SCANLON, “Punishing proximity: sentencing preparatory terrorism in Australia and the United Kingdom”, *Current Issues in Criminal Justice* 2014, 763

³⁶⁵ Z. SCANLON, “Punishing proximity: sentencing preparatory terrorism in Australia and the United Kingdom”, *Current Issues in Criminal Justice* 2014, 765

³⁶⁶ Z. SCANLON, “Punishing proximity: sentencing preparatory terrorism in Australia and the United Kingdom”, *Current Issues in Criminal Justice* 2014, 765

³⁶⁷ Z. SCANLON, “Punishing proximity: sentencing preparatory terrorism in Australia and the United Kingdom”, *Current Issues in Criminal Justice* 2014, 763

Het strafbaar stellen van deze voorbereidende handelingen vindt zijn rechtvaardiging niet alleen bij de zwaarwichtigheid van de feiten, maar vooral bij de mogelijkheid om preventief op te treden en om deze zwaarwichtige feiten te voorkomen.³⁶⁸

Onder voorbereidende handelingen wordt voornamelijk (maar niet limitatief) begrepen het vergaren van belangrijke informatie om een maritiem terroristische aanslag te plegen, het bekijken van mogelijke doelwitten, het verkennen van de plaats en de doelwitten waar een maritiem terroristische aanslag uitgevoerd kan worden, het bekomen van materialen en eventueel wapens om een maritiem terroristische aanslag uit te voeren en het opdoen van de nodige kennis om dergelijke aanslag te kunnen plegen.³⁶⁹ In verschillende landen wordt voor een groot aantal misdrijven een onderscheid gemaakt tussen de voorbereidende handelingen die vaak niet strafbaar gesteld worden en de strafbare poging.³⁷⁰ Voor maritiem terrorisme kan dit onderscheid tussen poging en voorbereiding gemaakt worden met het oog op de grootte van de straf, maar niet met betrekking tot de strafbaarstelling aangezien ook de voorbereidende handelingen strafbaar zullen zijn bij maritiem terrorisme. Er kan opgemerkt worden dat een poging tot het plegen van bepaalde maritiem terroristische misdrijven reeds strafbaar is gesteld onder artikel 3 SUA-verdrag.

Indien de persoon die de voorbereidende handelingen stelt dezelfde is als de persoon die het terroristisch misdrijf pleegt, is het duidelijk dat deze persoon onder het toepassingsgebied van de voorgestelde (nieuwe) definitie van maritiem terrorisme valt. Indien echter de persoon die de voorbereidende handelingen stelt verschilt van de persoon die het terroristisch misdrijf zelf pleegt, zal deze persoon – door het voorbereiden van het maritiem terroristisch misdrijf- deelnemer zijn aan dit maritiem terroristisch misdrijf.

Naar analogie met artikel 101, b) Zeerechtverdrag lijkt het dan ook logisch om ook deelneming aan maritiem terrorisme strafbaar te stellen. Hierdoor zou dus ook strafbaar zijn, hij die wist of moest weten dat de voorbereidende handeling bijdraagt tot het plegen van een maritiem terroristisch misdrijf.³⁷¹

³⁶⁸ I.C. PASCA, “The tendency of criminalizing preparatory acts as self-standing offences or attempt to commit an offence”, *Journal of Eastern-European Criminal Law* 2017, 47

³⁶⁹ D. OHANA, “Desert and punishment for acts preparatory to the commission of a crime”, *Canadian Journal of Law & Jurisprudence* 2007, vol. 20, 113-142

³⁷⁰ D. OHANA, “Desert and punishment for acts preparatory to the commission of a crime”, *Canadian Journal of Law & Jurisprudence* 2007, vol. 20, 113-142

³⁷¹ Z. SCANLON, “Punishing proximity: sentencing preparatory terrorism in Australia and the United Kingdom”, *Current Issues in Criminal Justice* 2014, 764

Ook enkele resoluties van de VN Veiligheidsraad behandelen het strafbaar stellen van voorbereidende handelingen van terrorisme. Zo besluit de VN Veiligheidsraad in resolutie 1373 dat alle staten moeten verzekeren dat elke persoon die deelneemt aan het voorbereiden van terroristische handelingen vervolgd wordt.³⁷² In Resolutie 2199 wordt diezelfde verplichting voor de staten herhaald.³⁷³ Aangezien maritiem terrorisme een bijzondere vorm uitmaakt van terrorisme, maar een apart wettelijk kader voor maritiem terrorisme zich toch opdringt, is het aangewezen om naar analogie met deze resoluties van de VN Veiligheidsraad ook de voorbereidende handelingen voor maritiem terrorisme strafbaar te stellen.

83. **AANPASSING SUA-VERDRAG** – Zoals eerder besproken in dit werk, is het SUA-verdrag voornamelijk gericht op het bestrijden van maritiem terrorisme. Dit komt naar voor in de preambule van het SUA-verdrag waar meermaals gesproken wordt over maritiem terrorisme.³⁷⁴ Toch wordt in het verdrag zelf niet gesproken over maritiem terrorisme, maar over wederrechtelijke gedragingen. Er werd bewust gekozen om de wederrechtelijke gedragingen niet te categoriseren als ‘piraterij’ of ‘maritiem terrorisme’, om discussie te vermijden over wat de gedraging juist is.³⁷⁵ Dit heeft tot gevolg dat ook andere dan maritiem terroristische gedragingen onder artikel 3 ev. van het SUA-verdrag kunnen komen.

Indien het SUA-verdrag aangevuld wordt met een artikel waarin de voorbereiding van de wederrechtelijke gedragingen uit de artikelen 3 tot 3quater strafbaar gesteld worden, dan heeft dit het ongewenste effect dat ook de voorbereiding van de wederrechtelijke gedragingen die geen maritiem terrorisme zijn, strafbaar worden gesteld. Zo bestaat de mogelijkheid dat de voorbereiding van een piraterijmisdrijf toch strafbaar wordt onder het SUA-verdrag terwijl de voorbereiding van piraterij niet opgenomen is in de definitie van piraterij in het Zeerechtverdrag.³⁷⁶ Het strafbaar stellen hiervan in het SUA-verdrag zou dan niet in overeenstemming zijn met de strafbaarstelling in het Zeerechtverdrag.

Dit probleem kan vermeden worden door het aannemen van een universele definitie van maritiem terrorisme. Zo is in het SUA-verdrag geen opsomming nodig van de wederrechtelijke gedragingen, maar kunnen de categorieën ‘maritiem terrorisme’ en ‘piraterij’ op een eenvoudige

³⁷² Resolutie 1373 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (28 september 2001), *UN doc. S/RES/1373* (2001)

³⁷³ Resolutie 2199 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (12 februari 2015), *UN doc. S/RES/2199* (2015)

³⁷⁴ C.P. HALLWOOD en T.J. MICELI, *Maritime piracy and its control*, New York, Palgrave Macmillan, 2015, 82

³⁷⁵ J. COPPENS, “Commentaar bij het Verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, gedaan te Rome: SUA-verdrag” in E. SOMERS, G. GONSAELES en J. COPPENS (eds.), *Wet en duiding: Vervoer*, Brussel, Larcier, 2013, 444

³⁷⁶ J. ANDERSON, “A sea of change reforming the international regime to prevent, suppress and prosecute sea piracy”, *Journal of Maritime Law and Commerce* 2013, vol. 44, 47-68 (53)

manier strafbaar gesteld worden zonder het risico op discussie over wat deze gedragingen juist inhouden. Deze categorisering laat ook toe de voorbereidende handelingen van maritiem terrorisme strafbaar te stellen, zonder het ongewenste effect dat de voorbereidende handelingen van andere dan maritiem terroristische gedragingen ook strafbaar gesteld worden.

BESLUIT

Hoewel maritiem terrorisme slechts een klein deel uitmaakt van alle terroristische aanslagen wereldwijd, blijft het belangrijk om hier gepast op te kunnen reageren. Er bestaan heel wat gelijkenissen tussen maritiem terrorisme en piraterij, toch is het duidelijk geworden dat de enge definitie van piraterij het niet toelaat om maritiem terrorisme te beschouwen als piraterij. Het grootste struikelblok blijft het verschil in motief bij beide misdrijven. Piraterij wordt uitgevoerd omwille van persoonlijke doeleinden terwijl er pas van maritiem terrorisme gesproken kan worden indien dit persoonlijk motief ontbreekt. Het gebrek aan een algemeen aanvaarde definitie van maritiem terrorisme blijkt een grote tekortkoming om op een adequate manier juridische instrumenten op te stellen die het toelaten om de strijd aan te gaan met het maritiem terrorisme. Daarom werd in deze masterscriptie een definitie van maritiem terrorisme voorgesteld.

Er bestaan reeds enkele juridische instrumenten die gebruikt worden om de strijd aan te gaan met maritiem terrorisme. Deze instrumenten verhogen de veiligheid op zee, maar toch blijven tekortkomingen bestaan. Deze tekortkomingen zorgen ervoor dat bepaalde vormen van maritiem terrorisme niet behandeld worden onder één van deze instrumenten waardoor straffeloosheid kan ontstaan. Wereldwijd zijn veel staten partij bij deze juridische instrumenten maar de landen die zich situeren in de maritieme probleemzones (waar maritieme aanvallen het vaakst voorkomen) blijven echter de opvallende afwezigen. Omdat deze staten geen partij zijn bij deze verdragen en niet deelnemen aan initiatieven zoals het PSI of het SUA-verdrag zijn zij niet verplicht om te voldoen aan de bepalingen hieruit.

Dit is echter niet de enige tekortkoming. Ook de bepalingen die reeds ingevoerd zijn vinden vaak geen weerklank in een praktische uitwerking. Zo voorziet het SUA-verdrag in de mogelijkheid om een verklaring af te leggen bij de IMO waarbij de toestemming gegeven wordt aan het tussenkomende oorlogsschip om toegang te verkrijgen tot het schip van de vlaggenstaat indien dit schip verdacht wordt van een wederrechtelijke gedraging uit het SUA-verdrag, maar heeft geen enkele staat-partij dergelijke verklaring afgelegd.

Ook het effectieve optreden tegen maritiem terrorisme heeft af te rekenen met gebreken. Zo leidt de rechtsmachtverdeling binnen de territoriale zee, de aansluitende zone, de EEZ en de volle zee tot onduidelijkheid omtrent de bevoegdheden van de verschillende staten. De kuststaat is exclusief bevoegd binnen de territoriale zee om maritiem terrorisme aan te pakken. Dit kan evenwel leiden tot

straffeloosheid indien de aanslag gepleegd werd binnen de territoriale zee van een *failed state* zoals Somalië, waar het overheidsoptreden tegen dergelijke aanvallen nagenoeg volledig ontbreekt. Ook op volle zee, in de EEZ of de aansluitende zone kunnen zich problemen voordoen die leiden tot gebrek aan vervolging of straffeloosheid. Binnen deze zones is in beginsel de vlaggenstaat bevoegd om strafrechtelijk op te treden. In het geval van *state sponsored terrorism* zal de vlaggenstaat echter niet geneigd zijn om over te gaan tot strafrechtelijke vervolging gezien deze maritiem terroristische aanval de steun geniet van deze overheid. Zelf indien deze overheid beslist om over te gaan tot vervolging lijkt dit mij niet de gepaste manier om op te treden tegen maritiem terrorisme.

Daarom wordt in deze masterscriptie een complementair systeem van universele rechtsmacht voorzien waarbij rekening wordt gehouden met de onmogelijkheid van sommige staten (*failed states*) om op een adequate manier op te treden en de onwenselijkheid van sommige staten (bij *state sponsored terrorism*) om maritiem terrorisme aan te pakken. In deze twee gevallen zou het mogelijk moeten zijn voor elke andere staat om zijn rechtsmacht te doen gelden. Door de beperking van de ‘universele’ rechtsmacht tot deze twee gevallen wordt ook tegemoetgekomen aan de vrees van enkele staten om hun soevereiniteit te verliezen.

Tenslotte wordt voorgesteld om de voorbereidende handelingen van maritiem terrorisme ook strafbaar te stellen. Dit zorgt ervoor dat reeds vóór het plegen van de maritiem terroristische aanslag opgetreden kan worden. Hierdoor kunnen levens gespaard worden en kan economische schade vermeden worden. Het strafbaar stellen van de voorbereidende handelingen van maritiem terrorisme komt tegemoet aan de kritiek op het gebrek aan mogelijkheden in het SUA-verdrag om preventief op te treden tegen maritiem terrorisme.

BIBLIOGRAFIE

WETGEVING

ILC, "Report of the International Law Commission on the work of its eighth session, 23 April-4 July 1956", *Yearbook of the international law commission* 1956, Vol. II, 284

MvT Goedkeuring verdrag 10-12-'82 inzake recht van de zee en van Overeenkomst 29-7-'94 m.b.t. uitvoering deel XI van dat verdrag, *Kamerstuk* 11 oktober 1995, KST10179

Protocol van 10 maart 1988 bij het Verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart

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

Resolutie 1377 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (12 november 2001), *UN doc. S/RES/1377* (2001)

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 2199 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (12 februari 2015), *UN doc. S/RES/2199* (2015)

SOLAS/CONF.5/34 (2002), Annex 1, 8, [Consideration and adoption of the international ship and port facility security (ISPS) code]

Verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, *BS* 23 mei 2005

Verdrag van 29 april 1958 inzake de volle zee, *BS* 2 februari 1972

Verdrag van de Verenigde Naties van 10 december 1982 inzake het recht van de Zee, *BS* 16 september 1999

RECHTSPRAAK

Speciaal Tribunaal voor Libanon 16 februari 2011, STL-11-01/I/AC/R176 bis/F0936/20130530/R144057-R144210/EN/nc, 49

RECHTSLEER - ARTIKELS

AKASO, A.A., “Legal authority of coastal states in the interdiction of foreign vessels on the high seas”, *International Journal of advanced legal studies and governance* 2012, vol. 3, 100-106

ALLEN, C.H., “V Limits on the use of force in maritime operations in support of WMD counter-proliferation initiatives”, *International Law Studies* 2006, 77-140

AMRI, A., “Combating maritime piracy in Southeast Asia from international and regional legal perspectives: challenges and prospects”, <http://ro.uow.edu.au/cgi/viewcontent.cgi?article=2062&context=lhapapers> (geraadpleegd op 24 april 2018)

ANDERSON, D.H., “Legal implications of the entry into force of the UN Convention on the law of the Sea”, *International & Comparative Law Quarterly* 1995, afl. 44 (2), 313-326

ANDERSON, J., “A sea of change reforming the international regime to prevent, suppress and prosecute sea piracy”, *Journal of Maritime Law and Commerce* 2013, vol. 44, 47-68

ASAL, V. en HASTINGS, J.V., “Terror at Sea: Exploring Maritime Targeting by terrorist Organisations”, *Piracy-studies.org*, 2014, <http://piracy-studies.org/terror-at-sea-exploring-maritime-targeting-by-terrorist-organizations/> (geraadpleegd op 18 maart 2018)

ASKET BROKING TEAM, “Superferry 14 – Bombing by Abu Sayyaf 2004”, <https://www.asket.co.uk/single-post/2017/02/28/Superferry-14---Bombing-by-Abu-Sayyaf-2004-maritimehistory> (Geraadpleegd op 24 maart 2018)

AZIZ, D.F.B.A., GOH MEISHAN, G. en LIM WEE KUAN, E., “South East Asia and International Law: July – December 2001”, *Singapore Journal of International and Comparative Law* 2001, 814 – 850

BAUMGARTNER, W.D. en OLIVER, J.T., “Conditions on entry of foreign-flag vessels into US ports to promote maritime security”, *International Law Studies* 2008, 33-70

BECKMAN, R. en DAVENPORT, T., “The EEZ Regime: Reflections after 30 years”, *LOSI Conference papers* 2012, 1-41

BERGQVIST, H., “The ISPS-code and maritime terrorism”, *Center for international maritime security* 2014, <http://cimsec.org/isps-code-maritime-terrorism> (geraadpleegd op 19 maart 2018)

BORGESE, E.M. en BAILET, F.N., “Technology Cooperation and transfer, Piracy And Armed Robbery at Sea: A Discussion Paper in Two Parts for UNICPOLOS II”, *Ocean Yearbook* 2003, afl. 17, 464-511

BROCK, J.R., “Hot pursuit and the right of pursuit”, *JAG Journal* 1960, 18-25

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

BUZAWA, D., “Cruising with terrorism: Jurisdictional Challenges to the control of terrorism in the cruising industry”, *Tulane Maritime Law Journal*, afl. 32, 181-202

CASSESE, A., “The international community’s ‘legal’ response to terrorism”, *International & Comparative Law Quarterly* 1989, afl. 38(3), 589-608

CHALK, P., “Maritime piracy: Reasons, dangers and solutions”, *RAND corporation* 2009, 1-9

CHEVIGNY, P., “The limitations of universal jurisdiction”, *Global Policy Forum* 2006, <https://www.globalpolicy.org/component/content/article/97/32133.html> (geraadpleegd op 20 april 2018)

COHN, J., “Terrorism Havens: Somalia”, *Council on foreign relations* 2010, <https://www.cfr.org/backgrounder/terrorism-havens-somalia> (geraadpleegd op 23 April 2018)

COLANGELO, A.J., “The legal limits of universal jurisdiction”, *Virginia Journal of International Law* 2006, Afl. 47, 149-198

CORTHAY, E., “Terrorist threat on the high seas analysis of some aspects of the right of visit and self-defense”, *International Law Journal* 2017, 151-183

CORTHAY, E.L., “Legal bases for forcible maritime interdiction operations against terrorist threat on the high seas”, *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* 2017, vol. 31, 53-74

DAHLVANG, N., “Thieves, robbers & terrorists: piracy in the 21st century”, *Regent Journal of International Law* 2006, 17-46

DALY, J.C.K., “Al Qaeda and maritime terrorism, Part I”, *Terrorism monitor* 1970, Vol. 1, issue 4, <https://jamestown.org/program/al-qaeda-and-maritime-terrorism-part-i-2/> (geraadpleegd op 23 april 2018)

DE BONT, S., “Murky waters: prosecuting pirates and upholding Human Rights Law”, *Journal of International Law & International Relations* 2011, afl. 7, 104-145

DICKEY, C. en BARTHOLET, J., “Pirates surrender ship”, *The Washington Post* 1985, https://www.washingtonpost.com/archive/politics/1985/10/10/pirates-surrender-ship/60277123-de2c-4c9d-923f-bf445997777e/?utm_term=.a20842b949f5 (geraadpleegd op 23 maart 2018)

EZEANI, E.C., “The 21st Century Terrorist: Hostis Humani Generis?”, *Beijing Law Review* 2012, afl. 3, 158-169

FABRIS, D., “Crimes committed at sea and criminal jurisdiction: current issues of international law of the sea awaiting the Enrica Lexie decision”, *Amsterdam Law Forum* 2015, 5-25

FAINARU S. en GRIMALDI, J.V., “FBI knew terrorists were using flight schools”, *The Washington Post* 23 September 2001

FREESTONE, D., “The 1988 International Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation”, *International Journal of Estuarine and Coastal Law* 1988, afl. 3, 305-327

- FRY, J.D., “Terrorism as a crime against humanity and genocide: the backdoor of universal jurisdiction”, *UCLA Journal of International Law & Foreign Affairs* 2002, 169-199
- FRY, J.D., “Towards an international piracy tribunal: curing the legal limbo of captured pirates”, *African Journal of International and Comparative Law* 2014, afl. 22 (3), 341-468
- 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, 257-276
- GOLDER, B. en GEORGE, W., “What is terrorism - Problems of legal definition”, *University of New South Wales Law Journal* 2004, vol. 27, 270-295
- GOLDIE, L.F.E., “Profile of a terrorist: distinguishing freedom fighters from terrorists”, *Syracuse Journal of International Law and Commerce* 1987, 125-140
- GUILFOYLE, D., “The proliferation security initiative: interdicting vessels in international waters to prevent the spread of weapons of mass destruction?”, *Melbourne University Law Review* 2005, afl. 29, 733-764
- HANSON, S., “Combating Maritime Piracy”, *Council on Foreign Relations* 2009, <http://shipmun.pbworks.com/f/Combating%20Maritime%20Piracy.pdf> (geraadpleegd op 24 maart 2018)
- HEINTSCHEL VON HEINEGG, W., “The proliferation security initiative: security vs. freedom of navigation?”, *International Law Studies* 2006, afl. 81, 55-76
- HELFMAN, T., “Terrorism and Piracy: The New Alliance”, *Commentary Magazine* 2011, <https://www.commentarymagazine.com/articles/terrorism-and-piracy-the-new-alliance/> (geraadpleegd op 8 november 2017)
- HENLEY, J. en STEWART, H., “Al-Qaida suspected in tanker explosion”, *The Guardian* 7 oktober 2002, <https://www.theguardian.com/world/2002/oct/07/alqaida.france> (geraadpleegd op 23 April 2018)
- 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
- HESSE, H.G., “Protection of foreign ships against piracy and terrorism at sea: legal aspects”, *International Journal of Marine and Coastal Law* 2003, 363-400
- HISTORY.COM STAFF, “Achille Lauro hijacking ends”, *A+E Networks*, <https://www.history.com/this-day-in-history/achille-lauro-hijacking-ends> (geraadpleegd op 23 maart 2018)
- HONG, N. en NG, A.K.Y., “The international legal instruments in addressing piracy and maritime terrorism: A critical review”, *Research In Transportation Economics* 2010, afl. 27, 51-60
- HONNIBALL, A.N., “Private political activists and the international law definition of piracy: acting for ‘private ends’”, *Adelaide Law Review* 2016, 279-328

- JOHNSON, D.H.N., “The preparation of the 1958 Geneva Conference on the law of the sea”, *International and comparative law quarterly* 1959, vol. 8, 122-145
- JOUBERT, L., “The extent of maritime terrorism and piracy: a comparative analysis”, *Scientia Militaria* 2013, vol 41, 111-137
- JOYNER, C.C., “International extradition and global terrorism: Bringing International criminals to justice”, *Loyola of Los Angeles International and Comparative Law Review* 2003, afl. 25, 493-542
- JOYNER, C.C., “Suppression of terrorism on the high seas: the 1988 IMO-convention on safety of maritime navigation”, *Israel Yearbook of Human Rights* 1989, 343-348
- JOYNER, C.C., “The 1988 IMO Convention on the Safety of Maritime Navigation: Towards a Legal Remedy for Terrorism at Sea”, *German Yearbook of International Law*, 1988, 230-262
- KARIM, M.S., “The rise and fall of the international law of maritime terrorism: the ghost of piracy is still hunting!”, *New Zealand Universities Law Review* 2014, 82-103
- KAYE, S., “The proliferation security initiative in the maritime domain”, *International Law Studies* 2006, 141-159
- KAYE, S., “Threats from the global commons: problems of jurisdiction and enforcement”, *International Law Studies* 2007, 69-78, (voetnoot 27)
- KEENE, S.D., “Maritime Piracy, Somalia”, <http://www.statecraft.org.uk/sites/default/files/documents/NATO%20Papers%2012%20-Maritime%20Piracy%20Somalia.pdf> (Geraadpleegd op 24 maart 2018)
- KIM, S.K., “Maritime security initiatives in East Asia: Assessment and the way forward”, *Ocean development and international Law* 2011, vol. 42, 227-244
- KLEIN, N., “Legal implications of Australia’s maritime identification system”, *International & Comparative Law Quarterly* 2006, 337-368
- KOLB, R., “Universal Criminal Jurisdiction in matters of International Terrorism: Some reflections on status and trends in contemporary international law”, *Revue hellénique de droit international* 1997, afl. 50, 43-88
- KONG, L., “To improve the efficacy of the UN convention on the law of the sea”, *China Oceans Law Review* 2010, afl. 1, 135-154
- KRASKA, J., “Broken taillight at sea: the peacetime international law of visit, board, search, and seizure”, *Ocean and Coastal Law Journal* 2010, 1-46
- KRASKA, J., “The law of the sea and LNG: cross-border law and politics over head harbour passage”, *Canada-United States Law Journal* 2012, afl. 37, 131-170
- KRITSIOSIS, D., “The contingencies of piracy”, *California Western International Law Journal* 2011, 305-344

- LANGEWIESCHE, W., “Anarchy at Sea”, *Atlantic Monthly*, 2003, <http://www.wesjones.com/anarchy.htm> (geraadpleegd op 8 november 2017)
- LEARY, D. en CHAKRABORTY, A., “New horizons in the law of the sea”, *Victoria University of Wellington Law Review* 2005, 675-682
- LECLERCQ, J.F., “Beschouwingen bij enkele bepalingen van internationaal recht betreffende de strijd tegen het terrorisme”, *Rechtskundig Weekblad* 2009, afl. 19, 770-769
- LEE, E. en YONG, J., “Can the PSI be legitimate for the non-proliferation Regime – A critical analysis”, *Journal of East Asia and International Law* 2010, 29-48
- MALIRSCH, M. en PRILL, F., “The proliferation security initiative and the 2005 protocol to the SUA convention”, *Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht* 2007, afl. 67, 229-240
- MARCINIAK, K.J., “International law on piracy and some current challenges related to this definition”, *Polish Review of international and European Law* 2012, 97-140
- MARCOPOULS, A.J., “Flags of terror: An argument for rethinking maritime security policy regarding the flags of convenience”, *Tulane Maritime Law Journal* 2007, 277-312
- MCKINNON, A., “Maritime piracy: a Hong Kong perspective”, *Hong Kong Law Journal* 2011, 635-657
- MORRISON, D. en WEINER, J.R., “Curbing enthusiasm for universal jurisdiction”, *Berkeley Journal of International Law* 2010, Afl. 4, 1-11
- NAGLE, I.E., “Terrorism and universal jurisdiction: Opening Pandora’s box?”, *Georgia State University Law Review* 2011, Vol. 27, 339-378
- NELSON, E.S., “Maritime terrorism and piracy: existing and potential threats”, *Global Security studies*, 2012, afl. 3, 15-28
- NINCIC, D.J., “Maritime terrorism: how real is the threat?” *Maritime Security Review* 2010, vol. 2, 1-5
- OHANA, D., “Desert and punishment for acts preparatory to the commission of a crime”, *Canadian Journal of Law & Jurisprudence* 2007, vol. 20, 113-142
- ONG, G.G., “Ships can be dangerous too: coupling piracy and maritime terrorism in Southeast Asia’s maritime security framework”, *International Politics & security issues series* 2004, 1-40
- PAPASTAVRIDIS, E.D., “Crimes at sea: A law of the sea perspective”, <https://www.peacepalacelibrary.nl/ebooks/files/380717654.pdf> (geraadpleegd op 26 april 2018)
- PASCA, I.C., “The tendency of criminalizing preparatory acts as self-standing offences or attempt to commit an offence”, *Journal of Eastern-European Criminal Law* 2017, 46-50
- PATHAK, M., “Maritime violence: Piracy at sea & marine terrorism today”, *Windsor Review of Legal and Social issues* 2005, 65-80

- PERL, R. en ROURKE, R.O., “Terrorist attack on USS Cole: Background and issues for congress”, *Naval History and Heritage Command* 2001, <https://www.history.navy.mil/research/library/online-reading-room/title-list-alphabetically/t/terrorist-attack-on-uss-cole-background-and-issues-for-congress.html> (geraadpleegd op 23 maart 2018)
- PETRIG, A., “The use of force and firearms by private maritime security companies against suspected pirates”, *International & Comparative Law Quarterly* 2013, afl. 62(3), 665-701
- PLANT, G., “The convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation”, *International & Comparative Law Quarterly* 1990, afl. 39 (1), 27-56
- POWER, J., “Maritime terrorism: A new challenge for national and international security”, *Barry Law Review* 2008, 111-134
- PSI.INFO, “Proliferation Security Initiative: Statement of Interdiction Principles”, <http://www.psi-online.info/Vertretung/psi/en/07-statement/Interdiction-Principes.html> (geraadpleegd op 29 maart 2018)
- RAJ, A., “Terror on the seas”, *New Straits Times* 2017, <https://www.nst.com.my/opinion/columnists/2017/08/267590/terror-seas> (geraadpleegd op 7 november 2017)
- RICHARDSON, M., “A new coalition to keep WMD out of terrorists’ hands”, *YaleGlobal Online* 2004, <https://yaleglobal.yale.edu/content/new-coalition-keep-wmd-out-terrorists-hands> (geraadpleegd op 25 April 2018)
- ROELL, P., “Maritime Terrorism – A Threat To World Trade?”, *Institut für Strategie-Politik-Sicherheits- und Wirtschaftsberatung Berlin* 2009, 1-6
- ROSENBERG, D. en CHUNG, C., “Maritime Security in the South China Sea: Coordinating Coastal and User State Priorities”, *Ocean Development and International Law* 2008, 51-68
- SAUL, B., “Definition of “terrorism” in the UN Security Council: 1985-2004”, *Chinese Journal of International Law* 2005, 141-166
- SCANLON, Z., “Punishing proximity: sentencing preparatory terrorism in Australia and the United Kingdom”, *Current Issues in Criminal Justice* 2014, 763-784
- SHAMLOO, B. en SAJADI, S.A., “Investigating piracy and terrorism in the international legal system”, *Journal of politics and law* 2017, afl. 10, 125-138
- SHEARER, I.A., “Problems of jurisdiction and law enforcement against delinquent vessels”, *International & Comparative Law Quarterly* 1986, 320-343
- 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 & Policy Journal* 2005, afl. 14, 743-770
- SPADI, F., “Bolstering the proliferation security initiative at sea: a comparative analysis of shipboarding as a bilateral and multilateral implementing mechanism”, *Nordic Journal of International Law* 2006, 249-278

- SU, J., “The proliferation security initiative (PSI) and interdiction at sea: A Chinese perspective”, *Ocean Development & International Law* 2012, 43:1, 96-118
- THENG KOK JASON, T., “Recent developments in Singapore on international law”, *Singapore Year Book of International Law* 2005, 209-219
- THOMAS, T.V., “The proliferation security initiative: Towards regulation of navigational freedoms in UNCLOS: An Indian Perspective”, *Chinese Journal of International Law* 2009, 657-680
- TODD, P., “ISPS clauses in charterparties”, *Journal of Business Law* 2005, 372-393
- TREVES, T., “Piracy, law of the sea, and use of force: developments off the coast of Somalia”, *European Journal of international law*, 2009, afl. 20, 399-414
- TREVES, T., “The convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation”, *Singapore Journal of International and Comparative Law* 1998, 541-556
- TUERK, H., “Combating terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation”, *University of Miami international and comparative law review* 2008, 337-367
- UNCTAD, “Maritime piracy: an overview of the international legal framework and of multilateral cooperation to combat piracy”, *Studies in transport law and policy*, 2014, afl. 2, 1-68
- VAN DER HEIDE, L. en GEENEN, J., “Preventing terrorism in the courtroom – The criminalisation of preparatory acts of terrorism in the Netherlands”, *Security and Human Rights* 2015, vol. 26 (2-4), 162-192
- WARD, A., “Pirates and terrorists are working together now in Somalia”, *VOX* 2017, <https://www.vox.com/world/2017/7/13/15948184/pirates-terrorists-somalia-isis-shabaab> (geraadpleegd op 23 April 2018)
- WILLIAMS, S.O., “Maritime security: the concept of innocent passage”, *Marex* 2014, <https://www.maritime-executive.com/features/Maritime-Security-Private-The-Concept-of-Innocent-Passage#gs.mipNpcY> (geraadpleegd op 24 april 2018)
- WILSON, J., “The Rise, The Fall, and the Eventual Return of Modern Piracy: Addressing an Age Old Problem with Modern Solutions”, *Journal of Maritime Law and Commerce* 2016, afl. 47, 297-340
- X, “A synopsis of the terrorist threat facing the O&G Industry”, *Oil and gas Industry Terrorism Monitor* 2007, https://web.archive.org/web/20070325231204/http://www.ogitm.com/ogi_threats_st.php (geraadpleegd op 23 maart 2018)
- X, “Bomb caused Philippine ferry fire”, *BBC News* 11 oktober 2004, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/3732356.stm> (geraadpleegd op 24 maart 2018)
- X, “Fight against terrorism: security of European maritime transport to be strengthened”, *European Union Press Information* 2003, IP/03/651

X, "International Terrorism", *Asian African Legal Consultative Organization: Report and Selected Documents* 2001, vol. 40, 534

X, "Peril on the sea", *The Economist* 2003, <https://www.economist.com/node/2102424> (geraadpleegd op 23 April 2018)

X, "USS Cole Bombing Fast Facts", *CNN Library* 20 september 2017, <https://edition.cnn.com/2013/09/18/world/meast/uss-cole-bombing-fast-facts/index.html> (geraadpleegd op 23 maart 2018)

XU, J., "Piracy as a maritime offence: some public policy considerations", *Journal of Business Law* 2007, 639-655

YAN, H., "What is Al-Shabaab, and what does it want?", *CNN* 2015, <https://edition.cnn.com/2014/12/02/world/africa/al-shabaab-explainer/index.html> (geraadpleegd op 23 April 2018)

YANN-HUEI, S., "Security in the strait of Malacca and the regional maritime security initiative: responses to the US proposal", *International Law studies Series. US Naval War college* 2007, 97-156

YOO, J. en SULMASY, G., "The proliferation security initiative: a model for international cooperation ideas", *Hofstra Law Review* 2006, 405-416

ZHAO, J., "Non-traditional maritime security and international cooperation", *Hong Kong Law Journal* 2015, 743-768 (voetnoot 17)

RECHTSLEER – BOEKEN

ALEXANDER, Y. en RICHARDSON, T.B., *Terror on the high seas: from piracy to strategic challenge*, California, ABC-CLIO, 2009, 688 p.

ANDREONE, G. (ed.), *The future of the law of the sea*, Rome, Springer Open, 2017, 269 p.

ATTARD, D.J., FITZMAURICE M. en MARTINEZ GUTIERREZ, N.A. (eds.), *The IMLI Manual on international Maritime Law*, vol. 1, Oxford, Oxford University Press, 2014, 800 p.

COPPENS, J., “Commentaar bij het Verdrag van 10 maart 1988 tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, gedaan te Rome: SUA-verdrag” in SOMERS, E., GONSAELES, G. en COPPENS, J., (eds.), *Wet en duiding: Vervoer*, Brussel, Larcier, 2013, 492 p.

DE BOEVER, A., *De vervolging van piraterij op zee in de praktijk*, onuitg. masterproef Ugent, 2015, 8

DELERUE, V., *Strafbare poging en strafbare deelneming*, onuitg. masterproef Ugent, 2009, 11

DIAZ-BARRADO, C.M., “The definition of terrorism and international law”, in FERNANDEZ SANCHEZ, P.A., (ed.), *International legal dimension of terrorism*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2009, 513 p.

DJALAL, H., “Combating piracy: co-operation needs, efforts and challenges” in JOHNSON, D. en VALINCIA, M., *Piracy in Southeast Asia: status, issues and responses*, Singapore, Institute of Southeast Asian Studies, 2005, 174 p.

FRANCKX, E. en GAUTIER, P., *The exercise of jurisdiction over vessels: new developments in the field of pollution, fisheries, crimes at sea and trafficking of weapons of mass destruction*, Brussel, Bruylant, 2010, 225 p.

GILL, T.D. en FLECK, D. (eds.), *The handbook of the international law of military operations*, New York, Oxford University Press Inc., 2010, 816 p.

GREENBERG, M.D., CHALK, P., WILLIS, H.H., KHILKO, I. en ORTIZ, D.S., *Maritime terrorism*, Santa Monica, RAND Corporation, 2006, 200 p.

GUILFOYLE, D., *Shipping interdiction and the law of the sea*, New York, Cambridge University Press, 2009, 378 p.

HAYKEL, B., HEGGHAMMER, T. en LACROIX, S., (eds.), *Saudi Arabia in transition*, New York, Cambridge University Press, 2015, 357 p.

HENG, Y.-K. en McDONAGH, K., *Risk, Global Governance and Security – The other war on terror*, Abingdon, Routledge, 2009, 224 p.

HERBERT-BURNS, R., BATEMAN S. en LEHR, P., (eds.), *Lloyd’s MIU handbook of maritime security*, Boca Raton, Auerbach Publications, 2009, 404 p.

HIGGINS, R., *Problems and process: International Law and How We Use It*, Wotton-under-edge, Clarendon Press, 1994, 304 p.

HOUTMAN, S.P., *Tussen idealisme en controverse: de Nederlandse toepassing van universele jurisdictie*, onuitg. Masterproef Internationale betrekkingen in historisch perspectief Universiteit Utrecht, 2012, <https://dspace.library.uu.nl/bitstream/handle/1874/251861/Tussen%20Idealisme%20en%20Controverse.pdf%3Bsequence=1> (geraadpleegd op 28 april 2018)

JOYNER, D.H., *International Law and the proliferation of weapons of mass destruction*, Oxford, Oxford university press, 2009, 402 p.

KARIM, M.S., *Maritime terrorism and the Role of judicial institutions in the legal order*, Leiden, Brill, 2016, 202 p.

KIRK, M., *Ending Somali Piracy Against American and Allied Shipping*, Collingdale, Diane Publishing, 2011, 2

MENEFEE, S.P., "Terrorism at sea: the historical development of an international legal response", in B.A. PARRITT (ed.), *Violence at sea: a review of terrorism, acts of war and piracy and countermeasures to prevent terrorism*, Parijs, ICC, 1986, 261 p.

RICHARDSON, M., *A time bomb for global trade*, Singapore, ISEAS Publications, 2004, 157 p.

SCHOFIELD, C.H., LEE, S. en KWONG, M.S. (eds.), *The limits of maritime jurisdiction*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, 794 p.

WOUTERS, J., *Internationaal recht in kort bestek*, 2de ed, Mortsel, Intersentia, 2017, 464 p.

WEBSITES

National Consortium for the Study of Terrorism and Responses to Terrorism (START). (2017). Global Terrorism Database, <http://www.start.umd.edu/gtd> (geraadpleegd op 18 maart 2018)

Reports on Terrorism 2016: Chapter 6. Foreign Terrorist Organizations, *United States Department of State Publication* 2017, <https://www.state.gov/documents/organization/272488.pdf> (geraadpleegd op 23 maart 2018)

Status van het Verdrag inzake de volle zee, Hoofdstuk XXI: Het recht van de zee, https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-2&chapter=21&clang=_en (geraadpleegd op 9 mei 2017)