



Faculteit Rechtsgeleerdheid  
Academiejaar 2014-2015

# *De vervolging van piraterij op zee in de praktijk*

Masterproef van de opleiding  
Master in de rechten

Ingediend door

Annelies De Boever  
(studentennummer: 00905619)

Promotor      Prof. dr. Frank Maes  
Commissaris    Thary Derudder



## Voorwoord

Het schrijven van een masterproef is het afronden van talloze jaren hard werken en studeren. Het moet de bekroning zijn van een lang maar heel boeiend parcours.

Piraterij op zee vormt al door de eeuwen heen een herhaaldelijk en ernstig probleem. Ook vandaag wordt de wereld heel vaak geconfronteerd met of beter gezegd geterroriseerd door dit fenomeen. Volgens het rapport van het IMB (Internationaal Maritiem Bureau) werden er alleen al in het eerste kwartaal van 2015 ( 1 januari 2015 tot 31 maart 2015), 54 incidenten van piraterij gerapporteerd. Dit is veel meer dan een doorsnee persoon zou verwachten, vooral als men weet dat bovendien niet alle daden van piraterij aan het IMB worden gesignaleerd. Uit dit rapport valt ook af te leiden dat de meeste incidenten inzake piraterij zich voordoen in de Golf van Guinea en Zuidoost Azië, met Indonesië als grootste probleemzone.

Het groot aantal schepen dat wordt gekaapt vormt niet het enige probleem; ook de vervolging van de piraten verloopt niet altijd even vlot. In 2009 werden immers 13 piraten uit Somalië in Nederland vrijgelaten door de autoriteiten omdat geen enkel land hen wou berechten. Ondanks de bestaande wetgeving (zowel internationaal als nationaal) inzake de vervolging van piraterij/piraten, stuit men in de praktijk vaak op bepaalde problemen waardoor vervolging onmogelijk lijkt. (financiële redenen, derde-landen die niet willen berechten, bewijsproblemen). Ik hoop met mijn masterproef deze problematiek meer onder de aandacht van het publiek te brengen en ook meer inzichtelijk te maken. Mijn streefdoel? Mensen sensibiliseren zodat er nog meer inspanningen worden geleverd door deskundigen, politiek en wetgevers om werkbare oplossingen te vinden voor eerlijke procesvoering en mogelijke berechting van deze strafdadens!

Vooraleer ik aan de masterproef begin, wil ik even enkele mensen bedanken. Eerst en vooral wil ik mijn promotor Frank Maes bedanken. Hij heeft me immers op het idee gebracht dit onderwerp verder uit te diepen, alsook de assistent van het vak rechtsvergelijking ,Jan De Bruyn, die mijn passie voor de maritieme wereld heeft aangewakkerd.

Vervolgens wil ik ook graag mijn ouders en broer bedanken, ze stonden altijd voor mij klaar met advies en morele steun, iets wat een determinerende factor heeft gespeeld in het behalen van mijn diploma.

Als laatste wil ik alle personen bedanken die mij geholpen hebben met het verbeteren van de taal- en schrijffouten tijdens het nalezen van mijn masterproef.

## Lijst Gebruikte Afkortingen

EEZ	Exclusief Economische zone
EU	Europese Unie
EUNAVFOR	European Union Navel Force (operatie Atlanta)
EUROPOL	Europees Politieagentschap
IGH	Internationaal Gerechtshof
IMB	Internationaal Maritiem Bureau
IMO	Internationaal Maritieme Organisatie
INTERPOL	Internationale Criminele Politie Organisatie
ISH	Internationaal Strafhof
ITLOS	Internationaal Zeerechttribunaal
MOWCA	Maritieme Organisatie voor West en Centraal Afrika
OM	Openbaar Ministerie
ReCAAP	Overeenkomst betreffende de regionale samenwerking op de bestrijding van piraterij en gewapende overvallen
SUA-Verdrag	het verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van de zeevaart
TFG	Federale Overgangsregering
UNDP	Ontwikkelingsprogramma van de Verenigde Naties
UNODC	Bureau van de Verenigde Naties inzake drugs en criminaliteit
VN	Verenigde Naties

VNVR	Veiligheidsraad van de Verenigde Naties
VSA	Verenigde Staten van Amerika
WTC	World Trade Centre

# Inhoud

<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
<b>Hoofdstuk 1 Historische kijk op piraterij.....</b>	<b>3</b>
<b>Hoofdstuk 2 De definitie van piraterij op zee.....</b>	<b>5</b>
2.1 Internationale definitie .....	5
2.1.1 The League Draft van 1925.....	6
2.1.2 The Harvard Research Draft van 1932 .....	6
2.1.3 International Law Commission en de voorstellen van 1955 .....	7
2.1.4 Verdrag van Genève over de volle zee van 1958.....	8
2.1.5 Het Zeerechtverdrag van 1982.....	8
2.1.6 Het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart ( SUA-Verdrag).....	18
2.1.7 Het Internationaal Verdrag tegen het nemen van gijzelaars.....	19
2.1.8 Internationale organisaties.....	19
2.2 Nationaal niveau: .....	21
2.2.1 België .....	21
2.2.2 Nederland.....	23
2.2.3 Duitsland.....	23
2.3 Piraterij en maritiem terrorisme: .....	24
2.3.1 Maritiem terrorisme.....	24
2.3.2 Gelijkenissen.....	24
2.3.3 Verschillen.....	25
2.3.4 Van piraterij naar een maritiem terrorisme .....	25
<b>Hoofdstuk 3 De wettelijke vervolging van piraterij .....</b>	<b>27</b>
3.1 Algemeen.....	27
3.2 Internationaal niveau .....	27
3.2.1 Artikel 105 van het Zeerechtverdrag van 1982 .....	27
3.3 Nationaal niveau .....	29
3.3.1 België .....	29
3.3.2 Nederland.....	34
3.3.3 Duitsland.....	38
<b>Hoofdstuk 4 De problematiek van de vervolging van piraterij.....</b>	<b>41</b>
4.1 Algemeen: ‘ <i>Catch and release</i> ’ politiek .....	41
4.2 Politieke factoren.....	41
4.3 Wettelijke en operationele factoren .....	42

4.3.1	Gebrek aan rechtsmacht.....	42
4.3.2	De definitie van piraterij.....	43
4.3.3	De afwezigheid van een internationaal juridisch kader.....	44
4.3.4	Bewijsmoeilijkheden.....	45
4.3.5	De gebreken van de nationale rechtbanken.....	46
4.3.6	De toevlucht tot private beveiliging en patrouillering door marineschepen.....	48
4.4	Economische factoren.....	49
4.5	Sociale factoren.....	50
4.5.1	Vrees voor asielaanvragen.....	50
4.5.2	De verschuiving van het probleem naar andere regio's.....	52
<b>Hoofdstuk 5</b>	<b>Een oplossing voor de problematiek van vervolging.....</b>	<b>55</b>
5.1	Alternatieven voor een effectieve vervolging.....	55
5.1.1	Algemeen.....	55
5.1.2	Internationale vervolgingsmogelijkheden:.....	55
5.1.3	Regionale vervolgingsmogelijkheden.....	67
5.2	Rapport van de Secretaris-Generaal van de VN van 26 juli 2010.....	73
5.3	Letter dated 24 January 2011 from the Secretary-General to the President of the Security Council.....	74
5.3.1	De maatregelen.....	75
5.3.2	Toepassen van nieuwe maatregelen.....	79
<b>Hoofdstuk 6</b>	<b>De uitwerking in de praktijk.....</b>	<b>82</b>
6.1	Internationaal.....	82
6.2	Regionaal.....	83
6.2.1	De regionale rechtbank in Kenia.....	83
6.2.2	De regionale rechtbank in de Seychellen.....	89
6.2.3	De regionale rechtbank in Mauritius.....	92
6.2.4	De regionale rechtbank in Tanzania.....	93
6.3	Nationaal.....	95
6.3.1	België.....	95
6.3.2	Nederland.....	96
6.3.3	Duitsland.....	97
6.3.4	Indonesië.....	97
6.3.5	Somalië.....	98
6.3.6	Somaliland en Puntland.....	100
<b>Conclusie</b>	<b>103</b>	
<b>Bijlagen</b>	<b>105</b>	
Bijlage I.....	105	
Bijlage II.....	105	
<b>Bibliografie</b>	<b>106</b>	



## Inleiding

Deze masterproef moet een uiteenzetting vormen van de hedendaagse rechtsvervolging van piraterij op zee. De zee is nog steeds de belangrijkste handelsroute voor het vervoer van goederen, maar liefst 90% van alle goederen die je thuis in de winkel of op het werk aantreft, werden getransporteerd over de zee. Dus, of het nu die nieuwe smartphone in je hand, die laptop op je bureau, de auto in de garage of de kledij in je kast is, al deze goederen hebben in een bepaald ogenblik van hun bestaan al kunnen genieten van een cruise over onze oceanen of zeeën. Deze internationale handelsroutes zijn dus miljarden euro's waard. Dit is ook bekend in de landen waar er grote armoede en corruptie heerst. Onderdanen uit dit soort landen moeten zichzelf kunnen onderhouden en bewandelen daarom soms de illegale wegen waaronder ook Piraterij op zee. De wereld en economie worden al eeuwenlang door dit soort misdaden geteisterd. Bij het woord piraterij denken de meeste mensen automatisch aan de films van de "*Pirates of the Caribbean*" series waarin geromantiseerde piratenhelden met bijpassende hoed, houten been en ooglap uiteindelijk een schatkist vol goud en een geliefde vinden, die ze als buit meenemen op hun schip met de obligate doodskop op de vlag. Vervang deze schatkisten door losgeld via gijzeling, de toenmalige wapens door machinegeweren en de grote houten boten door speedbootjes en je krijgt de hedendaagse versie (of vorm) van piraterij. Er staan veel belangen op het spel en daarom heeft de internationale gemeenschap al veel acties ondernomen om deze vorm van misdaad te bestrijden door het inzetten van militaire schepen, versterken van de kustpolitie enz. Deze maatregelen worden grotendeels beloond en het aantal gevallen van piraterij is de laatste jaren al sterk gedaald, maar zeker nog niet verdwenen. Maar ondanks al deze gemeenschappelijke inspanningen en acties loopt het uiteindelijk nog grondig fout bij de vervolging en berechting van de daders. De piraten worden door de zeestrijdkrachten aangehouden en dan gebeurt er vaak niets meer. Staten zijn immers niet bereid of niet in staat om deze misdadigers verder te vervolgen en door hun rechtbanken te laten berechten om zowel politieke, sociale, economische als wettelijke en operationele redenen. De vragen die daarom ook centraal staan in deze masterproef zijn: Hoe verloopt de wettelijke vervolging? Welke zijn de redenen waarom er een praktijk bestaat van niet-vervolging? Hoe wordt deze politiek van niet-vervolging aangepakt? En wat is de hedendaagse praktijk na het invoeren van maatregelen ter oplossing? Al deze vragen zullen worden beantwoord en ik zal hierbij op de volgende manier te werk gaan:

In het eerste hoofdstuk zal ik kort de geschiedenis van piraterij op zee schetsen en de evolutie ervan door de eeuwen heen. Vervolgens zal ik me in hoofdstuk twee focussen op het begrip piraterij op zee. Hierbij stel ik de vraag wat piraterij nu eigenlijk is, of er definities

voorhanden zijn en welke problemen ermee gepaard gaan . Dit bekijk ik zowel op nationaal als op internationaal niveau. In het derde hoofdstuk ga ik me richten op de vervolging zoals deze in de bestaande nationale en internationale wetten is ingeschreven. Ik zal hier stilstaan bij de jurisdictie, de strafbaarstelling en de eigenlijk vervolging.

Omdat we uit de praktijk weten dat piraterij op zee heel vaak niet wordt vervolgd, zal ik in hoofdstuk vier nader de problematiek hiervan toelichten. Ik zal een uiteenzetting geven van de verschillende factoren ( politiek, sociaal, economisch...) die een rol spelen bij de ontstane praktijk van *'catch and release'*. Nadien zal ik in hoofdstuk vijf de verschillende initiatieven omschrijven die werden genomen om de vervolging beter te laten verlopen. Als laatste zal ik in hoofdstuk 6 deze verschillende voorgestelde alternatieven toetsen aan de praktijk. Welke alternatieven zullen nooit worden gerealiseerd en welke hebben bijgedragen tot een verbetering voor de vervolging van verdachte piraten?. Ik zal niet enkel de alternatieven bekijken maar me ook focussen op de nationale berechting. Want, hoewel er nog steeds veel verdachten worden vrijgelaten, zijn er toch al nationale staten die daadwerkelijk tot vervolging overgaan

Ik hoop dat ik met dit eindwerk een duidelijker beeld kan verschaffen over het huidige vervolgingsbeleid.

## Hoofdstuk 1 Historische kijk op piraterij.

Het begrip piraat is afkomstig van het Griekse woord “peirata” en het Latijnse woord “pirata”. In het begin had dit woord een goede en eervolle betekenis en stond het voor een maritieme ridder en een admiraal of commandant op zee. Maar in de loop der tijd kreeg het woord een donkere betekenis en werd het de referentie voor zeerovers<sup>1</sup>.

Het woord bestaat nog steeds en staat nu beter bekend als een eeuwenoude vorm van misdaad of overtreding. Het begrip is terug te vinden in de digesten van Justinianus in 529 na Christus, in King John’s ordonnantie van 1201 en dit gaat zo verder tot op de dag van vandaag. Wanneer wij aan piraterij op zee denken, keren we terug naar de periode van de 17<sup>de</sup> tot 19<sup>de</sup> eeuw waarin piraterij op de voorgrond trad door de groeiende handel op zee. De term piraten had toen wel een andere invulling als vandaag, piraten waren rovers die schepen plunderen zonder dat bang te zijn om hun ‘handen vuil te maken’<sup>2</sup>.

Vroeger werd piraterij door bepaalde staten zelfs toegelaten. Deze staten gebruikten deze praktijk om wraak te nemen op andere staten. De staat gaf commissies aan personen die schepen aanvielen met de vlag van een vijandige staat. Deze wraakactie (‘kaapvaart’) werd later door de het verdrag van Parijs van 1856 verboden<sup>3</sup>.

In de 17de eeuw ontstond er een discussie tussen Grotius, Selden en Welwood over de vrije handel op zee (Mare Liberum). Deze discussie ligt aan de grondslag van de huidige verdeling tussen territoriale zones en volle zee. In het eerste gebied wordt de rechtsmacht uitgeoefend door de kuststaat, in het tweede gebied heeft geen enkele staat jurisdictie. Deze gelegde juridische basis ging gepaard met een stijging van piraterij.. De volle zee was een broeigebied voor piraterij. Er moesten dus maatregelen genomen worden om de vrijheden op volle zee, te kunnen waarborgen<sup>4</sup>.

Bovenstaande vormen van piraterij lijken in eerste zicht heel onwaarschijnlijk in onze ultramoderne wereld.. We leven immers in een tijd van grote bevolkingsgroei, met ultrasnelle

---

<sup>1</sup> J. Kavanagh, “ the law of contemporary sea piracy”, *Australian International Law Journal* 1999, 129.

<sup>2</sup> W. Birnie, Piracy past, present and future in E. Ellen, *Piracy at sea*, Parijs, ICC Publishing SA, 1989, 131.

<sup>3</sup> W. Birnie, Piracy past, present and future in E. Ellen, *Piracy at sea*, Parijs, ICC Publishing SA, 1989, 131.

<sup>4</sup> W. Birnie, Piracy past, present and future in E. Ellen, *Piracy at sea*, Parijs, ICC Publishing SA, 1989, 132.

en hoogstaande ontwikkelingen op gebied van telecommunicatietechniek en een groeiend toezicht op de oceanen via helikopters en satellieten. Toch bestaat deze problematiek nog steeds. Het fenomeen piraterij heeft zich echter aangepast aan de moderne wereld. Vroeger gingen zeeroovers aan boord van een schip om een kist met goud te stelen, nu betreden piraten met vuurwapens een ander schip en gijzelen de bemanning om losgeld te eisen van de eigenaars van schip en vracht<sup>5</sup>.

Piraterij vormt nu meer als ooit tevoren een bedreiging voor de globale economie. De hele wereld wordt er door geteisterd. Omdat deze daad dan ook nog eens gepaard gaat met gewelddaden, worden piraten aanschouwd als ‘vijanden van de mensheid’ (*hostes humani generis*). Bovenstaande redenen zorgden voor het inschrijven van een universele jurisdictie in het internationale recht. Ieder schip dat een daad van piraterij opmerkt op volle zee, mag deze onderscheppen en de verdachten hiervan aanhouden met het oog op vervolging. Deze universele rechtsmacht werd niet overal op een even goede manier ontvangen. Sommige rechtsgeleerden gaan ervan uit dat piraterij geen misdaad is. Anderen zijn dan weer de mening toegedaan dat het geen internationale vorm van misdaad betreft. Sommigen beweren zelfs dat door het gebrek aan een internationaal strafrechtelijk gerechtshof die kan overgaan tot bestraffing of verdrag piraterij niet kan gezien worden als een misdaad. Uiteraard zijn er ook voorstanders om piraterij als een misdaad te behandelen omwille van de aard van de gedragingen. Een ander probleem binnen deze universele jurisdictie berust in het feit dat er een gebrek is aan een eenduidige definitie van piraterij. Dit wordt verder verduidelijkt in hoofdstuk 2<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> W. Birnie, Piracy past, present and future in E. Ellen, *Piracy at sea*, Parijs, ICC Publishing SA, 1989, 132.

<sup>6</sup> W. Birnie, Piracy past, present and future in E. Ellen, *Piracy at sea*, Parijs, ICC Publishing SA, 1989, 132.

## Hoofdstuk 2 De definitie van piraterij op zee

De begripsbepaling van het woord piraterij vormt op zich al een algemeen obstakel. Enerzijds wordt men op nationaal niveau met uiteenlopende standpunten geconfronteerd wat op zich weer leidt tot het ontbreken van een eenduidige internationale begripsbepaling. Anderzijds is er in bepaalde verdragen wel degelijk een duidelijke begripsbepaling vastgelegd<sup>7</sup>. Hieronder zal ik eerst het verdragsrechtelijk begrip uitgebreid bespreken, nadien zal ik het begrip piraterij bekijken vanuit de nationale wetgevingen van respectievelijk België, Duitsland en Nederland. Verder zal ik ook nog even stilstaan bij verschillende definities van piraterij zoals die worden gehanteerd door internationale organisaties

### 2.1 Internationale definitie

Op Internationaal niveau bestaat er dus - zoals hierboven reeds vermeld - geen duidelijke en eenduidige definitie van het begrip piraterij. *De jure gentium*.-verwijst naar het begrip piraterij op internationaal niveau en niet naar het begrip piraterij in de nationale wetgevingen - Het Zeerechtverdrag werd geratificeerd door 158 landen, wat een groot aantal is, maar niet zorgt voor een eenvormige definitie op internationaal niveau (bv: de VSA (Verenigde Staten van Amerika) is geen lid van dit verdrag, dit ondanks het feit dat dit land toch een grote en belangrijke speler is in de maritieme wereld). Toch komen er gewoonterechtelijk steeds enkele constanten terug. Op gewoonterechtelijk niveau wordt het begrip piraterij *de jure gentium* pas voltrokken als er drie elementen aanwezig zijn. Ten eerste moet het gebruikte geweld op zee niet-wettelijk zijn, als tweede element wordt er vereist dat er minimaal twee schepen bij het geweld betrokken zijn en als derde en laatste element moet er sprake zijn van geweld buiten de territoriale rechtsbevoegdheid van de kuststaat (dus niet in landwateren of territoriale wateren)<sup>8</sup>.

Het begrip heeft op internationaal niveau enkele fases doorstaan die hieronder uitgebreid worden besproken.

---

<sup>7</sup> E. Somers., Piraterij: een bedreiging voor de koopvaardij, in F. Maes, en P. Willems, *Water : bron van leven en conflicten*, Leuven, Acco, 2010, 173.

<sup>8</sup> E. Somers., Piraterij: een bedreiging voor de koopvaardij, in F. Maes, en P. Willems, *Water : bron van leven en conflicten*, Leuven, Acco, 2010, 173.

### 2.1.1 The League Draft van 1925

Deze ‘*League Draft*’ was de eerste poging die werd ondernomen om internationaal gewoonterecht te codificeren omtrent piraterij<sup>9</sup>. Maar er waren toch enkele problemen. Ten eerste was piraterij enkel mogelijk op volle zee, ten tweede was er niets in voorzien voor daden gepleegd met staatschepen. Als derde en laatste werden daden met politieke doeleinden niet in de definitie opgenomen. De Draft erkende wel dat ook oorlogsschepen en schepen die zonder vlag varen, daden van piraterij kunnen plegen. In het geval van oorlogsschepen is dit enkel en alleen mogelijk nadat er muiterij werd gepleegd. Ook konden onherkenbare opstandelingen overgaan tot het plegen van piraterij. Maar de oplossingen geboden door de League Draft werden niet globaal aanvaard. De wereld was nog niet klaar voor een codificatie, er was niet veel interesse en veel landen vonden dat het een “uitgestorven” misdad betref.<sup>10</sup>

### 2.1.2 The Harvard Research Draft van 1932

Deze draft was de eerste formele papieren drager van het internationaal gewoonterecht inzake piraterij<sup>11</sup>. Het vormde ook de basis voor het werk van de ILC tijdens de jaren 50’ van vorige eeuw. Het heeft immers bijgedragen aan de conventie van Genève over de volle zee van 1958<sup>12</sup>.

Het was dus de eerste poging om zowel de definitie en de omvang van piraterij te omschrijven in het internationaal recht. Deze poging werd ondernomen door de Harvard Research Group alia ‘*The Group*’. Bij hun onderzoek naar de perfecte definitie maakten ze gebruik van verschillende argumenten en meningen afgeleid uit verdragen, internationaal gewoonterecht, nationaal recht van ontwikkelde landen, internationale rechtsspraak, geschriften van gewaarde rechtsgeleerden en alle middelen die het IGH ( Internationaal Gerechtshof) gebruikte bij hun beslissingen<sup>13</sup>.

‘*The Group*’ vond dat piraterij een misdad was met een speciale of *sui generis* jurisdictie en stelde het volgende vast: “*It stated that: International law piracy is only a special ground of state jurisdiction - of jurisdiction in every state. This jurisdiction may or may not be exercised by a certain state. It may be used in part only. How far it is used depends on the municipal law of the state, not on the law of nations. It justifies state action within limits and fixes those limits. It goes no further*”. Daarom is volgens hen piraterij op volle zee een misdad omgeven door universele rechtsmacht. Hierbij moet wel worden vermeld dat in die tijd nog geen sprake

---

<sup>9</sup> S.P. Menefee, *Terrorism at Sea: The historical development of an international legal response*, in A.H. Parrit, *Violence at sea: A review of terrorism, acts of war and piracy, and countermeasures to prevent terrorism*, Parijs, ICC Publishing SA, 1986, 197.

<sup>10</sup> W. Birnie, *Piracy past, present and future* in E. Ellen, *Piracy at sea*, Parijs, ICC Publishing SA, 1989, 137.

<sup>11</sup> W. Birnie, *Piracy past, present and future* in E. Ellen, *Piracy at sea*, Parijs, ICC Publishing SA, 1989, 138.

<sup>12</sup> S.P. Menefee, *Terrorism at Sea: The historical development of an international legal response*, in A.H. Parrit, *Violence at sea: A review of terrorism, acts of war and piracy, and countermeasures to prevent terrorism*, Parijs, ICC Publishing SA, 1986, 198.

<sup>13</sup> M. Pathak, “Maritime violence: piracy at sea and marine terrorism today”, *Windsor Rev. Legal & Soc issues* 2005, 68.

was van maritieme zones zoals nu. In artikel 1 van het ontwerp komt het begrip territoriale rechtsmacht voor als: “*its land, its territorial waters and the air above its land and territorial waters*”. Bovendien vermeldt men ook het begrip ‘de volle zee’, als een internationale zone van de zee. Indien men dus het slachtoffer is van een daad van piraterij op zee, zal de staat van het slachtoffer overgaan tot de vervolging. Er wordt hiervoor wel een vereiste gesteld door het internationale recht; nl. dat er sprake is van een eerlijke procesgang. ‘*The Group*’ had ook voorzien in een universele rechtsmacht die wordt beperkt door het ‘ne bis in idem’ beginsel in artikel 15 van het ontwerp<sup>14</sup>.

Het bovenstaande werk van ‘*The Group*’ was heel vooruitstrevend en vernieuwend, maar toch zijn er enkele belemmeringen die duidelijk naar voor komen. De belangrijkste belemmering schuilt in het gebrek aan uniformiteit van de nationale wetgeving. Er waren bezorgdheden uitgegaan van ‘*The Group*’ dat staten niet bereid of niet in staat zouden zijn tot vervolging van vermeende piraten over te gaan.. In artikel 3 wordt het begrip piraterij als volgt omschreven: “*an act of violence or of depredation committed with intent to rob, rape, wound, enslave, imprison or kill a person or with intent to steal or destroy property for private ends without a bona fide purpose*”. Er wordt dus duidelijk gesteld dat een misdaad pas als piraterij kan worden gekwalificeerd indien deze gepleegd is met private doeleinden”, politieke doeleinden worden uit het toepassingsgebied weggelaten. Het valt ook op dat deze definitie veel uitgebreider is dan de hedendaagse internationale definitie van art. 101 van het Zeerechtverdrag<sup>15</sup>.

Anders dan de huidige definitie valt hier niet alleen de volle zee, maar ook de territoriale zee onder het toepassingsgebied. De staten kregen ook het recht om hun onderdanen, schepen en handel te beschermen tegen inmenging op zee, dit werd ingeschreven in artikel 16<sup>16</sup>.

### **2.1.3 International Law Commission en de voorstellen van 1955**

In 1955 heeft de ILC opnieuw een poging gewaagd om een definitie en de omvang van piraterij neer te pennen. Deze commissie baseerde zich hierbij vooral op het werk die het had uitgevoerd rond de ‘*Harvard Research Draft*’ van 1932<sup>17</sup>.

In het ontwerp werden o.m. de volgende dingen gerealiseerd: 1) De commissie heeft geprobeerd om een internationale verantwoordelijkheid bij de staten te leggen in de strijd tegen piraterij op zee buiten de territoriale gebieden van de kuststaten. 2) De commissie heeft ook getracht het begrip piraterij te definiëren. Dit resulteerde echter in een enge definitie

---

<sup>14</sup> M. Pathak, “Maritime violence: piracy at sea and marine terrorism today”, *Windsor Rev. Legal & Soc issues* 2005, 69.

<sup>15</sup> M. Pathak, “Maritime violence: piracy at sea and marine terrorism today”, *Windsor Rev. Legal & Soc issues* 2005, 69-70.

<sup>16</sup> W. Birnie, *Piracy past, present and future* in E. Ellen, *Piracy at sea*, Parijs, ICC Publishing SA, 1989, 138.

<sup>17</sup> M. Pathak, “Maritime violence: piracy at sea and marine terrorism today”, *Windsor Rev. Legal & Soc issues* 2005, 70.

waarbij enkel private doeleinden konden worden gekwalificeerd als daden van piraterij.3) .Er werd ook voorgesteld dat een schip zijn nationale status niet zou verliezen, tenzij de staat van afkomst dit wel heeft voorzien in het nationaal recht<sup>18</sup>.

Eens de voorbereidende werken klaar waren, werd dit ontwerp naar de internationale gemeenschap gestuurd en één jaar later, in 1956, kwam het terug samen met de commentaren van verschillende staten<sup>19</sup>.

Uit het onderzoek van de verschillenden commentaren, kon men afleiden dat er een verdeeldheid heerste onder de staten met betrekking tot de doeleinden Een eerste groep staten vond dat politieke daden moesten worden toegevoegd aan de definitie van piraterij en dat het recht ook van toepassing moest zijn op overheidschepen. Andere staten argumenteerden of het recht omtrent piraterij op zee enkel betrekking mocht hebben op private daden van individuen en niet op deze van een overheidsschip. Dit druiste dus lijnrecht in tegen de visie van de eerste groep. De Commissie leidde uit deze discussie af dat het traditionele beeld van piraterij iets uit het verleden was , met als gevolg dat artikels 13 en 14 werden geüpdatet. Er werd een universele jurisdictie ingevoerd en er werd gesteld dat het recht omtrent piraterij op zee van toepassing is op zowel private schepen als in beperkte mate ook op oorlogsschepen. Bij deze laatste moet er namelijk sprake zijn van muiterij. In geval van muiterij, wordt een oorlogsschip behandeld als een privaat schip<sup>20</sup>.

#### **2.1.4 Verdrag van Genève over de volle zee van 1958**

Het door het ILC herziend ontwerp van 1956 werd formeel geadopteerd in het Verdrag van Genève over de volle zee van 1958 dat in werking is getreden op 30 september 1962<sup>21</sup>.

Het Internationaal recht omtrent piraterij is uiteengezet in de artikels 14 tot en met 22 van de Conventie van Genève. Deze artikels werden door het Zeerechtverdrag van 1982 bijna letterlijk overgenomen<sup>22</sup>. Ik zal het begrip dan ook daar verder uitleggen en hier niet langer bij dit onderwerp blijven stilstaan.

#### **2.1.5 Het Zeerechtverdrag van 1982**

Het Zeerechtverdrag van 1982 geeft de huidige definitie weer van het begrip piraterij in het internationale recht. Deze definitie is dezelfde als deze die we terugvinden in het verdrag van Genève van 1958. Er rijzen wel vragen over de beperkte omvang van deze definitie. Men zou

---

<sup>18</sup> M. Pathak ,”Maritime violence: piracy at sea and marine terrorism today”, *Windsor Rev. Legal & Soc issues* 2005, 70.

<sup>19</sup> M. Pathak ,”Maritime violence: piracy at sea and marine terrorism today”, *Windsor Rev. Legal & Soc issues* 2005, 70

<sup>20</sup> M. Pathak ,”Maritime violence: piracy at sea and marine terrorism today”, *Windsor Rev. Legal & Soc issues* 2005, 70-71.

<sup>21</sup> M. Pathak ,”Maritime violence: piracy at sea and marine terrorism today”, *Windsor Rev. Legal & Soc issues* 2005, 70.

<sup>22</sup> J. Treves, Piracy and the international law of the sea, in D. Guilfoyle, *Modern piracy : legal challenges and responses*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing Limited, 2013, 120.



zelfs kunnen vermoeden dat dit met opzet werd gedaan om een consensus onder de partijstaten van het verdrag te stimuleren<sup>23</sup>.

### 2.1.5.1 Artikel 101 van het Zeerechtverdrag

Zoals hierboven aangeduid, wordt er op verdragsrechtelijk gebied wel een duidelijke begripsbepaling gegeven. Het begrip kan men terugvinden in artikel 101 van het Zeerechtverdrag en luidt als volgt<sup>24</sup>:

*“Piracy consists of any of the following acts:*

*(a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:*

*(i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;*

*(ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;*

*(b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;*

*(c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).”*

Men kan dus besluiten dat piraterij een onwettige daad is van geweld, aanhouding en plundering die voor private doeleinden werd gepleegd door de bemanning of door de passagiers van een privaat schip. Men zal een daad ook enkel als piraterij kwalificeren indien deze is gepleegd op volle zee en dus buiten de territoriale wateren van een kuststaat. Bovendien moet de daad zijn gepleegd tegen een ander schip of tegen personen of goederen die zich aan boord van een ander schip bevinden<sup>25</sup>.

Deze bepaling is duidelijk gebaseerd op de verdeling en de bevoegdheden van de staten van de zee en oceanen in verschillende zones zoals ingeschreven in het internationaal recht, meer specifiek het Zeerechtverdrag<sup>26</sup>.

### *Volkenrechtelijke voorwaarden voor de kwalificatie van een handeling als zeeroof<sup>27</sup>*

---

<sup>23</sup> J. Kavanagh, “the law of contemporary sea piracy”, *Australian International Law Journal* 1999, 137.

<sup>24</sup> Art. 101 van het Zeerechtverdrag 1982.

<sup>25</sup> E. Somers, Piraterij: een bedreiging voor de koopvaardij, in F. Maes, en P. Willems, *Water : bron van leven en conflicten*, Leuven, Acco, 2010, 173.<

<sup>26</sup> E. Somers, Piraterij: een bedreiging voor de koopvaardij, in F. Maes, en P. Willems, *Water : bron van leven en conflicten*, Leuven, Acco, 2010, 173.

<sup>27</sup> E. Somers, Piraterij: een bedreiging voor de koopvaardij, in F. Maes en P. Willems, *Water : bron van leven en conflicten*, Leuven, Acco, 2010, 174.

Een daad kan niet zomaar als piraterij worden gekwalificeerd. Er moet aan enkele vereisten worden voldaan nl. de daad moet

- 1) onwettig zijn
- 2) gepaard gaan met geweld of plundering
- 3) gepleegd zijn door een privaat schip
- 4) persoonlijke doeleinden bevatten
- 5) gericht zijn tegen een ander schip
- 6) gepleegd worden op volle zee.

Hieronder worden deze begrippen nader besproken.

1) De daad moet onwettig zijn: daden uit wettige zelfverdediging kunnen derhalve niet als zeeroof worden gekwalificeerd. Ook het oude gebruik van kaapvaart valt buiten de definitie van piraterij.

2) Daad van geweld, aanhouding of plundering.

3) Begaan door de bemanning of de passagiers van een particulier schip: In principe kunnen schepen die in dienst staan van de overheid, geen zeeroof plegen. Maar indien de bemanning van het schip, in dienst van de overheid, muit, dan wordt het schip niet langer gekwalificeerd als staatschip maar gelijkgesteld met een particulier schip, zodat er toch sprake kan zijn van piraterij.(artikel 102 Zeerechtverdrag)

4) Voor persoonlijke doeleinden. Er moet sprake zijn van winstbejag, haat, wraak of andere persoonlijke motieven. In geval van politieke motieven, kan er van zeeroof geen sprake zijn.

5) Gericht tegen een ander schip, personen of goederen aan boord daarvan. Als passagiers of bemanningsleden acties ondernemen tegen hun eigen schip, vallen deze niet onder het begrip piraterij.

6) De handeling moet begaan zijn op volle zee of op een plaats die buiten de rechtsmacht van iedere staat valt. Dus niet in territoriale wateren waar de kuststaat zelf rechtsbevoegd is Alsook niet op plaatsen die buiten de rechtsmacht van elke staat vallen, zoals de eilanden die door het ILC als *terra nullius* worden aanzien of de kusten van onbezette gebieden.

## **2.1.5.2 Beperkingen aan het begrip piraterij volgens het Zeerechtverdrag**

### **2.1.5.2.1 Algemeen:**

De definitie van Piraterij is in het Zeerechtverdrag dus op zeer beperkte wijze omschreven. Het is enkel gericht op handelingen van piraterij die gepleegd werden op volle zee, alsook moet de handeling onwettig gepleegd zijn met geweld door een schip tegen een ander schip en voor persoonlijke doeleinden. Door deze strikte definitie werden verschillende incidenten, die lijken op daden van piraterij, niet als piraterij gekwalificeerd. Bekende voorbeelden hiervan

zijn de incidenten met de ‘Santa Maria’ en de ‘Achille Lauro’<sup>28</sup>. Deze twee incidenten komen hieronder uitgebreid aan bod<sup>29</sup>.

#### 2.1.5.2.2 De volle zee

Zoals hierboven vermeld, moet de handeling gesteld zijn buiten de wateren waar kuststaten een territoriale bevoegdheid hebben. Maar hoe onderscheiden we de territoriale wateren van de internationale?

Men moet een onderscheid maken tussen verschillende maritieme zones:<sup>30</sup>

1. Territoriale zone: deze strekt zich uit vanaf de kustlijn tot 12 mijl in zee. Hier hebben de kuststaten een exclusieve jurisdictie, maar ze zijn wel onderworpen aan het recht van onschuldige doorvaart voor schepen van andere staten.
2. Aansluitende zone: Deze zone strekt zich uit vanaf de kustlijn tot 24 mijl in zee. Hier kan de kuststaat enkel optreden indien het betrekking heeft op het voorkomen van een schending inzake zijn douane-, fiscale-, immigratie en gezondheidswetgeving.
3. EEZ (Exclusieve Economische Zone): De staat kan het gebied tot 200 zeemijl verwijderd van zijn kustlijn opeisen als een EEZ. Hier heeft de staat enkele soevereine rechten zoals exploitatie, die het mag uitoefenen (geen jurisdictie).
4. Volle zee: alle andere gebieden die niet binnen bovenstaande zones behoren, worden beschouwd als een gebied dat gelegen is in de volle zee. Er wordt ook vanuit gegaan dat zowel de aansluitende zone als de EEZ behoren tot het gebied van de volle zee en dus onder het principe van de vrijheid van de volle zee vallen. Men mag hier wel niet vergeten dat sommige staten wel soevereine rechten uitoefenen in deze gebieden. Deze mogen niet zomaar naast zich neer worden gelegd en moeten dus worden gerespecteerd door andere staten.

De volle zee is dus een gebied waarover er vrijheid bestaat. Hoe worden dan de misdaden, gepleegd op de volle zee, bestraft? Dit wordt geregeld door de exclusieve rechtsmacht van de vlaggenstaat. De strafrechtelijke bevoegdheid wordt geregeld door het Verdrag van Brussel van 10 mei 1952 dat de exclusieve bevoegdheid over misdrijven op de volle zee toekent aan de vlaggenstaat<sup>31</sup>. Het is duidelijk dat het Zeerechtverdrag van 1982 met behulp van de universele rechtsmacht een uitzondering op deze bevoegdheid heeft geregeld door toe te laten dat elke staat op volle zee mag ingrijpen als het een daad van piraterij opmerkt op volle zee, ongeacht de staat van het vlaggenschip.

---

<sup>28</sup> J. Treves, Piracy and the international law of the sea, in D. Guilfoyle, *Modern piracy : legal challenges and responses*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing Limited, 2013, 120

<sup>29</sup> Zie infra 2.1.5.2.5

<sup>30</sup> L. Azubuike, “International law regime against piracy”, *Ann. Surv. Int’l & Comp. L.* 2009, 49-50.

<sup>31</sup> E.Somers, *Inleiding tot het Internationaal Zeerecht*, Mechelen, Kluwer, 2010, 270.

Een andere uitzondering op de exclusieve rechtsmacht voor de vlaggenstaten is het achtervolgingsrecht of het recht op *'hot pursuit'*<sup>32</sup>. Het achtervolgingsrecht is een exclusieve bevoegdheid van de kuststaat en kan enkel worden uitgeoefend door oorlogsschepen of militaire en andere schepen die in dienst zijn van de regering en die speciaal voor dat doel zijn gemachtigd. Kuststaten mogen enkel gebruik maken van het achtervolgingsrecht indien er gegronde redenen bestaan om aan te nemen dat het schip in kwestie een overtreding heeft begaan tegen de wetten en voorschriften van de desbetreffende kuststaat en indien het een uitweg zoekt naar de volle zee. Een achtervolging van een vreemd schip moet zijn start hebben gehad in de interne wateren, territoriale zee of aansluitende zone, zij mag alleen buiten deze zones worden voortgezet indien de achtervolging voortdurend is. Maar wat eens men volle zee bereikt en zich zo verder beweegt naar de territoriale wateren van een andere kuststaat? Mag de achtervolgende kuststaat dan nog steeds het achtervolgingsrecht toepassen? Dit kan maar hiervoor moet men de toestemming krijgen van de derde kuststaat. Indien deze toestemming niet verkregen wordt, moet de achtervolging worden gestaakt om de soevereiniteit te respecteren<sup>33</sup>.

Ook het aanhoudings- en onderzoeksrecht vormt een uitzondering op de exclusieve rechtsmacht van een vlaggenstaat op de volle zee. In de regel mogen schepen met een andere vlag een schip niet betreden of onderzoeken op volle zee zonder toestemming van de vlaggenstaat. Maar, een oorlogsschip mag een vreemd koopvaardijship wel aanhouden indien dit laatste zich schuldig heeft gemaakt aan piraterij<sup>34</sup>. Het schip mag dan overgaan tot onderzoek naar het recht van het schip tot het voeren van zijn vlag. Men kan overgaan tot het onderzoeken van de scheepsdocumenten, de nationaliteit van het schip, bemanning kan worden ondervraagd, goederen kunnen in beslag worden genomen en piraten kunnen worden gearresteerd. Er wordt beweerd dat de bescherming tegen piraterij, waarbij men vaak gebruik maakt van een valse vlag, aan de oorsprong ligt van dit onderzoeksrecht<sup>35</sup>.

Het feit dat daden van piraterij enkel kunnen voorkomen in de volle zee, werd enorm bekritiseerd op internationaal niveau, maar men stelt wel vast dat deze vereiste het beste aansluit bij de internationale ordelijkheid<sup>36</sup>.

Door onder artikel 101 van het Zeerechtverdrag te stellen dat een daad op volle zee moeten worden gepleegd, heeft dit als gevolg dat, wanneer een daad binnen territoriale wateren werd gepleegd, deze - op grond van het Zeerechtverdrag - niet als piraterij kan worden bestraft. De vraag kan dan worden gesteld of deze misdaden in staten zonder voldoende gezag dan überhaupt worden bestraft? In principe kan de vlaggenstaat altijd eisen dat de kuststaat

---

<sup>32</sup> Art. 111 Zeerechtverdrag van 1982

<sup>33</sup> E.Somers, *Inleiding tot het Internationaal Zeerecht*, Mechelen, Kluwer, 2010, 291-93.

<sup>34</sup> Art.110 Zeerechtverdrag van 1982

<sup>35</sup> E.Somers, *Inleiding tot het Internationaal Zeerecht*, Mechelen, Kluwer, 2010, 289-90.

<sup>36</sup> L. Azubuike, "International law regime against piracy", *Ann. Surv. Int'l & Comp. L.*2009, afl. 43, 51.

overgaat tot bestraffing van de piraterij in haar territoriale wateren. Hierna een voorbeeld ter illustratie: Stel dat een Belgisch schip in het territoriaal gebied van Benin aan het varen is en wordt gekaapt. (België vlag van het schip) heeft dan het recht om te eisen dat de staat Benin de kapers straft of de daad ongedaan maakt. Indien Benin dit niet doet, verzuimt het zich aan zijn internationaal opgelegde verplichtingen en dan kan België de beschikbare internationale middelen inzetten tegen Benin wegens niet-naleving van de internationale verplichtingen. Men kan zelfs nog een stapje verder gaan, afhankelijk van de omvang of de frequentie waarbij zulke daden zich voordoen in de territoriale zee, is het zelfs mogelijk dat in dit geval België, de staat Benin aansprakelijk kan stellen voor hun ‘bijdrage’ aan de piraterij<sup>37</sup>.

Maar deze procedure lijkt nogal omslachtig. We kunnen de vraag stellen of staten in de praktijk elkaar zullen aanklagen voor de niet-vervolging van verdachte piraten. het zou in geen geval de politieke betrekkingen tussen de deze landen bevorderen.

In de praktijk zijn de territoriale wateren zeer zwak in bepaalde staten die *‘failed states’*<sup>38</sup> worden genoemd. Voorbeelden hiervan zijn de kuststreek van Somalië, de Straat van Malakka, en de Golf van Guinea. In deze gebieden ontstaat er immuniteit ten aanzien van de piraten, omdat de buitenlandse staten geen toestemming krijgen van de kuststaat om piraten aan te houden in territoriale wateren. Dit draagt dus bij tot een heropleving van piraterij in deze gebieden en blijft een heel grote uitdaging vormen voor de internationale jurisdictie<sup>39</sup>. Gelukkig zijn er al enkele initiatieven genomen om deze problematiek te ondervangen. Zo zijn er enkele resoluties uitgegaan van de VNVR (Veiligheidsraad van de Verenigde Naties) die de buitenlandse staten de bevoegdheid geven in deze territoriale wateren verdachte piraten te arresteren<sup>40</sup>.

We kunnen dus vaststellen dat de mogelijkheid werd gecreëerd om ook buiten de volle zee daden van piraterij te bestraffen. Dit vergt echter wel de nodige bereidwilligheid van de nationale kuststaten. Indien de kuststaat niet bereid is in te grijpen, kan men deze veroordelen voor het niet naleven van de internationale verplichtingen. Maar dit lijkt mij eerder onbegonnen werk. Bovendien zullen corrupte landen zonder voldoende gezag nooit ingaan op de eis tot vervolging gesteld door de vlaggenstaat. Het zou daarom beter zijn om deze jurisdictie uit te breiden tot de territoriale wateren, zoals verwezenlijkt in de resoluties van de VNVR.. Vermoedelijk zal dergelijke uitbreiding van het Zeerechtverdrag nooit door alle staten worden goedgekeurd omdat dit een bedreiging vormt voor de soevereiniteit van de kuststaten.

---

<sup>37</sup> L. Azubuike, “International law regime against piracy”, *Ann. Surv. Int’l & Comp. L.* 2009, afl. 43, 51.

<sup>38</sup> Zie infra 6.3.5

<sup>39</sup> W. Magnuson, “Marine conservation campaigners as pirates: the consequences of sea shepherd”, *Envtl. L.* 2014, 942.

<sup>40</sup> Zie infra 6.3.5.

### 2.1.5.2.3 Gericht tegen een ander schip

Er moeten dus 2 schepen aanwezig zijn vooraleer men de daad kan kwalificeren als piraterij. Dit houdt een groot nadeel in voor kapingen die uitgaan van bemanning of passagiers.

De bekendste voorbeelden hiervan zijn de kaping van het Portugese cruiseschip Santa Maria in 1961 en de kaping van het Italiaanse cruiseschip de ‘Achille Lauro’ in 1985. In beide gevallen was er maar sprake van 1 schip<sup>41</sup>. Beide incidenten worden hieronder uitgebreid besproken<sup>42</sup>.

De kapingen van de ‘Santa Maria’ en de ‘Achille Lauro’ veroorzaakten verhitte discussies op internationaal niveau. Er stelde zich immers de vraag of kapingen gepleegd door passagiers of bemanningsleden van private schepen zonder hulp van een 2<sup>de</sup> schip als piraterij konden worden gekwalificeerd<sup>43</sup>.

In het Zeerechtverdrag wordt bepaald dat er bij elke vorm van piraterij 2 schepen betrokken moeten zijn. In bovenstaande voorbeelden was er telkens maar 1 schip betrokken. Om voor vervolging als piraterij in aanmerking te komen hadden de daders het te kapen schip moeten overmeesteren vanaf of met behulp van een ander schip.

Een lid van het ILC, dat destijds meehielp bij het schrijven de definitie, had voorgesteld om ook kapingen gepleegd door passagiers onder deze definitie te laten vallen. Maar zijn voorstel werd - zonder duidelijke reden hiervoor te geven- niet geaccepteerd. Vele internationale rechtsgeleerden hebben zich sindsdien over dit onderwerp gebogen<sup>44</sup>.

In mijn ogen is de vereiste van een “ander schip” veel te beperkend. Men kijkt hier enkel naar de manier waarop de daders aan boord gekomen zijn van het te kapen schip. Volgens mij moet men meer naar de essentie van de misdaad kijken om te bepalen of de misdaad valt onder piraterij of niet<sup>45</sup>.

### 2.1.5.2.4 Private doeleinden

In artikel 101 van het Zeerechtverdrag wordt duidelijk gemaakt dat piraterij moet gepleegd worden omwille van private doeleinden, maar nergens wordt het begrip “private doeleinden” concreet uitgelegd.

---

<sup>41</sup> J. Treves, Piracy and the international law of the sea, in D. Guilfoyle, *Modern piracy : legal challenges and responses*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing Limited, 2013, 120.

<sup>42</sup> Zie infra 2.1.5.2.5

<sup>43</sup> F.A. Vali, “ the Santa Maria case”, *Nw. U. L. Rev.* 1961-62, 168-70.

<sup>44</sup> G.P.McGinley, “The Achille lauro affair-implications for international law”, *Tenn. L. Rev.* 1984-85, afl 53, 696.

<sup>45</sup> B.H. Brittin, *The law of piracy: Does it meet the present and potential challenges*, in E. Ellen, *Piracy at Sea*, Parijs, ISH Publishing SA, 1989, 160-61.

Deze vereiste heeft een historische achtergrond, staten maakten gebruik van piraten om op te treden tegen andere vijandige staten, gelijkaardig, piraten mogen niet optreden voor erkende staten wat voortvloeit uit de natuur van piraterij<sup>46</sup>.

Het begrip “private doeleinden” wordt niet verder gedefinieerd in het Zeerechtverdrag, hoewel men ervan mag uitgaan dat gewelddaden gepleegd op religieuze, etnische of politieke gronden niet kunnen worden gezien als daden van piraterij. Het essentiële punt bij deze vereiste in de definitie van piraterij ligt in het feit dat een staat niet aansprakelijk kan worden gesteld voor de handelingen van een autonoom handelend piraat of groep van piraten met politieke motieven. Er wordt immers algemeen aangenomen dat een overheidsschip, nooit kan worden gekwalificeerd als een piratenschip tenzij er sprake is van mouterij en overname van het gezag door de bemanningsleden<sup>47</sup>.

Men kan besluiten dat het begrip “private doeleinden” toch om bepaalde redenen is ingeschreven in de internationale definitie. Dit was enerzijds gelegen in de bezorgdheid van het belemmeren van de koopvaardij en anderzijds in de terughoudendheid van staten om jurisdictie te verlenen aan andere staten over daden die enkel politiek gemotiveerd zijn<sup>48</sup>.

#### **2.1.5.2.5 Belangrijke incidenten**

##### *De Kaping van de ‘Santa Maria’ in 1961*

De ‘Santa Maria’, een Portugees cruiseschip, werd op 10 januari 1961 op volle zee door een groep van politieke vrijheidsstrijders overmeesterd. Kapitein Galvao, de leider van de rebellen, nam de controle van het schip over. Tijdens de strijd om de controle over het schip, werd officier Costa vermoord en een piloot in training raakte ernstig verwond. De scheepskapitein werd door de kapers gedwongen de koers van het schip te wijzigen en naar een andere bestemming te varen. De kapers maakten bekend dat ze het schip hadden gekaapt voor rekening van het Portugese ‘*National Independent Movement*’ onder leiding van Generaal Humberto da Silva Delgado, met de bedoeling de dictatuur van Salazar omver te werpen. De Portugese regering noemde de kaping door de rebellen “een daad van piraterij”, hoewel Galvao via de radio heel duidelijk had gemaakt dat de rebellen niet optraden als piraten, maar als politieke vrijheidsstrijders. De kaping van de ‘Santa Maria’ bleef doorgaan tot 3 februari 1961. Galvao droeg de ‘Santa Maria’ uiteindelijk over in handen van de Braziliaanse autoriteiten. De ‘Santa Maria’ werd teruggegeven aan de ‘*Colonial Navigation Company*’ in Lissabon. Galvao en zijn volgers kregen asiel in Brazilië<sup>49</sup>.

---

<sup>46</sup> L. Azubuike, “International law regime against piracy”, *Ann. Surv. Int'l & Comp. L.*2009, 52.

<sup>47</sup> L. Azubuike, “International law regime against piracy”, *Ann. Surv. Int'l & Comp. L.*2009, 52.

<sup>48</sup> L. Azubuike, “International law regime against piracy”, *Ann. Surv. Int'l & Comp. L.*2009, 52-53.

<sup>49</sup> F.A. Vali, “the Santa Maria case”, *Nw. U. L. Rev.*1961-62, 168-70.

Was deze kaping een daad van piraterij?

De rebellen bevonden zich immers reeds aan boord van het schip voor de feitelijke daad van kaping plaatsvond. Bovendien hadden de daders gehandeld uit politieke overtuiging. Anderzijds, werd de controle van de 'Santa Maria' overgenomen op volle zee. Hieronder staan we even stil bij de boven aangehaalde punten.

- *De volle zee*

De kaping gebeurde op volle zee. Een daad zal pas beschouwd worden als piraterij indien deze zich op volle zee heeft voorgedaan. Er bestaat dus geen conflict met deze beperking.

- *Gericht tegen een ander schip*

Een daad kan pas als piraterij worden beschouwd als het een actie tegen een ander schip betreft. Er is dus de vereiste van de aanwezigheid van twee schepen. In deze zaak waren de rebellen reeds voor de feitelijke daad kaping als gewone passagiers aan boord gegaan en hebben ze pas later tijdens de reis de controle over het schip over genomen. Artikel 15 van de Conventie van Genève stelt duidelijk dat dit geen daad van piraterij kan zijn. De actie was niet gericht tegen een ander schip, er was maar één schip aanwezig in deze zaak nl. de 'Santa Maria'<sup>50</sup>. In dit kader valt de daad dus eigenlijk niet onder de internationale definitie van piraterij, maar onder de exclusieve jurisdictie van de vlaggenstaat.

- *Private doeleinden*

Volgens artikel 15 van de conventie van Genève moeten bij piraterij niet alleen twee schepen aanwezig zijn. Er moet ook sprake zijn van private doeleinden.

De politieke motivaties in deze zaak zijn onbetwistbaar. Er kan wel worden geargumenteed dat het streven naar politieke macht, met gebruik van persoonlijke ambitie, eventueel zou kunnen worden gezien als een daad gesteld met private doeleinden<sup>51</sup>.

Maar uit de behandeling van het schip vanaf het moment van kaping en uit de verklaringen van kapitein Galvao en Generaal Delgado, blijkt voldoende duidelijk dat de overname niet kaderde binnen het begrip private doeleinden<sup>52</sup>. Het doel van de kapers was louter politiek: een einde maken aan de dictatuur van Salazar in Portugal en de wereld duiden op de gelijkaardige situatie onder het Franco-regime in Spanje<sup>53</sup>.

*De kaping van de 'Achille Lauro' in 1985*

---

<sup>50</sup> L.C Green, "The Santa Maria: Rebels or Pirates", *Brit. Y. B. Int'l L.* 1961, 503.

<sup>51</sup> B. Forman, "The international law of piracy and the Santa Maria incident", *JAG J.* 1961, (2), 168.

<sup>52</sup> L.C Green, "The Santa Maria: Rebels or Pirates", *Brit. Y. B. Int'l L.* 1961, 503.

<sup>53</sup> Zie supra



Op 7 oktober 1985 werd het Italiaanse cruiseschip, de ‘Achille Lauro’, door leden van het ‘*Palestine Liberation Front*’ ( een afgescheiden fractie van de ‘*Palestine Liberation Organisation*’), gekaapt. De kapers waren aan boord gegaan in Genoa en deden zich voor als normale toeristen. Op een gegeven moment namen ze de controle over het schip over en gijzelden ze de bemanningsleden en de passagiers. De vrijheidsstrijders maakten bekend dat ze bemanning en passagiers zouden vermoorden indien niet aan hun eisen werden voldaan. Ze dreigden er zelf mee het schip op te blazen indien reddingsmissies zouden worden ondernomen. De voornaamste eis die ze stelden was de vrijlating van 50 Palestijnse gevangenen in Israël. Toen deze eis niet werd ingewilligd, schoten de kapers de Joodse Amerikaan Leon Klinghoffer, die deels verlamd was en zich voortbewoog in rolstoel, dood en dumpten zijn lichaam in zee. De Verenigde Staten van Amerika kwalificeerden deze kaping als een daad van piraterij, een positie die door sommigen werd gevolgd en door anderen werd bestreden<sup>54</sup>.

Opnieuw rees de vraag of de kaping van de ‘Achille Lauro’ daadwerkelijk kon worden beschouwen als een daad van piraterij volgens de internationale definitie.

- *De volle zee*

Het schip werd 30 mijl verwijderd van de haven van Said gekaapt. Daarna werd het schip, weggeleid op minstens honderd mijl van de Egyptische kust. Tijdens de reis van de territoriale zee naar de volle zee traden verschillende daden van plundering en geweld op. Kunnen deze daden als daden van piraterij worden aanschouwd? Of zijn dit enkel criminele daden en vallen ze binnen de jurisdictie van de kuststaat? We hebben gezien dat onder het Zeerechtverdrag van 1982 in de EEZ geen jurisdictie door kuststaten mag worden uitgevoerd met betrekking tot misdrijven. Daden van piraterij die binnen de EEZ worden gepleegd, moeten dus worden beschouwd als daden gepleegd op de volle zee. Alle daden met betrekking tot piraterij verwant aan de kaping van de ‘Achille Lauro’, werden hoogstwaarschijnlijk binnen deze zone gepleegd<sup>55</sup>. We mogen dus besluiten ze als daden van piraterij kunnen worden beschouwd omdat ze werden gepleegd op de volle zee, meer bepaald in de EEZ. In dit kader geldt dus de jurisdictie van de vlaggenstaat.

- *Gericht tegen een ander schip*

Net zoals bij de incident met de “Santa Maria” van 1961, bevonden de passagiers zich reeds aan boord van het schip voor de feitelijke daad van kaping. Ook hier was geen tweede schip bij de kaping betrokken. Er is dus niet voldaan aan de vereiste van 2 schepen en dus kadert deze daad niet binnen het begrip van de internationale definitie van piraterij.

---

<sup>54</sup> M. Halberstam, “Terrorism on the high seas: The Achille lauro, Piracy and IMO convention on maritime safety”, *Am. J. Int'l L.* 1988, 269.

<sup>55</sup> G.P.McGinley, “The Achille lauro affair-implications for international law”, *Tenn. L. Rev.*1984-85, afl 53,696.

- *Private doeleinden*

In zaak ‘Achille Lauro’ werd het Italiaanse cruiseschip gekaapt en een passagier vermoord met als doel de bevrijding van Palestijnse gevangenen in Israël. De vraag is, of deze kaping dan ook kan worden aanschouwd als een daad met private doeleinden.

De Verenigde Staten van Amerika eisten dat de kapers aan hen zouden worden uitgeleverd. Ze stelden dat de kapers controle kregen over de ‘Achille Lauro’ zonder legitieme toestemming van een autoriteit en dit hadden gedaan voor private doeleinden. Verder argumenteerden ze dat de actie niet impliciet gericht was tegen 1 bepaalde staat. Een Italiaans schip werd gekaapt, mensen uit diverse landen gegijzeld en een Amerikaan werd in deze actie vermoord<sup>56</sup>. Het is duidelijk dat de redenering van de Amerikanen niet klopt, er was duidelijk maar sprake van politieke doeleinden. Het enige doel van de kapers was de vrijlating van de Palestijnse gevangenen. Het was dus onmogelijk voor de Verenigde Staten om actie te ondernemen en deze daad op te eisen in het kader van piraterij<sup>57</sup>.

### **2.1.6 Het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart ( SUA-Verdrag)**

Zoals hierboven nader omschreven, bevat het begrip piraterij zoals vastgelegd in het Zeerechtverdrag een groot aantal beperkingen. Het begrip werd dan ook door een grote groep van rechtsgeleerden en wetgevers bekritiseerd. Om de hiaten op te vullen is men in 1988 overgegaan tot het opstellen van een nieuw verdrag nl. Het SUA-Verdrag (Het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van de zeevaart)<sup>58</sup>.

Dit verdrag vindt zijn oorsprong in de discussies ontstaan naar aanleiding van de kaping van de ‘Achille Lauro’ in 1985. Dit incident kon op basis van het Zeerechtverdrag niet als piraterij worden gekwalificeerd omdat de kaping enerzijds politiek was gemotiveerd en er anderzijds geen sprake was van een tweede schip. Dit alles zorgde voor veel internationale commotie en leidde uiteindelijk tot de creatie van het SUA-Verdrag. Dit laatste verdrag maakt komaf met de eerder genoemde beperkingen van het Zeerechtverdrag<sup>59</sup>. Het SUA-Verdrag legt geen nieuwe definitie van het begrip piraterij vast, maar probeert o.m. de staten de verplichting op te leggen om piraterij strafbaar te stellen in hun nationaal recht en maatregelen te nemen voor de rechtsmacht betreffende piraterij in hun territorium, tenzij er een uitleveringsovereenkomst voorhanden is<sup>60</sup>.

Wel is het belangrijk om te vermelden dat het verdrag enkel bindend is voor de landen die dit verdrag hebben geratificeerd, terwijl het Zeerechtverdrag wordt beschouwd als internationaal

---

<sup>56</sup> M. Halberstam, “Terrorism on the High Seas: the Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety”, *AJIL* 1988, 287-88.

<sup>57</sup> W. Birnie, Piracy past, present and future in E. Ellen, *Piracy at sea*, Parijs, ISH Publishing SA, 1989, 146-47.

<sup>58</sup> A. Morita, “ Piracy Jure Gentium revisited – for Japan’s future contribution-“, *Japanese Y.B. Int’l L.* 2008,80.

<sup>59</sup> L. Azubuike, “International law regime against piracy”, *Ann. Surv. Int’l & Comp. L.* 2009,56.

<sup>60</sup> J. Treves, Piracy and the international law of the sea, in D. Guilfoyle, *Modern piracy : legal challenges and responses*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing Limited, 2013, 137.

gewoonterecht. Het verdrag is inwerking getreden op 1 maart 1992 en was toen maar door 15 staten ondertekend. Op dit ogenblik is het SUA-Verdrag is door 164 staten ondertekend en zoals te verwachten hebben landen in de gebieden die het meest geteisterd worden door piraterij zoals bijvoorbeeld, Indonesië, Somalië en Maleisië het verdrag niet geratificeerd<sup>61</sup>. Het SUA-Verdrag brengt dus niet veel soelaas met zich mee<sup>62</sup>.

### 2.1.7 Het Internationaal Verdrag tegen het nemen van gijzelaars

Veel daden van piraterij gaan gepaard met een gijzeling van passagiers of bemanningsleden. Ter verduidelijking enkele werkelijke cijfers: in 2009 hebben Somalische piraten alleen al 47 schepen gekaapt en 867 mensen gegijzeld. In mijn ogen zou dit verdrag ook een belangrijke rol kunnen spelen in het kader van zeeroverij. Ondanks het feit dat in geen enkele resolutie van de VNVR met betrekking tot piraterij dit verdrag wordt vermeld. Het verdrag verplicht de staten om gijzeling strafbaar te stellen en de rechtsmacht te bepalen in hun nationale wetgeving<sup>63</sup>.

Het verdrag is er gekomen na het gijzeldrama en bloedbad op de Olympische spelen van 1972 in München en trad op 3 juni 1983 in werking. Het verdrag behandelt het aspect van gijzelneming, net zoals alle andere verdragen die werden opgesteld om de strijd tegen het terrorisme aan te gaan. Het verdrag werd door een groot aantal landen geratificeerd, maar belangrijke landen zoals Somalië, Djibouti, Kenya, Oman, De Seychellen, Jemen en Tanzania, waar de meeste gevallen van piraterij zich situeren, hebben het verdrag nooit ondertekend<sup>64</sup>. Het brengt dan ook geen volledige en adequate remedie van het probleem.

### 2.1.8 Internationale organisaties<sup>65</sup>

Op internationaal niveau, vind je naast conventies en verdragen ook nog internationale organisaties die een belangrijke rol spelen in de strijd tegen piraterij: het IMO (Internationaal Maritieme Organisatie), het IMB (Internationaal Maritiem Bureau) en het informatiecentrum van ReCAAP. (Overeenkomst betreffende de regionale samenwerking op de bestrijding van piraterij en gewapende overvallen) Deze internationale organisaties hanteren elk een gedeelte of eigen definitie van piraterij<sup>66</sup>.

---

<sup>61</sup> Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA) van 10 maart 1988.

<sup>62</sup> L. Azubuike, "International law regime against piracy", *Ann. Surv. Int'l & Comp. L.* 2009, 56.

<sup>63</sup> R. Geiss en A. Petrig, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 43.

<sup>64</sup> R. Geiss en A. Petrig, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 43-44.

<sup>65</sup> M. Bruyneel, "trends in piraterij op Zee", *Justitiële verkenningen* 2009, jrg.35, nr.8, 39-40.

<sup>66</sup> M. Bruyneel, "trends in piraterij op Zee", *Justitiële verkenningen* 2009, jrg.35, nr.8, 39.

Het IMO en ReCAAP maken gebruik van dezelfde definitie:

*“Piracy consists of any of the following acts:*

*a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:*

*(1) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;*

*(2) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;*

*b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;*

*c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).*

*Armed robbery against ships means any unlawful act of violence or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of “piracy”, directed against a ship or against persons or property on board such ship, within a State’s jurisdiction over such offences.”*

Het IMB heeft een eigen definitie van Piraterij:

*‘An act of boarding or attempting to board any ship with the apparent intent to commit theft or any other crime and with the apparent intent or capability to use force in the furtherance of that act. This definition thus covers actual or attempted attacks whether the ship is berthed, at anchor or at sea. Petty thefts are excluded, unless the thieves are armed.’*

Men ziet duidelijk dat het IMB een bredere definitie hanteert. Vrij van de motieven, gaat men alle gewapende handelingen tegen schepen beschouwen als piraterij<sup>67</sup>.

Wat opvalt is dat beide definities de vereiste van het Zeerechtverdrag nl., dat een daad pas als piraterij wordt gekwalificeerd indien deze zich heeft voorgedaan op volle zee, niet wordt gehanteerd bij een gewapende overal op een schip. Voor de definitie van het IMB gaat dit zelf nog een stapje verder; hier wordt geen enkele territoriale beperking opgelegd. Bovendien is in beide definities ook niet de vereiste van betrokkenheid van 2 schepen voorzien<sup>68</sup>. De definities van de internationale organisaties zijn dus ruimer dan die van het Zeerechtverdrag en dekken volgens mij beter de lading.

---

<sup>67</sup> M. Bruyneel, “trends in piraterij op Zee”, *Justitiële verkenningen* 2009, jrg.35, nr.8, 40

<sup>68</sup> M. Bruyneel, “trends in piraterij op Zee”, *Justitiële verkenningen* 2009, jrg.35, nr.8, 40.

## 2.2 Nationaal niveau:

Zoals hierboven reed vermeld, ontbreekt op nationaal niveau een eenduidige begripsbepaling van het woord piraterij. De nationale wetgevingen formuleren uiteenlopende standpunten omtrent het begrip. Hieronder wordt piraterij besproken vanuit Belgisch, Duits en Nederlands perspectief.

### 2.2.1 België<sup>69</sup>

Op 14 januari 2010 werd in het Belgisch Staatsblad een nieuwe wet gepubliceerd die zorgde voor een stevigere juridische basis in het interne recht op vlak van de strijd tegen piraterij op zee. Ook het begrip piraterij werd in deze wet duidelijk omschreven. Daarom is het belangrijk een onderscheid te maken tussen de periode tot aan de nieuwe wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en de periode vanaf de inwerkingtreding van deze wet.

#### 2.2.1.1 Het begrip piraterij in de periode voor de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee.

Er wordt nergens een exacte definitie gegeven van het begrip piraterij. Er worden wel verschillende mogelijkheden voorzien voor de strafbaarheid van het misdrijf. O.a. in artikel 137 §1 en 2 van het Strafwetboek en in het tucht en strafwetboek voor de koopvaardij en zeevisserij<sup>70</sup>.

#### 2.2.1.2 Het begrip piraterij vanaf de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee.

De nieuwe wet van 30 december 2009 voorziet dan weer wel in een omschrijving van het misdrijf zeeroof (artikel 3) alsook van de begrippen piratenschap en piratengroep (artikel 2). Alle daden die bepaald zijn in artikel 3 en gepleegd worden op een schip dat vaart onder de Belgische vlag vallen onder de toepassing van de wet van 30 december 2009. Deze wet is dan ook complementair met het tucht- en strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij<sup>71</sup>.

---

<sup>69</sup> J.F. Leclercq, *De bestrijding in het Belgische recht van de moderne piraterij die het zeevaartverkeer belemmert, voorbeeld van een succesvolle federale unie*, Brussel, B.S., 2012, 14-63.

<sup>70</sup> J.F. Leclercq, *De bestrijding in het Belgische recht van de moderne piraterij die het zeevaartverkeer belemmert, voorbeeld van een succesvolle federale unie*, Brussel, B.S., 2012, 14-15.

<sup>71</sup> E. Somers, *De wetten van 30 december 2009 op de piraterij op zee*, in E. Somers, J. Coppens, G. Gonsaeles en F. Stevens, *Larcier Wet En Duiding : Vervoer*, Brussel, Larcier, 2013, 420-425.

In de Belgische wetgeving heeft men het begrip piraterij overgenomen van het Zeerechtverdrag van 1982. Dit is terug te vinden in artikels 2 en 3 van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd van piraterij op zee en wordt als volgt omschreven<sup>72</sup>:

*Art. 2: “ Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :*

*1° piraterij : daden van piraterij op zee die één van de in artikel 3 omschreven misdrijven vormen;*

*2° piratenschip : schip dat door de personen die de daadwerkelijke macht over het schip uitoefenen, wordt gebruikt of bestemd is om te worden gebruikt voor het bedrijven van een van de in artikel 3 bedoelde handelingen. Hetzelfde geldt voor een schip dat gebruikt is voor het plegen van een dergelijke handeling, zolang het in de macht blijft van de personen die zich aan die handeling hebben schuldig gemaakt;*

*3° piratengroep : vereniging van meer dan twee personen die sinds enige tijd bestaat en die in onderling overleg optreedt om een in artikel 3 bedoeld misdrijf van piraterij te plegen;*

*4° Belgisch schip : schip dat de Belgische vlag voert”<sup>73</sup>.*

*Art. 3. § 1. “Als een misdrijf van piraterij wordt beschouwd één van de volgende handelingen :a) iedere onwettige daad van geweld, bedreiging, aanhouding of plundering die door de bemanning of de passagiers van een particulier schip voor persoonlijke doeleinden wordt gepleegd en die is gericht :*

*i) in volle zee, tegen een ander schip of tegen personen of goederen aan boord van een zodanig schip; ii) tegen een ander schip, personen of goederen aan boord op een plaats die buiten de rechtsmacht van enige Staat valt;*

*b) iedere vrijwillige deelneming aan het gebruik van een schip met kennis van de feiten die het schip tot piratenschip maken*

*c) iedere poging, iedere voorbereidende handeling of iedere opruiing tot of opzettelijke vergemakkelijking van een onder a) of b) omschreven handeling”<sup>74</sup>.*

België hanteert dus sinds de introductie van de wet van 30 december 2009 dezelfde begripsbepaling als deze op internationaal niveau. Toch is er sprake van enkele verschillen tussen de Belgische begripsbepaling en deze op internationaal niveau. De Belgische wet beperkt het misdrijf niet tot elke onwettige handeling van geweld, aanhouding of plundering zoals in het zeerechtverdrag. Ook iedere onwettige daad van bedreiging en elke poging om daden te stellen die als piraterij en elke voorbereidende handeling wordt in het begrip opgenomen. Artikel 483 van het strafwetboek draagt bij tot de toevoeging van bedreiging in de definitie van piraterij. Het artikel verwijst naar “*alle middelen van morele dwang door het verwekken van vrees voor een dreigend kwaad*”. Men kan dus stellen dat het begrip piraterij wordt uitgebreid ten aanzien van artikel 101 van het Zeerechtverdrag. Men kan zich dus de

---

<sup>72</sup> J.F. Leclercq, *De bestrijding in het Belgische recht van de moderne piraterij die het zeevaartverkeer belemmert, voorbeeld van een succesvolle federale unie*, Brussel, B.S., 2012,26.

<sup>73</sup> Art 2 Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee.

<sup>74</sup> Art.3 Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee.

vraag stellen of deze uitbreiding dan wel of niet strijdig is met het Zeerechtverdrag van 1982. België is immers als lidstaat aan het verdrag en de bepalingen daarin gebonden, dus ook zo aan artikel 101 van het Zeerechtverdrag. We kunnen dus besluiten dat de Belgische uitbreiding in strijd is met de internationale wetgeving. Het argument dat het internationale begrip te beperkt is, vormt geen grondige reden om in een uitbreiding van de Belgische wetgeving te voorzien. Door deze uitbreiding van het begrip wordt ook de exclusieve rechtsbevoegdheid van de vlaggenstaat op volle zee volledige uitgehold, want er wordt door het nieuwe begrip impliciet een uitbreiding voorzien van de rechtsbevoegdheid van de Belgische overheid om piraten aan te houden en op te pakken<sup>75</sup>.

### 2.2.2 Nederland

In het Nederlandse recht bestaat er geen concrete definitie van het begrip zeeroof. De misdaad wordt wel strafbaar gesteld in artikel 381 van het Nederlandse strafwetboek. Deze definitie kan worden gelijk gesteld met die van het Zeerechtverdrag. Er ontbreekt enkel één vereiste in de nationale wetgeving van Nederland nl. de private doeleinden. Dit vereiste wordt niet specifiek vermeld, maar men mag ervan uitgaan dat het eigenlijk wel de bedoeling was van de wetgevers om in deze vereiste te voorzien<sup>76</sup>. Dit kan worden afgeleid uit een rechtszaak van 2012 voor het Hof van 's-Gravenhage waarin werd geoordeeld dat de termen 'zeeroof' in art. 381 Sr en 'piraterij' in het Verdrag van de VN (Verenigde Naties) inzake het recht van de zee geen wezenlijk verschillende inhoudelijke betekenis hebben<sup>77</sup>.

### 2.2.3 Duitsland

De Artikelen van het Zeerechtverdrag van de VN van 1982 traden in 1994 in werking in Duitsland<sup>78</sup>. Dus ook artikel 101 van het Zeerechtverdrag. Men kan hieruit afleiden dat de definitie van piraterij in Duitsland dezelfde is als degene die op internationaal niveau wordt gehanteerd.

---

<sup>75</sup> E. Somers, De wetten van 30 december 2009 op de piraterij op zee, in E. Somers, J. Coppens, G. Gonsaeles en F. Stevens, *Larcier Wet En Duiding: Vervoer*, Brussel, Larcier, 2013, 420-425

<sup>76</sup> K. Manusama, "prosecuting pirates in the Netherlands: the case of the MS Samanyolu", *Mil. L. & L. War Rev.* 2010, 149.

<sup>77</sup> Hof 's-Gravenhage 20 december 2012, nr 22-004047-11 en nr 11-960256-10, *NJFS* 2013, nr 50.(weergave)

<sup>78</sup> H. Jessen, "Staatenverantwortlichkeit und Seevölkerrechtliche haftungsgrundsätze für Umweltschäden durch Tiefseebodenbergbau", *Aufsätze* 2012, 71 en [http://www.zur.nomos.de/fileadmin/zur/doc/Aufsatz\\_ZUR\\_12\\_02.pdf](http://www.zur.nomos.de/fileadmin/zur/doc/Aufsatz_ZUR_12_02.pdf).

## 2.3 Piraterij en maritiem terrorisme:

### 2.3.1 Maritiem terrorisme

Het woord terrorisme heeft een zeer brede betekenis. Daden van terreur kunnen als volgt worden omschreven: *“Terrorist acts consist of hostile aggression that is unauthorized by the law of nations with no sanction from any authority or sovereign entity”*. Hoewel de meeste terroristische daden plaatsvinden op land, kunnen deze ook mogelijk voorkomen aan boord van schepen<sup>79</sup>.

De definitie van maritiem terrorisme is afhankelijk van de persoon die het definieert, er is dus geen eensgezinde definitie voorzien. In het Verdrag van Genève van 1958 werd het begrip echter als volgt gedefinieerd: *“civilians who commit an offense against an occupying power, which does not include an attempt against the lives of members of the occupying force or administration, who pose a grave collective danger, or who seriously damage property or installations of the occupying power; and, states that such civilians may only be punished by internment or imprisonment”*. Uit de verschillende definities kan men echter een aantal zaken duidelijk afleiden. Een daad van terreur is een actuele daad of een dreigend geweld, met politieke motieven. Bovendien moeten de daden gericht zijn op de ontwijking van een samenleving, de staat of een welbepaalde groep van individuen. Ook al hebben ze andere motieven, toch worden piraterij en terrorisme wel vaker aan elkaar gekoppeld. Een voorbeeld daarvan zijn de vermoedelijke banden tussen de piraten van Somalië en de terreurgroep Al Quaida<sup>80</sup>.

### 2.3.2 Gelijkenissen

Wanneer we de begrippen piraterij en terrorisme met elkaar gaan vergelijken, stuiten we op enkele gelijkenissen<sup>81</sup>:

- Een terrorist wordt gezien als een gemeenschappelijke vijand voor de mensheid (*‘hostis humani generis’*), ook een piraat krijgt deze titel toegeschreven.
- Beide misdrijven bevatten zorgvuldig voorbereide daden die tot hetzelfde resultaat leiden nl. de ontvreemding of de vernietiging van eigendom en/of wegnemen van de levens van onschuldige mensen.

---

<sup>79</sup> J. Power, “Maritime terrorism: a new challenge for nationale and international security”, *Barry L. Rev.* 2008,114.

<sup>80</sup> J. Power, “Maritime terrorism: a new challenge for nationale and international security”, *Barry L. Rev.* 2008,114-115.

<sup>81</sup> M. Pathak, “Maritime violence : piracy at sea and marine terrorism today”, *Windsor Rev. Legal & Soc. Issues* 2005,73.



### 2.3.3 Verschillen

Toch is het belangrijk om tussen beide begrippen een onderscheid te maken. Zoals hierboven uiteengezet moet een daad van piraterij, volgens artikel 101 van het Zeerechtverdrag, gepleegd worden met private doeleinden. Een daad van terreur daarentegen, moet altijd worden gesteld met politieke doeleinden<sup>82</sup>. Hier treedt dan meteen ook het grootste verschil naar voren. Men kan dus de wetgeving inzake piraterij niet toepassen op maritiem terrorisme.

Bij de incidenten met de ‘Santa Maria’ en de ‘Achille Lauro’, konden de kapingen niet als piraterij worden aanschouwd onder artikel 101 van het Zeerechtverdrag<sup>83</sup>.

Bij het kapen van beide schepen was er sprake van maar één schip en lagen politieke motieven aan de oorsprong van de daad. Deze daden kunnen we dus niet catalogiseren onder daden van piraterij. We kunnen ze misschien wel plaatsen onder de noemer van terroristisch misdrijf gelet op de politieke motieven.

### 2.3.4 Van piraterij naar een maritiem terrorisme

Terwijl piraterij een eeuwenoud fenomeen is, heeft het maritiem terrorisme zich pas in de laatste decennia ontwikkeld. Het incident met de ‘Achille Lauro’ in 1985 was een echte ‘*wake up call*’<sup>84</sup>. Maritiem terrorisme houdt zich niet bezig met lukrake individuele aanvallen op schepen, maar uit zich vooral in opzettelijke, berekende en meer gewelddadig misdaden met politieke en/of sociale beweegredenen. De doelen zijn eerder gericht op staten of gemeenschappen in plaats van op individuele personen<sup>85</sup>. Door de recente ontwikkelingen heeft de internationale gemeenschap maatregelen genomen om dit terrorisme aan banden te leggen. De regeling op piraterij kan niet worden gebruikt voor daden van terreur. Dit is een belangrijke reden voor de invoering van het SUA-Verdrag. Dit verdrag is de eerste vorm van internationale recht dat terrorisme op zee behandelt. Maar ook hier werden enkele lacunes gevonden. Het verdrag behandelt enkel en alleen de terroristische daad op zich en voorziet niet in de preventie van het maritiem terrorisme. Deze tekortkoming trad nog meer op de voorgrond na de aanslagen op de WTC (World Trade Center) torens in New York op 11 september 2001. Om deze reden werden dan ook in 2005, na een grondige revisie, wijzigingen doorgevoerd. De wijzigingen hebben de omvang van het SUA-Verdrag enorm verbreed. Ze voorzien in een internationaal kaderverdrag voor het bestrijden en vervolgen van individuen die terroristische daden plegen op zee. Om staten te helpen bij hun vervolging,

---

<sup>82</sup> Zie .supra. 2.3.1

<sup>83</sup> Zie. Supra 2.1.5.2.5

<sup>84</sup> H. Tuerk, “Combating terrorism at sea: the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation”, *Miami Int'l & Comp. L. Rev.* 2007-8, 337.

<sup>85</sup> R. Olson, “International piracy law and the birth of maritime terrorism”, *Malabu Maritime L. Bull.* 2006-7,(2)15.

heeft het voorzien in het recht, voor de militaire schepen van een staat, om aan boord te gaan van schepen die worden verdacht van terroristische praktijken in internationale wateren<sup>86</sup>.

---

<sup>86</sup> H. Tuerk, "Combating terrorism at sea: the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation", *Miami Int'l & Comp. L. Rev.* 2007-8, 338.

## Hoofdstuk 3 De wettelijke vervolging van piraterij

### 3.1 Algemeen

Het vervolgen van vermeende piraten is een essentieel element voor het creëren van een vrije en veilige globale handel op zee, alsook voor de bescherming van de veiligheid van bemanningsleden en passagiers. Er moet een effectieve berechting voorhanden zijn die hand in hand gaat met gepaste straffen<sup>87</sup>.

Hieronder zal ik kort ingaan op de vervolging van verdachte piraten zoals deze in de wetgeving staat ingeschreven.. Dit zowel op internationaal als nationaal niveau. Op nationaal niveau zal ik uitgebreid ingaan op de nationale regelingen in België; Nederland en Duitsland.

### 3.2 Internationaal niveau

#### 3.2.1 Artikel 105 van het Zeerechtverdrag van 1982

Het Zeerechtverdrag van 1982 heeft de lidstaten de verplichting opgelegd om samen te werken in de bestrijding van zeeroof<sup>88</sup>. Het verdrag verwijst met betrekking tot de vervolging van piraterij in artikel 105. Het gaat om het volgende:<sup>89</sup>

*“Seizure of a pirate ship or aircraft on the high seas, or in any other place outside the jurisdiction of any State, every State may seize a pirate ship or aircraft, or a ship or aircraft taken by piracy and under the control of pirates, and arrest the persons and seize the property on board. The courts of the State which carried out the seizure may decide upon the penalties*

---

<sup>87</sup> D. Chang, “Piracy laws and the effective prosecution of pirates”, *Int'l & Comp. L. Rev.* 2010, 273.

<sup>88</sup> E. Somers, Piraterij: een bedreiging voor de koopvaardij, in F. Maes, en P. Willems, *Water : bron van leven en conflicten*, Leuven, Acco, 2010, 174.

<sup>89</sup> Art.105 Zeerechtverdrag van 1982.

*to be imposed, and may also determine the action to be taken with regard to the ships, aircraft or property, subject to the rights of third parties acting in good faith.”*

Bovenstaand artikel is een duidelijk voorbeeld van universele jurisdictie. Dit artikel geeft de staten het recht beslag te leggen op de piratenschepen en de personen die zich op deze schepen bevinden te arresteren. Er kan beslag gelegd worden op alle goederen die op het schip aanwezig zijn. Verder krijgen de staten die over zijn gegaan tot de beslaglegging en de arrestatie ook het recht om de daders te veroordelen, straffen op te leggen en te beslissen over de goederen die in beslag werden genomen<sup>90</sup>. Het is belangrijk om te wijzen op het feit dat dit niet als verplichting wordt opgelegd door het verdrag, maar wordt gestipuleerd als een recht<sup>91</sup>.

De universele jurisdictie geeft staten het recht om verdachte piraten te vervolgen, ook al is er tussen de daad van piraterij en het land geen enkele band terug te vinden. Het is wel belangrijk te vermelden dat de universele jurisdictie enkel geldt met betrekking tot de definitie van piraterij die terug te vinden is in artikel 101 van het Zeerechtverdrag van 1982. Wanneer er dus in het nationale recht van een staat een bredere definitie voorhanden is als deze op internationaal niveau, kan men dus enkel de nationale jurisdictie uitoefenen in zoverre deze in overeenstemming is met het internationale recht en dus niet voor de uitbreidingen in de nationale wetten. In dit laatste geval zal men gebruik moeten maken van andere gronden van rechtsmacht zoals het territorialiteitsbeginsel, het nationaliteitsbeginsel of het vlaggenbeginsel<sup>92</sup>.

Er heerst een discussie onder rechtsgeleerden omtrent de tweede zin van artikel 105 van het Zeerechtverdrag en de universele jurisdictie. Enerzijds wordt er verdedigd dat deze tweede zin een universele jurisdictie bevat en anderzijds houden sommige rechtsgeleerden zich vast aan de provisie dat de bevoegdheid voor de strafrechtelijke vervolging gelegen is bij de staat die tot aanhouding is overgegaan. De oplossing die hiervoor wordt gegeven door commentaren gegeven bij het Zeerechtverdrag is als volgt: het nationaal strafrecht moet het misdrijf definiëren, een procedure vaststellen en strafbaar stellen, terwijl de universele rechtsmacht om verdachte piraten te vervolgen voorzien wordt door internationaal gewoonterecht<sup>93</sup>.

Belangrijk bij dit vervolgingskader opgesteld door de internationale gemeenschap, is dat piraten enkel maar kunnen worden aangehouden door militaire schepen of oorlogsschepen van een staat. Dit staat duidelijke omschreven in artikel 107 van het Zeerechtverdrag<sup>94</sup>.

---

<sup>90</sup> E. Somers, “The prosecution of alleged pirates: is outsourcing the solution?” *Zanzibar Yearbook of Law*. 2012, 2, 357.

<sup>91</sup> E. Somers, „ Piraterij: een bedreiging voor de koopvaardij, in F. Maes, en P. Willems, *Water : bron van leven en conflicten*, Leuven, Acco, 2010, 175.

<sup>92</sup> R. Geiss en A. Petrig, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 143-45.

<sup>93</sup> R. Geiss en A. Petrig, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 148-51.

<sup>94</sup> Art.107 zeerechtverdrag 1982.

We kunnen dus besluiten dat de bevoegdheid van de vervolging van piraterij volledig werd doorgeschoven naar de lidstaten en er dus geen sprake is van een internationale berechting.

### 3.3 Nationaal niveau

#### 3.3.1 België<sup>95</sup>

In België werden recent (2009) 2 wetten aangenomen om piraterij strenger aan te pakken. Het betreft de wetten van 30 december 2009 die in werking zijn getreden op 14 januari 2010. Er zijn grote wijzigingen aangebracht aan de strafbaarstelling, de strafprocedure, de extraterritoriale bevoegdheid en de maritieme beveiliging. Het is belangrijk om de aspecten van de vervolging nader te bekijken. Hierbij maak ik een onderscheid tussen de periode voor en na de inwerkingtreding van de wetten van 30 december 2009<sup>96</sup>.

##### 3.3.1.1 De periode voor de wet van 30 December 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee.

Aangezien alle gepleegde misdrijven die hebben plaats gevonden voor de inwerkingtreding van deze wet onder de oude regeling vallen, vind ik het nuttig om hier dieper op in te gaan.

#### *Jurisdictie*

In het Belgische recht is een universaliteitsbeginsel ingeschreven. Hieronder valt ook de bevoegdheid van de Belgische rechtbanken om kennis te nemen van misdrijven gepleegd buiten Belgisch grondgebied die zijn neergeschreven in een regel van internationaal verdrags- of gewoonterecht of een regel van afgeleid recht van de EU (Europese Unie) waardoor België is gebonden wanneer krachtens die regel de verplichting bestaat om een zaak te vervolgen<sup>97</sup>. We kunnen dus vaststellen dat de rechtsmacht zoals bepaald in het Zeerechtverdrag, van toepassing is.

#### *Strafbaarstelling*

---

<sup>95</sup> J.F. Leclercq, *De bestrijding in het Belgische recht van de moderne piraterij die het zeevaartverkeer belemmert, voorbeeld van een succesvolle federale unie*, Brussel, B.S., 2012.

<sup>96</sup> L. Lemmens, *België pakt zeepiraterij harder aan*, Mechelen, kluwer, 14 januari 2010. (nieuws)

<sup>97</sup> Art. 12bis VTSv

Hieronder geef ik een opsomming van een aantal artikels die werden gebruikt om daden van piraterij te bestraffen voor de inwerkingtreding van de nieuwe wet van 30 december 2009<sup>98</sup>.

- Artikel 137 §1 Sw: het is niet uitgesloten dat handelingen van piraterij kunnen worden beschouwd als terroristische misdrijven in de zin van het strafwetboek.
- Wet 5 juni 1928 houdende herziening van het tucht en strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij: art. 33 lid 1 van deze wet bepaalt dan zij die zich door bedrog , geweld of bedreigingen jegens de kapitein meester maken van het schip, gestraft worden met opsluiting van 10 tot 15 jaar.  
Art. 33, lid 2 van deze wet verklaart dan weer dat wanneer zij officier of leider van de samenspanning zijn, ze worden gestraft met opsluiting van 15 tot 20 jaar.
- Artikel 347bis Sw: toepassingen indien piraterij gepaard gaat met gijzeling
- Art. 406 Sw: kwaadwillig belemmeren van het verkeer op de spoorweg, de weg, de binnenwateren of op zee door een handeling die een aanslag uitmaakt op de verkeerswegen, de kunstwerken of het materieel, of door enige andere handeling die het verkeer met of het gebruik van vervoermiddelen gevaarlijk kan maken of die ongevallen kan veroorzaken bij het gebruik van of het verkeer met die vervoermiddelen.

Naast deze opsomming, bestaan er nog meerdere artikels in zowel het strafwetboek<sup>99</sup> als in de wet houdende herziening van het tucht en strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij<sup>100</sup> die men kon gebruiken voor de Belgische rechtbanken in rechtsvordering tegen personen die daden van piraterij hebben gesteld.

Naast deze bepalingen heeft de Belgische wetgever ook de internationale verdragsteksten betreffende de bestrijding van terrorisme op zee in ons land van toepassing gemaakt. Hierbij wordt verwezen naar de wet van 14 maart 2005 die houdende de instemming van: het verdrag tot de bestrijding van de wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart en het protocol ter bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van vaste platforms op het continentaal plateau te Rome op 10 maart 1988. Daarna werden er nog 2 protocollen toegevoegd bij elk van voorgaande die in werking traden op 14 oktober 2005<sup>101</sup>.

### *Vervolging*

Het verdrag van Rome van 10 maart 1988 tot bestrijding van de wederrechtelijke gedragingen gericht tegen veiligheid van de zeevaart bevat regels die voor de vervolging van de verdachte

---

<sup>98</sup> J.F. Leclercq, *De bestrijding in het Belgische recht van de moderne piraterij die het zeevaartverkeer belemmert, voorbeeld van een succesvolle federale unie*, Brussel, B.S., 2012,14 - 25

<sup>99</sup> 521 Sw.

<sup>100</sup> Art.14, 15,32, 34, 36,44, 68, 69, 70 van de wet houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij.

<sup>101</sup> J.F. Leclercq, *De bestrijding in het Belgische recht van de moderne piraterij die het zeevaartverkeer belemmert, voorbeeld van een succesvolle federale unie*, Brussel, B.S., 2012, 20-21.

piraten van belang zijn. Het Belgisch recht was reeds voor de inwerkingtreding van het verdrag, conform met deze verplichtingen<sup>102</sup>.

Uit de rechtsmachtsbepalingen van het verdrag van Rome kan men afleiden dat het verdrag uitgaat van strafrechtelijke handhaving van het internationaal zeerecht door de staten zelf<sup>103</sup>.

Hoe de exacte vervolging dan moet gebeuren ( aanhouding, verhoor,..), wordt bepaald in de regels van het Wetboek van Strafvordering.

### 3.3.1.2 Sinds de wet van 30 december 2009

#### *Jurisdictie*

Misdaden, zoals opgesomd in artikels 3 en 4 van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, die gepleegd zijn aan boord van een Belgisch schip, worden geacht te zijn gepleegd op Belgisch grondgebied<sup>104</sup>. Men kan dus vaststellen dat de federale procureur hier de rechtsmacht krijgt om te vervolgen. Dit zal ook het geval zijn bij de volgende situaties: stel er is een Belgisch schip aan het varen buiten het rechtsgebied van België en er worden daden van piraterij tegen dit schip gepleegd of de Belgische zeemachten arresteren verdachte piraten buiten het Belgisch grondgebied, dan kan de federale procureur ook hier tot vervolging overgaan<sup>105</sup>. Dit alles is zelfs mogelijk indien de persoon niet wordt teruggevonden in het Belgische rijk<sup>106</sup>.

Het is belangrijk om een onderscheid te maken met artikel 100 van het Zeerechtverdrag, dat voorziet in de verplichting voor staten om samen te werken tegen strijd van piraterij en de vervolging. Het is mogelijk dat Belgische schepen betrokken raken bij acties om piraterij te onderdrukken hoewel er geen Belgische belangen bij betrokken waren. Dit zal evenwel niet noodzakelijk leiden tot een gerechtelijke vervolging onder de Belgische wetgeving<sup>107</sup>.

Deze bepalingen, die voorzien in een extraterritoriale rechtsmacht, zijn in overeenstemming met het Zeerechtverdrag<sup>108</sup>.

---

<sup>102</sup> J.F. Leclercq, *De bestrijding in het Belgische recht van de moderne piraterij die het zeevaartverkeer belemmert, voorbeeld van een succesvolle federale unie*, Brussel, B.S., 2012,32.

<sup>103</sup> J.F. Leclercq, *De bestrijding in het Belgische recht van de moderne piraterij die het zeevaartverkeer belemmert, voorbeeld van een succesvolle federale unie*, Brussel, B.S., 2012,36.

<sup>104</sup> Art. 3 §1 van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek

<sup>105</sup> Art 3 §2 van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek

<sup>106</sup> Art 3 §3 van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek

<sup>107</sup> E. Somers, *De wetten van 30 december 2009 op de piraterij op zee*, in E. Somers, J. Coppens, G. Gonsaels en F. Stevens, *Larcier Wet En Duiding : Vervoer*, Brussel, Larcier, 2013, 420-425.

<sup>108</sup> J.F. Leclercq, *De bestrijding in het Belgische recht van de moderne piraterij die het zeevaartverkeer belemmert, voorbeeld van een succesvolle federale unie*, Brussel, B.S., 2012,38.

## *Strafbaarstelling*

De strafbaarstelling en strafmaten zijn terug te vinden in de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee. Deze wet bevat definities van schepen en piratengroepen, creëert een nieuwe strafbaarstelling van piraterij op zee met aangepaste straffen en geeft de oorlogsschepen en de Belgische militaire beschermingsteam aan boord van burgerschepen de bevoegdheid daden van piraterij te voorkomen en te onderdrukken<sup>109</sup>.

Piraterij wordt dus strenger aangepakt. Door de nieuwe strafbaarstelling in het Gerechtelijk Wetboek zijn alle Belgische schepen beschermd tegen piraterij, dus ook plezierjachten en oorlogsschepen, deze laatste twee konden op basis van de oude wetgeving geen bescherming genieten wanneer daden van piraterij tegen hen werden gepleegd<sup>110</sup>.

Men heeft ook wijzigingen aangebracht aan de strafmaat. Wie zich schuldig maakt aan voorbereiding, opruiing of vergemakkelijking van handelingen van piraterij, kan men worden veroordeeld tot een minimumstraf van 5 jaar en een maximumstraf van 10 jaar. Bij effectieve handelingen van piraterij kunnen verdachten worden berecht tot een minimumstraf van 10 jaar en een maximumstraf van 15 jaar, die kan worden verhoogd naar 20 jaar als de daad gepaard gaat met ernstig lichamelijk of psychisch letsel. De straffen zijn niet enkel veel strenger geworden, ze zijn ook meer gediversifieerd. Er is een straf voorzien van 5 tot 10 jaar voor personen die deel uitmaken van een piratengroep. Hierbij is belangrijk te vermelden dat het aandeel van deze personen uiterst miniem kan zijn zoals bijvoorbeeld betrokkenheid bij financiering of verstrekking van gegevens. Verder kunnen leiders van een piratengroep worden veroordeeld tot een straf van 15 tot 20 jaar en als laatste wordt er ook een onderscheid gemaakt tussen gevallen de piraterij met- of zonder de dood van een slachtoffer tot gevolg, Indien er geen oogmerk was om te doden, is er een straf voorzien van 20 tot 30 jaar, indien er wel degelijk sprake is van een oogmerk om te doden, kan een levenslange gevangenisstraf worden geëist<sup>111</sup>.

## *Vervolging*

De vervolging en bestraffing is terug te vinden in de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek. In deze wet wordt de strafrechtelijke procedure bepaald in geval van aanhouding van piraten of verdachten van piraterij<sup>112</sup>.

---

<sup>109</sup> L. Lemmens, *België pakt zeepiraterij harder aan*, Mechelen, kluwer, 14 januari 2010. (nieuws)

<sup>110</sup> L. Lemmens, *België pakt zeepiraterij harder aan*, Mechelen, kluwer, 14 januari 2010. (nieuws)

<sup>111</sup> E. Somers, De wetten van 30 december 2009 op de piraterij op zee, in E. Somers, J. Coppens, G. Gonsaele en F. Stevens, *Larcier Wet En Duiding : Vervoer*, Brussel, Larcier, 2013, 420-425.

<sup>112</sup> E. Somers, De wetten van 30 december 2009 op de piraterij op zee, in E. Somers, J. Coppens, G. Gonsaele en F. Stevens, *Larcier Wet En Duiding : Vervoer*, Brussel, Larcier, 2013, 420-425.



De vervolging gebeurt dus door de federale procureur. Deze heeft het recht om te beslissen of een zaak al dan niet voor de rechtbank moet worden gebracht. Hij kan hier opportuun over oordelen<sup>113</sup>.

Indien de procureur beslist om niet tot vervolging over te gaan, wordt er in de wet de mogelijkheid voorzien om dit door andere staten te laten gebeuren. Deze mogelijkheid is driedelig<sup>114</sup>:

- 1) in de vlaggenstaat van het schip dat slachtoffer is van piraterij
- 2) in de staat waar de verdachte wordt aangehouden of waarvan de verdachte de nationaliteit heeft
- 3) in een derde staat afhankelijk van de voorwaarden van overbrenging vastgelegd in overeenstemming met het internationaal recht.

Er bestaat ook nog een belangrijke bevoegdheid voor de commandant van een oorlogsschip of de bevelhebber van een militair beschermingsteam aan boord van een koopvaardijchip. Deze beide mogen - met het oog op heterdaad betrapte misdaden van piraterij of indien er ernstige aanwijzingen bestaan dat een persoon daden van piraterij heeft uitgevoerd - overgaan tot vrijheidsberoving. Indien tot een vrijheidsberoving wordt overgegaan, moet dit onmiddellijk aan de federale procureur worden gemeld die in dit geval de commandant of de bevelhebber zal bijsturen. Als de vrijheidsberoving niet binnen de 24u door de federale procureur wordt bevestigd, moet de betrokken persoon worden vrijgelaten. In dergelijk geval zal aan de onderzoeksrechter een aanhoudingsbevel worden gevraagd. De onderzoeksrechter kan binnen de 24u na de vrijheidsberoving een aanhoudingsbevel geven dat ingaat vanaf 24u na de aankomst van de aangehoudene in België en voor een periode van hoogstens één maand geldig is. De onderzoeksrechter kan de verdachte ook op afstand verhoren waarbij gebruik wordt gemaakt van verbale technologische communicatiemiddelen. Er valt op dat in de wet niets wordt bepaald over juridische bijstand tijdens het verhoor. Dit kan in strijd zijn met de Salduz-wet welke bepaalt dat in deze verplichting moet worden voorzien. In het geval de verdachte niet kan worden verhoord, zal de commandant; één van de aanwezige officieren aan boord of een opvarende van een door piraten overmeesterd koopvaardijchip de feiten uiteenzetten<sup>115</sup>.

Wanneer de verdachte in België wordt vervolgd, moet deze zo snel mogelijk worden overgebracht. De verdachte moet binnen de 24u na de aankomst in België voor de onderzoeksrechter verschijnen. Indien dit niet binnen de vereiste termijn geschiedt, moet de verdachte worden vrijgelaten. Men kan zich bedenkingen maken over wat de wetgever precies bedoelt met aankomst op Belgisch grondgebied. Komt men op Belgisch grondgebied wanneer

---

<sup>113</sup> Art 3 §4 van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek

<sup>114</sup> Art 3 §4 van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek

<sup>115</sup> E. Somers, De wetten van 30 december 2009 op de piraterij op zee, in E. Somers, J. Coppens, G. Gonsaeles en F. Stevens, *Larcier Wet En Duiding: Vervoer*, Brussel, Larcier, 2013, 420-425.

het schip terug de territoriale wateren binnenvaart of komt men pas op Belgisch grondgebied van zodra de verdachte voet aan land heeft gezet? Indien men zou interpreteren dat het grondgebied start vanaf de territoriale zee, zou de tijdsdruk enorm zijn en dus de verplichte vrijlating van de verdachte als gevolg hebben<sup>116</sup>.

Vermeldingswaardig is dat de Brusselse rechtbanken uitsluitend bevoegd zijn om kennis te nemen van art. 3 van de Wet betreffende de strijd tegen piraterij<sup>117</sup>.

Bovendien geeft België er voorkeur aan dat vervolging van verdachte piraten gebeuren in het land van herkomst<sup>118</sup>.

### 3.3.2 Nederland

#### *Jurisdictie*

In het Nederlandse wetboek van strafrecht voorziet de wetgever een aantal bepalingen met betrekking tot scheepsvaartmisdrijven nl. art. 381 tot 415b van het strafwetboek. De jurisdictie die Nederland zichzelf toeschrijft is dan weer terug te vinden in artikel 4, sub 5 van het strafwetboek. Hierin voorziet men een universele rechtsmacht voor daden van zeeroof<sup>119</sup>. Zeeroof is het meest klassieke feit waarover universele rechtsmacht in Nederland bestaat. Dit werd los van de verdragsrechtelijke verplichtingen in de wetgeving ingeschreven omdat al eeuwenlang algemeen is aangenomen *‘dat zeeroof is een misdrijf tegen het volkenrecht, tegen alle staten, door alle staten te beteugelen, dat de zeerover is een ‘hostis generis humani juticiabel’ in elke staat wiens marine hem heeft bemachtigd, onverschillig welke de nationaliteit was hetzij van het roofschip, hetzij van de aangevallen schepen , hetzij van den zeerover, hetzij van zijn slachtoffers’*<sup>120</sup>.

De universele rechtsmacht zal enkel van toepassing zijn indien het OM (Openbaar Ministerie) beslist tot vervolging over te gaan. Deze opportuniteit hangt af van de aanwezigheid van een Nederlands belang of aanknopingspunt. Dit wordt onder andere bepaald door:

- 1) de vlag waaronder het schip vaart
- 2) de nationaliteit van de piraten en de slachtoffers
- 3) de lading aan boord van een schip.

---

<sup>116</sup> E. Somers, De wetten van 30 december 2009 op de piraterij op zee, in E. Somers, J. Coppens, G. Gonsaeles en F. Stevens, *Larcier Wet En Duiding: Vervoer*, Brussel, Larcier, 2013, 420-425.

<sup>117</sup> Art. 3 §6 van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek

<sup>118</sup> J.F. Leclercq, *De bestrijding in het Belgisch recht van de moderne piraterij die het zeevaartverkeer belemmert, voorbeeld van een succesvolle federale unie*, Brussel, Belgisch Staatsblad, 2012, 51.

<sup>119</sup> R. Van Elst, *T&C strafrecht*, commentaar op art 4 Sr.(online, laatste bijgewerkt op 1 juli 2013) en [www.navigators.kluwer.nl](http://www.navigators.kluwer.nl)

<sup>120</sup> R. Van Elst, *T&C strafrecht*, commentaar op art 4 Sr.(online, laatste bijgewerkt op 1 juli 2013) en [www.navigators.kluwer.nl](http://www.navigators.kluwer.nl)

Het is belangrijk te noteren dat de mogelijkheid tot vervolging niet een vraag is van rechtsmacht, maar van opportuniteit<sup>121</sup>.

### *Strafbaarstelling*

Zoals hierboven vermeld heeft het Nederlandse strafwetboek enkele bepalingen voorzien inzake piraterij. De belangrijkste artikels zijn 381 tot en met 385 van het wetboek van strafrecht. In artikel 381 wordt de strafmaat van het misdrijf zeeroof nader omschreven. Er is voorzien in een maximale gevangenisstraf van 12 jaar in de hoedanigheid van schipper en een maximale gevangenisstraf van 9 jaar in de hoedanigheid van schepeling. Indien zeeroof de dood tot het gevolg heeft, wordt de gevangenisstraf verlengd tot een maximale straf van 15 jaar.<sup>122</sup> Personen die hun eigen vaartuig of een vaartuig voor eigen rekening uitrusten voor daden van piraterij kunnen worden gestraft met een maximale opsluiting van 12 jaar<sup>123</sup>. Indien je als persoon een vaartuig bestemd voor een misdaad van piraterij verhuurt, verzekert of bevracht kan je worden veroordeeld tot een maximale gevangenisstraf van 8 jaar. Dit is echter enkel het geval indien dit wetens en willens gebeurt<sup>124</sup>. Er wordt ook nog een gevangenisstraf van 12 jaar voor een schipper en een gevangenisstraf van 9 jaar voor een schepeling voorzien indien deze zich schuldig maken aan het opzettelijk in handen brengen van een vaartuig aan zeeroovers<sup>125</sup>. Voor het misdrijf van kaping of geweld aan boord van een vaartuig of installatie op zee kan je dan weer veroordeeld worden tot een maximale opsluiting van 12 jaar<sup>126</sup>.

### *Vervolging*

Het beleid in Nederland streeft ernaar verdachten van piraterij zoveel mogelijk in eigen regio te laten berechten. Om dit te bereiken steunt Nederland internationale inspanningen die gericht zijn op het uitbreiden van justitiële inrichtingen en detentiecapaciteit in deze regio's. Zo heeft Nederland zowel een persoonlijke als een financiële bijdrage geleverd aan verschillende onderdelen van het '*Counter Piracy Programme*' van het UNODC (Het Bureau van de Verenigde Naties inzake Drugs en Criminaliteit). Dit programma draagt bij aan de opbouw van justitiële inrichtingen en detentiecapaciteit in Kenia, Mauritius, de Seychellen en Somalië. Het programma voorziet ook in training en begeleiding van rechters, openbare aanklagers en advocaten met betrekking tot de berechting en vervolging van verdachten van piraterij in eigen regio. Zo kunnen deze landen de bestrijding van zeeroverij in eigen handen nemen. Nederland heeft ook financiële steun verleend aan het '*Trustfund van de Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia*'. Vanuit dit Trustfund vinden onder meer

---

<sup>121</sup> R. Van Elst, *T&C strafrecht*, commentaar op art 4 Sr.(online, laatste bijgewerkt op 1 juli 2013)

<sup>122</sup> Art. 382 Sr.

<sup>123</sup> Art. 383 Sr.

<sup>124</sup> Art. 384 Sr.

<sup>125</sup> Art. 385 Sr.

<sup>126</sup> Art 385a en 385b Sr.

activiteiten plaats ten behoeve van het versterken van de justitiële inrichtingen en maritieme capaciteiten in eigen regio<sup>127</sup>.

Het instellen van een strafrechtelijke vervolging is in Nederland voorbehouden aan het OM. Er moet wel, zoals hierboven reeds vermeld, sprake zijn van aantoonbare Nederlandse belangen<sup>128</sup>.

Met betrekking tot de opsporingsmogelijkheden, kunnen de opsporingsambtenaren en anderen dan de opsporingsambtenaren zoals een commandant op grond van titel VI A van het Nederlands wetboek van strafvordering ook maatregelen nemen buiten het rechtsgebied van een rechtbank. Indien maatregelen worden getroffen door andere dan opsporingsambtenaren, moeten deze hiervoor eerst de toestemming krijgen van de officier van justitie tenzij dit niet kan worden afgewacht. Na uitvoering van de maatregelen moet dit zo snel mogelijk aan de officier van justitie worden medegedeeld<sup>129</sup>.

Volgens het wetboek van strafvordering kan een verdachte slechts worden aangehouden in de volgende situaties<sup>130</sup>:

- 1) indien hij een misdrijf heeft gepleegd en daarbij op heterdaad wordt betrapt, kan de verdachte door ieder worden aangehouden ( schipper, commandant, ..)
- 2) hij die een overtreding heeft begaan en niet op heterdaad wordt betrapt kan enkel worden aangehouden door een opsporingsambtenaar, een commandant en een schipper.

We kunnen hieruit dus besluiten dat een commandant van Nederlandse oorlogsschepen verdachten van zeeroof op volle zee kan aanhouden indien ze op heterdaad worden betrapt.

Nadat een verdachte werd aangehouden moet deze onverwijld worden overgeleverd aan deze personen:<sup>131</sup>

- 1) door iedereen aan de officier van justitie, indien deze aanwezig is;
- 2) door de commandant, de schipper en de gezagvoerder van een luchtvaartuig aan een opsporingsambtenaar, indien deze aanwezig is;
- 3) door een opvarende die geen opsporingsambtenaar is aan de schipper en door een inzittende van een luchtvaartuig die geen opsporingsambtenaar is aan de gezagvoerder van het luchtvaartuig;
- 4) door anderen aan een opsporingsambtenaar of aan een commandant.

Een officier van justitie is bevoegd om een verdachte te verhoren Om deze bevoegdheid uit te oefenen kan hij de uitlevering van de verdachte aan een bepaalde persoon of zijn overbrenging naar een bepaalde plaats bevelen. Ook de opsporingsambtenaar is bevoegd de

---

<sup>127</sup> Kamerstukken II 2013/14, 32 706, nr. 60

<sup>128</sup> Kamerstukken II 2013/14, 32 706, nr. 60

<sup>129</sup> Art. 539b Sv.

<sup>130</sup> Art. 539h Sv.

<sup>131</sup> Art 539i Sv.

aangehouden verdachte te verhoren. Bij afwezigheid van een opsporingsambtenaar komt de gelijke bevoegdheid toe aan de commandant of aan de schipper<sup>132</sup>.

Vervolgens moet de verdachte na de verhooring in vrijheid worden gesteld. In principe mag hij niet langer dan 6 uren voor het gehoor worden opgehouden, De verdachte kan evenwel langer dan zes uren worden opgehouden: wanneer een bevel tot voorlopige hechtenis tegen hem is verleend en de tenuitvoerlegging daarvan, ook buiten het rechtsgebied van een rechtbank, is gelast of wanneer hij wordt verdacht van een misdrijf, waarop naar wettelijke omschrijving een gevangenisstraf van vier jaren of meer is gesteld (wat het geval is voor het misdrijf zeeroof zie supra), en ter zake daarvan een bevel tot voorlopige hechtenis tegen hem kan worden verleend. Het besluit om een verdachte langer dan zes uren op te houden moet worden genomen door de officier van justitie. Kan diens optreden niet worden afgewacht, dan kan ook de opsporingsambtenaar, de commandant of de schipper, in wiens handen de verdachte zich bevindt, daartoe besluiten<sup>133</sup>.

Wanneer de Officier een besluit heeft genomen omtrent het verhoor, moet hij een vordering tot bewaring instellen bij de rechter-commissaris. Hetzelfde geldt wanneer de officier van justitie verneemt dat een opsporingsambtenaar, een commandant of een schipper een besluit heeft genomen over het verhoor. Anders dan in het Belgische recht, wordt hier vermeld dat de verdachte recht heeft om zich te laten vertegenwoordigen door een raadsman<sup>134</sup>.

Als de vordering tot bewaring wordt afgewezen, moet de officier de onmiddellijke vrijheidsstelling van de verdachte bevelen. Hij moet de verdachte ook in vrijheid stellen zodra geen titel tot vrijheidsbeneming meer aanwezig is of de grond tot vrijheidsbeneming is vervallen. Dit laatste geldt ook voor ieder in wiens handen de verdachte aanwezig is., Indien er dus geen titel tot vrijheidsbeneming meer aanwezig is of de grond tot vrijheidsbeneming is vervallen , moet men de verdachte vrij laten. Meer nog, de verdachte moet ook in vrijheid worden gesteld indien binnen de 18 dagen na de aanhouding geen bericht werd ontvangen van bevel tot voorlopige hechtenis<sup>135</sup>.

In Nederland werden reeds 24 verdachten van zeeroof uit Somalië, die door Nederlandse marineschepen bij de uitvoering van antipiraterij missies zijn onderschept, berecht. Allen werden veroordeeld voor het plegen van geweld tegen de Nederlandse marine en/of voor zeeroof tot gevangenisstraffen tussen de twee en de vijf jaar. Ook werden in Nederland verdachten van piraterij overgedragen aan Duitsland, de Seychellen, Oman en Spanje<sup>136</sup>. Dit alles kadert mooi binnen het beleid dat Nederland vooropstelt nl. dat verdachten van piraterij moeten worden vervolgd in eigen regio.

---

<sup>132</sup> Art 539j, 1 en 2 Sv.

<sup>133</sup> Art 539k Sv.

<sup>134</sup> Art 539l, 1-4 Sv.

<sup>135</sup> Art 539l, 5-6 Sv.

<sup>136</sup> Kamerstukken II 2013/14, 32 706, nr. 60

### 3.3.3 Duitsland

#### *Jurisdictie*

In Duitsland wordt de jurisdictie geregeld in de eerste artikelen van het Duits Strafwetboek. Dit zijn de paragrafen 3-7 StGB (Geltungsbereich) die hun oorsprong vinden in het Reichsstrafgesetzbuch van 1871. In paragraaf 6 van het StGB is het universaliteitsbeginsel terug te vinden met betrekking tot internationale rechtsgoederen. De rechtsmacht voor de vervolging van piraterij is dan weer terug te vinden in paragraaf 6 sub 3 StGB. Onder dit artikel valt paragraaf 316c StGB waarin sprake is van misdrijven van lucht – en zeeverkeer. Volgens de rechtspraak van de Duitse rechtbanken is het vereist om ten aanzien van § 6 een “*legitimierender Anknüpfungspunkt*” (legitiem aanknopingspunt) te hebben voor de daadwerkelijke uitoefening van de rechtsmacht. Deze aanknopingspunten zijn onder andere het vlaggenbeginsel onder paragraaf 4 welke bepaalt dat het Duitse strafrecht geldt en het passieve personaliteitsbeginsel dat terug te vinden is in par. 7 Abs. 1 StGB. Deze laatste heeft betrekking op de situatie waarbij een Duitser slachtoffer is van een daad van piraterij, die buiten het Duitse grondgebied werd gepleegd en waar geen andere staat jurisdictie heeft. Men kan hier denken aan de volle zee<sup>137</sup>.

#### *Strafbaarstelling*

Zoals hierboven werd vermeld, vindt men de strafmaat op piraterij terug in artikel 316c StGB. Op het plegen van een daad van piraterij staat een minimale gevangenisstraf van 5 jaar<sup>138</sup>. Indien de daad van piraterij gepaard gaat met een dodelijk slachtoffer, kan de verdachte worden veroordeeld tot minimale opsluiting van 10 jaar tot maximaal levenslang<sup>139</sup>. Wanneer er sprake is van een minder ernstig geval bedraagt de minimale straf 1 jaar en de maximale straf 10 jaar<sup>140</sup>.

#### *Vervolging*

De vervolging ligt in handen van het OM. De vervolging in het Duitse wetboek van strafvordering voor misdrijven gepleegd buiten het Duitse grondgebied, vindt men terug in paragraaf 153c StPO<sup>141/142</sup>.

---

<sup>137</sup> A.H. Klip en A.-S. “Massa, Communicerende grondslagen van extraterritoriale rechtsmacht”, Maastricht University, 2010, 35-53.

<sup>138</sup> Art. 316c,1 StGB

<sup>139</sup> Art 316c, 3 StGB

<sup>140</sup> Art 316c, 2 StGB

<sup>141</sup> A.H. Klip en A.-S. Massa, Communicerende grondslagen van extraterritoriale rechtsmacht, Maastricht University, 2010, 43.

Als een zaak voor het OM wordt gebracht, zal die laatste beslissen of het opportuun is te vervolgen. Het opportuniteitsbeginsel geldt dus voor het misdrijf piraterij zoals terug te vinden is in artikel 153c StPO. Deze opportuniteit betekent dat de sepotgronden voor extraterritoriale feiten ruimer zijn en bovendien wordt de beslissing van het OM nauwelijks door de rechter aangepast. Het OM heeft hier dus een discretionaire bevoegdheid van zeer ruime omvang. Het OM zal in het geval van piraterij die onder de extraterritoriale feiten vallen, twee belangen tegen elkaar moeten afwegen bij zijn besluit tot vervolging nl. :

1) het vervolgingsbelang

2) andere belangen,

waarbij de laatste zwaarder doorweegt<sup>143</sup>.

Net zoals in Nederland en België is het goed om even stil te staan bij het feit dat het Duitse beleid ook voorrang geeft aan een berechting van verdachten van misdrijven van piraterij in eigen regio<sup>144</sup>.

---

<sup>142</sup> Zie artikel 153c STPO

<sup>143</sup> A.H. Klip & A.-S. Massa, *Communicerende grondslagen van extraterritoriale rechtsmacht*, Maastricht University, 2010, p. 43.

<sup>144</sup> X, "Deutsche Marine übergibt Piraten an Kenia", *Frankfurter Rundschau* 9 maart 2009. <http://www.fr-online.de/politik/strafverfolgung-deutsche-marine-uebergibt-piraten-an-kenia,1472596,3415154.html>





## Hoofdstuk 4 De Problematiek van de vervolging van piraterij

### 4.1 Algemeen: ‘*Catch and release*’ politiek

Zoals hierboven reeds herhaaldelijk aangehaald, valt de bevoegdheid voor het vervolgen van verdachte piraten bij de nationale staten op basis van het beginsel van de universele rechtsmacht. Maar in de praktijk is gebleken dat veel aangehouden piraten snel opnieuw worden vrijgelaten. In 2012 werd niet minder dan 90% van de gearresteerde piraten uit Somalië nooit aan vervolging onderworpen<sup>145</sup>. Er bestaat dus een echte ‘*catch and release*’ politiek. Hieronder zal ik de redenen van deze praktijk proberen toe te lichten. Daarbij wordt er zowel belang gehecht aan de politieke, wettelijke en operationele, economische en sociale factoren.

### 4.2 Politieke factoren

Uit recente documenten van de VNVR en regeringsleiders valt af te leiden, dat politieke leiders en organisaties aan de alarmbel trekken omdat vervolging van verdachte piraten echt een ernstig en wereldgroot probleem vormt. Ze zien in dat de huidige situatie echt niet langer houdbaar is. De ‘*catch and release*’ politiek zorgt voor een vervolgingsimmunititeit van de piraten. Snelle vrijlating is immers eerder regel geworden en vervolging de exceptie<sup>146</sup>.

De dure procedures en logistieke problemen voor de berechting van piraten, hebben ertoe geleid dat de meeste militaire operaties uitgaan van een ‘*catch-and-release*’ politiek. Ze zijn bereid om de piraten aan te houden, maar niet om deze te vervolgen. Staten zijn immers niet bereid om verdachten van piraterij te vervolgen, tenzij er een betekenisvolle band met het

---

<sup>145</sup> E. Kontorovich, “The Piracy Prosecution Paradox: Political and Procedural Problems with Enforcing Order on the High Seas”, *Geo. J. Int’l Aff.* 2012, (1)109.

<sup>146</sup> E. Kontorovich, “The Piracy Prosecution Paradox: Political and Procedural Problems with Enforcing Order on the High Seas”, *Geo. J. Int’l Aff.* 2012, (1)109.

misdrijf bestaat. Er lijkt dus geen eind te komen aan de bestaande politiek van ‘*catch and release*’. Daarom is het noodzakelijk om een systeem op te zetten waarbij de kosten en de lasten van het vervolgen worden gedeeld over alle staten, ongeacht in welke regio de verdachten werden gevangen en dit om de afschrikking van piraterij te promoten<sup>147</sup>.

Bij de ‘*catch and release*’ politiek moet de volgende belangrijke vraag worden gesteld: Hebben de staten een verplichting om verdachte piraten te vervolgen en uit te leveren of zijn ze vrij om deze na aanhouding te laten lopen<sup>148</sup>?

Historisch gezien bestaat er in het internationale gewoonterecht geen verplichting om verdachte piraten te vervolgen of uit te leveren. In artikel 18 van de Harvard Draft conventie met betrekking op piraterij worden staten verplicht om piraterij te ontmoedigen door hun rechten uit te oefenen van preventie en bestraffing, voor zover dit nuttig is.

Artikel 105 van het zeerechtverdrag geeft de staten de mogelijkheid om te kiezen voor gepaste straffen, er staat niet “*must*” maar “*may*”. Er geldt dus geen verplichting voor de staat om verdachten van piraterij te vervolgen of over te dragen. Ook in artikel 100 van het Zeerechtverdrag, wordt geen enkele verplichting om over te gaan tot vervolging of uitlevering vermeld. Dit artikel spoort de staten enkel aan om samen te werken in de strijd tegen piraterij<sup>149</sup>.

We kunnen dus besluiten dat deze ‘*catch- and release*’ politiek niet snel zal veranderen, er bestaat immers geen internationale verplichting noch gewilligheid van staten om over te gaan tot berechting, tenzij het gaat om eigen onderdanen of schepen van eigen bodem.

## 4.3 Wettelijke en operationele factoren

### 4.3.1 Gebrek aan rechtsmacht<sup>150</sup>

In de rechtsleer worden enkele problemen aangehaald met betrekking tot de rechtsmacht over het misdrijf piraterij.

---

<sup>147</sup> J. Piquet, “Changing Tides: An Adaptable Prosecution Approach to Piracy's Shifting Problem”, *Colum. J. Transnat'l L.* 2013-14, 244-45.

<sup>148</sup> R. Geiss en A. Petrig, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 152.

<sup>149</sup> R. Geiss en A. Petrig, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 152.

<sup>150</sup> J. Boren, “Negligent Prosecution: Why Pirates Are Wreaking Havoc on International Trade and How to Stop It”, *Eur. J.L. Reform* 2014, 32-33.

In sommige nationale wetgevingen wordt er enkel jurisdictie voorzien over piraten indien het schip vaart onder de vlag van het land of indien het directe slachtoffer onderdaan is. Indien er geen band bestaat tussen het misdrijf en het land, kan er in se ook niet worden vervolgd. Deze landen die deze positie innemen, zijn hierdoor niet in strijd met de internationale wetgeving. Het Zeerechtverdrag en het internationaal gewoonterecht laten de universele rechtsmacht toe, maar er is nergens een verplichting vastgelegd om dit ook in de nationale wetgeving te op te nemen. Er moet voor deze landen begrip worden opgebracht voor de vrijlating van verdachten<sup>151</sup>.

Hoewel deze landen dus wettelijk niet echt in de fout gaan, stemt hun redenering en nationale wetgeving niet met de doctrine van de universele rechtsmacht overeen. Piraterij is iets wat iedereen raakt. Daarom is het in het belang van de Internationale gemeenschap dat elke staat de rol opneemt van vervolgende staat zelfs in gevallen waarbij deze staat zelf, noch een onderdaan van deze staat niet betrokken is/zijn bij de eigenlijke daad van piraterij. We mogen wel niet vergeten dat sommige staten om diverse redenen nu eenmaal niet in staat zijn om tot vervolging over te gaan<sup>152</sup>.

Het probleem aangaande de jurisdictie is dus niet gelegen in de universele jurisdictie. Deze jurisdictie kon wel op een effectieve wijze worden toegepast bij het vervolgen van oorlogsmisdaden na de WOII, het probleem ligt bij de staten die niet bereid zijn of zijn niet in staat zijn om tot vervolging van de piraten over te gaan<sup>153</sup>.

Om dit probleem te ondervangen wordt er geopteerd om een rechtbank te in het leven te roepen met exclusieve rechtsmacht inzake alle daden van piraterij. Dit zou tot de oplossing voor dit probleem kunnen leiden. Bij het invoeren van dergelijke rechtbank wordt niet enkel de staat die te slachtoffer valt aan piraterij, maar tevens ook de hele internationale gemeenschap beschermd<sup>154</sup>.

### **4.3.2 De definitie van piraterij**

Zoals hierboven reeds uitgelegd bestaat er een grote discrepantie tussen de internationale definitie van piraterij en de diverse nationale definities. De verschillen in deze definities bemoeilijken de vervolging en berechting van verdachten. Een uniforme definitie op zowel nationaal als op internationaal vlak, zou zeker bijdragen aan een meer effectieve vervolging van verdachten van piraterij<sup>155</sup>.

---

<sup>151</sup> J. Boren, "Negligent Prosecution: Why Pirates Are Wreaking Havoc on International Trade and How to Stop It", *Eur. J.L. Reform* 2014, 32.

<sup>152</sup> J. Boren, "Negligent Prosecution: Why Pirates Are Wreaking Havoc on International Trade and How to Stop It", *Eur. J.L. Reform* 2014, 32-33.

<sup>153</sup> B.H. Dubner en K.Greene, "On the creation of a new legal regime to try pirates", *J. Mar. L. & Com.* 2010, vol.41, nr3, 450-51.

<sup>154</sup> J. Boren, "Negligent Prosecution: Why Pirates Are Wreaking Havoc on International Trade and How to Stop It", *Eur. J.L. Reform* 2014, 33.

<sup>155</sup> D. Chang, "Piracy laws and the effective prosecution of pirates", *Int'l & Comp. L. Rev.* 2010, 284.

### 4.3.3 De afwezigheid van een internationaal juridisch kader<sup>156</sup>

Het ontbreken van een internationaal juridisch kader dat duidelijke richtlijnen stipuleert voor de strafmaat en de vervolging, vormt een grote handicap voor een efficiënte en effectieve vervolging van verdachten van piraterij. Het Zeerechtverdrag biedt geen juridisch kader om verdachte piraten te berechten. Op basis van het verdrag wordt de bevoegdheid voor de vervolging overgelaten aan de nationale staten<sup>157</sup>.

Het Zeerechtverdrag voorziet enkel een universele rechtsmacht, maar zegt niets over een universele straffen, zorgt niet voor de oprichting van een rechtstribunaal en geeft niet de bevoegdheid aan een bestaand rechtstribunaal om piraterij te vervolgen. Dit laatste wordt ook niet verzekerd in het SUA-Verdrag<sup>158</sup>.

Dit tekort aan uniformiteit op internationaal niveau heeft enkele negatieve gevolgen waaronder:<sup>159</sup>

- 1) Het ontstaan van grote verschillen tussen de omvang van de gevangenisstraffen in de verschillende nationale staten.

Zo wordt in Chinese wetteksten bijvoorbeeld met geen woord gerept over piraterij en worden verdachten van zeeroverij berecht op grond van moord of gewapende overval. Ook in Braziliaanse wetteksten vindt men nergens het woord piraterij terug. Verdachten van piraterij worden ook daar berecht op grond van moord of gewapende overval en krijgen een gevangenisstraf die kan oplopen tot 37 jaar. Bij landen die piraterij wel strafbaar stellen in eigen wetgeving, rijst hetzelfde probleem. Ook hier bestaat er grote ongelijkheid in de strafmaat<sup>160</sup>.

- 2) Verdachte piraten die worden berecht zullen vaak geen of nauwelijks kennis hebben van de nationale strafrechtelijke procedure van het land waarin hij/zij wordt vervolgd.
- 3) De kans dat internationale relaties op gespannen voet kunnen komen te staan, leidt ertoe dat bepaalde staten niet gewillig zijn of niet in staat zijn om hun eigen middelen te vergroten om piraten aan te houden en te vervolgen.

Daardoor wordt de afdwinging van het internationaal recht omtrent piraterij afhankelijk van de nationale rechtbanken die wel bereid en/of in staat zijn om piraterij te berechten. Ontwikkelde staten met voldoende capaciteit en middelen zullen in overeenstemming met het internationale recht de verdachte piraten hoogstwaarschijnlijk kunnen vervolgen. Over de bereidheid valt de discussiëren. Dit in tegenstelling tot minder ontwikkelde landen die over onvoldoende hulpmiddelen beschikken en dus slechtwerkende rechtssystemen hebben om vervolging en berechting door te voeren. Als gevolg ontstaat er enerzijds een westerse zienswijze op de noodzakelijke vervolging en bestraffing van piraten door de ontwikkelde

---

<sup>156</sup> D. Chang, "Piracy laws and the effective prosecution of pirates", *Int'l & Comp. L. Rev.* 2010, 281-84.

<sup>157</sup> D. Chang, "Piracy laws and the effective prosecution of pirates", *Int'l & Comp. L. Rev.* 2010, 281.

<sup>158</sup> D. Chang, "Piracy laws and the effective prosecution of pirates", *Int'l & Comp. L. Rev.* 2010, 283-84.

<sup>159</sup> D. Chang, "Piracy laws and the effective prosecution of pirates", *Int'l & Comp. L. Rev.* 2010, 281-84.

<sup>160</sup> A. Guisado, "Searching for answers: Reprisals, reckoning and recourse for maritime pirates", *U.S.F. Mar. L.J.* 2012-13, 143-44.

landen en anderzijds de onzekerheid of de vervolging van personen die daden van piraterij hebben gepleegd effectief wordt uitgevoerd door de beperkte mogelijkheden in economisch minder sterke of corrupte landen. Het feit dat er een onzekerheid van effectieve vervolging bestaat, draagt bij tot een algemene verminderde bereidwilligheid van staten om samen te werken in de aanhouding en vervolging van verdachten van misdaden van piraterij. De universele rechtsmacht, zoals bepaald in het Zeerechtverdrag, biedt dus geen effectieve oplossing om piraterij te bestraffen, het creëert immers allemaal kleine eilandjes van nationale juridische kaders die niet leiden tot een effectieve vervolging en dus ook niet bijdragen tot een algemene bestrijding van de piraterij<sup>161</sup>.

#### 4.3.4 Bewijsmoeilijkheden

De onzekerheid dat, hetzij de staat die de verdachten heeft aangehouden, hetzij een andere belanghebbende staat zoals de staat waarvan de onderdanen het slachtoffer of de vlaggenstaat, hetzij een regionale rechtbank de verdachten zal vervolgen, leidt tot problemen over hoe men het best documenten verzamelt en bewijs bewaart op het ogenblik van de daad van piraterij<sup>162</sup>. Het is immers zeer moeilijk om piraterij te bewijzen als verdachten op volle zee worden aangehouden en er op hun boot enkel wapens en apparatuur, waarmee ze aan boord van een ander schip zouden kunnen raken worden teruggevonden. Het is veel makkelijker bewijs te leveren van piraterij wanneer de verdachten worden gearresteerd tijdens een aanval/kaping, en dus op heterdaad worden betrapt. Daarnaast bestaat er ook een logistiek probleem; alle bewijsstukken moeten worden bijgehouden door de marineschepen en naar de rechtbank worden gebracht. Wanneer er sprake is van Somalische of andere buitenlandse piraten, moet er ook nog een tolk worden gevonden. Verder is het moeilijk om de passagiers en bemanningsleden van het gekaapte of overvallen schip terug te vinden om getuigenis af te leggen. Dit zijn allemaal belangrijke obstakels die praktijk vaak onoverkomelijk lijken te zijn<sup>163</sup>.

Vaak gooien piraten het bewijsmateriaal overboord zodat de zeestrijdkrachten geen bewijs kunnen verzamelen. Zonder bewijsmateriaal, zijn de strijdkrachten verplicht de piraten weer te laten gaan want vervolging zonder bewijs is bij voorbaat een verloren zaak is<sup>164</sup>.

Meer nog, het schip dat overgaat tot aanhouding van de piraten, moet conform de regels inzake de verzameling van het bewijsmateriaal en de volledige procedure, inclusief de tijdsduur van het vasthouden van verdachte piraten, handelen. De staat die zal instaan voor

---

<sup>161</sup> D. Chang, "Piracy laws and the effective prosecution of pirates", *Int'l & Comp. L. Rev.* 2010, 281-84.

<sup>162</sup> J. Piquet, "Changing Tides: An Adaptable Prosecution Approach to Piracy's Shifting Problem", *Colum. J. Transnat'l L.* 2013-14, 243.

<sup>163</sup> E. Kontorovich, "The Piracy Prosecution Paradox: Political and Procedural Problems with Enforcing Order on the High Seas", *Geo. J. Int'l Aff.* 2012, (1) 109.

<sup>164</sup> *UN Doc. S/2011/30* (2011) Letter dated 24 January 2011 from the Secretary-General to the President of the Security Council, 24.

vervolging, de nationaliteit van de verdachte(n), het (de) slachtoffer(s), het schip, de vracht of de vervolgende staat, is hierbij irrelevant. Om deze redenen zijn er in de praktijk richtlijnen ontstaan die moeten helpen bij het verzamelen van bewijsmateriaal. Dit kan nuttig zijn voor de prosecutie in de vervolgende staat<sup>165</sup>.

Om bovenstaande problemen het hoofd te bieden, werden er belangrijke inspanningen geleverd. De 4 onderstaande initiatieven helpen schepen, die overgaan tot aanhouding van verdachte piraten, bij het verzamelen van het bewijsmateriaal<sup>166</sup>.

- 1) UNODC heeft een handleiding gemaakt om internationale marines te helpen. Het moet zekerheid verschaffen dat het bewijsmateriaal zal voldoen aan de vereisten van de regionale wetgeving.
- 2) Richtlijnen van het IMB die helpen bij het onderzoek van piraterij en gewapende overvallen tegen schepen.
- 3) Een hoofdstuk betreffende handhaving dat werd toegevoegd aan de vierde editie van *'the best management practices'* aangaande het verzamelen en bewaren van bewijsmateriaal.
- 4) Er werd een systeem op gezet, door INTERPOL(Internationale Criminele Politie Organisatie), dat het mogelijk maakt om live advies te geven aan de scheepseigenaren en private bewakers die gewapend zijn.

#### 4.3.5 De gebreken van de nationale rechtbanken<sup>167</sup>

Er doen zich ook bij de nationale rechtbanken voor de vervolging van de piraten veel problemen voor inzake conformiteit met het internationaal recht. De 4 belangrijkste belemmeringen zal ik hieronder vermelden<sup>168</sup>.

- 1) Het is noodzakelijk dat de daad piraterij in het nationale recht strafbaar wordt gesteld onder een universele rechtsmacht. Hieronder valt o.m. de deelname, samenzwering, poging en de hulp van piraterij.
- 2) Er moeten conforme wettelijke en operationele regelingen voor de handhaving zijn voorzien. Dit

---

<sup>165</sup> A. Thorp, "Preventing and prosecuting piracy at sea: legal issues", Commons library standard note 28 februari 2012, nr.6237,(section international affairs and defence),15.

<sup>166</sup> A. Thorp, "Preventing and prosecuting piracy at sea: legal issues", Commons library standard note 28 februari 2012, nr.6237,(section international affairs and defence),15-16.

<sup>167</sup> S. Karim, "Prosecution of maritime pirates: the national court is dead – long live the national court?", *Wisconsin International Law Journal* 2014,84-93.

<sup>168</sup> S. Karim, "Prosecution of maritime pirates: the national court is dead – long live the national court?", *Wisconsin International Law Journal* 2014,84.

heeft dan weer betrekking op detentie en arrestatie op zee.

3) Een proces voor de verdachte piraten moet conform kunnen worden gevoerd.

4) Mogelijkheid of bereidheid tot internationale samenwerking voor het aanhouden en vervolgen van piraten moet bestaan.

We kunnen stellen dat er in de praktijk een povere implementatie van het internationale recht bestaat in de nationale wetgevingen. Er zijn nog steeds veel landen die het Zeerechtverdrag en het SUA-Verdrag moeten verwerken in hun nationaal rechtsbeleid. Zeer weinig landen hadden de internationale definitie van piraterij en de universele rechtsmacht uit het Zeerechtverdrag, ingeschreven in hun nationale wetgeving. De implementatie van het SUA-Verdrag was zelfs nog meer teleurstellend. Om dit probleem aan te pakken, heeft de VNVR lidstaten aangemoedigd om piraterij in de nationale wetgeving strafbaar te stellen. Dit leidde dan wel weer tot zeer positieve resultaten<sup>169</sup>.

Verder dient een liberale interpretatie van het nationale recht aangepast te worden om te kunnen voorzien in een goede vervolging door de nationale rechtbanken. Dit komt omdat in veel landen de verouderde wetten omtrent zeeroverij niet voldoen aan de hedendaagse praktijken van moderne piraterij<sup>170</sup>.

Voor het ontstaan van de grote golf aan daden van piraterij in de 21<sup>ste</sup> eeuw, hadden veel rechtbanken geen zaken van piraterij meer behandeld sinds de 18de eeuw. Het gebrek aan moderne wetgeving toegespitst op de sterk gewijzigde moderne versie van piraterij, zorgt ervoor dat een groot aantal rechtbanken een nadeel ondervinden wanneer ze hun verouderde rechtspraak en wetten moeten interpreteren om deze toe te passen op de nieuwe moderne vorm van piraterij<sup>171</sup>.

Historisch gezien is piraterij een misdaad tegen de mensheid waarbij de staten een universele rechtsmacht hebben om piraterij op de volle zee te vervolgen. Maar, in de verschillende nationale wetgevingen met betrekking tot piraterij, heeft niet elk land voorzien in een universele rechtsmacht en bovendien hebben niet alle staten dezelfde politieke wil om over te gaan tot vervolging<sup>172</sup>.

Het volgende probleem waar men vaak op stuit heeft betrekking op de infrastructuur die nodig is voor de vervolging en het opsluiten van piraten. Dit vormt vooral een groot probleem in landen die economisch minder ontwikkeld zijn. In deze landen is er een tekort aan rechtbanken en gevangnissen. Een globaal initiatief is nodig om deze tekorten op te vullen.

---

<sup>169</sup> S. Karim, "Prosecution of maritime pirates: the national court is dead – long live the national court?", *Wisconsin International Law Journal* 2014,84-85.

<sup>170</sup> S. Karim, "Prosecution of maritime pirates: the national court is dead – long live the national court?", *Wisconsin International Law Journal* 2014,86.

<sup>171</sup> J. Piquet, "Changing Tides: An Adaptable Prosecution Approach to Piracy's Shifting Problem", *Colum. J. Transnat'l L.* 2013-14, 242.

<sup>172</sup> J. Piquet, "Changing Tides: An Adaptable Prosecution Approach to Piracy's Shifting Problem", *Colum. J. Transnat'l L.* 2013-14, 242-243.

Er zijn al diverse initiatieven genomen om dit probleem te verhelpen. Één van deze initiatieven bestaat uit een rapport van de secretaris-Generaal van de VN, Ban Ki-moon (2012), die specifieke maatregelen meegeeft voor ondersteuning bij het opbouwen van gespecialiseerde rechtbanken inzake piraterij.

Ban Ki-moon suggereerde ook dat het UNDP (Ontwikkelingsprogramma van de Verenigde Naties) en UNODC speciale maatregelen moesten nemen in deze landen. Dit rapport bevestigt dat Secretaris-Generaal zijn steun verleent aan de nood voor de wereldwijde hulp voor het verbeteren van de nationale rechtbanken om deze operationeel te maken<sup>173</sup>.

We kunnen dus besluiten dat de internationale gemeenschap een politiek moet volgen die pragmatisch en implementeerbaar is. Er moeten veel nieuwe initiatieven genomen worden om de vervolging voor de nationale rechtbanken te operationaliseren. Maar, eerst en vooral moeten er meer inspanningen worden geleverd om tot een correcte implementering te komen van het internationale recht inzake piraterij. Dit kan de scheepseigenaren aanmoedigen om hun schepen in te schrijven in landen die aan de internationale verplichtingen voldoen. Vervolgens moet er dan ook meer inzet worden geleverd om de noodzakelijke financiering voor de oprichting van een institutioneel kader te verzekeren<sup>174</sup>.

#### **4.3.6 De toevlucht tot private beveiliging en patrouillering door marineschepen.**

Sinds 10 mei 2012 zijn in Somalië, vroeger een heel actief gebied van piraterij, geen succesvolle incidenten van scheepskaping meer gerapporteerd. Dit is het positieve effect van het intensief inzetten van zeestrijdkrachten in deze regio. Er is bovendien een versnelde toename geweest van private beveiliging aan boord van koopvaardijsschepen en een stijging van het aantal patrouilleringen<sup>175</sup>.

We stellen vast dat rederijen hun toevlucht hebben gezocht tot de inzet van private beveiliging aan boord hun schepen. Er werden contracten gesloten met ondernemingen die private beveiliging verzorgen om zo te helpen in de strijd tegen piraterij. “*The Indian Guidelines on the Deployment of Armed Security Guards on Merchant Ships*” toont aan dat 35% van de schepen in de Golf van Aden gebruik maken van dit soort contracten. Deze manier blijkt zeer succesvol om kaping van koopvaardijsschepen door piraten te voorkomen. Er zijn bronnen die aantonen dat ongeveer 60% van alle schepen gebruik maakt van private bewaking<sup>176</sup>.

---

<sup>173</sup> S. Karim, “Prosecution of maritime pirates: the national court is dead – long live the national court?”, *Wisconsin International Law Journal* 2014,88-89.

<sup>174</sup> S. Karim, “Prosecution of maritime pirates: the national court is dead – long live the national court?”, *Wisconsin International Law Journal* 2014,87-88.

<sup>175</sup> J.D. Fry, “Towards an international piracy tribunal : curing the legal limbo of captured pirates”, *Afr. J. Int'l & Comp. L.* 2014, 357.

<sup>176</sup> J.D. Fry, “Towards an international piracy tribunal : curing the legal limbo of captured pirates”, *Afr. J. Int'l & Comp. L.* 2014, 357.



Maar, we mogen niet te snel victorie kraaien. Het kan zijn dat deze oplossing niet duurzaam blijkt op lange termijn. Hiervoor kunnen meerdere redenen worden aangehaald. Als eerste, vormt de aanwezigheid van wapens aan boord van dergelijke schepen een risico voor de snel ontvlambare vracht en de toename van geweld in de toekomst. Daarnaast zullen de verzekeringspremies die moeten worden betaald aanzienlijk de lucht in schieten door dit risico. Vervolgens kan men naast deze hogere private kost, ook wijzen op de extra kost voor staten wegens de patrouillering van marineschepen. Als laatste is er een wettelijke lacune omdat het Zeerechtverdrag in artikel 105 heeft voorzien dat enkel staten de bevoegdheid hebben om een schip, dat betrokken is bij piraterij, aan te houden. Het internationale recht kan maar langzaam en moeizaam worden aangepast aan de hedendaagse praktijken van piraterij waardoor verschillende wettelijke onduidelijkheden onopgelost blijven<sup>177</sup>.

#### 4.4 Economische factoren

Ook in de hoge proceskosten van procedures tegen verdachte piraten schuilt een grote extra last. De staten die vervolging en berechting op zich nemen, moeten zelf instaan voor alle kosten. Hieronder vallen onder meer de kosten voor het overbrengen van de verdachte(n), het bewijsmateriaal en de getuigenissen, alle logistieke zorgen, de kosten voor tolken en vertalingen en uiteraard ook de normale gerechtelijke kosten van een rechtszaak<sup>178</sup>.

Op basis van het Zeerechtverdrag wordt er via de universele rechtsmacht voorzien in de vervolging en berechting. Deze universele rechtsmacht voorziet dus in een globaal publiek goed. Het voordeel van de opsluiting van piraten wordt gedeeld door alle landen. Maar, zoals reeds vermeld, ligt het kostenplaatje dat hieraan verbonden is, volledig in handen van de staat die daadwerkelijk instaat voor de vervolging en berechting van de verdachten. Het is dus voor de meeste landen financieel veel aantrekkelijker om enkel daden van piraterij te berechten die betrekking hebben op hun eigen schepen. De goederen kunnen immers in beslag worden genomen en geprivatiseerd. Deze economische factor is dan ook één van de belangrijkste redenen die aan de oorsprong liggen van de huidige de ‘*catch and release*’ politiek. Veel staten zijn bereid te arresteren maar niet om te vervolgen en te berechten. . Vandaag is de kost van de rechtspraak een veel duurdere last dan de kost van de algemene veiligheid. Het toont aan dat ondanks de initiatieven tot verbeteringen van het internationale recht, de kost van de handhaving van dit recht meer een obstakel vormt dan een oplossing voor één van de oudste

---

<sup>177</sup> J.D. Fry, “Towards an international piracy tribunal : curing the legal limbo of captured pirates”, *Afr. J. Int'l & Comp. L.* 2014, 357.

<sup>178</sup> J. Piquet, “Changing Tides: An Adaptable Prosecution Approach to Piracy's Shifting Problem”, *Colum. J. Transnat'l L.* 2013-14, 243.

veiligheidsproblemen<sup>179</sup>. Misschien moet men proberen tot een consensus te komen voor een spreiding van de kosten onder alle staten. De oprichting van een speciaal fonds waarin iedere staat een bijdrage levert gebaseerd op het BNP zou hiervoor een adequate oplossing kunnen vormen.

## 4.5 Sociale factoren

### 4.5.1 Vrees voor asielaanvragen

Kenia is een belangrijk forum geworden voor het vervolgen van piraten<sup>180</sup>. Er werden overeenkomsten gesloten met Canada, China, Denemarken, de EU, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten om piraten, die zij hebben aangehouden, in Kenia te laten vervolgen. Om dit alles goed te kunnen laten verlopen hebben de Westerse landen grote financiële steun aan Kenia verleend. Deze steun zou moeten helpen bij zowel de overdracht van verdachten en getuigen, de training van de politie, als het uitbreiden en beter ontwikkelen van de gevangenis en de rechtbanken. We kunnen ons hierbij de vraag stellen waarom de Westerse landen, die een beter en meer ontwikkeld rechtssysteem hebben, zo een belangrijke misdaad als piraterij laten vervolgen door mogelijks corrupte rechtbanken in Afrika, die kampen met een tekort aan ervaring en middelen. Het antwoord hierop is makkelijk, zolang de piraten zich op de Afrikaanse bodem begeven, moeten de Westerse landen geen schrik hebben voor asielaanvragen<sup>181</sup>.

Het staat immers vast dat piraten niet gehaast zullen zijn om de westerse landen te verlaten omdat er veel lagere gevangenisstraffen gelden. Verder bestaat het gevaar dat vrijgelaten piraten of piraten die hun straf hebben uitgezeten, asielaanvragen om zo in het land te kunnen blijven dat voor de berechting heeft gezorgd. Wanneer staten zouden toestaan buitenlandse piraten in hun land te berechten, zou door het groot aantal potentiële piraten er uiteindelijk een permanente bevolkingsgroep van piraten kunnen ontstaan in het land van berechting<sup>182</sup>. Dit heeft een schrikwekkend effect op staten en leidt dus tot terughoudendheid inzake effectieve vervolging<sup>183</sup>.

---

<sup>179</sup> E. Kontorovich, "The Piracy Prosecution Paradox: Political and Procedural Problems with Enforcing Order on the High Seas", *Geo. J. Int'l Aff.* 2012, 109-110.

<sup>180</sup> Zie. *infra* 6.2.1

<sup>181</sup> J. Boren, "Negligent Prosecution: Why Pirates Are Wreaking Havoc on International Trade and How to Stop It", *Eur. J.L. Reform* 2014, 33-34.

<sup>182</sup> E. Kontorovich, "The Piracy Prosecution Paradox: Political and Procedural Problems with Enforcing Order on the High Seas", *Geo. J. Int'l Aff.* 2012, (2)109.

<sup>183</sup> Piquet, "Changing Tides: An Adaptable Prosecution Approach to Piracy's Shifting Problem", *Colum. J. Transnat'l L.* 2013-14, 243.

De Amerikaanse professor, Dutton, schreef hierover het volgende: “*Although the threat of asylum claims is frequently offered to explain Western nations' reluctance to prosecute pirates in their territories, what is not addressed is whether this fear has any actual basis in fact or law. Instead, the statement that nations are afraid of asylum claims is followed by little explanation at all - and certainly no legal analysis of the international or domestic laws on which convicted pirates would base their claims*”. Centraal hierbij staat dat piraten criminelen zijn. Het zou niet zinvol zijn om internationaal recht te gebruiken om asiel te verlenen aan een persoon die dit recht heeft geschonden. Sommige van de verdachte piraten beweren dat het niet veilig is om terug te keren naar hun land van herkomst. Ze maken o.a. gebruik van het ‘*non-refoulement*’ beginsel<sup>184</sup>.

Het internationaal recht, in zijn *non-refoulement* doctrine, is zeer duidelijk over het feit dat er geen overdracht van vermeende verdachten kan gebeuren naar een land dat gebruik maakt van oneerlijke processen of de doodstraf hanteert. Er mag ook geen overdracht van verdachten plaatsvinden indien deze verdachten moeten terugkeren naar een land waar hun leven of vrijheid bedreigd wordt. In Europa is er steeds een zeer brede interpretatie geweest van deze doctrine, waardoor de overdracht van verdachten op basis van dit beginsel vaak wordt geweigerd. Deze brede interpretatie van de ‘*non-refoulement*’ doctrine in EU landen biedt de verdachte piraten teveel garanties met betrekking tot asielaanvragen als gevolg van piraterij<sup>185</sup>. Wanneer een asielaanvrager wil aantonen dat zijn/haar leven in gevaar loopt in geval van uitlevering, is het niet voldoende om te verklaren dat er veel geweld heerst in het land van herkomst, de persoon zal moeten kunnen aantonen dat hij of zij zelf persoonlijk wordt bedreigd. Maar in de context van piraterij hoeft asiel niet altijd de enige of beste oplossing te zijn. Indien bijvoorbeeld de verdachte leider was van een netwerk van piraten en sinds zijn aanhouding een groep concurrerende piraten zijn netwerk heeft overgenomen, die dreigt hem bij terugkomst te vermoorden, is het nog steeds niet zeker dat hij asiel zou krijgen in de staat die is overgaan tot berechting. Deze bedreiging is eerder lokaal en het kan dus best zijn dat er enkel in een kleiner gebied rond de thuisstad van de verdachte een bedreiging heerst, die helemaal niet bestaat in een stad 500 km verderop in zijn land van herkomst<sup>186</sup>.

Naast de asielaanvragen, zijn er nog factoren die een belangrijke rol spelen in een zekere gegronde bezorgdheid voor de westerse staten voor vervolging en berechting van de verdachte in hun land. Zo blijft er bijvoorbeeld de grote kost voor het procederen en opsluiten van de piraten die moet worden gedragen door de vervolgende staat. Of deze redenen voldoende zijn om niet te voldoen aan de internationale verplichting om internationale

---

<sup>184</sup> J. Boren, “Negligent Prosecution: Why Pirates Are Wreaking Havoc on International Trade and How to Stop It”, *Eur. J.L. Reform* 2014,34-35.

<sup>185</sup> E. Kontorovich, “The Piracy Prosecution Paradox: Political and Procedural Problems with Enforcing Order on the High Seas”, *Geo. J. Int'l Aff.* 2012, (2)109.

<sup>186</sup> J.Boren, “Negligent Prosecution: Why Pirates Are Wreaking Havoc on International Trade and How to Stop It”, *Eur. J.L. Reform* 2014,35.

misdrijven te vervolgen, valt te betwijfelen<sup>187</sup>. Op grond van de universele rechtsmacht kan iedereen overgaan tot de vervolging, maar het resultaat is dat staten dit maar in beperkte mate toepassen. Ze kiezen ervoor verdachten van zeeroverij enkel voor hun rechtbanken berechten indien er een belang is in hoofde van de staat omdat een schip of onderdaan van de staat in kwestie het slachtoffer is geworden van een daad van piraterij<sup>188</sup>.

#### 4.5.2 De verschuiving van het probleem naar andere regio's<sup>189</sup>

Sinds 2012 is er in de wereld van de piraterij een grote verschuiving gebeurd. Tot voor kort was er een groot probleem in Somalië. Deze kuststaat werd immers overspoeld door piraten. Maar door de wereldwijde inspanningen is het aantal daden van zeeroverij in deze regio drastisch gedaald. Deze vermindering van aanvallen is het gevolg van bestrijdingsmaatregelen zoals internationale samenwerking in het delen van informatie, 'best practices' voor handelaars die varen op scheepsroutes, private beveiliging op schepen en militaire samenwerking. We kunnen dit aantonen met volgende cijfers: In 2012 werden maar 71 incidenten gerapporteerd in Somalië, inclusief 13 kapingen. Dit lijkt nog steeds een groot aantal, maar het is betrekkelijk minder dan de 278 incidenten die zich dat jaar wereldwijd hebben voorgedaan. In het eerste kwartaal van 2015 is er zelfs nog geen enkele rapportering van piraterij voor de kust van Somalië gemeld<sup>190</sup>. Men zou dus kunnen stellen dat het probleem in Somalië zo goed als verdwenen is. Maar sommige rechtsgeleerden zijn ervan overtuigd dat de piraten bendes elk moment kunnen terugkeren naar dit gebied<sup>191</sup>.

Door de positieve ontwikkelingen in Somalië, zou men kunnen denken dat het probleem van piraterij stilaan verdwijnt uit het wereldbeeld. Niets is echter minder waar. Terwijl de piraterij in Somalië een grote terugval heeft gekend, is er een stijging genoteerd in andere regio's zoals de golf van Guinea en Zuidoost-Azië. Deze trend is niet toevallig in 2012 gestart. Zo werden er in dat jaar 51 aanvallen in de golf van Guinea gerapporteerd, welke een stijging betekent van 42% in vergelijking met 2011<sup>192</sup>. Uit recente rapporten van het IMB, blijkt dat deze trend

---

<sup>187</sup>Y.M. Dutton, "pirates and impunity: is the threat of asylum claims A reason to allow pirates to escape justice?", *Fordham Int'l L.J.* 2010-11,241.

<sup>188</sup>E. Kontrovich, "The Piracy Prosecution Paradox: Political and Procedural Problems with Enforcing Order on the High Seas", *Geo. J. Int'l Aff.* 2012, (2)109

<sup>189</sup>J. Piquet, "Changing Tides: An Adaptable Prosecution Approach to Piracy's Shifting Problem", *Colum. J. Transnat'l L.* 2013-14, 245-248.

<sup>190</sup>X, "piraterij op zee stijgt opnieuw", *het laatste nieuws*, 21 April 2015. <http://www.hln.be/hln/nl/3204/Piraten/article/detail/2293991/2015/04/21/Piraterij-op-zee-stijgt-opnieuw.dhtml>

<sup>191</sup>J. Piquet, "Changing Tides: An Adaptable Prosecution Approach to Piracy's Shifting Problem", *Colum. J. Transnat'l L.* 2013-14, 245.

<sup>192</sup>J. Piquet, "Changing Tides: An Adaptable Prosecution Approach to Piracy's Shifting Problem", *Colum. J. Transnat'l L.* 2013-14, 246.

zich ook verder zetten blijft zetten. De ‘live piracy map’ van het IMB bevestigt duidelijk deze voortbeweging<sup>193</sup>.

We mogen ook niet vergeten dat de kans nog steeds bestaat, dat Somalische piraten in de toekomst opnieuw op de voorgrond treden. Daarom is het belangrijk om de bestrijdingsmiddelen niet te verminderen of te stoppen. Dit werd ook bevestigd door de VN<sup>194</sup>.

De VN wijst niet enkel op het feit dat de bestrijdingsmiddelen niet mogen minderen maar bevestigt ook dat er te weinig aandacht werd besteed aan de benadering men zou moeten volgen om de stijging van piraterij in andere regio’s tegen te gaan. De VNVR sluit zich hierbij aan en zegt dat we moeten vertrouwen op de lessen die we geleerd hebben uit het bestrijden van piraterij in Somalië, maar ons ook moeten focussen op wettelijke hervormingen om piraterij te criminaliseren, het opbouwen van een effectief systeem van vervolging, betere strafinrichtingen en een betere handhaving van de wet<sup>195</sup>.

Verder moeten we ook nog stil staan bij het feit dat er substantiële verschillen zijn met de andere regio’s en welke tot nu toe niet voldoende zijn onderzocht. De verschillen met Somalië liggen o.m. in diverse zaken. Piraten in de Golf van Guinea lijken vooral geïnteresseerd te zijn in de vracht op de schepen in plaats van mensen te gijzelen voor losgeld zoals in Somalië. Verder zijn deze piraten ook gewelddadiger in vergelijking tot de Somalische piraten. In Zuidoost-Azië daarentegen zijn daden vaak politiek geïnspireerd en zouden ze dus ,door het gebrek aan private doeleinden, niet mogen worden aanzien als een daad van piraterij, maar eerder als maritiem terrorisme. Als laatste kan men er ook nog op wijzen dat staten in die regio meer gesteld zijn op hun soevereiniteit als Somalië<sup>196</sup>.

Meer onderzoek naar deze nieuwe regio’s inzake piraterij is dus noodzakelijk, zeker als deze trend zich in de komende jaren zal verder zetten. Enkel op deze manier kan men het adequaat vervolgingssysteem opstellen en toepassen.

---

<sup>193</sup> <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2014> (2014) en <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map> (2015) zie bijlage I en II

<sup>194</sup> J. Piquet, “Changing Tides: An Adaptable Prosecution Approach to Piracy's Shifting Problem”, *Colum. J. Transnat'l L.* 2013-14, 246.

<sup>195</sup> J. Piquet, “Changing Tides: An Adaptable Prosecution Approach to Piracy's Shifting Problem”, *Colum. J. Transnat'l L.* 2013-14, 246.

<sup>196</sup> J. Piquet, “Changing Tides: An Adaptable Prosecution Approach to Piracy's Shifting Problem”, *Colum. J. Transnat'l L.* 2013-14, 247.



# Hoofdstuk 5 Een oplossing voor de problematiek van vervolging

## 5.1 Alternatieven voor een effectieve vervolging<sup>197</sup>

### 5.1.1 Algemeen

Hoewel maritieme operaties heel succesvol en populair zijn bij staten bij het bestrijden van piraterij, is er toch sprake van een *'catch and release'* politiek, waarbij de aangehouden verdachte piraten snel opnieuw worden vrijgelaten. Om deze redenen is het belangrijk om op zoek te gaan naar oplossingen en dus adequate juridische forums om tot vervolging en berechting over te gaan<sup>198</sup>.

Hieronder worden verschillende opties besproken en de eventuele problemen die ermee gepaard kunnen gaan.

### 5.1.2 Internationale vervolgingsmogelijkheden:

#### 5.1.2.1 Vervolgingsmogelijkheden binnen de bestaande internationale rechtbanken

##### 5.1.2.1.1 Het Internationaal Strafhof<sup>199</sup>

*Waarom piraterij laten vervolgen voor het ISH (Internationaal Strafhof)?*

Internationale misdrijven kunnen op twee manieren worden bestraft:<sup>200</sup>.

---

<sup>197</sup> R. Geiss en A. Petrig, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 168 -184.

<sup>198</sup> R. Geiss en A. Petrig, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 168-169

<sup>199</sup> Y.M. Dutton, "Bringing pirates to justice: A case for including piracy within the jurisdiction of the International Criminal Court", *Chi. J. Int'l L.* 2010-11.

1) implementeren van internationaal recht en deze toepassen bij de berechting van verdachten in nationale rechtbanken

2) Het toepassen van het internationale recht in supranationale rechtbanken of tribunalen. Het ISH is een voorbeeld van de tweede manier.

In 1998 kwam het statuut van Rome tot stand. Dit statuut voorzag in de oprichting van het ISH. Maar het statuut diende nog te worden ondertekend en geratificeerd door minstens 60 staten alvorens het Strafhof daadwerkelijk groen licht kon krijgen om aan zijn taken te beginnen. Op 1 juli 2002 werden de vereiste ratificaties behaald en was het ISH in Den Haag een feit<sup>201</sup>.

De misdaden die tot de bevoegdheden van het Hof behoren zijn: genocide, misdaden tegen de mensheid en oorlogsmisdaden. Het Hof werd opgericht om een einde te stellen aan de straffeloosheid van personen die de meest zware misdaden plegen waar de hele internationale gemeenschap om bekommerd is. Het Hof is enkel bevoegd om deze misdaden te vervolgen als het land waarin de misdaad is gepleegd of het land van de persoon die de misdaad heeft gepleegd, de jurisdictie van het Hof heeft erkend en dus het statuut van Rome heeft geratificeerd. Hier moet aan worden toegevoegd dat de rechtsmacht van het Hof is gecreëerd om complementair te zijn aan de nationale strafrechtelijke jurisdictie, aangezien het de verplichting is van de staten zelf om internationale misdrijven te berechten: het ISH zal dus enkel optreden indien de nationale staat niet bereid is of niet in staat is om over te gaan tot berechting<sup>202</sup>.

Er wordt door rechtsgeleerden geopteerd om piraterij toe te voegen tot de bevoegdheid van de het ISH. Er worden hiervoor verschillende redenen aangegeven:<sup>203</sup>

- Het ISH bestaat. Het toevoegen van piraterij tot de bevoegdheid is goedkoper dan de oprichting van een nieuw tribunaal dat enkel zou bevoegd zijn voor zaken omtrent piraterij.
- Het ISH is als sinds juli 2002 actief, dan is al meer dan 12 jaar. Het heeft reeds bestaande procedures, faciliteiten en een groot personeelsbestand.
- Het Hof heeft het recht om regionaal te zetelen. Dit kan handig zijn in de regio's waar er veel piraterij wordt gepleegd. Het feit dat ze regionaal kunnen zetelen, kan leiden tot een grotere besparing van kosten, want er zal minstens één partij of enkele getuigen

---

<sup>200</sup> Y.M. Dutton, "Bringing pirates to justice: A case for including piracy within the jurisdiction of the International Criminal Court", *Chi. J. Int'l L.* 2010-11, 223.

<sup>201</sup> H. Talhaoui, "De lange weg naar Rome blijft lang, ook voor het ISH", *Ad Rem* 2009, nr. 3,47.

<sup>202</sup> Y.M. Dutton, "Bringing pirates to justice: A case for including piracy within the jurisdiction of the International Criminal Court", *Chi. J. Int'l L.* 2010-11, 231-32.

<sup>203</sup> Y.M. Dutton, "Bringing pirates to justice: A case for including piracy within the jurisdiction of the International Criminal Court", *Chi. J. Int'l L.* 2010-11, 232.



zich niet moeten verplaatsen naar Den Haag. Het zou ook de mogelijk zijn voor het Hof om zijn kennis, middelen en ervaring te delen met de nationaal aanwezige rechters en juristen.

Men zou de misdaad piraterij kunnen toevoegen door een amendement uit te voeren aan het statuut van Rome van 1998 of door gebruik van een facultatief protocol. Een wijziging of amendement van het statuut van Rome kan enkel indien er een akkoord is van 2/3 van de lidstaten, dat dan moet worden geratificeerd door 7/8 van de partijstaten om in werking te kunnen treden. Staten die niet hebben geratificeerd, hebben de mogelijkheid zich terug te trekken. Een facultatief protocol zou daarentegen een veel makkelijkere en efficiëntere oplossing vormen. Een facultatief protocol is enkel bindend zijn voor de staten die het hebben ondertekend zonder enig andere vereiste. Als zo een facultatief protocol tot stand zou komen, moet er in een aparte kamer binnen het ISH worden voorzien voor de behandeling van zaken van piraterij. Deze aparte kamer kan er dan voor zorgen dat daden van piraterij worden onderzocht, vervolgd en berecht door personen met de nodige kennis<sup>204</sup>.

Naast bovenstaande praktische redenen, zijn er ook enkele theoretische redenen waarom piraterij moet worden vervolgd door het ISH. Piraterij is een ernstige misdaad en een grote zorg van de internationale gemeenschap net zoals de andere daden die reeds onder de bevoegdheid van het ISH ressorteren. Piraterij kan immers leiden tot een internationale milieuramp, de verstoring van buitenlandse hulp en bijdragen tot nog grotere instabiliteit in reeds onstabiele landen. Piraterij is dus een internationaal probleem<sup>205</sup>.

Piraterij wordt de laatste decennia gekenmerkt door een stijging van wreedheden en gewelddaden, die nooit zullen eindigen als ze niet automatisch en consistent voor de rechter worden gebracht. De toename van geweld bij daden van piraterij zorgen ervoor dat deze zelfs zouden kunnen worden gekwalificeerd als een misdaad tegen de mensheid zoals moord, foltering en verkrachting<sup>206</sup>.

Het complementair regime waarvan het ISH gebruik maakt, is zeker geschikt voor daden van piraterij. Het Hof treedt op wanneer staten niet bereid zijn of niet in staat zijn om tot vervolging over te gaan. Staten worden geacht niet bereid te zijn, wanneer hun rechtsvervolgingen een 'schone schijn' uitmaken en tegenstrijdigheden in de rechtspraak pertinent zijn. Het niet in staat zijn om te vervolgen heeft diverse redenen. De staat kan soms niet het noodzakelijke bewijs verwerven of overgaan tot vervolging door de ineenstorting van

---

<sup>204</sup> Y.M. Dutton, "Bringing pirates to justice: A case for including piracy within the jurisdiction of the International Criminal Court", *Chi. J. Int'l L.* 2010-11, 232-33.

<sup>205</sup> Y.M. Dutton, "Bringing pirates to justice: A case for including piracy within the jurisdiction of the International Criminal Court", *Chi. J. Int'l L.* 2010-11, 233-34.

<sup>206</sup> Y.M. Dutton, "Bringing pirates to justice: A case for including piracy within the jurisdiction of the International Criminal Court", *Chi. J. Int'l L.* 2010-11, 234.

het nationaal juridisch systeem. Het complementair optreden van het ISH, vult deze lacune op en zal overgaan tot het vervolgen van zaken waarvan de staten weigeren te procederen. Het Complementair regime zou er dan ook voor kunnen zorgen dat staten niet langer zomaar verdachten van zeeroverij vrijlaten<sup>207</sup>. Het zou dus ook een oplossing kunnen bieden voor de hedendaagse 'catch and release' politiek.

Het gegeven dat piraterij niet werd opgenomen in het oorspronkelijke verdrag van het ISH, sluit niet uit om dit alsnog tot zijn bevoegdheid op te nemen. Hoewel momenteel de rechtsmacht van het Hof beperkt is tot de 'core' misdaden, vinden sommige lidstaten dat de mogelijkheid moet bestaan om tot uitbreiding over te gaan. Maar dit geldt niet voor alle lidstaten. Sommige staten maken bezwaar om misdaden van piraterij toe te voegen aan de bevoegdheid van het ISH. Deze staten stellen dat hoe minder misdaden tot de bevoegdheid van het ISH behoren, hoe groter de kans erin bestaat dat staten hun steun verlenen aan het Hof. Ook heeft men geargumenteed dat door de toevoeging van deze verdragsmisdaad aan de bevoegdheid van het ISH mogelijks nieuwe problemen zou creëren omdat sommige staten geen partij zijn van het verdrag die de misdaad omvat. Dit op zijn beurt zou dan weer kunnen leiden tot moeilijkheden bij de toetreding van nieuwe staten tot het verdrag en het Hof. Als laatste heeft men de bezorgdheid geuit dat de toevoeging van nog meer misdaden zou kunnen leiden tot de overbelastingen van het Hof. Al deze bovenstaande bezwaren kunnen geen basis vormen voor een weigering om piraterij, aan de hand van een facultatief protocol, toe te voegen aan de bevoegdheid van het ISH. Indien piraterij zou worden toegevoegd aan de hand van een facultatief protocol dan zouden deze onderhandelingen apart kunnen worden gevoerd zonder verder de druk uit te oefenen op de onderhandelingen over de huidige amendementen van het verdrag. Bovendien is de vraag welke staten het verdrag van Rome hebben geratificeerd irrelevant. Enkel de staten die het facultatief protocol ondertekenen, zouden hieraan zijn gebonden. Men mag zelfs verwachten dat staten zeer gewillig zullen zijn om het protocol te ratificeren gelet op het feit dat er reeds verdachte piraten worden uitgeleverd aan Kenia en andere derde landen voor verdere vervolging. Verder zou de oprichting van een aparte kamer binnen het ISH, de angst van de staten kunnen wegnemen over een verlies van focus van het Hof op zijn 'core' misdaden. Sommige staten vrezen er immers voor dat, wanneer piraterij wordt toegevoegd aan de rechtsmacht van het ISH dit zou resulteren in een afleiding van de oorspronkelijke doeleinde van het Hof: nl. een einde stellen aan de straffeloosheid van de meest ernstige misdrijven door de verantwoordelijken ervan correct te bestraffen. Hoewel men zou kunnen argumenteren dat de toevoeging van een aparte kamer voor piraterij een zekere extra belasting van het ISH zou betekenen, moet men in gedachten

---

<sup>207</sup> Y.M. Dutton, "Bringing pirates to justice: A case for including piracy within the jurisdiction of the International Criminal Court", *Chi. J. Int'l L.* 2010-11, 235.

houden dat het Hof reeds goed uitgerust is en over voldoende hulpmiddelen en personeel beschikt om deze extra last te dragen<sup>208</sup>.

### *Conclusie*

Er zijn veel voordelen verbonden aan het voorstel om misdaden van piraterij te laten berechten door het ISH. Eerst en vooral zou het gebruik van een facultatief protocol ertoe leiden dat men deze misdaadvorm snel en eenvoudig zou kunnen toevoegen aan de bevoegdheid van het Hof. Vervolgens zou de oprichting van een aparte kamer ervoor zorgen dat het hoofddoel van het Hof niet verloren gaat nl.; de meest ernstige misdrijven bestrijden. Bovendien bestaat de dag van vandaag reeds een goede inrichting van het Hof. Er is een goede infrastructuur, voldoende personeel en een volledig uitgewerkte procesvoering aanwezig. Als laatste is het complementair karakter zeker een groot voordeel. Het ISH zou enkel en alleen maar moeten optreden in het geval dat staten niet bereid of niet in staat zijn om zelf tot vervolging over te gaan.

Ondanks de vele voordelen verbonden aan dit voorstel, bestaat er toch nog enige twijfel of dit de beste oplossing zou zijn om de hedendaagse 'catch and release' politiek een halt toe te roepen.

Hierbij denk ik o.a. aan het bijhorend kostenplaatje. De oprichting van een aparte kamer, de overbrenging van de verdachte(n), de getuige(n) en het bewijsmateriaal naar Den Haag, de tolken en vertalingen brengen samen allemaal een grote kost met zich mee. Ook is het Hof momenteel enkel gespecialiseerd in zaken die betrekking hebben op genocide, daden tegen de mensheid en oorlogsmisdaden. Er bestaat geen expertise op het vlak van maritieme zaken en dus ook niet inzake piraterij. Er zou dus ofwel nieuw personeel moeten worden aangeworven of in bijscholing worden voorzien van het bestaand personeel waardoor de kosten nog meer in de hoogte schieten. Als laatste wil ik er ook op wijzen dat niet alle landen de rechtsmacht van het ISH hebben erkend. Zo hebben bijvoorbeeld Thailand, Maleisië en nog andere landen gelegen in Zuidoost-Azië het verdrag niet geratificeerd<sup>209</sup>. En dit zijn nu eenmaal weer de landen waarin zich momenteel het overgrote deel van misdaden van piraterij zich voordoen<sup>210</sup>.

#### **5.1.2.1.2 Het Internationaal Zeerechttribunaal**

##### *Waarom piraterij laten vervolgen voor het ITLOS?*

Een andere mogelijkheid om internationale geschillen te beslechten, werd voorzien in het Zeerechttverdrag van 1982. Het ITLOS (Internationaal Zeerechttribunaal) werd door dit verdrag gecreëerd als een deel van zijn verplichte derde partij

---

<sup>208</sup> Y.M. Dutton, "Bringing pirates to justice: A case for including piracy within the jurisdiction of the International Criminal Court", *Chi. J. Int'l L.* 2010-11, 236-39.

<sup>209</sup> Rome Statuut van het Internationaal Strafhof, 17 juli 1998

<sup>210</sup> X, "piraterij op zee stijgt opnieuw", *het laatste nieuws*, 21 April 2015.

<http://www.hln.be/hln/nl/3204/Piraten/article/detail/2293991/2015/04/21/Piraterij-op-zee-stijgt-opnieuw.dhtml>

geschillenbeslechtingssysteem<sup>211</sup>. Het moet geschillen beslechten die zich onder het Zeerechtverdrag en onder andere internationale verdragen, voor zover ze met het Zeerechtverdrag in overeenstemming zijn, voordoen. Het tribunaal houdt zich vooral bezig met burgerlijke zaken die verband houden met de lidstaten. Het bestaat uit 21 rechters en 37 personeelsleden<sup>212</sup>.

Zoals vermeld beslecht het Zeerechttribunaal geschillen die onder het Zeerechtverdrag vallen. De artikels 100 -107 van dit verdrag handelen exclusief over piraterij en plaatst deze misdaad dus duidelijk onder de bevoegdheid van het tribunaal. Hoewel het tribunaal, zoals hierboven vermeld, voornamelijk burgerrechtelijke geschillen beslecht tussen lidstaten, zal het soms ook zaken aanhoren waarbij niet- lidstaten betrokken zijn. Ook een individueel persoon mag een zaak voor het tribunaal brengen op voorwaarde dat hij of zij onderdaan is van een lidstaat. Een individueel persoon kan enkel voor het tribunaal worden gebracht indien hij of zij partij is van een overeenkomst dat de rechtsmacht van het ITLOS verplicht maakt. Het Zeerechtverdrag laat enkel een individuele persoon toe indien deze zich akkoord heeft verklaard met de geschillenbeslechting<sup>213</sup>.

Toch is het Zeerechttribunaal een goed forum om daders van piraterij te vervolgen. Het heeft een grote expertise in zeerecht, kan zetelen waar het wil en kan voorzien in de oprichting van een speciale kamer met minstens drie rechters. Het tribunaal kan zich dus plaatsen in de regio's waar piraterij zeer actief is, zo is men dichterbij het bewijs, bij eventuele verdachten, slachtoffers en getuigen. Het feit dat het tribunaal zich in zijn overwegingen kan baseren op zowel internationaal recht als op het Zeerechtverdrag is een ander voordeel voor de vervolging van piraterij. Door deze bevoegdheid kan het immers gebruik maken van een brede waaier aan historische precedents en historische rechtsgedachten omtrent piraterij. Rfidiger Wolfrum, oud president van het tribunaal, deelde aan de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties mee dat het tribunaal nog meer werk en zaken op zich zou kunnen nemen. Dit kan gepaard gaan met de vraag van de VNVR om een oplossing te zoeken voor het probleem van piraterij<sup>214</sup>. Bovendien bestaat de mogelijkheid voor staten, die elkaar niet graag voor de rechter brengen, om advies te vragen aan het tribunaal. Dit is voorzien in artikel 138 van de regels van het tribunaal<sup>215</sup>.

Het is onmogelijk om de vervolging van verdachte piraten onder het Zeerechttribunaal te laten vallen, zonder wijziging van het Zeerechtverdrag of de aanneming van een nieuw verdrag<sup>216</sup>.

---

<sup>211</sup> J.E. Noyes, "The International Tribunal for the law of the sea", *Cornell Int'l L.J.* 1999,110.

<sup>212</sup> J. Boren, "Negligent Prosecution: Why Pirates Are Wreaking Havoc on International Trade and How to Stop It", *Eur. J.L. Reform* 2014, 36.

<sup>213</sup> C. Thedwall, "Choosing the right yardarm: establishing an international court for piracy", *Geo. J. Int'l L.*2009-10, 516.

<sup>214</sup> C. Thedwall, "Choosing the right yardarm: establishing an international court for piracy", *Geo. J. Int'l L.*2009-10, 516-18.

<sup>215</sup> J.M. Isanga, "countering persistent contemporary sea piracy : expanding jurisdictional regimes", *Am. U. L. Rev.* 2009-10, 1303.

<sup>216</sup>S. Karim, "Prosecution of maritime pirates: the national court is dead – long live the national court?", *Wisconsin International Law Journal* 2014,77.

Deze twee opties zijn niet optimaal en zouden enorm veel tijd in beslag nemen. Het zou makkelijker zijn om aan het Zeerechtverdrag een facultatief protocol toe te voegen dat voorziet in een uitbreiding van zowel de bevoegdheid om daden van piraterij te vervolgen als het oprichten van regionale rechtbanken indien nodig en nuttig. Het protocol zou ook de toegang kunnen verlenen aan individuen. Deze uitbreiding zou zich ook moeten uitstrekken over zaken waarbij piraten werden aangehouden in territoriale wateren en wanneer de verantwoordelijke centrale autoriteit niet goed werkend of onbestaande is. Een facultatief protocol kan ook voorzien in situaties waarbij staten niet bereid of niet in staat zijn om verdachten van piraterij te bestraffen. Dit stemt overeen met het complementair karakter van het ISH. Een ander voorstel was om gebruik te maken van een ad hoc VN-resolutie die voorziet in de berechting van verdachten van zeeroverij door het Zeerechttribunaal. Dit laatste biedt wel geen duurzame oplossing zoals een facultatief protocol, een wijziging van een verdrag of de aanneming van een nieuw verdrag<sup>217</sup>.

### *Conclusie*

Procesvoering en berechting van piraterij door het Zeerechttribunaal biedt heel veel voordelen. Het tribunaal heeft een grote expertise in zeerecht, kan bij zijn overwegingen gebruik maken van zowel het Zeerechtverdrag als van internationale verdragen en internationaal gewoonterecht. Bovendien kan het tribunaal ook regionaal berechten en hoeft het niet exclusief in Hamburg te zetelen. Dit laatste draagt bij tot een besparing van kosten voor het overbrengen van verdachten, slachtoffers, getuigen en bewijsmateriaal en het gebruik van tolken. Als laatste is het vermeldingswaardig dat staten de mogelijkheid hebben om advies te vragen aan het tribunaal. Dit is een zeer groot voordeel aangezien bepaalde staten nogal terughoudend zijn om elkaar voor de rechtbank te brengen.

Maar het ITLOS zal wellicht nooit als een juridisch forum dienen voor de vervolging van piraterij. Men zou moeten overgaan tot het oprichten van een speciale kamer voor piraterij. Dit laatste vereist een wijziging van het Zeerechtverdrag wat een zeer tijdrovende operatie is. Zoals hierboven besproken zou dit kunnen worden opgevangen door te voorzien in een facultatief protocol. Maar welke techniek men ook kiest, het Zeerechttribunaal is gespecialiseerd in geschillen tussen staten en niet in zaken met betrekking tot individuele strafrechtelijke procedures<sup>218</sup>.

---

<sup>217</sup> J.M. Isanga, "countering persistent contemporary sea piracy : expanding jurisdictional regimes", *Am. U. L. Rev.* 2009-10, 1314.

<sup>218</sup> R. Geiss en A. Petrig, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 183.

### 5.1.2.1.3 Het Internationaal Gerechtshof en het ‘African court on human and peoples’ rights’

Naast het ISH en het ITLOS, komen nog twee andere mogelijkheden aan bod voor de vervolging van piraterij door een bestaande Internationale rechtbank.

Deze twee opties worden in de rechtsleer vermeld, maar niet uitgebreid behandeld. Daarom zal ik enkel een korte evaluatie maken van beide rechtbanken.

#### *Het Internationaal Gerechtshof*

Net zoals bij het ITLOS, heeft het IGH geen persoonlijke strafrechtelijke jurisdictie. Het heeft enkel maar de bevoegdheid om geschillen te beslechten tussen staten. Daarom is het moeilijk voor te stellen dat dit een effectieve optie zou zijn voor het verhelpen van problemen met betrekking tot de vervolging van piraterij. Sommige rechtsgeleerden argumenteren om de bevoegdheid van het IGH uit te breiden tot een individuele strafrechtelijke jurisdictie, maar het ziet er niet naar uit dat dit ooit zal gebeuren. Bovendien is het IGH niet geschikt voor het horen van individuele strafrechtelijke zaken, omdat de organisatie, de inrichting en het personeel van het Hof niet over de nodige faciliteiten beschikken om strafrechtelijke zaken te beslechten. Zo is er bijvoorbeeld geen OM aan deze rechtbank verbonden<sup>219</sup>.

#### *‘The African court on Human and peoples’ rights’*

Volgens de Secretaris-Generaal van de VN is een wijziging van het statuut van ‘*the African court on Human and Peoples’ rights*’ ook als optie vermeld geweest in de discussie om vervolging van piraterij effectief te maken. Indien men dit zou doorvoeren, zou dit gepaard gaan met grote substantiële aanpassingen van de rechtsmacht van de rechtbank die zich meer bezighoudt met de naleving van de ‘*African charter on Human and peoples’ rights*’ door de Afrikaanse Unie landen, dan met individuele strafrechtelijke verantwoordelijkheid. Er is ook geen bewijs dat deze optie momenteel wordt overwogen door de rechtbank<sup>220</sup>.

### 5.1.2.2 Vervolgingsmogelijkheden buiten de bestaande Internationale rechtbanken

Bovenstaande opties bieden geen optimale oplossing voor de problematiek inzake vervolging en berechting van piraterij. Daarom wordt er door sommigen geopteerd over te gaan tot de creatie van een volledig nieuwe tribunaal voor vervolging en berechting van piraterij misdrijven.

---

<sup>219</sup> P.R. Williams en L. Pressly, “Maritime piracy: A sustainable global solution”, *Case W. Res. J. Int’l L.* 2013; vol.46, 202-03.

<sup>220</sup> R. Geiss en A. Petrig, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford, Oxford University Press, 2011,183

### 5.1.2.2.1 Ad-hoc straftribunaal<sup>221</sup>

Als eerste kunnen we vaststellen dat de VNVR, op gebied van piraterij, al enkele resoluties, gebaseerd op hoofdstuk VII van het VN-Handvest, heeft genomen waarbij het handhavingsmandaat ook naar handhaving binnen de territoriale wateren van Somalië werd uitgebreid. Met andere woorden, een juridische basis voor het opzetten van een ad-hoc straftribunaal ligt reeds voor. Het Joegoslavië – en Rwanda tribunaal werden op grond van een dergelijk hoofdstuk VII – resolutie opgericht<sup>222</sup>.

Deze tribunalen hadden als doel internationale veiligheid en vrede te creëren in een bepaalde regio. Deze ratio kan ook gelden voor de regio ‘de Hoorn van Afrika’. Het opzetten van gemengde straftribunalen in Sierra Leone, Oost-Timor, Kosovo, Cambodja en Libanon, had een aantal bijzondere rechtspolitieke redenen<sup>223</sup>.

1. Het bestaan van een noodsituatie zoals een gewapend conflict, burgeroorlog of andere vormen van ontwrichting van een samenleving
2. Het ineensstorten van een rechtssysteem als gevolg hiervan.

Bovenstaande zou ook van toepassing kunnen zijn op de Hoorn van Afrika. De staten in deze regio hebben te kampen met een politiek en maatschappelijk ontwrichte maatschappij waardoor een rechtssysteem, waarin verdachte piraten worden berecht voor hun daden, onbestaand is<sup>224</sup>.

Indien men zou kiezen voor een ad-hoc straftribunaal, zou dit dan ook tot enkele problemen kunnen leiden. We kunnen o.m. de volgende vragen stellen: Welke definitie van piraterij moet worden toegepast? Welke straffen moeten worden opgelegd? Waar zal de veroordeelde zijn straf moeten uitzitten? En ook al zal er in dit geval misschien wel uniformiteit ontstaan in het verzamelen van bewijsmateriaal, toch zullen we nog steeds met dezelfde problemen worden geconfronteerd als deze waar de bestaande rechtbanken vandaag mee worstelen waaronder bijvoorbeeld de bewijsproblematiek<sup>225</sup>.

De keuze van een internationaal berechtingsmodel met betrekking tot piraterij, is volgens KNOOPS volledig afhankelijk van de rechtspolitieke keuzes die worden gemaakt. Er kunnen zowel voor het standpunt van de bescherming van staatsovereïniteit als voor het oprichten van een supranationale rechtsgang voor- en tegenargumenten worden gevonden<sup>226</sup>.

Volgens KNOOPS is het zeker te overwegen een supranationaal strafrechtelijk systeem in het leven te roepen. Dit om te voorkomen dat de leer van de universele rechtsmacht geen speeltje

---

<sup>221</sup> G.G.J. Knoops, “internationale piraterij: naar een supranationale rechtsgang?”, *Justitiële verkenningen* 2009, jrg. 35, nr.8, 90-92.

<sup>222</sup> G.G.J. Knoops, “internationale piraterij: naar een supranationale rechtsgang?”, *Justitiële verkenningen* 2009, jrg. 35, nr.8, 90.

<sup>223</sup> G.G.J. Knoops, “internationale piraterij: naar een supranationale rechtsgang?”, *Justitiële verkenningen* 2009, jrg. 35, nr.8, 90.

<sup>224</sup> G.G.J. Knoops, “internationale piraterij: naar een supranationale rechtsgang?”, *Justitiële verkenningen* 2009, jrg. 35, nr.8, 90.

<sup>225</sup> B.H. Dubner en K. Greene, “On the creation of a new legal regime to try pirates”, *J. Mar. L. & Com.* 2010, vol.41, nr.3,452-53.

<sup>226</sup> G.G.J. Knoops, “internationale piraterij: naar een supranationale rechtsgang?”, *Justitiële verkenningen* 2009, jrg. 35, nr.8, 91.

wordt van rechtspolitieke belangen en arbitraire invloeden. Het Internationaal strafrecht bevat geen jurisdictie omtrent piraterij op zee, hiervoor zou dus een ad-hoc straftribunaal moeten worden opgericht dat de gebreken in het huidige zeerecht kan opvangen<sup>227</sup>.

De rechtspolitieke keuze voor een ad-hoc straftribunaal hangt volgens hem ook af van de vraag in hoeverre piraterij qua omvang en ernst zal blijven bestaan, maar ook van het feit of piraterij al dan niet zal worden getransformeerd in verschillende vormen van maritiem terrorisme. Indien dit geweld behouden blijft, kan het nuttig zijn om de keuze te maken die gepaard gaat met de oprichting van een ad-hoc straftribunaal<sup>228</sup>.

Verder moet men in gedachte houden dat bij de oprichting van een ad-hoc straftribunaal het belangrijk is dat het tribunaal de verplichting wordt opgelegd om over te gaan tot vervolgingen inzake piraterij, dit in tegenstellingen met het recht dat de staten nu hebben om hieraan te verzaken<sup>229</sup>.

### *Een Arabisch initiatief?*<sup>230</sup>

Het zee verkeer door het Suez kanaal brengt elk jaar een grote som geld in het laatje voor Egypte dat de controle over het kanaal uitvoert. Deze inkomsten zouden wel eens drastisch kunnen dalen door de dreiging van Somalische piraten. Om die reden zou de Arabische Liga een gepaste speler zijn voor het opstellen van een internationaal straftribunaal aangaande piraterij. Maar toch lijkt het zeer twijfelachtig dat dit zal gebeuren. Het reeds bestaande tribunaal van Joegoslavië baseert zijn legaliteit op basis van hoofdstuk VII van de charter van de VN<sup>231</sup>. Het artikel 51 van deze charter deelt mee dat de VR brede bevoegdheden heeft om er voor te zorgen dat de internationale vrede en veiligheid worden gewaarborgd. Over de charter van de Arabische Liga kan niet hetzelfde worden beweerd. Er is een tekort aan wettelijke bevoegdheden voor de Liga waardoor deze onmogelijk kan dienen als een forum voor Arabische geschillen. Een tegenargument beroept zich op het feit dat de charter wel vermelding maakt van een raad die bindende beslissingen kan nemen. Artikel 3 duidt expliciet aan dat de raad de objectieven van de Liga moet verzekeren en beslissingen mag nemen over de samenwerking van de Liga met internationale lichamen om de veiligheid en vrede te kunnen waarborgen. Deze bepaling in artikel 3 kan echter niet als voldoende basis worden beschouwd voor het oprichten van een tribunaal. Artikel 5 van de charter van de Arabische Liga is waarschijnlijk de belangrijkste bepaling. Dit artikel beschrijft dat de centrale pijler van de organisatie bestaat in de verzoening van alle geschillen die een dreiging vormen voor oorlog

---

<sup>227</sup> G.G.J. Knoops, "internationale piraterij: naar een supranationale rechtsgang?", *Justitiële verkenningen* 2009, jrg. 35, nr.8, 91.

<sup>228</sup> G.G.J. Knoops, "internationale piraterij: naar een supranationale rechtsgang?", *Justitiële verkenningen* 2009, jrg. 35, nr.8, 91-92.

<sup>229</sup> B.H. Dubner en K. Greene, "On the creation of a new legal regime to try pirates", *J. Mar. L. & Com.* 2010, vol.41, nr3,452.

<sup>230</sup> J.D. Fry, "Towards an international piracy tribunal : curing the legal limbo of captured pirates", *Afr. J. Int'l & Comp. L.* 2014., 361-62.

<sup>231</sup> Zie. Supra 5.1.2.2.1 (ad-hoc straftribunaal)



tussen twee lidstaten. Het omvat ook het verbod op gebruik van geweld voor de oplossing van een dispuut tussen twee of meerdere lidstaten. Deze bovenstaande artikelen maken duidelijk dat men het voorkomen van een internationaal conflict op de voorgrond heeft geplaatst tijdens het opstellen van de charter. Het oprichten van een ad-hoc straftribunaal aangaande piraterij lijkt dus niet realistisch. Deze handelt niet binnen de omvang van de internationale organisatie<sup>232</sup>.

#### **5.1.2.2.2 Tribunaal voor piraterij op basis van een multilaterale overeenkomst, met deelname van de Verenigde Naties<sup>233</sup>**

De optie werd ook behandeld in resolutie 1918 van de secretaris-generaal van de VN<sup>234</sup>. Het brengt de volgende voordelen met zich mee: een groter vermogen van de deelnemende regionale staten om piraterij te berechten, de nabijheid van de rechtbanken zodat verdachten kunnen worden overgebracht door de staten wiens schepen in de regio patrouilleren, overbrenging van de schuldig bevonden personen naar derde staten met het oog op opsluiting, een eventueel grotere capaciteit als de bijzondere kamer die een onderdeel van een nationaal gerecht van een staat van de regio vormt<sup>235</sup> en de deelname van rechters, procureurs of personeel die allen worden aangewezen door de VN. Die magistraten en ambtenaren zouden deels afkomstig zijn uit de staten in de regio en deels op internationaal niveau gerekruteerd worden. Bij dit laatste voordeel moet men wel beseffen dat dit met de nodige moeilijkheden gepaard zal gaan. Het is ook belangrijk niet te vergeten dat, indien men werkt met een multilateraal akkoord, men de misdaden, de territoriale bevoegdheden en de procedures duidelijk moet omschrijven. Dit kan als een nadeel worden gezien bij de oprichting van dit soort tribunalen<sup>236</sup>.

Met deze optie gaan ook nog enkele andere nadelen gepaard zoals de grote hoeveelheid aan tijd en de hoge kosten die noodzakelijk zijn voor de oprichting van een tribunaal. Een ander risico kan schuilen in het feit dat een regionaal tribunaal expertise en middelen zal trekken van de bevoegdheden van regionale staten bij het uitvoeren van de vervolgingen van daden van piraterij<sup>237</sup>.

---

<sup>232</sup> J.D. Fry, "Towards an international piracy tribunal : curing the legal limbo of captured pirates", *Afr. J. Int'l & Comp. L.* 2014., 361-62.

<sup>233</sup> J.F. Leclercq, "De bestrijding in het Belgisch recht van de moderne piraterij die het zeevaartverkeer belemmert: voorbeeld van een succesvolle federale unie", *RW* 2011-12, nr.7,337-338.

<sup>234</sup> Zie.infra 5.2

<sup>235</sup> Zie. Infra 5.1.3.1

<sup>236</sup> J.F. Leclercq, "De bestrijding in het Belgisch recht van de moderne piraterij die het zeevaartverkeer belemmert: voorbeeld van een succesvolle federale unie", *RW* 2011-12, nr.7,337-338.

<sup>237</sup> *UN Doc.*, S /2010/394 (2010), Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, including, in particular, options for creating special domestic chambers possibly with international components, a regional tribunal or an international tribunal and corresponding imprisonment arrangements, taking into account the work of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, the existing practice in establishing international and mixed tribunals, and the time and resources necessary to achieve and sustain substantive results (26 juli 2010), 4.

### 5.1.2.2.3 Tribunaal voor piraterij op basis van een overeenkomst tussen regionale sta(a)t(en) en de Verenigde Naties

Net zoals het oprichten van een Tribunaal voor piraterij op basis van een multilaterale overeenkomst, met deelname van de VN, werd in resolutie 1918 van de secretaris-generaal van de VN, ook de optie behandeld waarbij een tribunaal voor piraterij kan worden opgericht op basis van een overeenkomst tussen één of meerdere regionale staten en de VN<sup>238</sup>. Dit tribunaal mag worden opgericht naar analogie met de VN bijgestane tribunalen zoals de speciale rechtbank van Sierra Leone en het speciaal tribunaal voor Libanon. De speciale rechtbank van Sierra Leone is een juridisch instituut waar schendingen van internationaal humanitair recht gepleegd in Sierra Leone, worden vervolgd. Het tribunaal van Libanon werd dan weer opgericht op basis van een resolutie van de VNVR. De resolutie implementeerde een overeenkomst tussen de VN en Libanon om over te gaan tot vervolging van de daders die de voormalige Libanese eerste minister, Rafiq Hariri, hadden vermoord en andere daden die hieraan verwant waren<sup>239</sup>.

Indien men kiest voor het opstellen van zo een tribunaal, moet dit gebeuren met een meerderheid van rechters geselecteerd door de VN. Tijdens het opstellen van de resolutie waren er veel problemen in de regio van Somalië aangaande piraterij. In die periode zou het een vanzelfsprekende keuze geweest zijn om in die streek dergelijk tribunaal op te stellen. Toch zou dit niet mogelijk zijn geweest door de vervolgingsproblematiek waarmee het land te kampen heeft<sup>240</sup>. De vraag kan dan ook worden gesteld of dergelijk tribunaal kan worden opgericht in de golf van Guinea of in Zuidoost- Azië, de streken waar piraterij vandaag enorm actief is. Dit zal verder moeten worden onderzocht. De voor- en nadelen die met het oprichten van dit soort tribunaal gepaard gaan, zijn gelijkaardig aan deze van een tribunaal voor piraterij op basis van een multilaterale overeenkomst met deelname van de VN<sup>241</sup>.

### 5.1.2.2.4 Internationaal Maritieme Organisatie<sup>242</sup>

Het IMO kan ook een mogelijke optie vormen voor de vervolging van verdachte piraten gelet op het feit dat in artikel 17 van de conventie van de internationaal maritieme organisatie wordt

---

<sup>238</sup> UN Doc., S /2010/394 (2010), Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, including, in particular, options for creating special domestic chambers possibly with international components, a regional tribunal or an international tribunal and corresponding imprisonment arrangements, taking into account the work of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, the existing practice in establishing international and mixed tribunals, and the time and resources necessary to achieve and sustain substantive results (26 juli 2010),4.

<sup>239</sup> S. Karim, "Prosecution of maritime pirates: the national court is dead – long live the national court?", *Wisconsin International Law Journal* 2014,60.

<sup>240</sup> UN Doc., S /2010/394 (2010), Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, including, in particular, options for creating special domestic chambers possibly with international components, a regional tribunal or an international tribunal and corresponding imprisonment arrangements, taking into account the work of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, the existing practice in establishing international and mixed tribunals, and the time and resources necessary to achieve and sustain substantive results (26 juli 2010),4-5.

<sup>241</sup> Zie. Supra 5.1.2.2.2

<sup>242</sup> J.D. Fry, "Towards an international piracy tribunal : curing the legal limbo of captured pirates", *Afr. J. Int'l & Comp. L.* 2014,362-63.

meegedeeld dat de staten met de grootste belangen in de internationale scheepsvaart, leden moeten zijn van het hoogste beslissingsorgaan en wellicht ook het meeste belang hebben om piraterij te onderdrukken<sup>243</sup>.

Eerst moeten we kijken naar de doelen van het IMO.

Artikel 1 (a) van de conventie van het IMO die de belangrijkste functies van de organisatie samenvat nl. een samenwerking tussen staten op vlak van regulering en praktijken die verbonden zijn aan de technische aspecten die de internationale handel via zeevaart aantasten. Dit heeft dan o.m. betrekking op de maritieme veiligheid, vervuiling van het maritieme milieu en aanmoediging en vereenvoudiging van effectieve navigatie. Uit dit alles kunnen we enerzijds afleiden dat piraterij tot de bevoegdheid behoort van de organisatie, maar langs de andere kant is de organisatie een gespecialiseerd agentschap van de VN dat het mandaat heeft om hoofdzakelijk technische aspecten van de zeevaartindustrie te reguleren en de inmenging ervan is beperkt gebleven tot aanbevelingen en resoluties<sup>244</sup>.

Het zou mogelijk zijn om binnen het IMO een tribunaal op te richten op grond van artikel 15 (c) van de conventie van het IMO. Dit artikel geeft de algemene vergadering van de organisatie de mogelijkheid om tijdelijke of permanente subsidiaire lichamen op te richten indien het als noodzakelijk wordt aanvaard. Maar het lijkt onwaarschijnlijk dat dit zou gebeuren in het licht van de aard van de organisatie die in feite niet is geschikt om juridische acties te nemen tegen daden van piraterij<sup>245</sup>.

### **5.1.3 Regionale vervolgingsmogelijkheden**

#### **5.1.3.1 Vervolging binnen reguliere binnenlandse rechtbanken van regionale staten**

*Waarom piraterij laten vervolgen door reguliere binnenlandse rechtbanken van regionale staten?*

Naast de mogelijkheid van de internationale vervolgingsmogelijkheden, opteren sommige rechtsgeleerden toch voor een vervolging voor nationale rechtbanken.

De eerste optie die verscheen in het rapport van de Secretaris Generaal van de VN, was de mogelijkheid om piraten te laten vervolgen voor regionale rechtbanken. Dit is ook het model dat vandaag wordt gevolgd. Ondanks de andere opties die in het rapport van de Secretaris-

---

<sup>243</sup> J.D. Fry, "Towards an international piracy tribunal : curing the legal limbo of captured pirates", *Afr. J. Int'l & Comp. L.* 2014,362.

<sup>244</sup> J.D. Fry, "Towards an international piracy tribunal : curing the legal limbo of captured pirates", *Afr. J. Int'l & Comp. L.* 2014,362.

<sup>245</sup> J.D. Fry, "Towards an international piracy tribunal : curing the legal limbo of captured pirates", *Afr. J. Int'l & Comp. L.* 2014,363.

Generaal voorkwamen<sup>246</sup>, is dit dus de optie waarvan reeds gebruik wordt gemaakt en welke effectief kan zijn<sup>247</sup>.

Er zijn verschillende redenen die worden aangehaald waarom een regionale vervolging van verdachte piraten effectief kan zijn:<sup>248</sup>

1. De nationale gerechten zijn meestal dichterbij de locatie waar de daad van piraterij zich heeft afgespeeld. Dit heeft verschillende voordelen:
  - a. Ze zijn dan ook dichterbij het bewijs dat noodzakelijk is om tot vervolging over te kunnen gaan. Dit geldt zowel voor het papieren bewijs als voor de getuigen, verdachten en de slachtoffers.
  - b. Het proces zal verlopen in de taal die de verdediger en zijn advocaat machtig zijn.
  - c. Bij veroordeling wordt de straf uitgezeten in het eigen land.
  - d. De rechtbanken die tot vervolging overgaan staan het dichtst bij de gemeenschap wiens waarden en wetgeving werd overtreden door de misdaad.
2. Men kan ook stellen dat de kosten lager zullen zijn indien men vervolgt voor een nationale rechtbank in plaats van een internationale rechtbank. De lagere kosten zijn voornamelijk te danken aan de proximateit van de nationale / regionale rechtbanken bij de plaats van de misdrijf, waardoor transportkosten van getuigen, slachtoffers, bewijsmaterialen, etc. tot een minimum worden herleid.
3. Regionale tribunalen voor piraterij kunnen voorzien in een regionale definitie van piraterij, een uniforme strafrechtelijke procedure en uniforme straffen. Dus per regio zou er een uniforme definitie kunnen worden toegepast. De nationale definitie kan dan naast zich neer worden gelegd. Regionale tribunalen kunnen ook voor een uniformiteit in behandeling zorgen. Dit zou de bestaande problemen van de verschillen in strafmaten en procedures kunnen oplossen en zou dan ook leiden tot een meer effectieve vervolging van piraterij<sup>249</sup>.
4. Regionale tribunalen voor piraterij kunnen ook geschillen met betrekking tot de rechtsmacht van staten voorkomen. Dit zal het geval zijn indien men een rechtbank opricht die rechtsmacht zou verkrijgen over alle incidenten van piraterij in een welbepaalde regio. De vervolging van piraten zou ook veel sneller verlopen doordat men zich dan geen zorgen moet maken over politieke conflicten die meestal volgen uit aanvallen van piraterij. Het is niet van belang dat staten wel of niet bereid en wel of

---

<sup>246</sup> Zie. infra 5.2

<sup>247</sup> R. Geiss en A. Petrig, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 170-71.

<sup>248</sup> Y.M. Dutton, "Bringing pirates to justice: A case for including piracy within the jurisdiction of the International Criminal Court", *Chi. J. Int'l L.* 2010-11, 223.

<sup>249</sup> D. Chang, "Piracy laws and the effective prosecution of pirates", *Int'l & Comp. L. Rev.* 2010, 285.

niet in staat zijn om piraten te vervolgen, de regionale rechtbanken treden op in hun plaats. Zo wordt tevens het tekort aan financiële middelen opgelost<sup>250</sup>.

Dergelijke regionale tribunalen kunnen op verschillende manieren worden opgericht:<sup>251</sup>

1. Dit kan gebeuren op basis van bestaande regionale samenwerkingsovereenkomsten gepaard gaand met het nabootsen van het op het verdrag gebaseerde ISH. Een voorbeeld hiervan is ReCAAP in Zuidoost-Azië, welke een eigen regionaal tribunaal heeft opgericht binnen een lidstaat. MOWCA (Maritieme Organisatie voor West en Centraal Afrika) kon dan weer zijn eigen regionaal tribunaal voor West-Afrika oprichten.
2. Verder is het ook mogelijk dat een regionale rechtbank wordt opgericht door het ontlenen van een aangepast territoriaal rechtsmachtsbeginsel waardoor een territoriale reikwijdte, die binnen de jurisdictie van het tribunaal valt, kan worden waargemaakt. Indien men van deze laatste optie gebruik maakt, zou men best de territoriale reikwijdte zowel van toepassing maken op de territoriale zones als op de volle zee.

Doordat regionale rechtbanken gebaseerd zouden zijn op bestaande verdragen zoals voorzien in optie 1. zouden deze laatste niet het binnenlandse strafrechtelijk systeem vervangen, maar complementair zijn. De regionale tribunalen zouden dus geen inbreuk maken op de nationale soevereiniteit van staten noch op hun juridisch systeem<sup>252</sup>.

### *Conclusie*

Het rapport van de Secretaris-Generaal van de VN, geeft duidelijk weer dat een regionale vervolging van piraterij tot de meest realistische optie behoort om het probleem van de effectieve vervolging tegen te gaan<sup>253</sup>. Men kan dit afleiden uit de vele voordelen die regionale vervolging met zich meebrengt nl.: het is snel, kosteneffectief, enz.<sup>254</sup>.

Toch wordt in het rapport nog op een welbepaald nadeel van deze regionale gewezen. Wanneer patrouillerende marineschepen van staten verdachte piraten hebben aangehouden zullen ze niet weten of ze in staat zijn om de piraten over te brengen naar een staat die zal instaan voor de verdere vervolging<sup>255</sup>. Maar dit doet in casu geen afbreuk aan de vele voordelen die deze oplossing met zich meebrengt.

---

<sup>250</sup> D. Chang, "Piracy laws and the effective prosecution of pirates", *Int'l & Comp. L. Rev.* 2010, 286-87.

<sup>251</sup> D. Chang, "Piracy laws and the effective prosecution of pirates", *Int'l & Comp. L. Rev.* 2010, 285-286.

<sup>252</sup> D. Chang, "Piracy laws and the effective prosecution of pirates", *Int'l & Comp. L. Rev.* 2010, 285-286.

<sup>253</sup> R. Geiss en A. Petrig, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford, Oxford University Press, 2011,171.

<sup>254</sup> Zie supra 5.1.3.1 (Waarom piraterij laten vervolgen door binnenlandse rechtbanken van regionale staten?)

<sup>255</sup> R. Geiss en A. Petrig, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford, Oxford University Press, 2011,171

Uit een kamerstuk van het Nederlandse parlement, kan men aantonen dat de regionale vervolging nog steeds een groot succes is. Het volgende werd gesteld: “*Uit de meest recent beschikbare informatie (2013) van UNODC komt naar voren dat in Somalië 343 verdachten van piraterij zijn of worden vervolgd. In Kenia gaat het om 174, in Jemen om 129, in Oman om 32, en op de Seychellen om 133 verdachten. Verdachten van piraterij worden, naast in de al genoemde landen, in de regio ook vervolgd en berecht in Madagascar, Malediven, Qatar, Tanzania, Mauritius en de Verenigde Arabische Emiraten*”<sup>256</sup>.

#### **5.1.3.1.1 Het “Lockerbie Model”**

Het rapport van de Secretaris-generaal van de VN voorziet ook in de oprichting van een Somalische rechtbank in het territorium van een derde staat. Dit is gebaseerd op de Schotse Lockerbie rechtbank in Nederland. Deze rechtbank werd opgericht onder Schots recht naar aanleiding van de terroristische aanslag op vlucht 103 van PanAm. Indien men dit zou toepassen voor de verdachte piraten van Somalië, dan zou de nationale jurisdictie die van Somalië zijn en niet van het land waar de rechtbank te gast is. Er worden wel enkele bezwaren geuit tegen het oprichten van zo’n rechtbank. Deze zijn vooral gericht op de toereikendheid van het Somalische recht betreffende piraterij en de capaciteit van hun juridisch systeem. Deze zijn niet adequaat om tot een goedwerkende rechtbank te kunnen komen<sup>257</sup>.

Men kan ook uit de ervaring met de Lockerbie rechtbank afleiden dat de oprichting van zo een rechtbank gepaard gaat met problemen betreffende de kost, en dus niet enkel het recht en de infrastructuur<sup>258</sup>.

#### **5.1.3.1.2 Gespecialiseerde kamers betreffende piraterij in de binnenslandse rechtbanken van regionale staten.**

Een andere optie dat in het rapport van de Secretaris-Generaal van de VN werd gegeven is het oprichten van een gespecialiseerde kamer binnen de inheemse rechtbanken van een regionale staat. De bestaande regionale rechtbanken zoals die van Kenia, zijn niet voorzien van een gespecialiseerde kamer betreffende piraterij. In de rechtbanken van de regio’s waar veel zaken omtrent piraterij worden behandeld, zou het een voordeel kunnen zijn om zo een kamer op te richten. Deze rechtbanken kunnen hun expertise betreffende piraterij bundelen. Of dit alles uiteindelijk effectief zal zijn, moet blijken uit een onderzoek op basis van een zaak per zaak evaluatie<sup>259</sup>.

Indien men voor een gespecialiseerde kamer opteert, kan dit enkele voordelen met zich meebrengen. Het zou een betrouwbaar juridisch forum zijn waar zeestrijdkrachten hun door

---

<sup>256</sup> Kamerstukken II 2013/14, 32 706, nr. 67.

<sup>257</sup> R. Geiss en A. Petrig, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford, Oxford University Press, 2011,172

<sup>258</sup> M. Sterio, “Transnational Piracy: to pay or to prosecute”, *Am. Soc’y Int’l L. Proc.* 2011, 549.

<sup>259</sup> R. Geiss en A. Petrig, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford, Oxford University Press, 2011 173

bewijs ondersteunde zaken zouden kunnen laten vervolgen. Het kan als centrum dienen voor internationale hulp en de ontwikkeling van expertise. Het nationale recht van de staat die tot vervolging overgaat, zou piraterij strafbaar kunnen maken op basis van het internationale recht en zou enkele procedurele kenmerken kunnen verschaffen die voordelig kunnen zijn in zaken aangaande piraterij zoals de bevoegdheid om getuigenissen op video of op geschrift te verkrijgen van personen op zee of de capaciteit om gebruik te maken van strafverminderingen in ruil voor schuldbekentenissen of verklikken of andere vormen van samenwerking tijdens het onderzoek<sup>260</sup>.

Deze optie brengt wel een groot risico met zich mee nl. het trekken van middelen en expertise van het strafrechtelijk systeem in de respectievelijke staat dat kan leiden tot een vorm van “two-tier justice<sup>261</sup>”. Dit zal gebeuren indien de standaarden van rechtvaardiging en effectiviteit in de gespecialiseerde kamer deze van het nationaal strafrechtelijk systeem overstijgt. Het oprichten van zo een kamer zal voornamelijk afhangen van het aantal zaken die voorhanden zijn betreffende piraterij in de staat die vervolgt en of er een nood is aan verdere juridische expertise aangaande piraterij<sup>262</sup>.

### 5.1.3.2 Outsourcing van verdachte piraten<sup>263</sup>

Omdat veel staten niet bereid zijn verdachte piraten te vervolgen in hun nationale rechtbanken, zijn er overeenkomsten gesloten tussen de EU enerzijds en Kenia, de Seychellen, Mauritius en Tanzania anderzijds. Deze laatste nemen de vervolging van de verdachte piraten op zich in ruil voor financiële steun van de internationale organisatie en zijn staten<sup>264</sup>.

De resolutie 1976 van de VNVR steunt de praktijk van uitlevering van vermeende piraten aan derde staten voor de vervolging, maar spoort ook de staten aan om anti-piraterij wetten aan te nemen zodat berechting in de nationale rechtbanken soepel kan verlopen. Een andere resolutie 2015 (2011) moedigt de vervolging van vermeende piraten in rechtbanken van regionale staten aan<sup>265</sup>.

Het systeem van overdracht van verdachte piraten is niet helemaal juridisch correct. Dit zal blijken uit onderstaande:<sup>266</sup>

---

<sup>260</sup> M. Sterio, “Transnational Piracy: to pay or to prosecute”, *Am. Soc’y Int’l L. Proc.* 2011, 551.

<sup>261</sup> Er is het risico dat er een ongelijkheid zou bestaan tussen degenen die behandeld worden in de gespecialiseerde kamer en diegene die voor het nationale rechtbank moet verschijnen. Dit kan men vergelijken met het juridisch systeem in de VN waarbij mensen met voldoende economische middelen een betere behandeling krijgen. Iedereen zou eigenlijk met hetzelfde juridisch systeem worden geconfronteerd. [http://www.salon.com/2011/04/14/justice\\_10/](http://www.salon.com/2011/04/14/justice_10/)

<sup>262</sup> R. Geiss en A. Petrig, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford, Oxford University Press, 2011 173.

<sup>263</sup> E. Somers, “The prosecution of alleged pirates: is outsourcing the solution?” *Zanzibar Yearbook of Law*. 2012, 2, 355-71.

<sup>264</sup> Zie infra 6.2

<sup>265</sup> E. Somers, “The prosecution of alleged pirates: is outsourcing the solution?” *Zanzibar Yearbook of Law*. 2012, 2, 360.

<sup>266</sup> E. Somers, “The prosecution of alleged pirates: is outsourcing the solution?” *Zanzibar Yearbook of Law*. 2012, 2, 361-65

Outsourcing moet geplaatst worden tegenover artikel 105 van het Zeerechtverdrag. Dit moet gebeuren op grond van artikel 31 van het Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht van 1969 dat stelt dat een verdrag te goeder trouw moet worden uitgelegd overeenkomstig de gewone betekenis van de termen van het Verdrag in hun context en in het licht van voorwerp en doel van het Verdrag.

De praktijk van outsourcing (overdragen van gemeente piraten aan derde staten) vindt geen steun in artikel 105 van het Zeerechtverdrag van 1982. Deze redenering gaat als volgt: artikel 105 van het Zeerechtverdrag voorziet in een universele rechtsmacht waarbij de staten de bevoegdheid krijgen om over te gaan tot vervolging van verdachte piraten. Dit moet dan weer geplaatst worden naast de bepalingen van artikel 92 van het Zeerechtverdrag dat enkel uitdrukkelijke uitzonderingen toelaat op de exclusieve jurisdictie van een vlaggenstaat. Als men dan terug kijkt naar artikel 105 kunnen we afleiden dat er geen uitdrukkelijke uitzondering is voorzien zoals bepaald in artikel 92. We kunnen dus op het eerste zicht vaststellen dat artikel 105 belemmerend is voor het principe van outsourcing, aangezien de bevoegdheid om straffen op te leggen en te vervolgen wordt overgelaten aan de staten die zijn overgegaan tot arrestatie. Er wordt dus ook geen mogelijkheid voorzien voor staten om andere acties te ondernemen zoals het overdragen van vermeende piraten naar derde staten. Uit bovenstaande redenering kan men dus afleiden dat de overdracht van vermeende piraten in strijd is met het Zeerechtverdrag.

Er zijn verschillende argumenten gebruikt om deze praktijk te rechtvaardigen, één ervan kan gevonden worden in de algemene bewoording van het verplichtende artikel 100 van het Zeerechtverdrag, dit naast het niet-verplichtende artikel 105. Ze argumenteren dat de oproep tot samenwerking in de strijd tegen piraterij impliceert dat er geen verbod heerst om verdachte piraten over te brengen naar derde staten voor de berechting. Deze interpretatie strookt niet met artikel 105 van het Zeerechtverdrag in zijn geheel, omdat de universele jurisdictie die erin vervat zit in verband moet worden gebracht met de exclusieve rechtsmacht van de vlagstaten alsook met de impact van de interpretatie van artikel 92 van dit verdrag<sup>267</sup>.

Hoewel de overdracht van de verdachte piraten aan derde staten voor hun berechting in strijd is met het Zeerechtverdrag, schetst de praktijk een ander beeld. Er worden namelijk veel overeenkomsten gesloten door de EU met Kenya, de Seychellen en andere staten wat leidde tot een groot aantal overdrachten van vermeende piraten met het oog op hun vervolging. Het is duidelijk dat deze praktijk in strijd is met de interpretatie van artikel 105 van het Zeerechtverdrag. Toch is het duidelijk dat zulke transfers hebben plaatsgevonden en deze praktijk in de toekomst hoogstwaarschijnlijk zal blijven bestaan. Zolang deze praktijk niet wordt uitgedaagd voor de rechtbank, kan men niet anders dan accepteren dat deze transfers van vermeende piraten een deel zijn geworden van het hedendaagse patroon van aanpak van

---

<sup>267</sup> E. Somers, "The prosecution of alleged pirates: is outsourcing the solution?" *Zanzibar Yearbook of Law*. 2012, 2, 364.



deze criminaliteit. Deze acceptatie vindt steun in de VNVR resoluties die ook verwijzen naar de mogelijkheden onder het SUA-Verdrag<sup>268</sup>.

De bepalingen van het Zeerechtverdrag van 1982 leggen geen verplichting op aan de havenstaat om verdachte piraten in ontvangst te nemen alsook wordt het niet verplicht gesteld om nationale wetten te maken die piraterij strafbaar stellen. Om deze redenen is de toekomst van de vervolging onduidelijk. Dit alles leidde tot de resolutie 1846 van de VNVR om staten die lid zijn van het SUA-Verdrag erop te wijzen dat ze de internationale verplichtingen moeten implementeren. Bepaalde daden van piraterij die Somalische en andere piraten begaan, vallen hier immers onder. Het SUA-verdrag kan dus dienen als alternatief of suppletieve basis voor de rechtsmacht inzake verdachte piraten<sup>269</sup>.

## **5.2 Rapport van de Secretaris-Generaal van de VN van 26 juli 2010<sup>270</sup>**

Op 27 april 2010 vroeg de VR, in resolutie 1918, aan de Secretaris-Generaal om een rapport op te stellen met mogelijke opties om de vervolging van verdachte piraten aan de kust van Somalië te optimaliseren. Hij moest bij de uitwerking van zijn rapport rekening houden met het werk van de contact groep aan de kust van Somalië.

Dit rapport werd vrijgegeven op 26 juli 2010 en bevatte de zeven onderstaande opties:

- 1) Versterking van de hulp van de VN in het uitbouwen van de capaciteit van regionale staten voor de vervolging en opsluiting van verdachte piraten.
- 2) Oprichting van een Somalische rechtbank op het grondgebied van een derde staat, met of zonder deelname van de VN
- 3) Oprichting van een speciale kamer binnen de nationale rechtsmacht van een staat of staten in de regio waar de problemen aangaande piraterij zich situeren, zonder deelname van de VN.

---

<sup>268</sup> E. Somers, De wetten van 30 december 2009 op de piraterij op zee, in E. Somers, J. Coppens, G. Gonsaeles en F. Stevens, *Larcier Wet En Duiding : Vervoer*, Brussel, Larcier, 2013, 420-425.

<sup>269</sup> E. Somers, "The prosecution of alleged pirates: is outsourcing the solution?" *Zanzibar Yearbook of Law*. 2012, 2, 368-70.

<sup>270</sup> *UN Doc.*, S /2010/394 (2010), Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, including, in particular, options for creating special domestic chambers possibly with international components, a regional tribunal or an international tribunal and corresponding imprisonment arrangements, taking into account the work of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, the existing practice in establishing international and mixed tribunals, and the time and resources necessary to achieve and sustain substantive results (26 juli 2010),1-2.

- 4) Oprichting van een speciale kamer binnen de nationale rechtsmacht van een staat of staten in de regio waar de problemen aangaande piraterij zich situeren, met deelname van de VN.
- 5) Oprichting van een regionale rechtbank op basis van een multilaterale overeenkomst tussen staten, met deelname van de VN.
- 6) Oprichting van een internationale rechtbank op basis van een overeenkomst tussen een staat in de regio waar problemen van piraterij zich voordoen en de VN.
- 7) Oprichting van een internationale rechtbank.

De eerste optie was reeds voor het rapport reeds actief en bleek succesvol. We verwijzen hier naar de opening van een nieuw *'High Security Courtroom'* in Shimo La Tewa, dat werd gebouwd door het UNODC.

De vraag van de VR naar alternatieve opties voor de vervolging, duidt de ernst aan die ligt in het bereiken en behouden van werkelijke resultaten. Hierbij is de politieke en financiële steun van de staten, in deze nog steeds moeilijke economische tijden, zeer belangrijk. Deze financiële middelen zijn immers niet alleen noodzakelijk voor de oprichting van een nieuwe juridisch mechanisme, maar ook voor het behoud ervan. Dit kan gebeuren via *'the International Trust Fund to Support Initiatives of States Countering Piracy'*.

Naast een verhoging van de capaciteit voor de vervolging van verdachte piraten, moeten de regionale staten ook worden aangemoedigd om de overdracht van deze verdachten, met het oog op vervolging, te accepteren.

De secretaris-generaal van de VN duidde een speciale adviseur aan, Jack Lang. Deze laatste werd ermee belast om de bovenstaande opties verder te onderzoeken en ook na te gaan welke andere maatregelen er nog zouden kunnen worden genomen om tot een effectieve vervolging van verdachte piraten te komen. Hieronder wordt dit rapport van de speciale adviseur besproken.

### **5.3 Letter dated 24 January 2011 from the Secretary-General to the President of the Security Council<sup>271</sup>**

Jack Lang bevestigt dat er een wereldwijde consensus bestaat om een einde te stellen aan de immuniteit van piraten op zee. Maar er bestaat verdeeldheid over de manier waarop deze doelstelling moet worden ingevuld. Er komen steeds twee opties naar voren: de eerste optie

---

<sup>271</sup> UN Doc. S/2011/30 (2011) Letter dated 24 January 2011 from the Secretary-General to the President of the Security Council.

bestaat in de oprichting van een internationaal strafrechtelijk tribunaal en de tweede optie ligt in de versterking van de capaciteiten in de regionale staten waar de problemen zich voordoen. Het betreft hier de steeds terugkerende vraag omtrent internationale of regionale vervolging. Volgens Lang is geen enkele optie perfect. Ze hebben allebei hun voor- en nadelen<sup>272</sup>. Bij zijn zoektocht naar oplossingen voor de vervolging is de speciale adviseur overgaan tot een groot aantal politieke en juridische consultaties. Dit waren onder andere consultaties met verschillende staten, Internationale Organisaties, private bedrijven, onderzoeksinstituten en zelfs met daadwerkelijke piraten.

Bij dit onderzoek stuitte hij op 3 zaken die dringend moeten worden behandeld.

- 1) Het implementeren van effectieve maatregelen voor de bestrijding van piraterij alvorens er geen weg meer terug is door de stijgende professionaliteit, uitbreiding en verspreiding.
- 2) Het voorkomen van factoren die eigen zijn aan piraterij en zorgen voor destabilisering.
- 3) De ontwikkeling van een nieuwe visie die niet enkel focust op de strijd tegen de daad van piraterij, maar ook inzicht biedt in de onderliggende oorzaken en de economische ontwikkeling van Somaliland en Puntland ondersteunt.

Hij stelde in zijn rapport enkele maatregelen voor - operationeel en juridisch - die de bestaande oplossingen moesten verbeteren.

### **5.3.1 De maatregelen**

#### **5.3.1.1 Operationeel**

Volgens Jack Lang moeten er op operationeel vlak twee soorten maatregelen worden genomen:

Ten eerste moeten de handelsschepen zichzelf beschermen door '*the best management practices*' te implementeren. Deze '*best management practices*' worden gedefinieerd door de maritieme gemeenschap en in het bijzonder door het IMO. Ze omvatten passieve beschermingsmaatregelen om aanvallen van piraterij te ontmoedigen en defensieve maatregelen om piraten tegen te werken tijdens een aanval. Hoewel ze worden gezien als de beste bescherming tegen daden van piraterij, zijn '*the best management practices*' niet bindend en zijn op dit moment nog niet alle schepen ermee in overeenstemming. Om schepen aan te moedigen om deze '*best practices*' te volgen kunnen verschillende acties genomen worden, zoals de oprichting van een internationaal certificaat voor de overeenstemming met de '*best management practices*'.

---

<sup>272</sup> Zie. Supra 5.1.2 en 5.1.3

Ten tweede moeten de bestaande maritieme operaties worden behouden en versterkt. Er moeten ook nieuwe maritieme operaties worden gerealiseerd. Er moet worden voorzien in een beter toezicht op de kustlijn. Veel piraten maken namelijk gebruik van kleine ultrasnelle boten, die vertrekken van moederschepen (die alle voorraden verzorgen), waardoor het voor de zeestrijdkrachten moeilijk wordt deze op te merken en te controleren. Ook moet er een betere samenwerking worden opgebouwd met de regionale autoriteiten van het kustgebied waar piraterij actief is. De informatieoverdracht tussen de zeestrijdkrachten en de kustpolitie moet onder internationaal toezicht worden gebracht. Deze samenwerking kan worden gebaseerd op het ‘*Kampala process*<sup>273</sup>’. Bovendien moet de internationale controle op de informatieoverdracht ook juridisch worden onderbouwd.

### 5.3.1.2 Juridisch

Ook op juridisch vlak moeten volgens de speciale adviseur een aantal maatregelen worden genomen. Zoals eerder werd vermeld, wordt momenteel in de meeste gevallen een ‘*catch and release*’ politiek gehanteerd. Piraten worden niet meer vervolgd, maar vrijgelaten. Deze maatregelen moeten o.m. betrekking hebben op een hervorming van het nationale recht, de toename van de uitleveringsovereenkomsten, de verbetering van de justitiële capaciteit en de eliminatie van politieke obstakels.

#### 1) Hervormen van het nationale recht.

Het nationale recht is dus aan een hervorming toe. Dit geldt zowel op vlak van de strafbaarstelling, de rechtsmacht als het nationale procedurerecht dat betrekking heeft op piraterij.

Als eerste bespreken we hierna de definitie van piraterij en de strafbaarstelling. Volgens Jack Lang is dit het eerste obstakel dat een effectieve vervolging van verdachte piraten in de weg staat. Zowel de ‘*Djibouti Code of Conduct*’ als de VNVR, moeten de staten aanmoedigen om de internationale definitie die in art 101 van het Zeerechtverdrag ligt vervat, in te schrijven in het nationaal recht. Daarnaast moet de staten er ook toe worden aangespoord om de universele rechtsmacht inzake daden van piraterij, in hun nationale wetgeving op te nemen en te hanteren. Hoewel de uitoefening van deze rechtsmacht optioneel is onder de conventie, blijft het toch een belangrijk wettelijk kader in de strijd tegen piraterij in overeenstemming met resolutie 1918 van de VNVR. Hierbij is het belangrijk te vermelden dat een eenvoudige implementatie niet voldoende is, staten moeten ook nog steeds hun akkoord geven om verdachte piraten te vervolgen.

Er dient opgemerkt te worden dat het SUA-Verdrag een verplichting bevat voor de vervolging of uitlevering van verdachte piraten. Dit kan een bruikbaar werktuig zijn voor de staten bij de bestrijding van piraterij.

---

<sup>273</sup> Kampala process: is een werkwijze tussen Puntland, Somaliland en de transitionale federale regering van Somalië

Als laatste zijn er nog twee procedurele belemmeringen waaraan zeker aandacht moeten worden besteed. De eerste belemmering ontstaat tijdens de detentie op zee en de tweede tijdens de vervolging, meer specifiek tijdens het onderzoek van het bewijsmateriaal en de getuigenverklaringen.

Bij detentie op zee wijst Jack Lang op het belang om een wettelijk kader te ontwikkelen dat in overeenstemming is met de mensenrechten en de operationele beperkingen. Het valt immers op dat veel staten geen wettelijk kader hebben aangaande detentie op zee, zelfs staten die behoren tot de EU, ondanks de verplichting van de Europese wetgeving.

Lang geeft ook een aantal voorstellen die zouden kunnen helpen bij de verzameling en het verzekeren van de toelaatbaarheid van bewijsmateriaal. Hij hecht hier veel belang aan omdat voornamelijk hierin de oorzaak schuilt waarom aangehouden piraten vaak hun straf ontlopen.

- De formulering van een “*international model case report on acts of piracy and armed robbery at sea*”: Dit proces-verbaal moet worden gezien als een geschreven document dat de feiten van een zaak omschrijft. Dergelijk proces-verbaal kan als bewijs worden gebruikt in de rechtbank, maar zal niet de juridische fase van de procedure in gang kunnen zetten. Het kan helpen het probleem van de grote verscheidenheid aan complexe strafrechtelijke procedures die variëren van staat tot staat op te lossen voor de staat die instaat voor vervolging van de verdachten.
- Het tweede voorstel van Jack Lang heeft als doel de vervolging van personen die een poging tot piraterij hebben ondernomen, te vereenvoudigen. Art. 103 van het Zeerechtverdrag bepaalt dat een poging tot het plegen van piraterij strafbaar kan worden gesteld, maar de constitutieve elementen worden nergens duidelijk gedefinieerd. Nu worden vaak enkel piraten vervolgd die op heterdaad werden betrapt. Om dit te illustreren met een voorbeeld: Op 17 november 2010 vloog een helikopter van de zeestrijdkrachten Atlantica over de Golf van Aden en merkte boot op dat vermoedelijk tot een aanval van piraterij zou overgaan. Toen de helikopter de boot naderde, merkten vermeende piraten dit op en gooiden ze enkele ladders overboord. De helikopterbemanning ging aan boord en nam enkel wat wapens in beslag en nam ook enkele foto's. Dit was volgens de commandant van de Atlantica niet voldoende bewijs om over te gaan tot aanhouding voor vervolging en de verdachten (7 personen) werden vrijgelaten. Dit betreft zeker geen alleenstaand geval. Het opzetten van een databank met vingerafdrukken kan hierbij nuttig zijn. Dit is reeds succesvol gebleken in Nederlandse en Belgische zaken.
- Als laatste wordt er voorgesteld om slachtoffers en hun werknemers te sensibiliseren omtrent de nood aan getuigenissen, eventueel via een videoconferentie. De VNVR heeft resolutie 1950 uitgevaardigd, die voorziet in de mogelijkheid voor zeevaarders om bewijs te kunnen geven tijdens een strafrechtelijke procedure, waarbij hun veiligheid moet worden gegarandeerd. De oplossing hiervoor is het toestaan van

de getuigenissen via videoconferentie. Deze mogelijkheid zou dus zeker in de nationale wetgeving van de vervolgende staten moeten worden ingeschreven.

## 2) Uitleveringsovereenkomsten.

Volgens Lang is een snelle toename van het aantal uitleveringsverdragen tussen de verschillende staten noodzakelijk.

De overdracht van de vermeende piraten met als doel deze te vervolgen, moet vereenvoudigd worden. Het is immers belangrijk dat er een keten ontstaat waarbij de verdachten worden overgebracht van de aangehouden staat naar de vervolgende staat en als laatste naar de staat die instaat voor de opsluiting. Dergelijke ketens kunnen enkel worden ondersteund door de uitleveringsovereenkomsten tussen de verschillende staten die de schakels van de keten vormen.

Er zijn reeds dergelijk overeenkomsten gesloten met Kenia en de Seychellen. De overeenkomsten moeten een voorbeeld zijn voor andere staten in de regio's waar piraterij actief is zodat er een uitbreiding kan komen in de cirkel van de staten die tot vervolging overgaan in deze regio, alsook onder de patrouillerende staten en de vlagstaten.

Het is hierbij niet alleen noodzakelijk dat de internationale gemeenschap steun verleent, maar ook dat de staten in deze regio's<sup>274</sup> hun nood aan hulp naar buiten brengen.

## 3) Capaciteit

Volgens Lang is het belangrijk de capaciteitsbeperkingen aangaande de vervolging van de verdachte piraten, te verminderen. Er is een tekort aan gevangenen en detentiecapaciteit, wat een grote belemmering vormt voor de staten in de regio waar piraterij actief is. Het is daarom belangrijk dat er internationale hulp wordt geboden om de capaciteit van de gevangenen drastische te doen stijgen zodat de regionale berechtingslanden zich blijven engageren om piraten te vervolgen.

## 4) Politiek

Het is ook belangrijk de bestaande politieke belemmeringen te overkomen. De politieke wil van de staten blijft steeds een zeer belangrijke element in het volledige proces. Zoals hieronder wordt uiteengezet bij de bespreking over Kenia<sup>275</sup>, stellen we vast dat er een wisselende politieke wil om te vervolgen leeft onder de staten. Het is belangrijke zulke obstakels goed aan te pakken. Soms is het moeilijk om van staten inspanningen te vragen als

---

<sup>274</sup> Deze regio's zijn momenteel (2015) Zuidoost Azië en de Golf van Guinee

<sup>275</sup> Zie infra 6.2.1

de last niet wordt gedeeld. Het is daarom belangrijk om de staten aan te moedigen aangehouden piraten te vervolgen. Deze oproep werd reeds gelanceerd in de resolutie 1918 van de VR en werd ook nog in andere resoluties bevestigd zoals resolutie 150 (2010) resolutie 1976 (2011), resolutie 2015 (2011), resolutie 2020 (2011), resolutie 2077 (2012), resolutie 2125 (2013) en resolutie 2184 (2014)<sup>276</sup>.

### **5.3.1.3 Conclusie**

Veel van bovenstaande voorstellen door Jack Lang werden door de VN aanhoort en toegepast. Dit wordt in hoofdstuk 6 nader besproken.

## **5.3.2 Toepassen van nieuwe maatregelen**

De nieuwe maatregelen aangaande preventie, onderdrukking, oprichting van een extraterritoriaal gerechtshof in Somalië en gespecialiseerde rechtbanken in Puntland en Somaliland, zijn vandaag niet langer interessant. Deze maatregelen waren vooral gericht op een oplossing van het probleem van piraterij in de kustreek van Somalië. Maar, door de genomen maatregelen is het aantal gevallen van piraterij in Somalië de laatste jaren drastisch teruggelopen. Dit betekent uiteraard niet dat we niets uit deze maatregelen kunnen leren en dat deze niet meer moeten worden uitgevoerd. Het risico bestaat wel dat piraterij in deze regio weer opduikt maar nu is deze zo goed als onbestaand<sup>277</sup>. Ik zal om deze reden hieronder enkel de relevantie van de nieuwe maatregelen toetsen aan de problemen inzake piraterij in Zuidoost-Azië en de Golf van Guinea.

### **5.3.2.1 Preventieve maatregelen**

Bij piraterij liggen er altijd economische en sociale redenen op de achtergrond van de misdaden.

In de landen gelegen in de probleemzone moet de economie verder worden ontwikkeld zodat de armoede vermindert, de jeugd de hoop in de toekomst niet verliest en dus ook niet haar toevlucht zoekt in daden van piraterij.

Er moeten bovendien meer inspanningen worden geleverd in de bewaking van de kustgebieden en de training van de kustpolitie. De politieke autoriteiten moeten patrouilleren in de wetteloze gebieden waar daden van piraterij plaatsvinden om de vrije zeehandel en de veiligheid van doorvarende schepen te garanderen. Tijdens de problemen in Somalië, heeft het VNDP, samengewerkt met de plaatselijke politie en deze begeleid. Het zou niet slecht zijn indien dit ook gebeurt in de huidige probleemgebieden. Het IMB bevestigt dat er moeilijkheden zijn voor de *'Malaysian Maritime Enforcement'* Agency en de Indonesische

---

<sup>276</sup> UN doc. S/RES/2184 (2014) Resolutie van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties 2184 (12 november 2014),

<sup>277</sup> ISH IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – quarterly report 1 januari 2015-31 maart 2015, 18.

kustwacht in de wateren van Pulau, Bintan en Zuidoost- China<sup>278</sup>. Verdere maatregelen zijn dus noodzakelijk. De samenwerking tussen het 'Piracy Reporting Centre' van het IMB en de Indonesische kustwacht zorgt voor positief effect en een daling in het aantal misdaden. De kustwacht heeft gezorgd voor een forse stijging in het aantal patrouilleringen. De samenwerking tussen beiden blijft daarom ook in de toekomst gehandhaafd<sup>279</sup>. Er gebeuren immers nog steeds aanvallen in dit kustgebied<sup>280</sup>.

Jack Lang stelde ook voor om speciale regionale teams op te richten onder auspiciën van INTERPOL. Deze teams moeten instaan voor een aanzienlijke verbetering bij de verzameling van bewijsmateriaal. Ze moeten o.m. worden opgeleid om meteen na een aanval vingerafdrukken en ander bewijsmateriaal te verzamelen dat kan worden opgeslagen in de databanken van INTERPOL en EUROPOL (Europees Politieagentschap). Daarnaast moeten ze ook worden getraind om tijdens een gijzelneming te kunnen onderhandelen over losgeld. Bij dit laatste kan nog worden vermeld dat door een goede samenwerking met de scheepsindustrie, de verzekeringsmaatschappijen en de bankensector, tussenpersonen en hun telefonische communicatie kunnen worden nagetrokken en serienummers van bankbiljetten kunnen worden opgespoord, wat dan weer kan helpen bij het traceren van de piraten en het losgeld.

Een groot probleem ligt in de toelaatbaarheid van bewijsmateriaal voor de rechtbanken. Er moet een goede samenwerking bestaan tussen de verzekeringsmaatschappijen, scheepseigenaren en de bankensector voor de oplossing van dit probleem. Het is belangrijk dat het bewijsmateriaal dat werd verzameld tijdens het onderzoek ook in de rechtbanken kan worden gebruikt.

### **5.3.2.2 Onderdrukking**

De staten van de probleemzones inzake piraterij moeten, volgens Lang, het middelpunt vormen van de juridische oplossing. Er zijn 3 elementen die moeten worden onderdrukt zodat er een juridisch systeem kan worden opgezet dat overgaat tot de effectieve vervolging van vermeende piraten en bovendien in overeenstemming is met de internationale wetgeving over mensenrechten.

Als eerste hebben we het wettelijk kader. De staten, uit de probleemgebieden, moeten piraterij strafbaar stellen en vervolgen. Aangezien de VR, de 193 lidstaten van de VN, heeft aangespoord om piraterij in hun nationaal recht te laten criminaliseren en een oproep doet om

---

<sup>278</sup> ISH IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2014 Annual Report

<sup>279</sup> ISH IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – quarterly report 1 januari 2015-31 maart 2015, 24.

<sup>280</sup> ISH IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – quarterly report 1 januari 2015-31 maart 2015, 5.



staten die betrokken zijn bij een aanval van piraterij de piraten te doen vervolgen, kan men ervan uit gaan dat dit nog niet overal is gebeurd<sup>281</sup>.

Vervolgens moet volgens Jack Lang de capaciteit van de gevangenen worden verhoogd. Deze verhoging moet hand in hand gaan met de opvolging van de naleving van de mensenrechten en een beleid voor sociale integratie. Hij bevestigt dat dit een grote belemmering vormt in de vervolging van piraten in Somalië alsook in andere staten in deze regio. De piraten worden veroordeeld tot een gevangenisstraf van 20 tot 30 jaar of misschien zelfs levenslang en dit ontmoedigt de staten om over te gaan tot de vervolging van piraten die niet in hun territoriale wateren werden aangehouden. Of deze capaciteitsverhoging ook noodzakelijk is in de streken van Zuidoost-Azië en de Golf van Guinea kunnen we niet met zekerheid stellen. Dit moet dus nog verder worden onderzocht.

Als laatste legt de Lang de nadruk op de inrichting van nieuwe rechtbanken. Dit zou moeten gebeuren voor de versterking van de rechtsstaat. Onderzoek zal moeten uitwijzen of dit ook noodzakelijk is in de hedendaagse probleemzones.

### **5.3.2.3 Conclusie**

We kunnen besluiten dat alle reeds genomen maatregelen en de nieuwe maatregelen die worden voorgesteld, allemaal zullen bijdragen tot de effectieve vervolging van verdachte piraten. Zoals reeds vermeld zijn deze maatregelen gebaseerd op de piraterij in de kuststreek Somalië. Er heerste tot 2012 een enorm probleem in deze regio<sup>282</sup> maar door het nemen van tal van curatieve en preventieve maatregelen, welke ook uitvoerig zijn beschreven in het rapport van de speciale adviseur, is men er in geslaagd de daden van piraterij drastisch terug te schroeven. We moeten wel opmerken dat er inmiddels een verschuiving i van de probleemzone heeft plaatsgevonden. Uit de rapporten van het IMB kunnen we afleiden dat er nu voornamelijk problemen heersen in Indonesië en in Maleisië<sup>283</sup>. Deze gebieden werden nog niet aan onderzoek door de VN onderworpen en er is bovendien ook nog weinig over de rechtsleer in deze gebieden gepubliceerd. De toekomst zal moeten uitwijzen of deze gebieden problematisch blijven en dus aan een grondige studie moeten worden onderworpen.

Maar dit alles doet geen afbreuk aan het feit dat het onderzoek van Jack Lang, nuttig kan zijn in de bestrijding van piraterij in andere gebieden dan Somalië. Het kan alvast een framework bieden voor verder onderzoek in de nieuwe probleemgebieden.

---

<sup>281</sup> ISH IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – quaterly report 1 januari 2015-31 maart 2015, 33.

<sup>282</sup> ISH IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – quaterly report 1 januari 2015-31 maart 2015,5 Er was een piek van 160 aanvallen in 2011 dat werd gereduceerd naar 3 in 2014.

<sup>283</sup> ISH IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – quaterly report 1 januari 2015-31 maart 2015,6.

## Hoofdstuk 6 De uitwerking in de praktijk

We kunnen vaststellen dat er veel onderzoeken en initiatieven zijn genomen om de vervolging van piraterij op zee effectief te maken. Maar de vraag kan gesteld worden of deze initiatieven wel voldoende zijn en hoe ze zich uiten in de praktijk. Hieronder wordt bekeken op zowel internationaal, regionaal en nationaal niveau hoe deze vervolgingen gebeuren en wat de eventuele problemen zijn waar staten op stuiten.

### 6.1 Internationaal

De bovenstaande besproken mogelijkheden om te voorzien in een internationale vervolging van piraterij is niet volledig omgezet in de praktijk. Zowel binnen de bestaande internationale fora nl. het ISH, het ITLOS als het IGH en de ‘*African court on human and peoples rights*’, werden er te veel bezwaren geuit om dit te kunnen verwezenlijken<sup>284</sup>. Deze bezwaren hebben vooral betrekking op de hoge kosten, een gebrek aan expertise en de lange duur van de vervolging. Uit bovenstaande analyse blijkt dat een vervolging van piraterij voor een internationale strafrechtbank vooralsnog niet zal worden ingericht.

Er bestaat wel mogelijkheden om tot internationale strafvervolging over te gaan buiten de bestaande internationale strafrechtbanken. Deze opties zoals een Ad-Hoc straftribunaal, een tribunaal op basis van een multilaterale overeenkomst met deelname van de VN, een Tribunaal voor piraterij op basis van een overeenkomst tussen een regionale staat en de VN of voor rechtbanken binnen de Internationaal Maritieme organisatie, blijken voorlopig geen realistisch kans van slagen te hebben.

Indien men hier in de toekomst wel in zou slagen, zou dit kunnen leiden tot een uniformiteit in de vervolging en procedures. Maar de verschillende bezwaren wegen niet op tegen de voordelen. De voornaamste bezwaren blijven:<sup>285</sup>

1. Piraterij wordt niet erkend als een bedreiging voor de internationale vrede en de veiligheid. Dit komt omdat piraterij een lokaal fenomeen is dat niet over de hele wereld voorkomt.

---

<sup>284</sup> Zie. Supra. 5.1.2

<sup>285</sup> J.D. Fry, “Towards an international piracy tribunal : curing the legal limbo of captured pirates”, *Afr. J. Int'l & Comp. L.* 2014, 366-367.

2. De internationale gemeenschap is niet overtuigd van de werkzaamheid van de wettelijke maatregelen in de strijd tegen piraterij.
3. De internationale vervolging wordt niet met open handen ontvangen door Somalië, het land met de meeste piraten die moeten worden vervolgd.

We kunnen dus vaststellen dat er geen praktijk bestaat inzake internationale vervolging. De toekomst zal moeten uitwijzen of deze al niet zal dan niet zal worden verwezenlijkt, maar het lijkt erop dat dat internationale vervolging heel onwaarschijnlijk op korte termijn in de praktijk zal worden gerealiseerd.

## 6.2 Regionaal

In tegenstelling tot het internationale niveau, was men op regionaal vlak wel heel succesvol bij de vervolging van piraterij. Al meer dan 1000 piraten zijn voor rechtbanken gebracht, verspreid over 22 landen. Dit is vooral te danken aan de regionale staten die de last van vervolging op zich hebben genomen op basis van overeenkomsten tot uitlevering van verdachte piraten. Dit zou nooit gelukt zijn zonder de internationale steun van UNODC en andere internationale schenkers<sup>286</sup>. Hieronder worden deze overeenkomsten besproken samen met de verrichte internationale hulp.

### 6.2.1 De regionale rechtbank in Kenia

Kenia werd een belangrijke bestemming voor de vervolging van piraten die werden aangehouden aan voor de kust van Somalië in de periode van eind 2008 tot eind 2009. Alle verdachte piraten die werden aangehouden vanaf april 2010 en voor de rechtbank in Kenia zijn gebracht, werden niet gearresteerd door de Keniaanse autoriteiten. Dit toont het succes aan van Kenia als regionaal tribunaal. Er werden o. m. overeenkomsten gesloten met het Verenigd Koninkrijk, de VN, de EU en Denemarken<sup>287</sup>.

In ruil voor deze toelating van vervolging van verdachte piraten in Kenia, vroeg het land aan de internationale gemeenschap een substantiële bijdragen onder vorm van financiële steun<sup>288</sup>.

---

<sup>286</sup> S.L. Hodgkinson, "Current trends in global piracy: can Somalia's success help combat piracy in the Gulf of Guinea and elsewhere?", *Case W. Res. J. Int'l L.* 2013, vol. 46, 153-54.

<sup>287</sup> J.T. Gathii, "Kenya's piracy prosecutions", *Am. J. Int'l L.* 2010, 416-417.

<sup>288</sup> M. Sterio, "Piracy Off the Coast of Somalia: The Argument for Pirate Prosecutions in the National Courts of Kenya, The Seychelles, and Mauritius", *Amsterdam L.F.* 2012, 113.

### 6.2.1.1 Overeenkomst tussen Kenia en de EU<sup>289</sup>

In het besluit 2009/293/GBVB van de raad van 26 februari 2009, werd de briefwisseling tussen Kenia en de EU goedgekeurd aangaande de bepalingen omtrent de voorwaarden van de overdracht van vermeende piraten naar Kenia met als doel deze daar te vervolgen.

Deze briefwisseling eindigde op 6 maart 2009 door de ondertekening en goedkeuring van Kenia. Er werd gesteld dat deze provisioneel in werking trad vanaf de datum van ondertekening en definitief wanneer de nodige nationale procedures waren doorlopen<sup>290</sup>.

In de Annex van de briefuitwisseling, worden de verschillende voorwaarden medegedeeld houdende de behandeling, vervolging en terechtstelling van de verdachte piraten.

Hierbij wordt vermeld dat de verdachten moeten worden behandeld met respect voor de mensenrechten zoals het recht op een eerlijk proces, verbod van foltering en enz., alsook wordt er voorzien in een verbod op de doodstraf.

Vervolgens vindt men enkele bepalingen terug aangaande het bijhouden van archieven en kennisgevingen. Dit zijn documenten aangaande de detentie en persoonlijke informatie van de veroordeelde piraten. Deze documenten moeten te allen tijde kunnen worden voorgelegd aan de EU en EUNAVFOR (European Union Naval Force)<sup>291</sup>, indien daar schriftelijk toe wordt verzocht. Kenia wordt ook verplicht om de EUNAVFOR kennis te geven van voorafgaande informatie.

Er wordt ook toelating verleend aan nationale en internationale organisaties om de overgebrachte verdachte piraten te bezoeken.

Een andere reeks van voorwaarden handelt dan weer over de steun die EUNAVFOR aan Kenia moet verlenen. Deze moet binnen zijn middelen en mogelijkheden Kenia bijstaan in de vervolging van de verdachte piraten. Dit uit zich o.a. in het bewijsmateriaal, overdracht van de in beslag genomen goederen, enz.

Er wordt ook de mogelijkheid gegeven om uitvoeringsregeling op te stellen tussen Kenia en de EU zodat deze bepalingen een goede uitwerking zouden krijgen. Dit kan betrekking hebben op de gevangenis faciliteiten, de vorm van overdracht, enz.<sup>292</sup>

---

<sup>289</sup> Besluit 2009/293/GBVB van de Raad van 26 februari 2009 betreffende de briefwisseling tussen de EU en de regering van Kenia betreffende de voorwaarden en nadere bepalingen voor de overdracht door EUNAVFOR aan Kenia van personen die verdacht worden van piraterij, en die worden vastgehouden door de door de EU geleide zeemacht (EUNAVFOR), alsmede van in beslag genomen goederen die in handen zijn van EUNAVFOR, en voor de behandeling van deze personen en goederen na de overdracht, in werking getreden op 26 februari 2009, Brussel, Pb.L., vol. 79, p. 47-48.

<sup>290</sup> Brief L 79/59 Exchange of Letters between the European Union and the Government of Kenya on the conditions and modalities for the transfer of persons suspected of having committed acts of piracy and detained by the European Union-led naval force (EUNAVFOR), and seized property in the possession of EUNAVFOR, from EUNAVFOR to Kenya and for their treatment after such transfer, *OJEU* 25/03/2009.

<sup>291</sup> EUNAVFOR, ook wel operatie Atlanta genoemd, werd op 8 December opgericht in overeenstemming met de resoluties van de VR van de VN. Deze dient bij te dragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de Somalische kust. België maakt hier deel van uit.

<sup>292</sup> Zie. 290.

### 6.2.1.2 Uiting in de praktijk

#### *De toepassing van het internationale recht in de rechtbanken van Kenia*

Door de vele zaken die Kenia in worden berecht, wordt aangetoond dat de rechtbanken klaar zijn om het internationale recht op een correcte manier toe te passen. Tot voor 2010 erkende Kenia het internationale recht niet in de nationale wetgeving, tenzij het werd omgezet in Keniaans recht door het parlement. De rechtbanken van Kenia hebben na deze periode de directe toepassing van de internationale wetgeving gerechtvaardigd door te verklaren dat *'International. Treaties and Conventions are not to be signed and abandoned.'* Ze hebben ook bevestigd dat de onderdanen rechten kunnen halen uit verdragen die werden geratificeerd zonder voorbehouden en nog niet werden omgezet door het parlement. Ze hebben zelf de universele jurisdictie aangaande piraterij aanvaard als een principe van internationaal recht. Dit alles is belangrijk voor de toepassing van het internationaal Zeerechtverdrag van 1982<sup>293</sup>.

#### *Het Strafrecht van Kenia*

Onder het Strafwetboek van Kenia werd piraterij zowel in de territoriale wateren als op de volle zee strafbaar gesteld en bestraft met een levenslange gevangenisstraf. Deze definitie van Kenia had een grotere reikwijdte dan die van het Zeerechtverdrag van 1982 en werd nog meer uitgebreid in de *'Merchant Shipping Act'* van 2009<sup>294</sup>.

Het eerste proces vond nog plaats onder sectie 69 van het strafwetboek nl. de zaak *'Republic v. Hassan Mohamud Ahmed'* betreffende twee Somalische verdachte piraten die werden aangehouden door de Verenigde Staten en naar Kenia werden gebracht voor vervolging. Het belangrijkste element in deze zaak was, dat de rechtbank niet was overtuigd van het argument van de verdedigers dat de Keniaanse rechtbanken niet bevoegd waren om tot vervolging over te gaan. Ze hadden immers geen rechtsmacht over niet-onderdanen die op de volle zee werden aangehouden. Het valt op dat tot het invoeren van de *'Merchant Shipping Act'*, er geen enkel geschreven document was dat Kenia jurisdictie gaf om te oordelen over niet-onderdanen voor misdrijven gepleegd in de volle zee<sup>295</sup>.

Met de inwerkingtreding van deze Act heeft de oude norm dus opgehouden te bestaan. Maar wat gebeurde dan met de procedures die reeds een aanvang hadden genomen onder het vervallen recht? Er werd geargumenteed dat er in deze procedures geen uitspraak meer mogelijk was. Kon men dan het nieuwe recht niet toepassen op deze procedures? Ook dit was blijkbaar niet mogelijk omdat er een verbod bestond op de retroactieve toepassing van het

---

<sup>293</sup> J.T. Gathii, "Kenya's piracy prosecutions", *Am. J. Int'l L.* 2010, 418-21

<sup>294</sup> J.T. Gathii, "Kenya's piracy prosecutions", *Am. J. Int'l L.* 2010, 421-22.

<sup>295</sup> J.T. Gathii, "Kenya's piracy prosecutions", *Am. J. Int'l L.* 2010, 422-26.

strafrecht die een veroordeling op basis van de ‘*Merchant Shipping Act*’ verbood, daar deze nog niet in werking was getreden. Dus kon men zich voor de lopende procedures niet baseren op zowel het oude als het nieuwe recht. Dit alles staat dan weer haaks op de verplichtingen gestipuleerd in de uitleveringsovereenkomsten. Er moest een oplossing worden gevonden voor dit probleem. Hiervoor waren twee mogelijkheden voorhanden. Men kon gebruik maken van een ‘*sunset*’ clause die bepaalt dat de afschaffing van sectie 69 van het strafwetboek niet de bevoegdheid van de rechtbanken zou ondermijnen om te vervolgen. Alsook bestond er de mogelijkheid om te argumenteren dat de intrekking van sectie 69 van het strafwetboek niet expliciet retroactief was en dat het verval de strafrechtelijke aansprakelijkheid van de misdrijven niet aantast. Deze laatste methode werd door de rechtbanken van Kenia toegepast<sup>296</sup>.

Naast het obstakel van de toepassing van de nieuwe strafwet, ontstond er ook nog een ander probleem onder het Keniaanse recht. In de rechtbanken van Kenia waren er grote strijdigheden omtrent de jurisdictie van piraterij. Er bestond geen zekerheid over welke rechtbank bevoegd was om verdachte piraten te vervolgen. Het Keniaanse wetboek van strafvordering vestigt de jurisdictie in zowel ‘*the High court*’ als in de ondergeschikte rechtbanken. Duidelijkheid omtrent deze situatie was gewenst<sup>297</sup>.

In de overeenkomst tussen Kenia en de EU, heeft Kenia ter kennis gegeven dat de gemeente piraten zouden worden behandeld op een menselijke manier en worden voorzien van geschikte accommodatie en voldoende voedsel. De verdachten moeten worden behandeld volgens de Internationale Mensenrechten inclusief het verbod op foltering en van , onmenselijke of vernederende behandeling of bestraffing, het verbod op willekeurige detentie en dit gepaard gaande met het recht op een eerlijk proces<sup>298</sup>. Hoewel de overeenkomst dus voorziet in het waarborgen van de mensenrechten, werd er door de organisatie Advocaten zonder Grenzen, die in Kenia piraten vertegenwoordigde, gesteld dat Kenia de mensenrechten van de verdachten overtrad<sup>299</sup>.

Er waren dus toch nog enkele beperkingen en structurele problemen inzake naleving van de mensenrechten.

Het comité van foltering van de VN stelde in een rapport van 2009 dat er dringend maatregelen moesten worden genomen om de integriteit, de transparantie en de doeltreffendheid van het juridische systeem in Kenia te waarborgen. Ook De Verenigde Staten heeft een rapport uitgebracht dat verwijst naar het tekort aan onafhankelijkheid binnen het juridisch systeem. Het rapport verwijst ook naar het probleem dat een groot deel van de verdedigers geen juridische bijstand kon betalen en dan maar zonder advocaat werd

---

<sup>296</sup> R. Geiss en A. Petrig, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 177-78.

<sup>297</sup> R. Geiss en A. Petrig, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 178.

<sup>298</sup> J. T. Gathii, “Kenya’s piracy prosecutions”, *Am. J. Int’l L.* 2010, 433-32.

<sup>299</sup> A. Etzioni, “Somali experts: An expansive interpretation of human rights”, *Tex. Rev. L. & Pol.* 2010-11, 56.

veroordeeld<sup>300</sup>. In een bepaalde zaak deelde een advocaat van één van de beklagden mee, juist bij de start van het proces, dat hij nog een aanvraagformulier, onder het verdrag van Wenen betreffende consulaire relaties aangaande de staat Somalië, moest indienen om te voorzien in een advocaat voor één van de andere beklagdenverdedigers<sup>301</sup>. Het comité van foltering heeft geopteerd om dringende maatregelen te nemen. Ze stelden vast dat er een pertinent probleem was ontstaan, dat vooral personen met weinig economische middelen raakte. De maatregelen moesten ervoor zorgen dat het tekort aan deze economische middelen geen hindernis vormde in de toegang tot de rechter. Ze stelden ook vast dat enkel wanneer het proces plaats vond in een grote stad van Kenia, waar organisaties van mensenrechten actief zijn, de verdachte piraten wel van rechtsbijstand en dus ook een adequate verdediging genoten. Naast de problemen aangaande een eerlijk proces, waren er ook veel klachten aangaande slechte behandeling en folteringen van personen in opsluiting. De gevangenen in Kenia zijn overbevolkt, onveilig en niet voldoende hygiënisch, ze voldeden niet aan de minimum standaarden voor gevangenen die door de VN werden uitgevaardigd<sup>302</sup>. Naast dit alles was er ook nog het probleem dat, in de meeste zaken die zich voor deze rechtbanken werden gepleit, gepaard gingen met grote vertragingen. Deze vertragingen hadden o.a. als oorzaak dat de getuigen dikwijls grote afstanden dienden af te leggen en dat de Keniaanse rechtbanken overbelast raakten<sup>303</sup>.

Er werden ook beschuldigingen geuit aangaande corruptie. Er werd vernomen dat de financiële steun die werd gegeven voor de vervolging betreffende piraterij, voor andere zaken werd gebruikt. Ook Kenia was bezorgd over het feit dat het misbruikt zou kunnen worden als een soort stortplaats voor probleemgevallen van de rijke maritieme staten<sup>304</sup>.

Door deze nadelige kenmerken aan het rechtssysteem in Kenia; vielen de overeenkomsten tussen Kenia en de sterke maritieme landen uiteen<sup>305</sup>.

Naast deze nadelige commentaren omtrent de rechtbanken en het recht in Kenia, zijn er ook positieve kenmerken die we niet mogen vergeten. Het is o.m. voordelig dat de verdachten van piraterij niet worden vervolgd door het OM, maar door een consul van de staat die kennis heeft van het internationale recht. Deze zijn veel bekwaam om verdachten te vervolgen dan de leden van het OM, die geen kennis hebben van het internationale recht<sup>306</sup>.

---

<sup>300</sup> R. Geiss en A. Petrig, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 174-75

<sup>301</sup> J. T. Gathii, "Kenya's piracy prosecutions", *Am. J. Int'l L.* 2010, 432.

<sup>302</sup> R. Geiss en A. Petrig, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 175.

<sup>303</sup> J. T. Gathii, "Kenya's piracy prosecutions", *Am. J. Int'l L.* 2010, 431.

<sup>304</sup> M. Sterio, "Piracy Off the Coast of Somalia: The Argument for Pirate Prosecutions in the National Courts of Kenya, The Seychelles, and Mauritius", *Amsterdam L.F.* 2012, 113.

<sup>305</sup> M. Sterio, "Piracy Off the Coast of Somalia: The Argument for Pirate Prosecutions in the National Courts of Kenya, The Seychelles, and Mauritius", *Amsterdam L.F.* 2012, 113.

<sup>306</sup> J. T. Gathii, "Kenya's piracy prosecutions", *Am. J. Int'l L.* 2010, 432.

Algemeen, wordt erop gewezen dat Kenia voordelen haalt uit de internationale steun van de EU en de andere landen waarmee het een overeenkomst van overdracht heeft getekend. Zo heeft het UNODC voorzien in ondersteuning aan Kenia zodat eerlijke, humane en doeltreffende processen en gevangnissen kunnen worden verzekerd. Zo hebben ze ook geholpen bij de hervorming van de Shimo la Tewa gevangenis in Mombasa. Ze hebben ervoor gezorgd dat het probleem van overbevolking werd opgelost, de toegang tot water en sanitair in capaciteit werd verdubbeld, enz. Al deze maatregelen van het UNODC, zorgden voor positieve reacties op het strafrechtelijk systeem en rechtssysteem van Kenia in het algemeen<sup>307</sup>.

### *Conclusie*

We mogen dus besluiten dat in de gevangnissen van Kenia de mensenrechten niet helemaal correct werden nageleefd. Er was sprake van mishandeling, een tekort aan medische voorzieningen en nog vele andere lacunes die hierboven werden aangeduid. Ook zijn er de beschuldigingen aangaande corruptie van de Keniaanse overheid. Samengevat: er is een aantasting van het vertrouwen in het juridische systeem van Kenia.

Deze bevindingen werden opgevangen door de internationale hulporganisaties. Het UNODC en ook nog vele andere organisaties, hebben het druk gehad met het nemen van maatregelen om deze lacunes in het systeem op te vangen.

In April 2010 werd door de Keniaanse advocaat Generaal Wako bevestigd dat er een einde moest komen aan de samenwerkingsovereenkomsten. Hij uitte verwijten aan het adres van de maritieme grootstaten en zei dat deze het juridische systeem van Kenia misbruikten. Deze zienswijze werd echter in juni 2010 door Kenia herzien. Het kondigde aan dat het toch verder gaan met de vervolging van vermeende piraten. De belofte voor bijkomende financiële steun zorgde voor deze ommekeer. Toch blijft het standpunt van de Keniaanse regering onduidelijk<sup>308</sup>. In oktober 2010 was er opnieuw een verandering van stemming aangaande de vervolging<sup>309</sup>. We kunnen deze steeds wisselende houding waarschijnlijk toeschrijven aan het feit dat Kenia zo veel mogelijk bijkomende donaties wil ontvangen. Indien er werkelijk nieuwe financiële steun wordt geschonken, zal Kenia waarschijnlijk verder gaan met de

---

<sup>307</sup> R. Geiss en A.Petrig, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford, Oxford University Press, 2011,176.

<sup>308</sup> M. Sterio, "Piracy Off the Coast of Somalia: The Argument for Pirate Prosecutions in the National Courts of Kenya, The Seychelles, and Mauritius", *Amsterdam L.F.* 2012,114.

<sup>309</sup> X, "Kenia wil piraten niet langer berechten", *Europa Nu* 1 oktober 2010 [http://www.europa-nu.nl/id/vij2bfk0tuyh/nieuws/kenia\\_wil\\_piraten\\_niet\\_langer\\_berechten?ctx=v9piqcfmzzz&tab=1](http://www.europa-nu.nl/id/vij2bfk0tuyh/nieuws/kenia_wil_piraten_niet_langer_berechten?ctx=v9piqcfmzzz&tab=1)



vervolgung<sup>310</sup>. Ondertussen is de overeenkomst tussen Kenia en de EU verlopen, maar Kenia neemt wel nog steeds verdachte piraten aan om te vervolgen op ‘*case tot case*’ basis<sup>311</sup>.

De onzekerheden betreffende Kenia, heeft ertoe geleid dat de maritieme staten op zoek zijn gegaan naar nieuwe partners voor de regionale vervolging. Mauritius en de Seychellen<sup>312</sup> vormden hierbij de beste opties en met deze landen werd uiteindelijk ook een akkoord gesloten. Maar door het succes in het verleden blijkt dat Kenia toch een goede optie blijft om piraten te vervolgen. Het model van Kenia mag niet zomaar langs de kant worden geschoven<sup>313</sup>. Naast Mauritius en de Seychellen werd ook onderhandeld met Tanzania, die onderhandelingen werden uiteindelijk in een overeenkomst gegoten op 2 april 2014<sup>314</sup>.

We moeten ook stilstaan bij de vraag of deze rechtbank in de toekomst nog steeds relevant en noodzakelijk zullen zijn gelet op de forse daling van piraterij in de kuststreek van Somalië. Maar zoals eerder vermeld is er dan weer een stijging van piraterij in Zuidoost-Azië en de Golf van Guinea. Toch weegt deze stijging niet op tegen de daling in Somalië. De rechtbank van Kenia is gelegen in Oost-Afrika, dit is te ver verwijderd van de regio's waar een stijging van piraterij wordt opgemerkt. Het doel van deze regionale overeenkomsten, die erin voorziet dat piraten zouden worden berecht in eigen regio, verliest dus zijn waarde door de verschuiving van de probleemzones. Toch zouden deze rechtbanken niet verloren mogen gaan. Er zijn nog steeds piraten uit Somalië die een proces moeten ondergaan en de dreiging dat de piraterij in deze regio opnieuw de kop op steekt is nooit ver weg. Dit laatste kan worden afgeleid uit resolutie 2148 (2014) van de VNVR. In deze resolutie worden de staten en regionale organisaties opgeroepen om de veiligheidsmaatregelen verder te hanteren<sup>315</sup>. Deze zienswijze geldt ook voor de rechtbanken in de Seychellen, Mauritius en Tanzania die hieronder worden besproken.

## **6.2.2 De regionale rechtbank in de Seychellen**

### **6.2.2.1 Overeenkomst tussen de Seychellen en de EU.**

Voor de vervolging van verdachte piraten, is er ook een overeenkomst gesloten tussen de EU en de Seychellen<sup>316</sup>.

---

<sup>310</sup> M. Sterio, “Piracy Off the Coast of Somalia: The Argument for Pirate Prosecutions in the National Courts of Kenya, The Seychelles, and Mauritius”, *Amsterdam L.F.* 2012, 114.

<sup>311</sup> Brief van Minister van veiligheid en justitie aan de voorzitter van tweede kamer der Staten-Generaal, “stand van zaken vervolging piraterij” (27/02/2014)

<sup>312</sup> Zie. *Infra.* 6.2.2 en 6.2.3

<sup>313</sup> M. Sterio, “Piracy Off the Coast of Somalia: The Argument for Pirate Prosecutions in the National Courts of Kenya, The Seychelles, and Mauritius”, *Amsterdam L.F.* 2012, 114-15.

<sup>314</sup> Zie *infra* 6.2.4

<sup>315</sup> *UN doc. S/RES/2184* Resolutie van de Verenigde Naties 2148 (12 november 2014).

<sup>316</sup> Besluit 2009/877/GBVB van de Raad van 23 oktober 2009 betreffende de ondertekening en voorlopige toepassing van de Overeenkomst tussen de EU en de Republiek der Seychellen betreffende de voorwaarden en nadere bepalingen voor de overdracht

Op 23 oktober 2009 werd een besluit vastgesteld door de raad van de EU aangaande de ondertekening en voorlopige toepassing van de Overeenkomst tussen de EU en de Republiek der Seychellen betreffende de voorwaarden en nadere bepalingen voor de overdracht door EUNAVFOR aan de Republiek der Seychellen van personen die verdacht worden van piraterij of gewapende roofovervallen en voor de behandeling van deze personen en goederen na de overdracht. Dit heeft een bindende werking.

Deze overeenkomst heeft een zeer brede rechtsmacht, elke verdachte piraat die werd aangehouden binnen de EEZ, de territoriale zee, archipelwateren en binnenwateren van de Seychellen, kan worden overgedragen. Dit wordt ook nog eens uitgebreid tot vaartuigen die onder de Seychelse vlag varen en tot alle Seychelse onderdanen<sup>317</sup>.

De voorwaarden waaraan moet voldaan worden bij de overdracht van verdachte piraten naar de Seychellen met als doel de vervolging van deze piraten zijn de volgende:<sup>318</sup>

De EU moet er zich vooral bewust van zijn dat Seychellen maar een beperkte capaciteit heeft om tot vervolging, berechting en opsluiting over te gaan.

Indien een verdachte piraat wordt uitgeleverd, beslist de *'Attorney General'*, binnen de 10 dagen, vrij, over de vervolging. Bij beslissing van niet-vervolging neemt de EUNAVFOR de volledige kosten op zich voor de overdracht terug naar land van herkomst. De rechtbank van Seychellen kiest dus zelf of er al dan niet wordt overgaan tot berechting van de verdachte(n).

De overdracht van verdachten naar de Seychellen moet geschieden op basis van *'Guidance for the Transfer of Suspected pirates, armed robbers and seized property to Seychelles'*.

Naast dit alles, worden dezelfde voorwaarden opgelegd inzake mensenrechten zoals voorzien in de overeenkomst tussen Kenia en de EU<sup>319</sup>.

#### **6.2.2.2 Uiting in de praktijk**

De Seychellen is een juridisch regionaal forum waar verdachte piraten worden vervolgd. In 2010 vond de eerste rechtszaak plaats in een rechtbank op de Seychellen. Er werden toen 11 personen veroordeeld tot een gevangenisstraf van 10 jaar voor poging tot kaping van de patrouilleboot "Topaz"<sup>320</sup>. Maar vooraleer men dit op een gepaste wijze kon realiseren, moesten een aantal wijzigingen worden doorgevoerd in de nationale wetgeving. Zo werd het bestaande strafrecht volledig onder de loep genomen zodat vervolgingen optimaal zouden kunnen verlopen. Voor 2012 werd piraterij niet aanzien als een onafhankelijk misdrijf, de

---

door EUNAVFOR aan de Republiek der Seychellen van personen die verdacht worden van piraterij of gewapende roofovervallen en voor de behandeling van deze personen en goederen na de overdracht, in werking getreden op 23 oktober 2009, *PbEU*, vol. 315, p.35-43

<sup>317</sup> Zie.317.

<sup>318</sup> Zie.317.

<sup>319</sup> Zie. 6.2.1.1

<sup>320</sup>S.L. Hodgkinson, "international law in crisis: seeking the best prosecution model for Somali Pirates", *Case W. Res. J. Int'l L.* 2011, 307.

aanklagers moesten zich baseren op het recht van het Verenigd Koninkrijk van 1976 inzake de vervolging van piraterij. Om deze redenen heeft men een nieuwe definitie ingeschreven in het nationale strafrecht. Deze is terug te vinden onder sectie 65 (4) van het wetboek van Strafrecht. Deze nieuwe wet sluit dicht aan bij de definitie van het Zeerechtverdrag, maar is toch iets breder geformuleerd. Zo worden ook samenzweringen strafbaar gesteld, vallen ook daden die gepleegd zijn in de territoriale zone van de Seychellen en dus niet enkel de volle zee onder hun rechtsmacht en wordt er ook de mogelijkheid geboden om verschillende verdachten te beschuldigen voor dezelfde overtreding indien er sprake is van gemeenschappelijke doeleinden<sup>321</sup>.

Naast het aanpassen van de nationale wetgeving, hebben de Seychellen ook veel inspanningen geleverd om de capaciteit van hun gevangenissen te vergroten. Maar ze stooten hierbij op een belangrijke beperking nl. hun klein grondgebied. Om deze redenen hebben ze een overeenkomst gesloten met Somalië waardoor Somalische onderdanen hun straf in eigen land kunnen uitzitten. Puntland ging akkoord met de overbrenging van Somalische piraten voor detentie in hun gebied<sup>322</sup>.

Het is ook vermeldingswaardig dat, in tegenstelling tot Kenia, de Seychellen heeft voorzien in een goede uitwerking van de mensenrechten zoals in de voorwaarden van de overeenkomst staat ingeschreven<sup>323</sup>. Er werden geen talloze schendingen gemeld zoals in Kenia.

Er werden reeds meerdere verdachte piraten veroordeeld door de nationale rechtbanken van de Seychellen op basis van deze overeenkomsten. Om dit alles mogelijk heeft de Seychellen kunnen rekenen op een grote ondersteuning van de internationale gemeenschap. Ze genoten zowel van financiële steun als van internationale ondersteuning van de UNODC. De Seychellen hebben dus zelf veel voordelen kunnen halen uit deze samenwerking. Er zijn nieuwe gevangenissen en rechtbanken gebouwd, de rechters en aanklagers hebben hun vaardigheden kunnen bijwerken en dit niet alleen met betrekking tot zaken van piraterij<sup>324</sup>.

Door problemen met de overeenkomsten voor vervolging van piraten in Kenia, vormden de Seychellen een handig alternatief. De gewilligheid van de Seychelse regering speelde hierbij een grote factor. Deze zijn immers enthousiast om hun rechtbanken open te stellen, zelfs voor verdachte piraten waarmee ze geen enkele band hebben<sup>325</sup>.

Ze zijn momenteel een sterke strijd aan het voeren tegen piraterij met als resultaat dat al meer dan 100 piraten aangehouden zijn waarvan een groot deel reeds werd veroordeeld<sup>326</sup>.

---

<sup>321</sup> M. Sterio, "Piracy Off the Coast of Somalia: The Argument for Pirate Prosecutions in the National Courts of Kenya, The Seychelles, and Mauritius", *Amsterdam L.F.* 2012, 115-16.

<sup>322</sup> M. Laraia, "Piracy is an international problem that needs a multi-prong solution", *Regent J. Int'l L.* 2012-13, 132.

<sup>323</sup> S. Beekarry, "Assesing current trends and efforts to combat piracy", *Case W. Res. J. Int'l L.* 2013, 170.

<sup>324</sup> M. Sterio, "Piracy Off the Coast of Somalia: The Argument for Pirate Prosecutions in the National Courts of Kenya, The Seychelles, and Mauritius", *Amsterdam L.F.* 2012, 116-17.

<sup>325</sup> M. Sterio, "Piracy Off the Coast of Somalia: The Argument for Pirate Prosecutions in the National Courts of Kenya, The Seychelles, and Mauritius", *Amsterdam L.F.* 2012, 117.

<sup>326</sup> M. Laraia, "Piracy is an international problem that needs a multi-prong solution", *Regent J. Int'l L.* 2012-13, 132.

## 6.2.3 De regionale rechtbank in Mauritius

### 6.2.3.1 Overeenkomst tussen Mauritius en de EU

Op 14 juli 2011 werd een overeenkomst gesloten tussen Mauritius en de EU aangaande de voorwaarden voor de overdracht van piraterij verdachte personen en bijbehorende in beslag genomen goederen van de door de EU geleide zeemacht aan Mauritius en over de omstandigheden van personen die verdacht worden van piraterij na de overdracht<sup>327</sup>.

De voorwaarden die in de overeenkomst zijn ingeschreven zijn exact hetzelfde als deze die worden vermeld in de overeenkomst tussen Kenia en de EU<sup>328</sup>. Daarom zal ik deze hier niet verder behandelen.

### 6.2.3.2 Uiting in de praktijk

Ter voorbereiding van de overeenkomst heeft Mauritius zijn strafrecht aan een herziening onderworpen. Als eerste heeft het net zoals de Seychellen een nieuwe definitie van piraterij ingeschreven welke is gebaseerd op de definitie zoals bepaald in het Zeerechtverdrag. Deze laatste werd zo goed als letterlijk overgenomen in de nationale wetten. Vervolgens hebben ze naast het inschrijven van het begrip piraterij in hun strafwetboek, ook het misdrijf ‘maritieme aanval’ toegevoegd. Door deze toevoeging krijgt piraterij in het Mauritiaans nationaal recht toch een bredere omvang als in het Zeerechtverdrag. Deze uitbreiding ligt in het feit dat een ‘maritieme aanval’ zich ook kan voordoen in de territoriale wateren van Mauritius. Als laatste heeft het ook kapen en vernietigen van schepen en het in gevaar brengen van de navigatie strafbaar gemaakt. Dit kan men vergelijken met de aanpak van het SUA-Verdrag, dus er in de nationale wetgeving van Mauritius een combinatie terug te vinden van dit verdrag en van het Zeerechtverdrag<sup>329</sup>.

De wijzigingen van het Mauritiaans strafrecht zijn er gekomen op aandringen van de EU. Er werd Mauritius financiële en logistieke steun beloofd in ruil voor de vervolging van de piraten op basis van de overeenkomst. Dus ook Mauritius kon genieten van financiële assistentie van de EU welke werd uitgevoerd door het UNODC. Deze steun moest evenwel gebruikt worden voor een verhoging van de juridische en procedurele capaciteiten, alsook voor het verbeteren van de infrastructuur van de gevangnissen<sup>330</sup>.

---

<sup>327</sup> Overeenkomst L 254/3 tussen de EU en de Republiek Mauritius betreffende de voorwaarden voor de overdracht van piraterij verdachte personen en bijbehorende in beslag genomen goederen van de door de EU geleide zeemacht aan de Republiek Mauritius en over de omstandigheden van personen die verdacht worden van piraterij na de overdracht, *PbEU*, 30 september 2011.

<sup>328</sup> Zie supra 6.2.1.1

<sup>329</sup> M. Sterio, “Piracy Off the Coast of Somalia: The Argument for Pirate Prosecutions in the National Courts of Kenya, The Seychelles, and Mauritius”, *Amsterdam L.F.* 2012, 117-18

<sup>330</sup> M. Sterio, “Piracy Off the Coast of Somalia: The Argument for Pirate Prosecutions in the National Courts of Kenya, The Seychelles, and Mauritius”, *Amsterdam L.F.* 2012, 118-19.

Net zoals de Seychellen is Mauritius een klein land met een beperkte oppervlakte. Het zou onmogelijk zijn alle berechte piraten daar hun straf te laten uitzitten. Daarom heeft Mauritius ook een overeenkomst gesloten met Somalië om de piraten hun straf te laten uitzitten in hun land van herkomst<sup>331</sup>.

Net zoals bij de Seychellen, maar in tegenstelling tot Kenia, wordt ook hier een volle bescherming van de mensenrechten gewaarborgd bij vervolging van vermeende piraten. Dit gebeurt overeenkomstig de voorwaarden van de overeenkomst<sup>332</sup>.

Het lijkt erop dat Mauritius even succesvol zal worden als de Seychellen als een oord voor berechting van piraten. In januari 2013 werden de eerste piraten via deze overeenkomst vervolgd, deze werden in januari 2014 echter vrijgesproken<sup>333</sup>. De toekomst zal moeten uitwijzen hoe succesvol Mauritius zal worden in het vervolgen van piraterij.

## **6.2.4 De regionale rechtbank in Tanzania.**

### **6.2.4.1 Overeenkomst tussen Tanzania en de EU<sup>334</sup>**

Op 2 april 2014 werd in Brussel een akkoord getekend tussen Tanzania en de EU aangaande de voorwaarden voor de overbrenging van verdachte piraten, die door Europese zeestrijdmachten werden aangehouden, met het oog op vervolging in Tanzania.

De voorwaarden voor de overdracht zijn identiek als deze uit de overeenkomst tussen de EU en Kenia en de EU en Mauritius<sup>335</sup>. Deze zijn hierboven reeds nader uitgelegd.

### **6.2.4.2 Uiting in de praktijk**

Tanzania is zeer enthousiast om alle nodige maatregelen te nemen en zich te engageren in de strijd tegen piraterij. Ze hebben dan ook de overeenkomst voor de overdracht van verdachte piraten met het oog op vervolging met open armen ontvangen<sup>336</sup>.

Net zoals bovenstaande landen, heeft ook Tanzania de nationale wetgeving aan een herziening onderworpen om een betere vervolging te kunnen garanderen. Deze had betrekking op hun

---

<sup>331</sup> S. Beekarry, "Assesing current trends and efforts to combat piracy", *Case W. Res. J. Int'l L.* 2013, 169.

<sup>332</sup> S. Beekarry, "Assesing current trends and efforts to combat piracy", *Case W. Res. J. Int'l L.* 2013, 170.

<sup>333</sup> M. Biltoo, "Mauritian Piracy trial", *Waltons&Morse LLP* 21 November 2014. <http://www.waltonsandmorse.com/mauritian-piracy-trial/>

<sup>334</sup> Overeenkomst L108/8 tussen de EU en de Verenigde Republiek Tanzania betreffende de voorwaarden voor de overdracht van piraterij verdachte personen en bijbehorende in beslag genomen goederen van de door de EU geleide zeemacht aan de Verenigde Republiek Tanzania, *PBEU*, 11 april 2014.

<sup>335</sup> Zie supra 6.2.1.1 en 6.2.3.1

<sup>336</sup> F.Kapama, "Tanzania: Dar keen to enhance maritime security , fight high sea piracy", *Neptune maritime security* 9 februari 2015. <http://www.neptunemaritimesecurity.com/tanzania-dar-keen-enhance-maritime-security-fight-high-sea-piracy/>

strafwetboek waarin onder sectie 66 een nieuwe definitie van piraterij wordt weergegeven<sup>337</sup>. Bij deze definitie duikt er echter een probleem op. Ze wordt niet toepasselijk verklaard op daden van piraterij, op de volle zee gepleegd, door piraten die geen onderdaan zijn. De vraag die dan rijst is: mogen de nationale rechtbanken van Tanzania principes van gewoonterecht gebruiken om het toepassingsgebied van sectie 66 van het strafwetboek uit te breiden? Men kan hierbij gebruik maken van artikel 101 van Zeerechtverdrag, welke immers tot het nationale recht behoort. Maar dit is geen goede oplossing aangezien er enkel een definitie wordt voorzien en geen straffen<sup>338</sup>.

Het lijkt mij logisch dat ook Tanzania net zoals de bovengenoemde staten financiële en logistieke heeft ontvangen van de EU om de vervolging een goede uitwerking te kunnen geven en als compensatie voor hun bereidheid om overgebrachte verdachte piraten te berechten.

Deze financiële en logistieke steun komt tot uiting in de ondersteuning geboden door het UNODC. Dit bureau heeft geholpen bij de uitbouw van de plaatselijke gevangenis capaciteit en –infrastructuur. Het staat Tanzania ook bij in de inrichting van een ‘*inter-agency transnational organized crime unit*’ dat uitwerking moet krijgen in 2015. De Unit zal voorzien in een mechanisme tot coördinatie van het onderzoek en vervolging van internationale misdrijven waaronder piraterij<sup>339</sup>. Deze steun is ook noodzakelijke want er waren problemen aangaande het strafrechtelijk systeem, gebrek aan vaardigheid op politieel vlak, een tekort aan personeel, schamele en overbevolkte gevangenissen, enz.<sup>340</sup>.

Er is momenteel nog maar één zaak 7 Somalische verdachte piraten aanhang gemaakt voor de regionale rechtbank van Tanzania<sup>341</sup>. Welke rol deze rechtbank in de toekomst zal spelen, zal de tijd moeten uitwijzen.

Deze bevindingen zijn niet zo uitgebreid als in de bovenstaande overeenkomsten. Het akkoord is nog te recente aard. Meer rechtsleer en duidelijkheid omtrent zaken zoals de toepassing van de mensenrechten, is in elk geval gewenst.

---

<sup>337</sup>F.Kapama, "Tanzania: Dar keen to enhance maritime security , fight high sea piracy", *Neptune maritime security* 9 februari 2015. <http://www.neptunemaritimesecurity.com/tanzania-dar-keen-enhance-maritime-security-fight-high-sea-piracy/>

<sup>338</sup> H. Strydom, "Some national and regional response to maritime piracy", *J. S. Afr. L.* 2011,766.

<sup>339</sup> UNDOC maritime crime programme – Annual report 2014, 10.

<sup>340</sup> H. Strydom, "Some national and regional response to maritime piracy", *J. S. Afr. L.* 2011,767.

<sup>341</sup> F.Kapama, "Tanzania: Dar keen to enhance maritime security , fight high sea piracy", *Neptune maritime security* 9 februari 2015. <http://www.neptunemaritimesecurity.com/tanzania-dar-keen-enhance-maritime-security-fight-high-sea-piracy/>

## 6.3 Nationaal

Op nationaal niveau zal ik zowel voor België, Nederland als Duitsland nader ingaan op de praktische vervolging van piraten. Ik zal ook kort stilstaan bij de vervolging door nationale rechtbanken in Indonesië, Somalië en Somaliland en Puntland in Somalië.

### 6.3.1 België

Één van de bekendste kapingen in België is deze van het schip de Pompeï. Dit schip behoort toe aan het baggerbedrijf van Jan De Nul. In april 2009 werd de bemanning van het schip gegijzeld door piraten op volle zee voor de kust van Somalië. Eind juni 2009 werden de piraten vrijgelaten nadat er 1.94 miljoen euro losgeld werd betaald<sup>342</sup>.

Op 15 februari 2012 werd één van de gijzelnemers, de Somalische piraat Abdihassen Ahmed alias Omar Mohammed Abdiwahad alias piraat 001, door het Hof van Beroep in Brussel veroordeeld tot tien jaar cel<sup>343</sup>. Op 10 december 2012 kreeg de piraat Hassan O. de straf voor zijn aandeel bij de kaping. Hij werd door de correctionele rechtbank van Brugge veroordeeld tot 9 jaar cel<sup>344</sup>.

We kunnen dus vaststellen dat België tot vervolging overgaat van verdachte piraten.

Daarnaast speelt het land ook een actieve rol in de bestrijding van piraterij. Dit valt af te leiden uit de verlenging van de wet van 16 januari 2013 betreffende diverse maatregelen tegen de strijd van maritieme piraterij tot 31 december 2016, vastgesteld bij KB door de ministerraad<sup>345</sup>.

Er werden in België maar een beperkt aantal zaken van piraterij uitgesproken door de nationale rechtbanken waarbij telkens een Belgisch onderdaan of een schip dat vaart onder Belgische vlag betrokken was. Hieruit kunnen we concluderen dat België enkel overgaat tot vervolging van piraten indien het schip dat werd aangevallen onder een Belgische vlag vaart of indien er Belgische slachtoffers in het incident betrokken zijn. België is immers voorstander voor de berechting van piraten in eigen regio<sup>346</sup>.

---

<sup>342</sup> X, “10 jaar cel voor piraat die Pompeï kaapte”, *Vandaag.be* 15 februari 2012. [http://www.vandaag.be/binnenland/90514\\_tien-jaar-cel-voor-piraat-die-pompei-kaapte.html](http://www.vandaag.be/binnenland/90514_tien-jaar-cel-voor-piraat-die-pompei-kaapte.html) artikel 10 jaar cel voor piraat die pompeï kaapte van de website vandaag.be

<sup>343</sup> X, “10 jaar cel voor piraat die Pompeï kaapte”, *Vandaag.be* 15 februari 2012. [http://www.vandaag.be/binnenland/90514\\_tien-jaar-cel-voor-piraat-die-pompei-kaapte.html](http://www.vandaag.be/binnenland/90514_tien-jaar-cel-voor-piraat-die-pompei-kaapte.html) artikel 10 jaar cel voor piraat die pompeï kaapte van de website vandaag.be

<sup>344</sup> X, “10 jaar cel voor piraat die Pompeï kaapte”, *Vandaag.be* 15 februari 2012 [http://www.vandaag.be/binnenland/111876\\_9-jaar-cel-voor-somalische-piraat-die-pompei-hielp-kapen.html](http://www.vandaag.be/binnenland/111876_9-jaar-cel-voor-somalische-piraat-die-pompei-hielp-kapen.html)

<sup>345</sup> S. Delafortrie en C. Springael, “verlenging van de wet over de strijd tegen maritieme piraterij”, *presscenter.org* 11 december 2014 en <http://www.presscenter.be/nl/pressrelease/20141211/verlenging-van-de-wet-over-de-strijd-tegen-maritieme-piraterij>

<sup>346</sup> Zie supra 3.3.1.2

Het land is lid van de EU waardoor de overeenkomsten inzake de overdracht van verdachte piraten naar derde landen met de bedoeling deze in eigen regio te laten vervolgen, ook van toepassing zijn. Dus indien een Belgisch militair schip, een piraat arresteert voor de kust van Somalië, zal deze worden overgebracht naar één van de landen waarmee een overeenkomst is gesloten.

Maar wat met piraten die worden aangehouden in andere regio's dan die van de overdrachtsovereenkomsten of waarbij er geen enkel Belgisch belang speelt? Deze zullen hoogstwaarschijnlijk een worden behandeld volgens de populaire 'catch and release' politiek.

### 6.3.2 Nederland

Op 17 juni 2010 vond voor het eerst in Nederland een veroordeling wegens zeeroof plaats. Er werd een Antilliaans schip, met Turkse bemanning, gekaapt aan de Golf van Aden dat door de Deense marine werden aangehouden. De beschuldigen werden veroordeeld tot een gevangenisstraf van 5 jaar. De straffen werden uitgesproken door de rechtbank van Rotterdam. In deze rechtszaak stonden twee vragen centraal:

1. De opportuniteit van de vervolging door het OM
2. De voorgeleiding voor een rechter.

Men heeft ten aanzien van de eerste vraag, bevestigd de vervolging opportuun is. Het OM heeft het recht om al dan niet een vordering in te stellen.

Bij de tweede vraag werd geoordeeld dat de voorgeleiding voor de rechter te had lang geduurd (40 dagen na de aanhouding) waardoor artikel 5 lid 3 van het Europees verdrag van de rechten van de mens werd geschonden. Maar dit leidde er niet toe dat art 6 van het Europees verdrag van de rechten van de mens werd geschonden en dus heeft men niet voor een niet-ontvankelijkheid gekozen<sup>347</sup>.

Net zoals in België, wordt in Nederland overgegaan tot vervolging van vermeende piraten voor de nationale rechtbanken. Er werden reeds 24 Somalische piraten in Nederland berecht<sup>348</sup>. (cijfers 2013/2014). Ook Nederland is voorstander van het beleid om verdachte piraten te laten berechten in eigen regio<sup>349</sup>.

Nederland zal overgaan tot berechting van piraten indien er geen overeenkomst is gesloten met een land in de regio en indien een Nederlands schip of onderdaan slachtoffer is van het misdrijf. Voor de andere verdachte piraten die worden aangehouden door de Nederlandse

---

<sup>347</sup> E. van Sliedregt, M. Borgers, K. Rozemond en V. Glerum, "Kroniek van het internationale en Europese strafrecht", *NJB* 2011/792. (online, bijgewerkt tot 15 april 2011)

<sup>348</sup> Zie supra 3.3.2

<sup>349</sup> Brief van Minister van veiligheid en justitie aan de voorzitter van tweede kamer der Staten-Generaal, "stand van zaken vervolging piraterij" (27/02/2014)



autoriteiten en niet in de regio vallen van één van bovenstaande overeenkomsten, zal er hoogstwaarschijnlijk geen vervolging worden ingesteld. De redenen voor deze niet-vervolging werden reeds vermeld geweest bij de problematiek van de vervolging.

### 6.3.3 Duitsland

In april 2010 werd door het Nederlandse fregat ‘Tromp’ piraten op heterdaad betrapt. De Somalische piraten hadden hun zinnen gezet op het Duitse containerschip ‘Taipan’. De bemanning van het schip handelde snel en brachten zichzelf in veiligheid in een ‘safe room’ waardoor de Nederlandse autoriteiten de piraten konden overmeesteren. Deze misdaad werd beslecht voor de Duitse Rechtbank te Hamburg, het was de eerste rechtszaak sinds 400 jaar inzake piraterij in Duitsland. Er werd veel kritiek geuit op de keuze van vervolging. Het Duitse beleid om de piraten in eigen regio te laten vervolgen, werd naast zich neergelegd<sup>350</sup>.

Duitsland opteert ervoor om de piraten zelf te vervolgen indien een schip dat onder de Duitse vlag vaart of een Duits onderdaan slachtoffer is van een misdrijf<sup>351</sup>. Als een Duits oorlogsschip verdachte piraten aanhoudt zonder enige link met de Duitse staat, zullen deze laatste worden overgebracht naar de overeenkomstlanden. Indien deze landen niet berechten, worden ze hoogstwaarschijnlijk terug vrijgelaten overeenkomstig de ‘catch and release’ politiek. Deze redenering is in overeenstemming met de zienswijze van België en Nederland ingevolge de vervolging van verdachte piraten.

### 6.3.4 Indonesië

Door het verschuiven van het probleem inzake piraterij naar Zuidoost-Azië en de Golf van Guinea, met als grootste probleemzone Indonesië, zou ik even dieper willen ingaan op de vervolging van verdachte piraten in dit land. Dit zal echter kort gebeuren aangezien de stijging van misdaden in deze regio nog maar recent werd vastgesteld en de rechtsleer dus zeer beperkt is.

Robert Beckman heeft onderzoek gedaan naar de daden van Piraterij in Oost-Azië en stelde dat er steeds twee problemen op de voorgrond treden, ook al worden er enorm veel inspanningen geleverd om de piraten te onderscheppen. Als eerste duidt hij aan dat de piraten zich vooral focussen op schepen die voor anker liggen in de territoriale wateren<sup>352</sup>. Het feit

---

<sup>350</sup> X, “Somalische piraten in Hamburg voor gerecht”, *Duitsland instituut*.23 november 2010. <http://duitslandinstituut.nl/artikel/626/somalische-piraten-in-hamburg-voor-gerecht>

<sup>351</sup> S.L. Hodgkinson, “international law in crisis: seeking the best prosecution model for Somali Pirates”, *Case W. Res. J. Int'l L.* 2011,309.

<sup>352</sup> M. Underdown, “Bookreview: Douglas Guilbyle (ed), *Modern Pmc. Legal challenges and responses*. Ewaid Igar, Cheltenham (2013). xvi, 354 pp. SI9781849804844”, *Austl. & N.Z. Mar. L.J.* 2014,48.

dat Indonesië een eiland is en wordt omgeven door golven, archipels en straten, maakt het eenvoudiger voor piraten om daden van piraterij te plegen, deze gebieden behoren immers niet tot de volle zee en het Zeerechtverdrag is er dus niet van toepassing<sup>353</sup>. Men zou deze problematiek kunnen oplossen zoals in Somalië, via resoluties van de VNVR waarin staten de rechtsmacht worden gegeven om in territoriale wateren piraten aan te houden<sup>354</sup>.

Als tweede verwijst hij naar het probleem van kapingen en de hergeboorte van sleepboten op bestelling. Hij stelt dat deze trends enkel kunnen worden opgelost indien men volgende zaken op orde stelt:<sup>355</sup>

1. Het delen van informatie moet efficiënter gebeuren.
2. De capaciteit<sup>356</sup> van het land moet worden vergroot.
3. De internationale verdragen moeten dringend worden geratificeerd en gehandhaafd.
4. Herziening van het nationale recht aangaande piraterij is noodzakelijk. In Indonesië wordt het misdrijf piraterij wel strafbaar gesteld<sup>357</sup>.

Er wordt in de rechtsleer gemeld dat de regering van Indonesië niet effectief is ten gevolge van de problemen inzake geografische ligging van het eiland. Dit maakt vervolging niet eenvoudiger<sup>358</sup>.

We kunnen dus stellen dat er in Indonesië momenteel een probleem heerst. Internationale organisaties leveren inspanningen om dit probleem uit de wereld te helpen ondanks de vele moeilijkheden die ze ondervinden. Over een al dan niet effectieve vervolging van aangehouden piraten in Indonesië, is er tot op heden nog weinig tot geen onderzoek gepubliceerd.

### 6.3.5 Somalië<sup>359</sup>

Omdat in de laatste jaren bleek dat piraten heel vaak uit Somalië afkomstig waren, loont het zeker de moeite hier ook kort de vervolging van piraten in Somalië te bespreken.

We mogen aannemen dat prosecutie in Somalië niet van een leien dakje verloopt. Dit valt op zich heel makkelijk af te leiden uit de vele inspanningen die de internationale gemeenschap heeft geleverd om vervolging van Somalische piraten effectief te laten verlopen.

---

<sup>353</sup> Guisado, A., "Searching for answers: Reprisals, reckoning and recourse for maritime pirates", *U.S.F. Mar. L.J.* 2012-13, 148.

<sup>354</sup> Zie infra bij 6.3.5

<sup>355</sup> M. Underdown, "Bookreview: Douglas Guilbyle (ed), *Modern Pmc. Legal challenges and responses*. Ewaid Igar, Cheltenham (2013). xvi, 354 pp. S19781849804844", *Austl. & N.Z. Mar. L.J.* 2014, 48.

<sup>356</sup> Zie supra 5.3.1 (begrip capaciteit)

<sup>357</sup> Guisado, A., "Searching for answers: Reprisals, reckoning and recourse for maritime pirates", *U.S.F. Mar. L.J.* 2012-13, 144.

<sup>358</sup> S. Kirchner, "protecting sea lanes and maritime installations in the Westers Indian Ocean against terrorism and piracy: Beyond Atlanta", *Willamette J. Int'l L. & Dis. Res.* 2014, 44.

<sup>359</sup> M. Silva, "Somalia: state failure, Piracy, and the challenge to international law", *Va. J. Int'l L.* 2009-10, 553-575.

Hoe komt het dat deze piraten, afkomstig uit Somalië, niet in eigen land worden berecht?

In de internationale gemeenschap wordt Somalië wel eens een *'failed state'* genoemd. De oorzaak hiervan is terug te vinden in verschillende redenen met zowel politieke, geografische en functionele aspecten<sup>360</sup>.

Jarenlang al heerst er in Somalië politieke instabiliteit. In de periode van 2006 tot 2012– voor deze periode tierde piraterij welig langs de Somalische kust – kwam in Somalië de TFG (Federale Overgangsregering) aan de macht onder leiding van president Sheikh Sharif Ahmed. Helaas reikte de macht van deze regering niet verder dan de stad Mogadishu<sup>361</sup>. Somalië werd in deze periode onder leiding van de TFG ingedeeld in 3 administratieve onafhankelijke gebieden; Somaliland, Puntland en het Zuiden. De TFG had niet voldoende controle over de zuidelijke regio in Somalië. Hoewel Puntland en Somaliland politiek stabiel waren<sup>362</sup>, werd het zuiden geconfronteerd met gewelddaden en corruptie<sup>363</sup>.

Sinds augustus 2012 voert een nieuwe officieel Somalische regering het bewind. Veel regeringen en internationale organisaties hebben toen de relatie met Somalië opnieuw genormaliseerd omdat ze ervan overtuigd waren dat er een einde was gekomen aan de politieke instabiliteit en de burgeroorlog. Ondanks het feit dat er nu een stabiele regering lijkt te zijn, komen er in realiteit nog steeds veel problemen voor in het land. De nieuwe Somalische regering heeft maar een beperkte controle over het land. De burgers blijven lijden onder aanhoudende conflicten en onder de aanwezigheid van islamitische organisatie Al-Shabaab die sterke banden claimt te hebben met de terreurgroep Al-Qaida. Al-Shahaab ontstond in 2004 en heeft sindsdien een sterke positie opgebouwd in het land. Somalië blijft dus nog steeds een *'failed state'* gekenmerkt door armoede en corruptie. Internationale interventie blijft nodig en is determinerend om dit probleem uiteindelijk op te lossen<sup>364</sup>.

Somalië bevindt zich in een soort economisch moerasgebied. Het is één van de armste landen ter wereld, geteisterd door vele burgeroorlogen. De afwezigheid van een functionele regering brengt veel problemen met zich mee waaronder ook een gebrek aan controle op illegale visserij door buitenlandse vissers. De bevolking kan niet langer leven van de visserij en blijven in armoede leven. Deze armoede zet onderdanen ertoe aan om illegale wegen te bewandelen, waaronder piraterij<sup>365</sup>.

---

<sup>360</sup> M. Silva, "Somalia: state failure, Piracy, and the challenge to international law", *Va. J. Int'l L.* 2009-10,555.

<sup>361</sup> M. Silva, "Somalia: state failure, Piracy, and the challenge to international law", *Va. J. Int'l L.* 2009-10, 558.

<sup>362</sup> A. Sugiki, "Piracy in a failed state: How state-building can stabilize the situation off the Somali coast?", *J. E. Asia & Int'l L.* 2012, 62-63.

<sup>363</sup> M. Silva, "Somalia: state failure, Piracy, and the challenge to international law", *Va. J. Int'l L.* 2009-10,558.

<sup>364</sup> C. Giorgetti, "Using international law in Somalia's post conflict reconstruction", *Colum. J. Transnat'l L.* 2014, 50.

<sup>365</sup> M. Silva, "Somalia: state failure, Piracy, and the challenge to international law", *Va. J. Int'l L.* 2009-10,559-60.

Als laatste kunnen we nog wijzen op de sociale instabiliteit in Somalië. Er wordt in dit land niet zo nauw omgegaan met de mensenrechten<sup>366</sup>. Dit is een fundamenteel probleem en te Westerse staten willen daarom de door hen aangehouden verdachte piraten niet terugsturen naar hun thuisland. De ratio hiervan ligt in het feit dat Somalië niet handelt in overeenstemming met de verdragen die de mensenrechten<sup>367</sup>. Dit laatste is overeenkomstig de bestaande non-refoulement doctrine.

Door bovenstaande problemen wordt Somalië aanzien als een land dat niet in staat is verdachte piraten correct te vervolgen. De niet-prosecutie van eigen onderdanen, heeft grote gevolgen voor de andere staten die Somalische piraten aanhouden<sup>368</sup>. Die zijn daarom zelf niet bereid of in staat om deze piraten te vervolgen. Daarom werden er overeenkomsten gesloten met derde staten. Deze voorzien in de vervolging van verdachte Somalische piraten in ruil voor hulp en financiële steun<sup>369</sup>.

Deze staten zullen onder hun universele jurisdictie de piraten aanhouden en overdragen voor prosecutie. Maar een nieuw probleem stak de kop op; vaak verplaatsten Somalische piraten zich naar de territoriale wateren zodat aanhouding niet verder mogelijk was. Om deze problemen te voorkomen, heeft in 2008 VNVR in 5 resoluties, het voor de staten de mogelijk gemaakt de territoriale wateren van Somalië te betreden om daar rechtmatig tot arrestatie over te gaan<sup>370</sup>.

We mogen dus besluiten dat Somalië zelf niet overgaat tot vervolging, maar dat hiervoor een oplossing wordt geboden door de nieuwe internationale afspraken en de VNVR resoluties. Dit heeft geleid tot positieve resultaten aangezien de piraterij in Somalië een grote daling heeft gekend.

### 6.3.6 Somaliland en Puntland

In het rapport van Jack Lang werd geopteerd om twee gespecialiseerde rechtbanken voor piraterij op te richten in Somaliland en Puntland<sup>371</sup>. Dit is helaas vandaag nog niet verwezenlijkt<sup>372</sup>.

---

<sup>366</sup> M. Silva, "Somalia: state failure, Piracy, and the challenge to international law", *Va. J. Int'l L.* 2009-10,561.

<sup>367</sup> Ö. F. Direk, M.D. A. Hamilton, K. S. Openshaw en P. C. R. Terry, "Somalia and the problem of piracy in international law", *Rev. Int'l L. & Pol.* 2010, 136.

<sup>368</sup> C.A. Klein en L.C.T. Vestal, "Chastising pirates: An operations law challenge", *Reporter*2010, (1) 20.

<sup>369</sup> Zie supra. 6.2.1

<sup>370</sup> M. Sterio, "Fighting piracy in Somalia (and elsewhere): Why more is needed", *Fordham Int'l L.J.*2009-10, 389.

<sup>371</sup> *UN Doc. S/2011/30* (2011) Letter dated 24 January 2011 from the Secretary-General to the President of the Security Council.

<sup>372</sup> A. Petrig, *Human rights and law enforcement at sea: arrest, detention and transfer of piracy suspects*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, 27.

Deze twee regio's zijn gelegen in het noorden van Somalië en maken geen deel uit van het land Somalië maar zijn toch twee autonome regio's die zich van Somalië onafhankelijk hebben verklaard. Anders dan in Somalië, zijn deze twee regio's niet gekenmerkt door corruptie en werden er effectieve bestuurssystemen opgericht. Deze twee regio's zijn dus in staat Somalische piraten op gepaste manier te vervolgen<sup>373</sup>.

We mogen dus stellen dat de vervolging van verdachte piraten niet altijd geregeld is via een overeenkomst van overdracht. Veel piraten worden vervolgd op grond van onderhandelingen en een 'case tot case' basis. Somaliland en Puntland spelen hierbij een grote rol. Dit vooral aangaande Somalische piraten. De meeste piraten die momenteel nog moeten worden vervolgd zijn uit deze streek afkomstig. De ratio waarom er geen overeenkomst van overdracht is gesloten met Somaliland en Puntland, ligt in het feit dat in beide regio's de mensenrechten niet worden gerespecteerd zoals vervat in de voorwaarden van de overeenkomst. Maar dit zorgde er niet voor dat geen verdachte piraten naar deze landen werden gebracht met het oog op vervolging<sup>374</sup>.

Om vervolging optimaal te laten verlopen, waren er een aantal wijzingen nodig in het nationale recht van zowel Puntland als Somaliland, Hun nationale wetten waren immers zeer verouderd. Bij de hervorming van deze wetten werden beide regio's gesteund door het UNODC en de VNDP<sup>375</sup>. In Puntland werd op 8 december 2010 wet nr 6 aangenomen. Deze nieuwe definitie van piraterij is wel niet in overeenstemming met art. 101 van het Zeerechtverdrag maar voorziet wel in een jurisdictie voor Puntland voor piraterij gepleegd op de volle zee, zoals dit is voorzien in het Zeerechtverdrag. Er moet in de nieuwe wet ook geen band bestaan met Puntland zelf om tot vervolging over te kunnen gaan<sup>376</sup>.

Ook in Somaliland werd een nieuw begrip van piraterij in de nationale wetgeving ingeschreven. Naast het strafbaar stellen van piraterij, werden in Somaliland ook nog enkele wetten aangenomen die piraterij moeten helpen bestrijden<sup>377</sup>.

Het UNODC heeft, naast het helpen met het opstellen van nieuwe strafwetgeving, ook op andere vlakken geholpen bij de opbouw van een succesvolle vervolging van piraterij in Somaliland en Puntland. Dit gebeurde onder het 'Horn of African Programme' dat als doel heeft maatregelen te treffen om de maritieme capaciteit te vergroten. Zo heeft het voor Somaliland in 2014 voorzien in de uitbreiding van het aantal mentors bij de kustwacht. In

---

<sup>373</sup> B. van Ginkel, J. Hemmer, S. Kamerling en F.-P. van der Putten, "Op zoek naar oplossingen voor Somalische piraterij", *Justitiële verkenningen* 2009, nr 8, 98.

<sup>374</sup> A. Petrig, *Human rights and law enforcement at sea: arrest, detention and transfer of piracy suspects*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, 38.

<sup>375</sup> A. Petrig, *Human rights and law enforcement at sea: arrest, detention and transfer of piracy suspects*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, 30.

<sup>376</sup> B.H. Dubner en S. Fredrickson, "On the legal issues regarding the prosecution of sea pirates (including human rights): A case of history repeating itself?", *Temp. Int'l & Comp. L.J.* 2012, 240.

<sup>377</sup> B.H. Dubner en S. Fredrickson, "On the legal issues regarding the prosecution of sea pirates (including human rights): A case of history repeating itself?", *Temp. Int'l & Comp. L.J.* 2012, 241.

Puntland kwam er een nieuw gebouw voor de havenpolitie. In 2015 zal men niet alleen deze projecten verder ondersteunen, maar men zal ook helpen bij de herziening van het nationale recht in deze regio's van Somalië. Het programma zal ook ondersteuning geven aan de hervorming van de wetgeving inzake handhaving van het zeerecht.

Daarnaast, heeft het Bureau in zijn '*prisoner transfer programme*' voorzien in de bouw van nieuwe gevangenissen in Puntland en Somaliland en geholpen bij de training van het personeel. Ze helpen te werken aan humane condities en bieden steun om voldoende uitrusting aan te schaffen. Dit is zo gegroeid naar aanleiding van de overeenkomsten die werden gesloten met de Seychellen en Mauritius om veroordeelde piraten hun straf te laten uitzitten in land van herkomst<sup>378</sup>.

De maatregelen die het UNODC onderneemt zijn ook noodzakelijk. In Puntland wordt men immers geconfronteerd met problemen zoals grote vertragingen, tekorten aan advocaten voor de verdediging, onervaren rechters, een nijpende tekort aan wettelijke professionelen, een gebrek aan infrastructuur voor rechtbanken en gevangenissen enz.. Daarnaast moet er ook nog gewerkt worden aan de problemen om de veiligheid van vervolgers en rechters te kunnen garanderen<sup>379</sup>.

We kunnen dus stellen dat er internationale steun wordt geleverd om de vervolging van verdachte piraten in deze landen te verbeteren. Dit is ook noodzakelijk omdat ze zijn één van de grootste spelers vormen in de vervolging en opsluiting van piraten.

---

<sup>378</sup> UNDOC maritime crime programme – Annual report 2014.

<sup>379</sup> B.H. Dubner en S. Fredrickson, "On the legal issues regarding the prosecution of sea pirates (including human rights): A case of history repeating itself?", *Temp. Int'l & Comp. L.J.* 2012,240.

## Conclusie

Bij de vervolging en berechting van verdachten van misdaden van piraterij bestonden er begin deze eeuw teveel obstakels die een onoverkomelijk probleem vormden op zowel nationaal als internationaal niveau en leidden tot een algemene politiek van *'catch and release'*.

Ondanks de bestaande internationale wetgeving konden of wilden staten verdachten niet vervolgen in staten waar de politieke situatie onvoldoende garantie kon bieden op een correcte toepassing van de rechtsbeginselen.

Gelukkig hebben sindsdien vele internationale instanties en organisaties getracht een oplossing te bieden aan dit probleem. Er is veel onderzoek gedaan om een effectieve vervolging te kunnen bereiken. Deze onderzoeken komen meestal tot dezelfde oplossing, het model van de regionale berechting. Dit omdat de hervorming van bestaande internationale gerechtshoven of de oprichting van een speciale internationale rechtbank met bevoegdheid over piraterij niet zo goed als onbestaand blijkt.

In het kader van de regionale berechting werden diverse overeenkomsten gesloten met landen in de gebieden waar piraterij zeer actief is/was. Dit model van regionale berechting heeft ervoor gezorgd dat de *'catch and release'* politiek daalde. Maar ondanks het geboekte succes, blijkt deze vorm van prosecutie en berechting is aan bepaalde beperkingen onderworpen.

De beruchte piraten uit Somalië behoren zo goed als tot het verleden. De piraterij in deze regio is drastisch gedaald. Alle internationale inspanningen en maatregelen voor de bestrijding van piraterij misdaden hebben hieraan bijgedragen.

Maar dit betekent niet dat piraterij volledig uit de wereld is verdwenen en niets duidt erop niet dat dit in de nabije toekomst zal gebeuren. Er is sprake van een verplaatsing van de misdaad scène. De stijging van piraterij misdaden in Zuidoost-Azië en in de Golf van Guinea is reeds duidelijk merkbaar. Ondanks de vele nationale en internationale inspanningen zal het internationaal misdrijf zal dus niet korte termijn volledig uit beeld verdwijnen. Het verplaatst zich naar andere politiek en economisch kwetsbare gebieden. Daarom is het noodzakelijk om de inspanningen die werden geleverd ondanks de dalende trend ook verder te zetten en zelfs nieuwe maatregelen te treffen aangepast zijn aan de nieuwe probleemzones. Het is cruciaal dat de internationale gemeenschap blijft samenwerken om piraten te onderscheppen en vervolgen.

We kunnen moeten ons evenwel de vraag stellen of - zelfs indien de wetgeving omtrent vervolging van piraterij volledig waterdicht is- we een goed vervolgingsbeleid kunnen voeren zonder dat de onderliggende oorzaken voor het bestaan van piraterij worden aangepakt.

Het is van uiterst belang dat de internationale gemeenschap de politiek instabiele landen steunt en probeert de armoede in deze gebieden te bestrijden zodat mensen niet langer moeten grijpen naar illegale middelen om in hun de minimale levensbehoeften te voorzien.

De landen waarin piraterij vaak voorkomt moeten een traject van politieke hervorming doorlopen en de corruptie en armoede moeten worden aangepakt. Om het probleem uit de wereld te helpen zullen we eerst deze oorzaken die personen aanzetten om misdaden van zeeroverij te plegen heel moeten bestrijden.

Ook moeten we rol van de vele grote schepen uit rijke westerse landen die illegaal vissen op tonijn in deze gebieden niet onderschatten. Vooral zij liggen aan de oorzaak van de grote armoede onder de lokale vissers. Daarom zou ook in dit kader een strengere politiek van toezicht, controle en bestraffing moeten worden gevoerd.

Dit alles zal nog veel tijd, financiële middelen en actieve steun van de internationale gemeenschap vragen. Het valt sterk te betwijfelen of deze laatste in staat zal zijn of de wil heeft om dit op korte termijn te realiseren. Er staan immer heel wat uitdagingen op de internationale kalender en piraterij is daar slechts één van.



# Bijlagen

## Bijlage I



Figuur 1 live piracy map 2014 (<https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2014>)

## Bijlage II



Figuur 2 Live piracy map 2015 (<https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>)

# Bibliografie

## I Wetgeving in de ruime zin

### Internationaal

Internationaal Zeerechtverdrag van de Verenigde Naties van 10 december 1982, *United Nations Treaty Series*, vol. 1833, 3.

Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA) van 10 maart 1988, in werking getreden op 1 maart 1992. [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)

Resolutie van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties 2184 (12 november 2014), *UN doc. S/RES/2184* (2014).

Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, including, in particular, options for creating special domestic chambers possibly with international components, a regional tribunal or an international tribunal and corresponding imprisonment arrangements, taking into account the work of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, the existing practice in establishing international and mixed tribunals, and the time and resources necessary to achieve and sustain substantive results (26 juli 2010). *UN Doc., S /2010/394* (2010)

Letter dated 24 January 2011 from the Secretary-General to the President of the Security Council, *UN Doc. S/2011/30* (2011).

Rome Statuut van het Internationaal Strafhof, 17 juli 1998, in werking getreden op 1 juli 2002, Verenigde Naties, *United Nations Treaty Series*, vol. 2187, p.3.

### Europees

Besluit 2009/293/GBVB van de Raad van 26 februari 2009 betreffende de briefwisseling tussen de EU en de regering van Kenia betreffende de voorwaarden en nadere bepalingen voor de overdracht door EU NAVFOR aan Kenia van personen die verdacht worden van piraterij, en die worden vastgehouden door de door de EU geleide zeemacht (EUNAVFOR), alsmede van in beslag genomen goederen die in handen zijn van EUNAVFOR, en voor de behandeling van deze personen en goederen na de overdracht, in werking getreden op 26 februari 2009, Brussel, Pb.L., vol. 79.

Besluit 2009/877/GBVB van de Raad van 23 oktober 2009 betreffende de ondertekening en voorlopige toepassing van de Overeenkomst tussen de EU en de Republiek der Seychellen betreffende de voorwaarden en nadere bepalingen voor de overdracht door EUNAVFOR aan de Republiek der Seychellen van personen die verdacht worden van piraterij of gewapende roofovervallen en voor de behandeling van deze personen en goederen na de overdracht, in werking getreden op 23 oktober 2009, *PbEU*, vol. 315,

Brief L 79/59 Exchange of Letters between the European Union and the Government of Kenya on the conditions and modalities for the transfer of persons suspected of having committed acts of piracy and detained by the European Union-led naval force (EUNAVFOR), and seized property in the possession of EUNAVFOR, from EUNAVFOR to Kenya and for their treatment after such transfer, *OJEU* 25 Maart 2009.

Overeenkomst L 254/3 tussen de EU en de Republiek Mauritius betreffende de voorwaarden voor de overdracht van piraterij verdachte personen en bijbehorende in beslag genomen goederen van de door de EU geleide zeemacht aan de Republiek Mauritius en over de omstandigheden van personen die verdacht worden van piraterij na de overdracht, *PbEU*, 30 september 2011.

Overeenkomst L108/8 tussen de EU en de Verenigde Republiek Tanzania betreffende de voorwaarden voor de overdracht van piraterij verdachte personen en bijbehorende in beslag genomen goederen van de door de EU geleide zeemacht aan de Verenigde Republiek Tanzania, *pbEU*, 11 april 2014

## **België**

Wetboek van Strafrecht van 8 juni 1867, *BS* 9 juni 1867.

Wet aangaande voorafgaande titel wetboek van strafvordering van 17 april 1878, *BS* 25 april 1878.

Wet van 30 December 2009 betreffende de strijd van piraterij op zee, *BS* 14 januari 2010.

Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, *BS* 14 januari 2010.

## **Duitsland**

Strafprozeßordnung, *gesetze* 12 september 1950.

Strafgesetzbuch, *gesetze* 15 mei 1871

## **Nederland**

Wetboek van Strafrecht, *NS* 3 maart 1881

Kamerstukken II 2013/14, 32 706, nr. 60

Kamerstukken II 2013/14, 32 706, nr. 67.

Brief van Minister van veiligheid en justitie aan de voorzitter van tweede kamer der Staten-Generaal, “stand van zaken vervolging piraterij” (27/02/2014)

## **Verenigd Koninkrijk**

A. Thorp, ” Preventing and prosecuting piracy at sea: legal issues”, Commons library standard note 28 februari 2012, nr.6237,( section international affairs and defence).

## **II Rechtspraak**

Hof ‘s- Gravenhage 20 december 2012, nr 22-004047-11 en nr 11-960256-10, *NJFS* 2013, nr 50. (weergave)

## **III Rechtsleer**

### **Boeken**

Ellen, E., *Piracy at sea*, Parijs, ISH Publishing SA, 1989, 330p.

Geiss, R. en Petrig, A., *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 321.

Guilfoyle, D. *Modern piracy : legal challenges and responses*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing Limited, 2013, 368p.

Leclercq, J.F., *De bestrijding in het Belgische recht van de moderne piraterij die het zeevaartverkeer belemmert, voorbeeld van een succesvolle federale unie*, Brussel, B.S., 2012, 68p.

Maes, S.F., en P. Willems, P., *Water : bron van leven en conflicten*, Leuven, Acco, 2010, 201p.

Parrit, A.H., *Violence at sea: A review of terrorism, acts of war and piracy, and countermeasures to prevent terrorism*, Parijs, ISH Publishing SA, 1986, 261p.

Petrig, A., *Human rights and law enforcement at sea: arrest , detention and transfer of piracy suspects*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, 522p.

Somers, E., De wetten van 30 december 2009 op de piraterij op zee, in E. Somers , J. Coppens, G. Gonsaeles en F. Stevens, *Larcier Wet En Duiding : Vervoer*, Brussel, Larcier, 2013, 420-425.

Somers, E., *Inleiding tot het Internationaal Zeerecht*, Mechelen, Kluwer, 2010, 491p.

## Tijdschriften

Azubuike,L., “International law regime against piracy”, *Ann. Surv. Int'l & Comp. L.*2009, 43-59.

Beekarry,S., “Assesing current trends and efforts to combat piracy”, *Case W. Res. J. Int'l L.* 2013, 161-175.

Boren,J., “Negligent Prosecution: Why Pirates Are Wreaking Havoc on International Trade and How , to Stop It”, *Eur. J.L. Reform* 2014, 19-40.

Borgers, M., Glerum, V, Rozemond, K. en Van Sliedregt,E., “Kroniek van het internationale en Europese strafrecht”, *NJB* 2011/792. (online, bijgewerkt tot 15 april 2011).

Bruyneel, M., “trends in piraterij op Zee”, *Justitiële verkenningen* 2009, jrg.35, nr.8, 39-52.

Chang, D., “Piracy laws and the effective prosecution of pirates”, *Int'l & Comp. L. Rev.* 2010, 273-288.

Direk, Ö. F.,Hamilton,M.D.A.,Openshaw, K.S., en Terry, P.C.R.,“ Somalia and the problem of piracy in international law”, *Rev. Int'l L. & Pol.* 2010, 115-144.

Dubner, B.H., en Greene,K., “On the creation of a new legal regime to try pirates”, *J. Mar. L. & Com.*2010, vol.41, nr3, 439-463.

Dubner, B.H. en Fredrickson,S, “On the legal issues regarding the prosecution of sea pirates (including human rights): A case of history repeating itself?”, *Temp. Int'l & Comp. L.J.* 2012, 233-263.

Dutton, Y.M., “Bringing pirates to justice: A case for including piracy within the jurisdiction of the International Criminal Court”, *Chi. J. Int'l L.* 2010-11, 197-241.

Dutton, Y.M., “pirates and impunity: is the threat of asylum claims A reason to allow pirates to escape justice?”, *Fordham Int'l L.J.*2010-11, 236-295.

Etzioni, A.,“Somali experts: An expansive interpretation of human rights”, *Tex. Rev. L. & Pol.*2010-11,39-58.

Forman, B., “The international law of piracy and the santa maria incident”, *JAG J.* 1961, 143-168.

Fry, J.D., “Towards an international piracy tribunal : curing the legal limbo of captured pirates”, *Afr. J. Int'l & Comp. L.* 2014, 341-368.

Gathii, J.T., “ Kenya’s piracy prosecutions”, *Am. J. Int'l L.*2010, 416-436.

Giorgetti, C., “Using international law in Somalia’s post conflict reconstruction”, *Colum. J. Transnat'l L.* 2014, 48-96.

- Green, L.C., “The Santa Maria: Rebels or Pirates”, *Brit. Y. B. Int'l L.* 1961, 496-505.
- Guisado, A., “Searching for answers: Reprisals, reckoning and recourse for maritime pirates”, *U.S.F. Mar. L.J.* 2012-13, 121-152.
- Halberstam, M., “Terrorism on the high seas: The Achille lauro, Piracy and IMO convention on maritime safety”, *Am. J. Int'l L.* 1988, 269-310.
- Hemmer, J., Kamerling, S., Van der Putten, F.P. en Van Ginkel ,B., “Op zoek naar oplossingen voor Somalische piraterij”, *Justitiële verkenningen* 2009, nr 8, 93-103.
- Hodgkinson,S.L., “international law in crisis: seeking the best prosecution model for Somali Pirates”, *Case W. Res. J. Int'l L.* 2011, 303-316.
- Hodgkinson,S.L., “Current trends in global piracy: can Somalia’s success help combat piracy in the Gulf of Guinea and elsewhere?”, *Case W. Res. J. Int'l L.* 2013, vol. 46, 145-160.
- Isanga, J.M.,”countering persistent contemporary sea piracy : expanding jurisdictional regimes”, *Am. U. L. Rev.* 2009-10,1267-1320.
- Jessen, H., “Staatenverantwortlichkeit und Seevölkerrechtliche haftungsgrundsätze für Umweltschäden durch Tiefseebodenbergbau”, *Aufsätze* 2012,71-81. en [http://www.zur.nomos.de/fileadmin/zur/doc/Aufsatz\\_ZUR\\_12\\_02.pdf](http://www.zur.nomos.de/fileadmin/zur/doc/Aufsatz_ZUR_12_02.pdf).
- Karim, S.,”Prosecution of maritime pirates: the nationale court is dead – long live the national court?”, *Wisconsin International Law Journal* 2014, 37-94.
- Kavanagh, J.,“ the law of contemporary sea piracy”, *Australian International Law Journal* 1999, 127-157.
- Kirchner, S., “protecting sea lanes and maritime installations in the Westers Indian Ocean against terrorism and piracy: Beyond Atlanta”, *Willamette J. Int'l L. & Dis. Res.* 2014, 31-48.
- Klein, C.A., en Vestal, L.C.T., “Chastising pirates: An operations law challenge”, *Reporter*2010, 16-21.
- Klip, A.H. en Massa,A-S., “Communicerende grondslagen van extraterritoriale rechtsmacht”, *Maastricht University*, 2010, 1-139.
- Knoops, G.G.J.? “internationale piraterij: naar een supranationale rechtsgang?”, *Justitiële verkenningen* 2009, jrg. 35, nr.8,81-92.
- Kontorovich,E., “The Piracy Prosecution Paradox: Political and Procedural Problems with Enforcing Order on the High Seas”, *Geo. J. Int'l Aff.* 2012, 107-114.
- Laraia, M., “Piracy is an international problem that needs an multi-prong solution”, *Regent J. Int'l L.* 2012-13, 105-144.

Leclercq, J.F., “De bestrijding in het Belgisch recht van de moderne piraterij die het zeevaartverkeer belemmert: voorbeeld van een succesvolle federale unie”, *RW* 2011-12, nr.7, 334-365.

Magnuson, W., “Marine conservation campaigners as pirates: the consequences of sea shepherd”, *Envtl. L.* 2014, 923-958.

Manusama, K., “prosecuting pirates in the Netherlands: the case of the MS Samanyolu”, *Mil. L. & L. War Rev.* 2010, 141-168.

McGinley, G.P., “The Achille lauro affair implications for internationale law”, *Tenn. L. Rev.* 1984-85, afl 53, 691-738.

Morita, A., “ Piracy Jure Gentium revisited – for Japan’s future contribution-“, *Japanese Y.B. Int’l L.* 2008, 76-97.

Noyes, J.E., “The International Tribunal for the law of the sea”, *Cornell Int’l L.J.* 1999, 109-182.

Olson, R., “ International piracy law and the birth of maritime terrorism”, *Malabu Maritime L. Bull.* 2006-7, 15-20.

Pathak, M., “ Maritime violence: piracy at sea and marine terrorism today”, *Windsor Rev. Legal & Soc issues* 2005, 65-80.

Piquet, J., “Changing Tides: An Adaptable Prosecution Approach to Piracy's Shifting Problem”, *Colum. J. Transnat’l L.* 2013-14, 238-274.

Power, J., “Maritime terrorism: a new challenge for national and international security”, *Barry L. Rev.* 2008, 111-134.

Silva, M., “Somalia: state failure, Piracy, and the challenge to international law”, *Va. J. Int’l L.* 2009-10, 553-578.

Somers, E., “The prosecution of alleged pirates: is outsourcing the solution?” *Zanzibar Yearbook of Law.* 2012, 355-371.

Sterio, M., “Fighting piracy in Somalia (and elsewhere): Why more is needed”, *Fordham Int’l L.J.* 2009-10, 372-408.

Sterio, M., “Transnational Piracy: to pay or to prosecute?”, *Am. Soc’y Int’l L. Proc.* 2011, 543-554.

Sterio, M., “Piracy Off the Coast of Somalia: The Argument for Pirate Prosecutions in the National Courts of Kenya, The Seychelles, and Mauritius”, *Amsterdam L.F.* 2012, 104-124.

Strydom, H., "Some national and regional response to maritime piracy", *J. S. Afr. L.* 2011, 762-772.

Sugiki, A., "Piracy in a failed state: How state-building can stabilize the situation off the Somali coast?", *J. E. Asia & Int'l L.* 2012; 61-92.

Talhaoui, H., "De lange weg naar Rome blijft lang, ook voor het ISH", *Ad Rem* 2009, 46-55.

The.wall, C., "Choosing the right yardarm: establishing an internationale court for piracy", *Geo. J. Int'l L.* 2009-10, 501-524.

Tuerk, H., "Combating terrorism at sea: the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation", *Miami Int'l & Comp. L. Rev.* 2007-8, 337-368.

Underdown, M., "Bookreview: Douglas Guilbyle (ed), *Modern Pmcy. Legal challenges and responses*. Ewaid Igar, Cheltenham (2013). xvi, 354 pp. SI9781849804844", *Austl. & N.Z. Mar. L.J.* 2014, 48-50.

Vali, F.A., "the Santa Maria case", *Nw. U. L. Rev.* 1961-62, 168-176.

Williams, P.R., en Pressly, L., "Maritime piracy: A sustainable global solution", *Case W. Res. J. Int'l L.* 2013; vol.46, 177-216.

## IV Overige

### **Rapporten van het IMB**

ISH IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2014 Annual Report.

ISH IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – quaterly report 1 januari 2015-31 maart 2015

### **Rapporten van het UNODC**

UNDOC maritime crime programme – Annual report 2014

### **Online bronnen (artikels)**

X," Deutsche Marine übergibt Piraten an Kenia", *Frankfurter Rundschau* 9 maart 2009. <http://www.fr-online.de/politik/strafverfolgung-deutsche-marine-uebergibt-piraten-an-kenia,1472596,3415154.html>

Lemmens, L., *België pakt zeepiraterij harder aan*, Mechelen, kluwer, 14 januari 2010. (nieuws)



X, “Kenia wil piraten niet langer berechten”, *Europa Nu* 1 oktober 2010 [http://www.europanu.nl/id/vij2bfk0tuyh/nieuws/kenia\\_wil\\_piraten\\_niet\\_langer\\_berechten?ctx=vg9piqcfmzzz&tab=1](http://www.europanu.nl/id/vij2bfk0tuyh/nieuws/kenia_wil_piraten_niet_langer_berechten?ctx=vg9piqcfmzzz&tab=1)

X, “Somalische piraten in Hamburg voor gerecht”, *Duitsland instituut*. 23 november 2010. <http://duitslandinstituut.nl/artikel/626/somalische-piraten-in-hamburg-voor-gerecht>

X, “10 jaar cel voor piraat die Pompei kaapte”, *Vandaag.be* 15 februari 2012 [http://www.vandaag.be/binnenland/111876\\_9-jaar-cel-voor-somalische-piraat-die-pompei-hielp-kapen.html](http://www.vandaag.be/binnenland/111876_9-jaar-cel-voor-somalische-piraat-die-pompei-hielp-kapen.html)

Van Elst, R., *T&C strafrecht*, commentaar op art 4 Sr., Kluwer.(online, laatste bijgewerkt op 1 juli 2013) [www.navigators.kluwer.nl](http://www.navigators.kluwer.nl)

Biltoo,M., “Mauritian Piracy trial”, *Waltons&Morse LLP* 21 November 2014. <http://www.waltonsandmorse.com/mauritian-piracy-trial/>

Delafortrie,S. en C. Springael,C., “verlenging van de wet over de strijd tegen maritieme piraterij”, *presscenter.org* 11 december 2014 en <http://www.presscenter.be/nl/pressrelease/20141211/verlenging-van-de-wet-over-de-strijd-tegen-maritieme-piraterij>

F.Kapama,”Tanzania: Dar keen to enhance maritime security , fight high sea piracy”, *Neptune maritime security* 9 februari 2015. <http://www.neptunemaritimesecurity.com/tanzania-dar-keen-enhance-maritime-security-fight-high-sea-piracy/>

X, “piraterij op zee stijgt opnieuw”, *het laatste nieuws*, 21 April 2015. <http://www.hln.be/hln/nl/3204/Piraten/article/detail/2293991/2015/04/21/Piraterij-op-zee-stijgt-opnieuw.dhtml>