

De strijd tegen de moderne piraterij die de scheepvaart belemmert en het fundamenteel recht van de Verenigde Naties.

---

Vertaling van de openingsrede, die de heer J.F. LECLERCQ, procureur-generaal bij het Hof van Cassatie op 1 september 2010 heeft uitgesproken op de plechtige openingszitting van het Belgische Hof van Cassatie.

Afdeling 1. - Het fregat "Louise-Marie" verlaat Zeebrugge om een nobele en herculiaanse opdracht te vervullen.

1. Wie deze morgen vroeg is opgestaan heeft het nieuws reeds vernomen.

Een Belgisch zeiljacht, de "ZEESYMFONIE", een luxueus zeilcruiseschip, bevond zich in de internationale wateren van de GOLF van Aden, halverwege tussen DJIBOUTI en het Jemenitische eiland SOCOTRA. Op een nog onbepaalde datum werd het geënterd door twee snelboten. Een twintigtal gewapende mannen klonnen aan boord en namen de controle in handen van de "ZEESYMFONIE". De dertig bemanningsleden werden gegijzeld.

Het Belgische zeilschip is onmiddellijk de Somalische territoriale wateren binnengevaren, en uiteindelijk voor anker gegaan bij de vissershaven GARAAD aan de PUNTLANDkust. Puntland is een provincie in het noordoosten van SOMALIË die in de herfst van 1998 zelfstandig is geworden en waarvan de naam is afgeleid van het oude koninkrijk PUNT, het land van mirre en wierook.

Blijkbaar zijn er onderhandelingen gevoerd tussen de piraten en de reder, er werd losgeld betaald en de bemanning is vrijgelaten.

Op het ogenblik waarop de piraten zich klaarmaakten om aan land te gaan en het hazenpad te kiezen, zijn de militairen van het fregat "Louise-Marie" van de "BELGIAN NAVY" blijkbaar in het grootste geheim tussenbeide gekomen en hebben zij een deel van de piraten overmeesterd.

Nadien is men het spoor van de "Louise-Marie" bijster geraakt, tot deze morgen om 5 uur de terugkeer van het

fregat in de haven van ZEEBRUGGE werd aangekondigd. De piraten, die ogenschijnlijk de Somalische nationaliteit hebben, zijn door het Belgisch fregat dus naar België gebracht.

De federale procureur zelf en een onderzoeksrechter bevinden zich ter plaatse in ZEEBRUGGE. De vraag rijst thans: wat is er precies gebeurd en wat is het verder "gerechtelijk" verloop van deze toch wel opmerkelijke zaak<sup>(1)</sup>?

Mijnheer de Eerste Voorzitter,  
Dames en Heren,

Dat is vanzelfsprekend fictie. Hoewel, is het woord "vanzelfsprekend" hier op zijn plaats?

2. 2009 stond voor de Belgische marine in het teken van het ruime sop.

Het fregat "Leopold I" huisvestte van begin maart 2009 tot einde mei 2009 het multinationalaal commando van de maritieme tak van het FINUL (LIBANON), en nadien voerde zijn zusterschip de "Louise-Marie" een onuitgegeven opdracht uit in de geschiedenis van de "BELGIAN NAVY". Op 17 augustus 2009 verliet het schip ZEEBRUGGE en wendde de steven naar de GOLF VAN ADEN. De 169-koppige bemanning maakte deel uit van de Europese operatie tegen piraterij "ATALANTE" of "ATALANTA".

3. De algemene context van de piratenbestrijding behoeft geen verdere uitleg. Sedert 1998 is zeepiraterij aan beide zijden van de Afrikaanse kust een ware plaag. Vooral sedert de val van de Islamitische Rechtbanken in december 2006 is in de HOORN van AFRIKA en langs de kuststreek van SOMALIË, SOMALIELAND, de SEYCHELLEN en JEMEN een nieuwe generatie piraten actief die de wereldhandel uit evenwicht brengen.

De Europese landen hebben dat gevaar onderkend en in het getroffen gebied een militaire vloot ontplooid die relatief offensief is ingesteld. Dat offensieve karakter

---

<sup>(1)</sup> Ik dank Michael TRAEST, referendaris bij het Hof van Cassatie voor zijn waardevolle medewerking. Zie, wat betreft dit gedeelte van mijn rede, G. POISSONNIER, "Les pirates de la Corne de l'Afrique et le droit français", D.H. 2008, p 2097; G. POISSONNIER, "Quels droits pour RACKHAM LE ROUGE?", Noot onder Cass. fr. (crim.) 16 sept. 2009, D.H. 2010, p. 631 e.v.

uit zich in het enteren van piratenboten, verrichten van aanhoudingen en begeleiden van schepen die gevaar lopen.

Het fregat "Louise-Marie" neemt deel aan die Europese operatie. Het fregat is uitgerust met een landingsplatform voor helikopters dat geschikt is voor NH90 helikopters en het beschikt tevens over een loods. Voor die operatie is het evenwel uitgerust met een ALOUETTE III. Het schip is bewapend met HARPOON-oppervlakteraketen, een 76 mm-kanon, SEA SPARROW-luchtdoelraketten en een batterij torpedo's.

Bij de afvaart verklaarde kapitein JAN DE BEURME dat hij niet van plan was de eventueel gevangengenomen piraten vrij te laten. Hij wilde de piraten zo vlug mogelijk overdragen aan de Belgische gerechtelijke overheid indien een Belgisch schip werd aangevallen en het federaal parket daarom vroeg. Indien het aangevallen schip onder een andere dan de Belgische vlag voer, wilde hij de piraten overdragen aan de bevoegde buitenlandse gerechtelijke overheid<sup>(2)</sup>.

Op het juridisch vlak ligt het probleem echter niet zo eenvoudig. Is een militair een politieman? Mag hij als een politieman optreden en een Somalische piraat aanhouden? Is het optreden legaal wanneer er geen politiemensen aan boord zijn?

4. Vincent HUGEUX schreef in januari 2009 in een belangwekkende studie:

"Etrange bataille navale que ce combat entre la force et la vitesse. Entre gendarmes surarmés et boucaniers modernes, assez prompts pour s'emparer d'un mastodonte des mers en dix minutes chrono. 'Quand les pirates sont sur le pont, il est déjà trop tard' concède le commandant du NIVÔSE (frégate française dont la mission était de faire échec aux forbans sans pouvoir les détenir). 'Ma mission s'arrête là. La reconquête de vive force, ce n'est pas mon métier'. Difficile, au demeurant, de 'profiler' l'ennemi. Comment distinguer le frigo flottant et son escouade de pirogues de pêche du 'bateau mère' pirate, base arrière des skiffs d'abordage? Une arme dans un coffre? Le droit de la haute mer l'autorise. Bien sûr,

---

<sup>(2)</sup> Over die problematiek, zie A. LALLEMAND, "Défense. La frégate 'Louise-Marie' a quitté ZEEBRUGGE pour l'OCEAN INDIEN. Cent jours à traquer les pirates", Le Soir van 18 aug. 2009, p. 11. Over, onder meer, het streven naar nationale verzoening van de Somalische president Cheikh SHARIF Cheikh AHMED en de ondertekening in de herfst 2008, van de Akkoorden van DJIBOUTI, waardoor de gematigde elementen van vroegere Islamistische rechtbanken mede aan de macht kwamen met de federale overgangsregering, zie A. LALLEMAND, "BEN LADEN pousse à l'escalade islamiste", Le Soir van 20 maart 2009, p. 12.

on va rarement ferrer le mérrou avec une brassée de 'kalach' et de RPG-7. Encore faut-il les dénicher sous les bâches. Or les 'visiteurs' en treillis d'ATALANTE ne peuvent en théorie fouiller sans le consentement de l'équipage..

Endémique, la piraterie a voilà peu - l'article de presse est, je le rappelle de janvier 2009 - changé de calibre, voire de nature. Elle doit son essor au naufrage de la SOMALIE, archétype de l''Etat failli', livrée au chaos et à l'anarchie depuis la chute, en 1991, du dictateur SIAD BARRE. A l'époque, les flottes de pêche venues d'EUROPE et d'ASIE se ruent vers ces eaux poissonneuses, raclant l'océan de leurs chaluts sans licences ni permis, tandis que des capitaines dévoyés souillent le rivage de déchets toxiques largués sans vergogne. Souvent persécutés, les pêcheurs locaux se rebellent, au point de courser les pillards et de saisir leurs navires, restitués contre rançon. Les pirates d'aujourd'hui invoquent bien sûr ce noble héritage, quitte à revendiquer le statut de 'garde-côtes'. 'Alibi commode, objecte AHMEDOU OULD-ABDALLAH, représentant spécial de l'O.N.U. en SOMALIE. La piraterie est devenue un business largement criminel, avec ses stratèges et ses réseaux de financement'. De fait, les 10 à 12 gangs recensés, installés pour la plupart au PUNTLAND, région autonome du nord-est de la SOMALIE, ne laissent rien au hasard. Disciplinés, ils ont leurs 'investisseurs', dont la mise de fonds couvre le coût du matériel, leurs recruteurs, leurs comptables, leurs interprètes, leurs mécaniciens, leurs négociateurs. Mais aussi leurs informateurs, postés dans les ports de la région, et leurs vigiles, attachés à la surveillance de la quinzaine de bâtiments piratés, mouillant au large d'EYL, de HOBYO ou de HARARDHERE.

Commerçants et restaurateurs fournissent l'intendance, y compris celle que requiert l'entretien des (...) marins retenus en otages. Le partage du butin - plus de 100 millions d'euros extorqués en 2008 - obéit à des ratios précis. En général, le financeur touche entre 20 et 30% de la rançon, tout comme les autorités locales ou ce qui en tient lieu, pour prix de leur bienveillance. Les flibustiers eux-mêmes se partagent un bon tiers du total. 'Parfois, le premier qui met le pied sur le pont a droit à une prime de risque d'environ 2%', confie un initié. Reste le solde - de 5 à 10% - versé sur des fonds destinés soit aux assauts futurs, soit aux familles des pirates tués ou emprisonnés. Les fortunes amassées permettent aux 'cerveaux' - les services de renseignement occidentaux en ont identifié six ou sept - d'acquérir du

matériel dernier cri: systèmes GPS, téléphones satellitaires et... détecteurs de faux billets.

Ce bond en avant technologique a dopé l'audace et élargi le rayon d'action des pirates. Ils ont ainsi 'confisqué' le pétrolier SIRIUS STAR à plus de 800 kilomètres au sud de MOMBASA (KENYA). Quant au FAINA ukrainien, autre fleuron de leur tableau de chasse, il convoyait 33 chars soviétiques T-72, 150 lance-roquettes et 6 canons antiaériens, destinés à une milice du SUD-SOUDAN. Les chiffres parlent: on dénombre (de) janvier 2008 (à janvier 2009) environ 120 abordages, soit trois fois plus qu'en 2007, dont 39 'réussis'. Le fléau a décuplé en un an (pendant l'année 2008) les primes d'assurance, (a) contraint plus d'un armateur à dérouter à grands frais sa flottille vers le CAP DE BONNE ESPERANCE et (a) assuré la prospérité de maintes sociétés de protection privées, à l'efficacité d'ailleurs incertaine. Ainsi, les forbans - je cite toujours Vincent HUGEUX - du chimiquier BISCAGLIA ont anéanti d'une rafale son très coûteux 'canon acoustique', censé tétaniser les agresseurs, tandis que ses trois agents de sécurité, dépourvus d'armes, se jetaient à la mer.

Les soldats d'ATALANTE et leurs alliés brûlent parfois d'en découdre. Mais la manière forte a son revers. Pour preuve, la bavure, à la fin de novembre (2008), d'une frégate indienne: le TABAR a envoyé par le fond un chalutier thaïlandais annexé par les pirates, lesquels ont fui, alors que périssait une quinzaine de marins"<sup>(3)</sup>. (Einde citaat).

---

<sup>(3)</sup> V. HUGEUX, "SOMALIE Opération anti-pirates", Le Vif/L'Express, van 9 tot 15 januari 2009, p. 73 tot 75. Over de piraterij voor de kust van SOMALIË, zie onder meer J.F. LECLERCQ, "De wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en Zeevisserij, een minder bekend recht?", te verschijnen in het HULDEBOEK Luc HUYBRECHTS, Intersentia, 2010, nr. 1 tot 3; F.-X. TREGAN, "La nouvelle chasse au trésor", Le Soir van 19 november 2008, p. 13; C. VANHOENACKER, "Piraterie: le jeu du chat et des souris", Le Soir van 27 maart 2009, p. 41; P. REGNIER, "Les pirates du GOLFE D'ADEN sont en guerre", Le Soir van 16 april 2009, p. 1 en 10; A. LALLEMAND en J.-F. MUNSTER, "Le POMPEI ne répond plus", "SOMALIE, Crise inédite pour la Belgique, Deux BELGES aux mains des pirates", "Qui est le patron des pirates?", "L'Europe doit être plus efficace", "Un abordage par la force? Hors de portée des BELGES" en "BRUXELLES, capitale de la SOMALIE", Le Soir van 20 april 2009, p. 1, 2 en 3; A. LALLEMAND en C. BRAECKMAN, "POMPEI: préparatifs 'en toute sécurité'", "La mafia des déchets a précédé celle des pirates" en "Les pirates du clan SALEEBAN contrôlent la côte la plus proche", Le Soir van 21 april 2009, p. 3; V. KIESEL, "Il faut revenir à MOGADISCIO", C. BRAECKMAN, "(Louis) MICHEL: 'renforcer la structure politique'" en ANONIEM, "Contact enfin rétabli avec l'équipage du POMPEI", Le Soir van 23 april 2009, p. 14; M. LABAKI, "Des militaires belges sur les cargos belges?" en ANONIEM, "Des gardes privés sur les bateaux espagnols", Le Soir van 25 en 26 april 2009, p. 20; M. LABAKI, "Soldats belges contre pirates", Le Soir van 2 en 3 mei 2009, p. 13; J.-F. MUNSTER en A. LALLEMAND, "Un équipage libre pour la fin juin?", Le Soir van 25 juni 2009, p. 7; M. LABAKI en A. LALLEMAND, "05h43, le POMPEI est libre" en ANONIEM, "La justice belge est déjà sur les traces des pirates", Le Soir van 29 juni 2009, p. 3; A. LALLEMAND, "PIETER DE CREM: 'Il faut agir en SOMALIE'", "DE CREM: alerte rouge en SOMALIE", "Italiens, Allemands et Grecs nous ont

Twee vragen rijzen die zowel politiek als juridisch zijn. Enerzijds, is het aangewezen om een duidelijk statement te maken door de piraten te bestoken, hun wapens en geld af te nemen, hun schepen tot zinken te brengen en anderzijds, kan een doeltreffende internationale verdedigingsvloot meer zijn dan de optelsom van nationaliteiten? Zal die meer radicale oplossing de piraten tot rede brengen? Welkom in PIRATISTAN<sup>(4)</sup>.

Michel SARDOU plagiërend zou ik over die moderne piraten durven zeggen: "Hugo de GROOT, ontwaak; ze zijn gek geworden".

5. Sedert een jaar is de strijd opgevoerd tegen de moderne piraterij die de scheepvaart belemmert.

Twee piraten die op 2 oktober 2009 hadden deelgenomen aan het overmeesteren van de Spaanse tonijnvisser ALAKRANA met 36 opvarenden, werden in de nacht van 3 op 4 oktober 2009 door een fregat van de Spaanse marine aangehouden. De aanhouding gebeurde nadat de twee piraten van boord waren gegaan van de tonijnvisser. Het Spaanse fregat CANARIAS had de piraten gevolgd. Een van hen werd daarbij licht gewond.

ATALANTA is een succes voor de escorte van schepen door het PAM.

Dankzij EUNAVFOR konden aan de SOMALI ettelijke honderdduizenden ton voedsel worden geleverd.

De 27 ministers van Buitenlandse Zaken en van Landsverdediging van de Europese Unie beseften dat de strijd tegen piraterij ook te land moet worden gevoerd en zij hebben op 17 november 2009 een opleiding van de Somalische soldaten opgestart (EUSEC SOMALIA of EUSECFR). Dat was een nieuw initiatief dat verder ging dan het louter raad geven of bijstaan van een Staat bij de hervorming van zijn veiligheid of de vorming van de leiding. Men heeft aan de soldaten een basisopleiding willen geven. Dat was de eerste toepassing van het Verdrag van LISSABON dat traditionele opdrachten van

---

aidés" en "Chaque vendredi, un briefing", Le Soir van 30 juni 2009, p. 1 en 3; ANONIEM, "L'équipage de retour ce lundi", Le Soir van 6 juli 2009, p. 10; F. DELEPIERRE, "L'équipage du POMPEI a été bien traité", Le Soir van 7 juli 2009, p. 9; A. LALLEMAND, "Défense. La frégate 'Louise-Marie' a quitté ZEEBRUGGE pour l'OCEAN INDIEN. Cent jours à traquer les pirates", Le Soir van 18 augustus 2009, p. 11; ANONIEM, "Retour triomphal pour les pêcheurs égyptiens enlevés", Le Soir van 24 augustus 2009, p. 17.

<sup>(4)</sup> Zie V. HUGEUX, "Bienvenue au PIRATISTAN", Le Vif/L'Express, van 9 tot 15 januari 2009, p. 74.

vredeshandhaving en conflictpreventie uitbreidt tot advies en bijstand op militair gebied.

De Somalische militairen worden onder toezicht van de VN betaald. Daartoe werd een beroep gedaan op PRICE WATERHOUSE COOPERS dat de ontvangst en het beheer van de internationale fondsen controleerde<sup>(5)</sup>.

6. In hun "Kroniek van het Internationaal Publiekrecht" van april 2009, kwamen professor Willem van GENUGTEN, van de universiteit van TILBURG en professor Nico SCHRIJVER, van de universiteit van Leiden, tot deze trieste vaststelling:

"Mare liberum en piraterij. In het jaar waarin wordt herdacht dat het 400 jaar geleden is dat het beroemde geschrift Mare liberum ('Over de vrije zee') van Hugo de GROOT uitkwam, is piraterij geheel terug op de internationale politieke agenda. de GROOT typeerde piraterij als een internationaal misdrijf en noemde piraten 'de vijanden van de mensheid'. Piraterij is van alle tijden, maar aan het begin van de 21<sup>ste</sup> eeuw valt op hoezeer het verschijnsel opnieuw de kop opsteekt. Met steeds moderner wapengeslacht en steeds grotere brutaliteit worden de laatste jaren koopvaardij schepen, plezierjachten en olietankers aangevallen door piraten. Piraterij komt veelvuldig voor in AZIË, met name in de ZUID-CHINESE ZEE, de STRAAT VAN SINGAPORE en de STRAAT VAN MALAKKA, en in OOST-AFRIKA, met name voor de kust van SOMALIË in de GOLF VAN ADEN en in de INDISCHE OCEAN"<sup>(6)</sup>.

7. We kunnen hier dus zonder overdrijving gewagen van een fenomeen, ja zelfs van een fenomeen met soms zeer onverwachte gevolgen, zoals bijvoorbeeld bij de gijzeling van het Belgische schip de "POMPEI" door piraten.

In 2007 werd een Benelux-Regeling ondertekend over informatie aan de bevolking in noodsituaties. Sindsdien zijn de crisiscommunicatoren van de drie landen duidelijk geïdentificeerd en is een echt netwerk tot stand gekomen. De overeenkomst wordt regelmatig toegepast bij situaties die media-aandacht en/of politieke belangstelling krijgen. Het kan gaan om situaties die binnen de Benelux plaatsvinden, maar ook om gebeurtenissen die

---

<sup>(5)</sup> Over die problematiek, zie ANONIEM, "Arrestation de deux pirates", Le Soir van 5 oktober 2009, p. 9; A. PANOSSIAN, "SOMALIE. Piraterie et questions de sécurité, décembre 2009", in "Chronique des faits internationaux" o.l.v. L. BALMOND, Rev. gén. dr. internat. 2010 (deel 114), N° 1, p. 178 tot 181.

<sup>(6)</sup> W. van GENUGTEN en N. SCHRIJVER, "Kroniek van het Internationaal Publiekrecht", Nederlands Juristenblad (NJB) 2009, 10 april 2009, p. 909.

zich elders afspelen, maar wel gevolgen hebben voor (één van) de drie landen. Dit was bijvoorbeeld het geval met de kaping van het Belgische vrachtschip Pompei in 2009, waarbij het Belgische crisiscentrum dagelijks in contact stond met zijn Nederlandse en Luxemburgse collega's<sup>(7)</sup>.

We kunnen dus stellen dat de zaak POMPEI ook de betrekkingen tussen de drie Benelux-landen heeft beïnvloed.

8. Als men naar volledigheid streeft kan niet worden voorbijgegaan aan de niet-strafrechtelijke gevolgen van de strijd tegen de moderne piraterij die de scheepvaart belemmert, onder meer de burgerlijke en commerciële gevolgen. Ik denk hier meer bepaald aan de laders, de zeevervoerders, de verzekeraars, en dus ook, aan de consumenten.

Met name het meest recente Internationaal Verdrag inzake de overeenkomst voor internationaal vervoer van goederen over zee (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea) - de zogenaamde "Rotterdam rules" (R.R.) - dat nog niet in werking is getreden, behandelt uitdrukkelijk de gevolgen van de piraterij voor de aansprakelijkheid van de vervoerder voor verlies, schade of vertraging<sup>(8)</sup>.

Artikel 17 van die "Rotterdam Rules" handelt over de grondslag van de aansprakelijkheid van de vervoerder voor verlies, schade of vertraging.

Artikel 17, § 1, luidt als volgt: "the carrier is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, if the claimant proves that the loss, damage, or delay, or the event or circumstance that caused or contributed to it took place during the period of the carrier's responsibility as defined in chapter 4."

---

<sup>(7)</sup> Zie SECRETARIAT GENERAL BENELUX, BENELUX actif et actuel, Bruxelles, septembre 2009, p. 42; SECRETARIAAT-GENERAAL BENELUX, BENELUX actief en actueel, Brussel, september 2009, pag. 42.

<sup>(8)</sup> Zie de Resolutie 63/122 die op 11 december 2008 door de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties is aangenomen over de "Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea". Inzonderheid artikel 7 van dat Verdrag waarvan de regels gemeenzaam "Rotterdam Rules" worden genoemd. Over enkele burgerrechtelijke aspecten van de zeepiraterij in verband met het internationaal vervoer over zee en de Verenigde Naties, zie infra nr.31 e.v. De hedendaagse evolutie van het zeerecht houdt evenwel niet noodzakelijk verband met het bestaan van de moderne zeepiraterij. Zie bijv., J.P. THOMAS, "Modification de la police française d'assurance maritime sur facultés", Dr. marit. franç., september 2009, p. 676 en 677.



Artikel 17, § 2, bepaalt: "the carrier is relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if it proves that the cause or one of the causes of the loss, damage, or delay is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18."

Artikel 17, § 3, c, stelt: "carrier is also relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if, alternatively to proving the absence of fault as provided in paragraph 2 of this article, it proves that one or more of the following events or circumstances (*i.e. piracy*) caused or contributed to the loss, damage, or delay."

9. Volgens de specialisten is de "HULL"-verzekering die schip en aansprakelijkheid dekt, sterk geëvolueerd. De premiebijslag kan oplopen tot 100.000 dollar voor de doorvaart van het gebied langsheen de Somalische kust.

De "cargo"-verzekering die de lading dekt, is blijkbaar minder getroffen, want de verzekeraar heeft niet noodzakelijk gevraagd om de gekozen vaarroute te vermelden. De evolutie van de techniek en de gebruiken bij de voorbereiding van de lading voor transport en de commerciële imperatieven van de verscheping gelet op de economische conjunctuur, die weliswaar de gevolgen niet dekken van de belemmeringen die de handelsoperatie van de verzekerde dwarsbomen, welke uitgesloten blijven van de dekking van de cargo-zeeverzekeringopolissen, moest vroeg of laat tot een wijziging van die polissen leiden.

Een voorbeeld.

Sedert begin 2009 is op de Engelse markt een vernieuwde versie beschikbaar van de "cargo"-zeeverzekeringopolis. Terloops herinner ik eraan dat die verzekering een optimale dekking biedt van de lading tijdens het vervoer over zee en de bijhorende verplaatsingen. In Engeland wordt die polis INSTITUTE CARGO CLAUSES, genoemd, in 't kort ICC.

Die wijziging van de Engelse ICC betreft vooral de "transit clause", en meer bepaald het tijdstip waarop de dekking aanvangt. De wijziging van de "transit clause" heeft een aanzienlijke uitbreiding van de dekking in tijd en ruimte tot gevolg.

Een vergelijking tussen de oude en de nieuwe versie maakt het verschil duidelijk, wat betreft de aanvang van het risico:

- ICC 1982: "this insurance attaches from the time the goods leave the warehouse (or storage) at the place named for the commencement of the transit (...);"

- ICC 2009: "this insurance attaches from the time the good insured is first moved in the warehouse (or storage) for the purpose of the immediate loading (...) for the commencement of the transit".

Het verschil ligt in de twee werkwoorden: "leave" et "moved".

De nieuwe tekst beïnvloedt het aanvangspunt van de dekking, aangezien de lading verzekerd is zodra zij verplaatst ("moved") wordt in de opslagplaatsen om onmiddellijk geladen te worden in het transportvoertuig voor het begin van de reis.

De nieuwe "transit clause" doet echter het probleem rijzen van de precieze omschrijving van de aanvang van het risico. Dat beding bepaalt immers dat de eerste verplaatsing het klaarmaken voor het onmiddellijk laden is ("immediate loading"). Mij lijkt het logisch dat het verpakken niet onder toepassing van de dekking valt. Vanuit het oogpunt van het vervoer is de lading namelijk al verpakt en klaar om verzonden te worden. Ik moet evenwel toegeven dat dat punt niet uitdrukkelijk wordt vermeld. Bijgevolg zou men kunnen stellen dat stukken, die onverpakt in rekken zijn opgeslagen, nadien in een loods voor verzending worden verzameld (packaging commercial, verpakking voor vervoer, enz.) en tenslotte in een vrachtwagen worden geladen, vanaf hun eerste behandeling verzekerd zijn.

Daar rijst een interpretatiemoeilijkheid.

Voor het einde van de dekking moeten de oude en de nieuwe versie van de ICC-verzekering aldus worden vergeleken:

- ICC 1982: "(this insurance terminates) on delivery to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named herein (...);"

- ICC 2009: "(this insurance terminates) on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at the final warehouse or place of storage (...)".

Twee uitdrukkingen maken hier het verschil: "on delivery" en "on completion of unloading".

Voortaan is de lading gedekt tot zij volledig is gelost en opgeslagen in de loods of in de opslagplaats. Er wordt dus geen gewag meer gemaakt van het juridisch begrip levering.

Ik heb dat voorbeeld benadrukt om te verduidelijken dat de actuele ontwikkeling van het zeerecht vanzelfsprekend niet noodzakelijk samenhangt met het bestaan van de moderne zeepiraterij.

Het blijft niettemin een feit dat de burgerlijke en commerciële gevolgen van moderne piraterij die in SOMALIË is afgegleden naar een vorm van georganiseerde misdaad (afpersing, gijzeling, financiering van gewapende bendes), des te gevoeliger liggen daar ongeveer 22.000 schepen met allerhande ladingen jaarlijks het Suezkanaal doorvaren. Het gaat hier om alle soorten schepen, van de vissersloep tot de reuzentankers en schepen van het "EUROPE non capesize"-trafiek, dat wil zeggen die Afrika niet kunnen ronden. Ook alle soorten ladingen zijn betrokken: van afgewerkte producten tot bulk, tot petroleumproducten en afgeleiden, granen, rijst enz..

Vroeg of laat zal de consument daarvan dus de weerslag ondervinden<sup>9</sup>).

10. Begin mei 2009 maakte de pers gewag van een ongebruikelijke politieke bedenking.

Maroun LABAKI schreef met name:

"Des militaires belges vont être déployés pendant deux mois, entre début mai et fin juin (2009), sur des navires marchands belges croisant au large de la SOMALIE. Ainsi en a convenu le gouvernement (...).

Les soldats ne seront pas accompagnés de policiers. Et c'est le commandant de l'équipe militaire -de 8 hommes- et non le capitaine du bateau qui décidera s'il y a lieu d'agir contre une menace.

(...)

Un armateur pourra solliciter le gouvernement belge si la force européenne 'ATALANTE', présente dans la région, ne peut assumer la protection de son navire (lequel devra

---

<sup>9</sup>) Zie B. LOOS, "Surprimes de 100.000 dollars", Le Soir van 16 april 2009, p. 10.

être correctement assuré). Il lui en coûtera, par trajet vers le Nord ou vers le Sud, d'une durée d'environ 8 jours, un forfait de 115.000 euros. L'armateur devra aussi renoncer à toute poursuite contre l'Etat en cas de dommages dus à un acte de piraterie.

(...)

La décision du gouvernement (belge) innove (...) puisque des intérêts privés vont devoir payer pour bénéficier de la protection des militaires. Cela dit "-c'est toujours Maroun LABAKI qui s'exprime-" il ne semble pas que ce soit une mauvaise affaire -au contraire- pour les armateurs obligés de naviguer dans ces eaux troubles. Les surprimes qu'ils doivent acquitter aux assureurs londoniens, pour des cargaisons de l'ordre de 10 à 15 millions d'euros par bateau, dépassent largement, dit-on, les 115.000 euros du forfait demandé"<sup>(10)</sup>.

De verzekering van een traject via de GOLF VAN ADEN kan naar verluidt tot 30.000 dollar kosten voor een maximale dekking van drie miljoen dollar.

Ook al neemt men aan dat de politieke reactie op die gebeurtenissen terecht de hoogste nood wilde verhelpen, blijft toch dat her en der daartegen, al dan niet terecht, proteststemmen zijn opgegaan. Men sprak van "zeer grote risico's", "onwettelijkheid" of "mercenariaat". Sommigen meenden een totaal andere oplossing te moeten voorstellen: streven naar een internationale coördinatie van de marines, vastleggen van scheepvaartroutes en de reders tot het gebruik daarvan dwingen<sup>(11)</sup>.

## Afdeling 2. - Overzicht van het fundamenteel recht van de Verenigde Naties ter bestrijding van de zeepiraterij.

### § 1. - Het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, gedaan te MONTEGO BAY. In het Engels, United Nations Convention on the Law of the Sea.

#### A. - De artikelen 100 tot 107.

11. Zeepiraterij heeft een zeer lange voorgeschiedenis<sup>(12)</sup>.

<sup>(10)</sup> M. LABAKI, "Soldats belges contre pirates", Le Soir van 2 en 3 mei 2009, p. 13.

<sup>(11)</sup> Zie M. LABAKI, "Soldats belges contre pirates", Le Soir van 2 en 3 mei 2009, p. 13.

<sup>(12)</sup> Zie over dat punt, R. YAKEMTCHOUK, "Les Etats de l'Union européenne face à la piraterie maritime somalienne", R.M.C. et U.E. juli-augustus 2009, nr. 530, p. 441 en 442. De commentaar

Al in de 16<sup>e</sup> eeuw stuurde het conflict tussen het Kruis en de Halve Maan het scheepvaartverkeer op de Middellandse Zee ernstig in de war, omdat de christelijke schepen door mohammedaanse scheepvaarders werden gepraaid, de koopwaar ervan in beslag werd genomen en de gevangengenomen bemanningsleden tot slaven werden gemaakt.

Die kaapvaart trof vooral de belangen van Italië en Spanje. De ridders van Sint-Stefanus, in Toscanië, en de ridders van Sint-Jan op Malta riposteerden door op hun beurt de maritieme handel van de moslimwereld te verstoren.

Geleidelijk aan sloten de christelijke en de moslimmogendheden akkoorden om paal en perk te stellen aan de nefaste gevolgen van die kaapvaart.

De zeepiraterij werd echter voortgezet door de landen die vroeger BARBARIJE heetten, zijnde de landen van Noord-Afrika (ALGERIJE, TRIPOLI, TUNESIE en MAROKKO). De zeepiraterij in het westelijke Middellandse Zeegebied eindigde pas met de verovering van ALGERIJE door FRANKRIJK in 1830.

Pas met de vredesverdragen die GROOT-BRITTANNIE in 1820 en 1853 sloot met de hoofden van de Emiraten van de Piratenkust in de PERZISCHE GOLF kwam een einde aan hun piraterij tegen Britse schepen.

Veel recenter, namelijk op 7 oktober 1985, illustreerde de kaping van de Italiaanse pakketboot, de "ACHILLE LAURO", ter hoogte van de haven van ALEXANDRIE de verwarring die er in de hedendaagse internationale gemeenschap heerste rond het vraagstuk van het terrorisme. Wat was het punt? Een Palestijns commando dreigde ermee de opvarenden van Amerikaanse nationaliteit te executeren als het de vrijlating niet zou bekomen van 50 Palestijnen die vastzaten in ISRAEL. Het drama kostte het leven aan één Amerikaanse opvarende van Israëliische nationaliteit vooraleer een akkoord over de aftocht van de terroristen kon worden bereikt<sup>(13)</sup>.

Anders dan bij de kaping van de ACHILLE LAURO bleken de Somalische piraten veeleer economische dan politieke

---

hierop in de tekst van de rede komt van genoemde professor emeritus van de Universiteit van LEUVEN.

<sup>(13)</sup> A. CUDENNEC, "Terrorisme et piraterie maritimes: l'U.E. affirme son statut d'acteur maritime international", R.M.C. et U.E. oktober-november 2009, nr. 532, p. 600.

motieven te hebben. Door mensen te gijzelen, willen zij vooral een losgeld afdwingen.

12. Het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de Zee, gedaan te MONTEGO BAY op 10 december 1982 (B.S. van 16 september 1999, p. 34484 e.v.) is van bijzonder belang voor de bestrijding van de moderne piraterij die het zeevaartverkeer belemmert.

Hoewel de opzet ervan beperkt is, vormt het Verdrag van MONTEGO BAY immers de juridische grondslag voor de militaire operaties die de Europese Unie voor de kust van SOMALIË onderneemt om de zeepiraterij uit te roeien.

De Europese Unie - de Europese Gemeenschap is op 1 april 1998 toegetreden tot het Verdrag van MONTEGO BAY - baseert haar optreden, met name de militaire operatie ATALANTA, uitdrukkelijk op de artikelen 100 en volgende<sup>(14)</sup> van het Internationaal Verdrag van de Verenigde Naties inzake het Zeerecht<sup>(15)</sup>. DENEMARKEN, zo wordt gezegd, neemt niet deel aan dat Gemeenschappelijk Optreden overeenkomstig het vooraf gemaakte voorbehoud op grond waarvan die Staat niet deelneemt aan de uitwerking en uitvoering van besluiten en acties van de Europese Unie die gevolgen hebben op defensiegebied<sup>(16)</sup>. DENEMARKEN

---

<sup>(14)</sup> Zie Gemeenschappelijk Optreden 2008/851/GBVB van de Raad van de Europese Unie van 10 november 2008 inzake de militaire operatie van de Europese Unie teneinde bij te dragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de SOMALISCHE kust, P.B. nr. L301 van 12 november 2008, p. 33; Besluit 2008/918/GBVB van de Raad van de Europese Unie van 8 december 2008 inzake het aanvangen van de militaire operatie van de Europese Unie die moet bijdragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en het bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de SOMALISCHE kust (ATALANTA), P.B. nr. L330 van 9 december 2008, p. 19. De duur van het Gemeenschappelijk Optreden werd oorspronkelijk vastgesteld op 12 maanden tenzij de Resoluties van de Veiligheidsraad van de Organisatie van de Verenigde Naties zouden worden verlengd. Artikel 1.1 van bovengenoemd Gemeenschappelijk Optreden luidt als volgt: "De Europese Unie (EU) voert een militaire operatie uit ter ondersteuning van de Resoluties 1814 (2008), 1816 (2008) en 1838 (2008) van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (VRVN) overeenkomstig de in geval van piraterij geoorloofde acties uit hoofde van de artikelen 100 e.v. van het VN-Zeerechtverdrag, ondertekend te MONTEGO BAY op 10 december 1982 (...) met name via verbintenissen met derde staten, hierna 'ATALANTA' genoemd, teneinde bij te dragen tot: -het beschermen van schepen van het Wereldvoedselprogramma (WVP) die overeenkomstig het mandaat van Resolutie 1814 (2008) van de VNVR humanitaire hulp naar de ontheemde Somalische bevolkingsgroepen brengen; - De bescherming van kwetsbare schepen die in de SOMALISCHE wateren varen en het ontmoedigen, voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende roofovervallen voor de SOMALISCHE kust, overeenkomstig het in Resolutie 1816 (2008) van de VNVR omschreven mandaat".

<sup>(15)</sup> Zie A. CUDENNEC, "Terrorisme et piraterie maritimes: l'U.E. affirme son statut d'acteur maritime international", R.M.C. et U.E. oktober-november 2009, nr. 532, p. 603.

<sup>(16)</sup> Zie Overwegende 13 van het Gemeenschappelijk Optreden 2008/851/GBVB van de Raad van de Europese Unie van 10 november 2008 inzake de militaire operatie van de Europese Unie teneinde bij te dragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de SOMALISCHE kust, P.B. nr. L301 van 12 november 2008, p. 34; A. CUDENNEC, "Terrorisme et piraterie maritimes: l'U.E. affirme son statut d'acteur maritime international", R.M.C. et U.E. oktober-november 2009, nr. 532, p. 603, noot 31. Overwegende 6 van het Besluit 2008/918/GBVB van de Raad

draagt dus evenmin bij tot de financiering van de militaire operatie.

13. De artikelen 100 en volgende van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de Zee, gedaan te MONTEGO BAY op 10 december 1982 maken deel uit van de Algemene Bepalingen van het deel van het Verdrag dat handelt over de volle zee.

In de aanhef van het Verdrag onderstrepen de Staten die Partij zijn bij dit Verdrag met name de volgende drie overwegingen:

"Geleid door de wens om in een geest van wederzijds begrip en wederzijdse samenwerking alle problemen met betrekking tot het recht van de zee te regelen, en zich bewust van de historische betekenis van dit Verdrag als een belangrijke bijdrage tot de handhaving van vrede, gerechtigheid en vooruitgang voor alle volkeren van de wereld.

(...)

Erkennend dat het wenselijk is om door middel van dit Verdrag, met inachtneming van de soevereiniteit van alle staten, een rechtsorde voor de zeeën en oceanen in te stellen, die de internationale verbindingen vergemakkelijkt en het vreedzame gebruik van de zeeën en oceanen, het rechtvaardige en doelmatige gebruik van de rijkdommen ervan en de instandhouding van de levende rijkdommen ervan alsmede de studie, de bescherming en het behoud van het mariene milieu bevordert.

Indachtig het feit dat de verwezenlijking van deze doeleinden zal bijdragen tot de totstandkoming van een billijke en rechtvaardige internationale economische orde die rekening houdt met de belangen en behoeften van de gehele mensheid en in het bijzonder met de specifieke belangen en behoeften van de ontwikkelingslanden, of deze nu aan zee grenzen of door land worden omsloten, (...)zijn (de Staten die Partij zijn bij dit Verdrag) het volgende overeengekomen: etc."

14. De Algemene Bepalingen van het Deel van het Verdrag over de Volle Zee handelen over kwesties zoals de toepassing van de bepalingen van dit Deel, de vrijheid van de volle zee, het voorbehoud van de volle zee voor vreedzame doeleinden, het recht van scheepvaart, de

rechtsmacht in strafrechtelijke aangelegenheden in geval van aanvaring of enig ander voorval verband houdend met de navigatie, de plicht hulp te verlenen, het verbod van het vervoer van slaven, verschillende aspecten van de zeepiraterij of nog verschillende aspecten van de onderzeese kabels of pijpleidingen.

Teneinde de artikelen over de zeepiraterij in hun context te situeren, is het nuttig eerst te herinneren aan de inhoud van de artikelen die eraan voorafgaan in deel VII van het Verdrag inzake de Volle Zee.

Binnen het noodgedwongen kort bestek van deze rede kan ik helaas wat dat betreft enkel mijn aandacht besteden aan artikel 86 van het Verdrag van MONTEGO BAY.

Het valt evenwel gemakkelijk en snel in te zien waarom dat onderzoek nuttig is voor de praktijk.

15. Enerzijds bepaalt artikel 86 van het Verdrag dat deel VII betreffende de volle Zee van toepassing is op alle delen van de zee die niet zijn begrepen in de exclusieve economische zone, in de territoriale zee of in de binnenwateren van een Staat, of in de archipelwateren van een archipelstaat, anderzijds, laat voornoemd artikel 86 de vrijheden die alle Staten overeenkomstig artikel 58 genieten in de exclusieve economische zone onverlet.

Die bepaling is belangrijk om de volgende redenen.

Artikel 100 van het Verdrag bepaalt dat alle Staten zo nauw mogelijk samenwerken ter onderdrukking van de piraterij op volle zee of op andere plaatsen die buiten de rechtsmacht van enige Staat vallen.

Artikel 101 omschrijft de piraterij. Piraterij is een der hierna volgende handelingen:

a) iedere onwettige daad van geweld of aanhouding, alsmede iedere daad van plundering die door de bemanning of de passagiers van een particulier schip of een particulier luchtvaartuig voor persoonlijke doeleinden wordt gepleegd en die is gericht:

(i) in volle zee, tegen een ander schip of luchtvaartuig of tegen personen of eigendommen aan boord van een zodanig schip of luchtvaartuig;

(ii) tegen een schip, een luchtvaartuig, personen of eigendommen op een plaats die buiten de rechtsmacht van enige Staat valt;



b) iedere vrijwillige deelneming aan de exploitatie van een schip of luchtvaartuig met kennis van de feiten die het schip of luchtvaartuig tot piratenschap of piratenluchtvaartuig maken;

c) iedere opruiing tot of opzettelijke vergemakkelijking van een in letter a of b omschreven handeling.

Uit de bewoordingen van en het onderling verband tussen die artikelen 86 in limine, 100 en 101 blijkt dat de daad van piraterij in de zin van het Verdrag van MONTEGO BAY een daad is, begaan "in volle zee" of buiten de zones die onder de "rechtsmacht" van de staten vallen en voor "persoonlijke doeleinden"<sup>(17)</sup>.

Die regel moet evenwel worden genuanceerd in het licht van artikel 86 in fine dat, zoals gezegd, bepaalt dat dit artikel 86 de vrijheden die alle Staten overeenkomstig artikel 58 genieten in de exclusieve economische zone onverlet laten.

Welke zijn die vrijheden die alle Staten krachtens artikel 58 in de exclusieve economische zone genieten?

Alvorens die vrijheden te preciseren lijkt het mij interessant eraan te herinneren dat, krachtens artikel 55 van het Verdrag de exclusieve economische zone een gebied is buiten en grenzend aan de territoriale zee dat de specifieke juridische status bezit, ingesteld bij het Verdrag ingevolge welke de rechten en rechtsmacht van de kuststaat en de rechten en vrijheden van andere Staten worden geregeld bij de desbetreffende bepalingen van dit Verdrag.

In dat kader worden de rechten en verplichtingen die, binnen de exclusieve economische zone, toekomen aan de andere Staten dan de kuststaat en die het mogelijk maken te preciseren welke vrijheden alle Staten binnen de exclusieve economische zone bezitten krachtens artikel 58 als volgt bepaald:

"1. In de exclusieve economische zone genieten alle Staten, kuststaten dan wel Staten zonder zeekust, behoudens de desbetreffende bepalingen van dit Verdrag, de in artikel 87 (betreffende de vrijheid van de volle

---

<sup>(17)</sup> Zie A. CUDENNEC, "Terrorisme et piraterie maritimes: l'U.E. affirme son statut d'acteur maritime international", R.M.C. et U.E. oktober-november 2009, nr. 532, p. 602. Zie evenwel in dezelfde studie, noot 23 op die p. 602. Zie ook G. STRIJARDS, "Piraten en hun berechting", Nederlands Juristenblad (NJB) 2009, 19 juni 2009, p. 1512 en 1513.

zee) bedoelde vrijheid van scheepvaart en de vrijheid van overvliegen en onderzeese kabels en pijpleidingen te leggen en andere internationaal rechtmatige soorten gebruik van de zee samenhangend met deze vrijheden, zoals die verband houdend met de normale werkzaamheden van schepen, luchtvaartuigen, en onderzeese kabels en pijpleidingen, en verenigbaar met de andere bepalingen van dit Verdrag.

2. De artikelen 88 tot en met 115 (dus onder meer de artikelen 100 en volgende in verband met de zeepiraterij), en andere desbetreffende regels van het internationale recht zijn van toepassing op de exclusieve economische zone voor zover zij niet onverenigbaar zijn met het (...) deel (van het Verdrag dat van toepassing is op de exclusieve economische zone).

3. Bij de uitoefening van hun rechten en de vervulling van hun plichten ingevolge dit Verdrag in de exclusieve economische zone, houden de Staten terdege rekening met de rechten en plichten van de kuststaat en leven zij de door de kuststaat overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag en overeenkomstig andere regels van het internationale recht, voor zover deze niet onverenigbaar zijn met het (...) deel (van het Verdrag in verband met de exclusieve economische zone), aangenomen wetten en voorschriften na".

Uit de bewoordingen van en het onderling verband tussen de voormelde artikelen 58, tweede lid, 86, in het bijzonder in fine, 100 en 101 volgt derhalve dat het mijns inziens nauwkeuriger is te zeggen dat de daad van piraterij in de zin van het Verdrag van MONTEGO BAY een daad is, begaan "in volle zee", buiten de zones die onder de "rechtsmacht" van de Staat of binnen de "exclusieve economische zone" vallen, voor "persoonlijke doeleinden".

M.i. wordt het Verdrag van MONTEGO BAY dus net als het vroegere, op 29 april 1958 te GENEVE goedgekeurde Verdrag over de volle zee bekritiseerd omdat het enkel betrekking zou hebben op daden die in volle zee zijn begaan<sup>(18)</sup>.

Het lijkt me juister te zeggen dat de uit het Verdrag van MONTEGO BAY voortvloeiende voorwaarde dat de daad van piraterij niet in de territoriale Zee mag zijn begaan, dat wil zeggen in de zee waarvan de bij artikel 3 van het Verdrag van MONTEGO BAY maximaal toegestane breedte 12

---

<sup>(18)</sup> Zie met name A. KOZUBOVSKAYA-PELLE, "3<sup>ème</sup> colloque international sur la sûreté maritime et portuaire. Nantes, 22-23 octobre 2009", Dr. marit. franç., december 2009, p. 1000, noot 6; C. LALY-CHEVALIER, "Lutte contre la piraterie maritime et droits de l'homme", Rev. b. dr. intern. 2009-1, p. 7.

zeemijl bedraagt, gemeten van de basislijnen bepaald overeenkomstig dit Verdrag, niet meer beantwoordt aan de piraterij uit de 21<sup>e</sup> eeuw.

Zeggen dat de bedoelde daden op volle zee moeten zijn begaan, betekent niet hetzelfde als zeggen dat die daden niet in de territoriale Zee mogen zijn begaan, want, in het eerste geval, wordt uit het oog verloren dat de in de exclusieve economische zone begane daden eveneens bedoeld worden in de artikelen van het Verdrag betreffende de zeepiraterij, ook al is dat op grond van een redenering.

Onder voorbehoud van die nuance erken ik dat de uitsluiting van de in de territoriale zee begane daden uit het internationale strafrecht niet meer beantwoordt aan de eisen van deze tijd. Resoluties van de Veiligheidsraad van de Organisatie van de Verenigde Naties gaan trouwens verder dan het Verdrag van MONTEGO BAY<sup>(19)</sup> en, in het geval van SOMALIË, waren die Resoluties vooral noodzakelijk omdat SOMALIË van oordeel is dat zijn territoriale Zee zich tot 200 zeemijl ver uitstrekt<sup>(20)</sup>.

Over die mening bestaat evenwel geen eensgezindheid. Sommigen zijn immers van mening dat de mogelijkheid om op te treden in de Somalische territoriale wateren afbreuk doet aan de soevereiniteit van de Staat op het grondgebied waarvan de piraten mogen worden achtervolgd<sup>(21)</sup>.

Hoewel ik, zoals gezegd, de mening toegedaan ben dat de uitsluiting van de in de territoriale Zee begane feiten uit het internationale strafrecht - overeenkomstig het Verdrag van MONTEGO BAY - niet meer beantwoordt aan de eisen van deze tijd, geef ik toe dat het hier een delicate kwestie betreft. Kunnen we bijvoorbeeld stellen dat de doorvaart, door de territoriale Zee, van een schip dat militaire bescherming geniet een onschuldige daad is?

Artikel 17 van het Verdrag van MONTEGO BAY luidt als volgt: "onder voorbehoud van (dit) Verdrag genieten schepen van alle Staten, ongeacht of zij kuststaten zijn of niet, het recht van onschuldige doorvaart door de territoriale zee". Ik kan hier onmogelijk dieper ingaan op het begrip "onschuldige doorvaart door de territoriale Zee", maar ik denk dat het nuttig is te herinneren aan de inhoud van artikel 18 en aan bepaalde bewoordingen van

---

<sup>(19)</sup> Zie *infra*, nrs. 16 en 29.

<sup>(20)</sup> Zie A. KOZUBOVSKAYA-PELLE, "3<sup>ème</sup> colloque international sur la sûreté maritime et portuaire. Nantes, 22-23 octobre 2009", Dr. marit. franç., december 2009, p. 1000.

<sup>(21)</sup> Zie A. KOZUBOVSKAYA-PELLE, "3<sup>ème</sup> colloque international sur la sûreté maritime et portuaire. Nantes, 22-23 octobre 2009", Dr. marit. franç., december 2009, p. 1000 en noot 9.

artikel 19 van het Verdrag omdat het aan de hand van die artikelen mogelijk is de strekking van artikel 17 te preciseren: wat betekenen de woorden "doorvaart" en "onschuldige doorvaart"?

Artikel 18 luidt als volgt:

"1. 'Doorvaart' betekent het varen door de territoriale Zee:

a) zonder de bedoeling de binnenwateren binnen te varen of een buiten de binnenwateren gelegen rede of havenvoorziening aan te lopen, of

b) met de bedoeling de binnenwateren binnen of uit te varen of zulk een rede of havenvoorziening aan te lopen of uit te varen.

2. De doorvaart dient snel en ononderbroken te zijn. Doorvaart omvat evenwel het stoppen en voor anker gaan, doch alleen voor zover zulks een onderdeel vormt van de normale navigatie of noodzakelijk wordt als gevolg van overmacht of van het feit dat het schip in nood verkeert of voor het verlenen van hulp aan in gevaar of nood verkerende personen, schepen of luchtvaartuigen".

Artikel 19, eerste lid, van het Verdrag van MONTEGO BAY luidt als volgt: "de doorvaart is onschuldig zolang zij geen gevaar oplevert voor de vrede, de orde of de veiligheid van de kuststaat" en "een zodanige doorvaart moet plaatsvinden overeenkomstig dit Verdrag en de andere regels van het internationale recht".

Lid 2 voegt hieraan onder meer het volgende toe:

"De doorvaart van een vreemd schip wordt geacht gevaar op te leveren voor de vrede, de orde of de veiligheid van de kuststaat indien het zich in de territoriale zee bezighoudt met enigerlei van de onderstaande activiteiten:

a) bedreiging met of gebruik van geweld tegen de soevereiniteit, territoriale integriteit of politieke onafhankelijkheid van de kuststaat of enigerlei andere handelwijze die in strijd is met de beginselen van het internationale recht vervat in het Handvest van de Verenigde Naties;

b) oefeningen met wapens van enigerlei aard;

(...)

e) het doen opstijgen, doen landen of het aan boord nemen van luchtvaartuigen;

f) het lanceren, doen landen of het aan boord nemen van militair materieel;

(...)

l) andere activiteiten die niet rechtstreeks samenhangen met de doorvaart".

Kan de doorvaart, door de territoriale Zee, van een schip dat militaire bescherming geniet en dus wapens aan boord heeft, worden uitgelegd als een niet onschuldige doorvaart door het aangrenzend land?

Ik ben van mening dat uit de bewoordingen van en het onderling verband tussen de bovengenoemde artikelen 17, 18 en 19 blijkt dat niet de aanwezigheid van wapens aan boord op zich kenmerkend is voor de niet onschuldige doorvaart door de territoriale Zee. Hoe zou men anders kunnen aannemen, terwijl dat toch niet wordt betwist, dat het verkeer van "oorlogsschepen" die munitie vervoeren in de territoriale Zee "onschuldig" is of dat het verkeer van koopvaardijsschepen met munitie aan boord in de territoriale Zee "onschuldig" is? In het Verdrag van MONTEGO BAY is er, inzake de bestrijding van piraterij in de territoriale Zee, m.i. vooral sprake van een niet-onschuldige doorvaart, in de territoriale Zee, van een schip met wapens aan boord, wanneer de doortocht ervan een gevaar begint op te leveren of zelfs een gevaar oplevert voor de "orde van de kuststaat" of wanneer dat schip "de soevereiniteit van de kuststaat bedreigt of ertegen geweld gebruikt".

Met andere woorden, zodra de openbare orde niet wordt verstoord of er geen wapens worden gebruikt, kan de doorvaart van een schip met wapens aan boord worden beschouwd als een onschuldige doorvaart in de zin van het Verdrag van MONTEGO BAY<sup>(22)</sup>.

Ik vat de bovenstaande commentaren als volgt samen.

M.i. is de daad van piraterij in de zin van het Verdrag van MONTEGO BAY een daad die begaan wordt in volle zee, buiten de zones die onder de nationale rechtsmacht vallen of in de exclusieve economische zone.

---

<sup>(22)</sup> Vgl. A. KOZUBOVSKAYA-PELLE, "3<sup>ème</sup> colloque international sur la sûreté maritime et portuaire. Nantes, 22-23 octobre 2009", Dr. marit. franç., december 2009, p. 1001 en 1002.

16. Die omschrijving van de daad van piraterij in de zin van het Verdrag van MONTEGO BAY is m.i. ruimer dan die welke, tenzij in samenhang met verschillende teksten, bedoeld wordt in het Gemeenschappelijk Optreden 2008/851/GBVB van de Raad van de Europese Unie van 10 november 2008 inzake de militaire operatie van de Europese Unie teneinde bij te dragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de SOMALISCHE kust<sup>(23)</sup>.

Daarentegen - en ik kan me met het oog op de coherentie van het Zeerecht hierover alleen maar verheugen - sluit de omschrijving van de daad van piraterij in artikel 3 van de Belgische wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee beter aan op de omschrijving van de daad van piraterij in het Verdrag van MONTEGO BAY<sup>(24)</sup>.

Artikel 1.1 van het Gemeenschappelijk Optreden bepaalt dat "de Europese Unie (EU) een militaire operatie uitvoert ter ondersteuning van de Resoluties 1814 (2008), 1816 (2008) en 1838 (2008) van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (VRVN) overeenkomstig de in geval van piraterij geoorloofde acties uit hoofde van de artikelen 100 en volgende van het VN-Zeerechtverdrag, ondertekend te MONTEGO BAY op 10 december 1992".

---

<sup>(23)</sup> Gemeenschappelijk Optreden 2008/851/GBVB van de Raad van de Europese Unie van 10 november 2008 inzake de militaire operatie van de Europese Unie teneinde bij te dragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de SOMALISCHE kust, P.B. nr. L301 van 12 november 2008, p. 33 e.v. De toename van het aantal daden van zeepiraterij heeft de Europese Unie ertoe aangezet haar optreden uit te breiden. In het bijzonder werden er tussen de Europese Unie en de landen van de Hoorn van Afrika die getroffen waren door de zeepiraterij ter hoogte van de kust van SOMALIË verschillende akkoorden ondertekend. Binnen het onvermijdelijk korte bestek van deze Rede kan ik onmogelijk het gehele gemeenschapsrecht over zeepiraterij in mijn overwegingen betrekken. Ik wil alleen de aandacht vestigen op het Besluit 2009/293/GBVB van de Raad van de Europese Unie van 26 februari 2009 betreffende de briefwisseling tussen de Europese Unie 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 Europese Unie 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, P.B. nr. L79 van 25 maart 2009, p. 47, en op het Besluit 2009/877/GBVB van de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2009 betreffende de ondertekening en voorlopige toepassing van de Overeenkomst tussen de Europese Unie 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., P.B. nr. L315 van 2 december 2009, p. 35. Voormelde Overeenkomst met KENIA preciseert hoe de betrokken personen, die van piraterij worden verdacht, na hun overdracht aan KENIA moeten worden behandeld: verbod op marteling, wrede, onmenselijke en ontierende behandelingen, willekeurige gevangenhouding, doodstraf, vereiste van een eerlijk proces binnen een redelijke termijn. I.v.m. een studie naar de evolutie van het gemeenschapsrecht inzake zeepiraterij, zie A. CUDENNEC e.a. "L'Union et la mer. Chronique maritime", R.M.C. et U.E. februari 2010, nr. 535, p. 123 en 124.

<sup>(24)</sup> B.S. van 14 januari 2010, p. 1485 e.v.

Dat artikel verwijst dus alleen naar de artikelen 100 en volgende van het Verdrag van MONTEGO BAY maar niet naar de artikelen 58, tweede lid, en 86, in fine, die de zienswijze wettigen dat de daad van piraterij ook de daad omvat die in de "exclusieve economische zone" wordt begaan.

M.i. ligt de enige reden waarom artikel 2 van het Gemeenschappelijk Optreden dat de draagwijdte van het Mandaat van ATALANTA bepaalt, op een minder beperkende wijze kan worden geïnterpreteerd wat betreft de mogelijke zones van optreden, in het feit dat genoemd artikel niet alleen verwijst naar de artikelen 100 en volgende van het Verdrag van MONTEGO BAY, maar ook naar de gezamenlijke Resoluties van de Veiligheidsraad van de Organisatie van de Verenigde Naties die een optreden binnen de territoriale wateren van SOMALIË toestaan.

Artikel 2, c, d en e, luidt als volgt:

"ATALANTA, onder de voorwaarden van het toepasselijk internationaal recht, met name het VN-Zeerechtverdrag, en de Resoluties 1814 (2008), 1816 (2008) en 1838 (2008) van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (VRVN) en binnen de grenzen van zijn beschikbare capaciteit:

(...)

c) bewaakt de zones voor de SOMALISCHE kust, met inbegrip van de Somalische territoriale wateren, die risico's voor maritieme activiteiten, inzonderheid het zeeverkeer, inhouden;

d) neemt de nodige maatregelen, waaronder geweld, ter ontmoediging, voorkoming en beëindiging van daden van piraterij of gewapende overvallen die zijn begaan of vermoedelijk zijn begaan in de zones onder zijn bewaking;

e) kan, met het oog op de eventuele uitoefening van hun rechtsmacht door de Staten die overeenkomstig artikel 12 bevoegd zijn, personen die schuldig zijn aan piraterij of gewapende roofovervallen of daarvan verdacht worden, in de zones waar zij aanwezig is, gevangen nemen, vasthouden en overdragen, en beslag leggen op de schepen van de piraten of gewapende roofovervallers, of op de schepen die zijn aangehouden na een daad van piraterij of gewapende roofoverval en die in handen van piraten zijn, alsmede op de goederen aan boord".

Artikel 2, c), slaat dus uitdrukkelijk op "de zones voor de SOMALISCHE kust, met inbegrip van de SOMALISCHE

territoriale wateren". In zoverre artikel 2, d en e, respectievelijk spreekt over het gebruik van geweld en de aanhouding van piraten en gewapende roofovervallers, heeft het betrekking op "de zones waar ATALANTA aanwezig is" zonder de territoriale wateren van SOMALIË hiervan uit te sluiten.

De gezamenlijke Resoluties 1814 (2008), 1816 (2008) en 1838 (2008) van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties staan een optreden in de territoriale wateren van SOMALIË onder bepaalde voorwaarden toe, meer bepaald een soort instemming van de federale overgangsregering van SOMALIË.

In de Resolutie 1814 (2008) die de Veiligheidsraad van de Organisatie van de Verenigde Naties heeft goedgekeurd op 15 mei 2008, bevestigt de Veiligheidsraad, handelend onder hoofdstuk VII van het Handvest van de Verenigde Naties, "Action with respect to threats to the peace, breaches of the peace, and acts of aggression", "11. (...) its support for the contribution made by some States to protect the World Food Programme maritime convoys, calls upon States and regional organizations, in close coordination with each other and as notified in advance to the Secretary-General, and at the request of the TFG, to take action to protect shipping involved with the transportation and delivery of humanitarian aid to SOMALIA and United Nations-authorized activities, calls upon AMISON troop-contributing countries, as appropriate, to provide support to this end, and requests the Secretary-General to provide his support to this effect".

In de belangrijke Resolutie 1816 (2008) die de Veiligheidsraad van de Organisatie van de Verenigde Naties op 2 juni 2008 heeft goedgekeurd, beslist de Raad het volgende: "Decides that for a period of six months from the date of this resolution, States cooperating with the Transitional Federal Government in the fight against piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, for which advance notification has been provided by the Transitional Federal Government to the Secretary General, may:

a) enter the territorial waters of SOMALIA for the purpose of repressing acts of piracy and armed robbery at sea, in a manner consistent with such action permitted on the high seas with respect to piracy under relevant international law;

b) use, within the territorial waters of Somalia, in a manner consistent with action permitted on the high seas



with respect to piracy under relevant international law, all necessary means to repress acts of piracy and armed robbery".

Dezelfde Resolutie 1816 (2008) voegt eraan toe dat de Veiligheidsraad "12. requests States cooperating with the Transitional Federal Government to inform the Security Council within three months of the progress of actions undertaken in the exercise of the authority provided in paragraph 7 above".

Tenslotte staat in Resolutie 1838 (2008) die de Veiligheidsraad van de Organisatie van de Verenigde Naties, ook hier handelend krachtens Hoofdstuk VII van het Handvest van de Verenigde Naties, heeft goedgekeurd het volgende te lezen,

"Recalling its resolutions 1814 (2008) and 1816 (2008),

Gravely concerned by the recent proliferation of acts of piracy and armed robbery at sea against vessels off the coast of Somalia, and by the serious threat it poses to the prompt, safe and effective delivery of humanitarian aid to Somalia, to international navigation and the safety of commercial maritime routes, and to fishing activities conducted in conformity with international law,

Noting with concern also that increasingly violent acts of piracy are carried out with heavier weaponry, in a larger area off the coast of Somalia, using long-range assets such as mother ships, and demonstrating more sophisticated organization and methods of attack,

(...)

Taking note of the letter dated 1 September 2008 of the President of SOMALIA to the Secretary-General of the United Nations expressing the appreciation of the Transitional Federal government to the Security Council for its assistance and expressing the TFG's willingness to consider working with other States, as well as regional organizations, to provide advance notifications additional to those already provided, in accordance with paragraph 7 of resolution 1816 (2008), to combat piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia,

(...)

1. Reiterates that it condemns and deploras all acts of piracy and armed robbery at sea against vessels off the coast of Somalia;
2. Calls upon States interested in the security of maritime activities to take part actively in the fight against piracy on the high seas off the coast of Somalia, in particular by deploying naval vessels and military aircraft, in accordance with international law, as reflected in the (United Nations) Convention (on the Law of the Sea of 10 December 1982);
3. Calls upon States whose naval vessels and military aircraft operate on the high seas and airspace off the coast of Somalia to use on the high seas and airspace off the coast of Somalia the necessary means, in conformity with international law, as reflected in the Convention, for the repression of acts of piracy;
4. Urges States that have the capacity to do so to cooperate with the TFG in the fight against piracy and armed robbery at sea in conformity with the provisions of resolution 1816 (2008);
5. Urges also States and regional organizations, in conformity with the provisions of resolution 1814 (2008), to continue to take action to protect the World Food Programme maritime convoys, which is vital to bring humanitarian assistance to the affected populations in Somalia;

(...)

9. (...) Expresses its intention to review the situation (...) in particular, upon the request of the TFG, to renewing the authority provided in paragraph 7 of resolution 1816 (2008) for an additional period".

Die Resolutie 1838 (2008) heeft verstrekkende gevolgen, aangezien zij toestaat dat er tegen de piraten op grote schaal geweld kan worden uitgeoefend. Op die juridische grondslag kunnen de oorlogsschepen middelen gebruiken zoals de aanhouding en de berechting van degenen die daden van piraterij stellen. Het gaat hier om politionele maatregelen tegen piraten die verder gaan dan de wettige zelfverdediging. Ik ben evenwel van oordeel dat de Resolutie 1838 (2008) niet afwijkt van het ter zake toepasselijk internationaal recht daar zij in het kader past van artikel 10 en van artikel 105 van het VN-zeerechtverdrag van 1982. Artikel 100 bepaalt dat alle Staten zo nauw mogelijk samenwerken - het gaat hier om

een plicht en niet om een mogelijkheid, ook al is hij uitzonderlijk - ter onderdrukking van piraterij op volle zee of op andere plaatsen die buiten de rechtsmacht van enige Staat vallen. Artikel 105 verleent iedere Staat de bevoegdheid om een schip dat in volle zee door piraten is overmeesterd, in beslag te nemen, en de piraten in volle zee te arresteren en ze te berechten. Er dient evenwel opgemerkt dat artikel 105 voor de Staten niet de verplichting inhoudt hun bevoegdheid aan te tonen, maar enkel het recht om het te doen en die bevoegdheid kan dan op internationaal vlak worden bekrachtigd. Indien een Staat, onder de vastgelegde voorwaarden, een piratenschip of een door piraten overmeesterd schip in beslag neemt, maar niet heeft aangetoond dat hij bevoegd is om kennis te nemen van de gepleegde misdrijven, zal hij dus de piraten geen straffen kunnen opleggen op grond van artikel 105. Artikel 105 heeft geen directe werking. Artikel 105 vormt een uitzondering op artikel 92 krachtens hetwelk een schip, in beginsel, op volle zee onderworpen is aan de uitsluitende rechtsmacht van de Staat onder wiens vlag het vaart. Aangezien piraten echter schepen van alle Staten aanvallen, heeft het Verdrag van MONTEGO BAY in die uitzondering voorzien.

We wijzen er tevens op dat de Resolutie 1816 (2008), waarvan ik het belang heb onderstreept, in soortgelijke bewoordingen werd overgenomen door de Resolutie 1846 (2008) van 2 december 2008 van de Veiligheidsraad. De machtigingen om de territoriale wateren van SOMALIË binnen te varen en er alle middelen aan te wenden om handelingen van piraterij te beteugelen (zie supra, in dit nr., paragraaf 7 van de Resolutie 1816) worden, in dit geval, echter toegekend voor een periode van twaalf maanden te rekenen van de goedkeuring van de Resolutie 1846 (2008), namelijk vanaf 2 december 2008 (zie paragraaf 10).

We wijzen er evenzeer op dat de Resolutie 1846 (2008) van 2 december 2008 van de Veiligheidsraad op haar beurt ook overgenomen werd in de Resolutie 1897 (2009) van 30 november 2009. Inzonderheid worden de voornoemde maatregelen verlengd voor een periode van twaalf maanden te rekenen van de goedkeuring van die Resolutie 1897 (2009), namelijk voor een periode van twaalf maanden vanaf 30 november 2009 (zie paragraaf 7).

De paragrafen 3, 7, 16 en 19 van de Resolutie 1897 (2009) van 30 november 2009 luiden als volgt, inclusief de aanhef:

“The Security Council,

(...)

Continuing to be gravely concerned by the ongoing threat that piracy and armed robbery at sea against vessels pose to the prompt, safe, and effective delivery of humanitarian aid to Somalia and the region, to international navigation and the safety of commercial maritime routes, and to other vulnerable ships, including fishing activities in conformity with international law and the extended range of the piracy threat into the western Indian Ocean,

(...)

Acting under Chapter VII of the Charter of the United Nations,

(...)

3. Renews its call upon States and regional organizations that have the capacity to do so, to take part in the fight against piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, in particular, consistent with this resolution and international law, by deploying naval vessels, arms and military aircraft and through seizures and disposition of boats, vessels, arms and other related equipment used in the commission of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, or for which there are reasonable grounds for suspecting such use;

(...)

7. Encourages Member States to continue to cooperate with the TFG in the fight against piracy and armed robbery at sea, notes the primary role of the TFG in the fight against piracy and armed robbery at sea, and decides that for a period of twelve months from the date of this resolution to renew the authorizations as set out in paragraph 10 of Resolution 1846 (2008) and paragraph 6 of Resolution 1851 (2008) granted to States and regional organizations cooperating with the TFG in the fight against piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, for which advance notification has been provided by the TFG to the Secretary-General;

(...)

16. Requests States and regional organizations cooperating with the TFG to inform the Security Council and the Secretary-General within nine months of the

progress of actions undertaken in the exercise of the authorizations provided in paragraph 7 above and further requests all States contributing through the CGPCS to the fight against piracy off the coast of Somalia, including Somalia and other States in the region, to report by the same deadline on their efforts to establish jurisdiction and cooperation in the investigation and prosecution of piracy;

(...)

19. Expresses its intention to review the situation and consider, as appropriate, renewing the authorizations provided in paragraph 7 above for additional periods upon the request of the TFG".

De Resolutie 1897 (2009) houdt echter, zowel in de aanhef als in paragraaf 5, eveneens rekening met de rechten van SOMALIË op zijn natuurlijke rijkdommen voor zijn kusten, meer bepaald de viswateren.

De Resolutie 1897 (2009) stelt in haar aanhef (7de considerans) eveneens uitdrukkelijk de internationalisering vast van de strijd tegen de piraterij voor de Somalische kust; de Veiligheidsraad "Commending the efforts of the EU operation Atalanta, which the European Union is committed to extending until December 2010, North Atlantic Treaty Organization operations Allied Protector and Ocean Shield, Combined Maritime Forces' Combined Task Force 151, and other States acting in a national capacity in cooperation with the TFG and each other, to suppress piracy and to protect vulnerable ships transiting through the waters off the coast of Somalia".

In het verlengde van de op 30 november 2009 goedgekeurde Resolutie 1897 (2009), die eveneens wijst op de noodzaak van een optreden van de internationale gemeenschap, machtigt de Resolutie 1910 (2010) van de Veiligheidsraad van 28 januari 2010 "the Member States of the African Union to maintain AMISOM (African Union Mission to Somalia) until 31 January 2011" (paragraaf 1).

Ik heb er al eerder op gewezen dat de begripsomschrijving van (de daad van) piraterij in de zin van artikel 3 van de Belgische Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee m.i. samenvalt met de begripsomschrijving van piraterij in de zin van het Verdrag van MONTEGO BAY zoals ik ze persoonlijk interpreteer, d.w.z. dat die eveneens de daad opneemt die

wordt gepleegd in de exclusieve economische zone. Ik heb daaraan toegevoegd dat dit mij ten zeerste verheugt.

De tekst van artikel 3 van de Belgische Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee verwijst, in de regel, naar die van de artikelen 101 en 102 van het Verdrag van MONTEGO BAY.

Het luidt als volgt:

"§ 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 piratenschap maken;

c) iedere poging, iedere voorbereidende handeling of iedere opruiing tot of opzettelijke vergemakkelijking van een onder a) of b) omschreven handeling.

§ 2. De daden van piraterij, zoals omschreven in paragraaf 1, bedreven door een oorlogsschip of staatsschip waarvan de bemanning heeft gemuit en het beheer van het schip heeft overgenomen, worden gelijkgesteld met daden bedreven door een particulier schip.

§ 3. De in paragrafen 1 en 2 bedoelde daden die in een andere maritieme zone dan de volle zee gepleegd worden, worden gelijkgesteld met daden van piraterij als bedoeld in §§ 1 en 2, in de mate bedoeld in het internationaal recht".

Mijns inziens is die paragraaf 3 een geslaagde en belangrijke formulering. Hij maakt immers niet alleen toepassing van de samengelezen voornoemde Resoluties van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008) en 1897 (2009), en

staat bijgevolg ook een interventie toe in de territoriale wateren van SOMALIË onder de voorwaarden van die Resoluties, maar hij maakt bovendien toepassing van de artikelen 86, inzonderheid in fine, en 58, inzonderheid tweede lid, van het Verdrag van MONTEGO BAY. Zodoende wordt dus ook de in de "exclusieve economische zone" gepleegde daad van piraterij in de begripsomschrijving opgenomen.

Ik heb reeds gezegd dat volgens mij uit de bewoordingen en het onderling verband van de artikelen 58, tweede lid, 86, inzonderheid in fine, 100 en 101 van het Verdrag van MONTEGO BAY dat in de zin van dat Verdrag een handeling van piraterij een daad die "in volle zee" gepleegd is, buiten de zones onder "nationale" rechtsmacht of in de "exclusieve economische zone" voor "persoonlijke doeleinden".

17. Die omschrijving blijft m.i. gelden zelfs in het geval van piraterij door een oorlogsschip, staatsschip of staatsluchtvaartuig waarvan de bemanning heeft gemuit. Artikel 102 van het Verdrag van MONTEGO BAY, dat uitdrukkelijk verwijst naar "de daden van piraterij als omschreven in artikel 101" sluit immers, zelfs m.b.t. zijn toepassingsgebied, het begrip "persoonlijke doeleinden" niet uit. Artikel 102 vermeldt dat de daden van piraterij als omschreven in artikel 101, bedreven door een oorlogsschip, staatsschip of staatsluchtvaartuig waarvan de bemanning heeft gemuit en het beheer van het schip of luchtvaartuig heeft overgenomen, worden gelijkgesteld met daden bedreven door een particulier schip of luchtvaartuig. Ik ben met andere woorden geneigd te denken dat artikel 102 niet doelt op ongeoorloofde daden die voor politieke doeleinden en niet "voor persoonlijke doeleinden" gepleegd worden door een oorlogsschip, staatsschip of staatsluchtvaartuig waarvan de bemanning heeft gemuit en het beheer van het schip of luchtvaartuig heeft overgenomen. Daarvan zou sprake zijn in het geval van muiterij van de bemanning, voor politieke doeleinden, tegen de bestaande regering.

18. De artikelen 100<sup>(25)</sup>, 101<sup>(26)</sup>, 102<sup>(27)</sup> en 105<sup>(28)</sup> van het Verdrag van 10 december 1982 van de Verenigde Naties

---

<sup>(25)</sup> Zie supra, nrs. 15 en 16. Over de artikelen 58 en 86 van het Verdrag van MONTEGO BAY, zie supra, respectievelijk, enerzijds, nrs. 15 en 16, en, anderzijds, nrs. 14, 15 en 16.

<sup>(26)</sup> Zie supra, nrs. 15, 16 en 17. Over de artikelen 58 en 86 van het Verdrag van MONTEGO BAY, zie supra, respectievelijk, enerzijds, nrs. 15 en 16, en, anderzijds, nrs. 14, 15 en 16.

<sup>(27)</sup> Zie supra, nrs. 16 en 17.

<sup>(28)</sup> Zie supra, nr. 16. Over artikel 105, zie ook artt. 2, e, 10 en 12 Gemeenschappelijk Optreden 2008/851/GBVB van de Raad van de Europese Unie van 10 november 2008 inzake de militaire operatie van de Europese Unie teneinde bij te dragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en bestrijden

inzake het recht van de zee, ondertekend te MONTEGO BAY (B.S. 16 september 1999, p. 34484 e.v.) worden het meest geciteerd inzake de strijd tegen zeepiraterij. Ik heb die artikelen al onderzocht en kom er dus niet op terug.

Vaak aangehaald zijn ook artikel 108 betreffende smokkel in verdovende middelen of psychotrope stoffen, artikel 110 betreffende het recht van onderzoek en artikel 111 betreffende het achtervolgingsrecht. Die bepalingen hebben evenwel een ruimere draagwijdte dan de strijd tegen zeepiraterij. Artikel 110 bepaalt met name dat, behalve in gevallen waarin zulks is toegestaan uit hoofde van aan verdragen ontleende bevoegdheden, een oorlogsschip dat in volle zee een vreemd schip aantreft, dat geen schip is dat overeenkomstig de artikelen 95 en 96 recht heeft op volledige immuniteit, niet gerechtigd is het aan te houden, tenzij er gegronde reden bestaat aan te nemen dat het schip zich bezighoudt met piraterij. In dat geval kan het oorlogsschip dus overgaan tot een onderzoek naar het recht van het schip tot het voeren van zijn vlag. Te dien einde kan het een boot naar het verdachte schip zenden onder bevel van een officier. Indien er na het onderzoek van de scheepspapieren verdenking blijft bestaan, kan het overgaan tot een nader onderzoek aan boord van het schip, welk onderzoek dient te geschieden zonder onnodige overlast te veroorzaken.

In het Verdrag van MONTEGO BAY is de internationale regeling betreffende zeepiraterij in werkelijkheid hoofdzakelijk vastgelegd in acht artikelen, namelijk de artikelen 100 tot 107<sup>(29)</sup>.

19. Artikel 103 geeft een begripsomschrijving van een piratenschip of piratenluchtvaartuig. Een schip of

---

van piraterij en gewapende overvallen voor de Somalische kust, PB. L. 301 van 12 november 2008, p. 33 e.v.; A. KOZUBOVSKAYA-PELLE, "3<sup>ème</sup> colloque international sur la sûreté maritime et portuaire. Nantes, 22-23 octobre 2009", Dr. marit. franç., december 2009, p. 1001; G. POISSONNIER, "Les pirates de la Corne de l'Afrique et le droit français", D.H. 2008, p. 2097 e.v., inzonderheid p. 2099; R. YAKEMTCHOUK, "Les Etats de l'Union européenne face à la piraterie maritime somalienne", R.M.C. et U.E. juli-augustus 2009, nr. 530, p. 441 e.v., inzonderheid p. 441 en 449. We wijzen erop dat het Verdrag van MONTEGO BAY, volgens de gangbare leer, niet voorziet in achtervolgingsrecht van de volle zee naar de territoriale zee. Artikel 111 van het Verdrag van MONTEGO BAY, waarvan de bewoordingen vrij logisch zijn gelet op die van artikel 105, bepaalt dat een vreemd schip dat in de territoriale zee op onrechtmatige handelingen wordt betrapt, verder in volle zee kan worden achtervolgd. Die leer voegt daar echter aan toe dat het voornoemde Verdrag niets zegt over een omgekeerde situatie, die van een vreemd schip dat in volle zee op onrechtmatige handelingen, waaronder piraterij, wordt betrapt, en toevlucht zoekt in de territoriale wateren. Het staatsschip dat het vreemd schip in volle zee mag praaieren, mag het echter niet voorbij de volle zee achtervolgen. Over die vraag en over de Resoluties van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties die proberen een "omgekeerd" achtervolgingsrecht in te voeren, zie P. BONASSIES en P. DELEBECQUE, "Le droit positif français en 2008", Dr. marit. franç., juni 2009, Hors série nr. 13, p. 7 en 8.

<sup>(29)</sup> Zie P. WECKEL, "Journées méditerranéennes sur la piraterie maritime. Nice et Monaco, les 10 et 11 décembre 2009. Synthèse des travaux", Dr. marit. franç., januari 2010, p. 70.



luchtvaartuig wordt als piratenschap of piratenluchtvaartuig beschouwd als het door de personen die de daadwerkelijke macht over het schip of het luchtvaartuig uitoefenen, bestemd is om te worden gebruikt voor het bedrijven van een van de in artikel 101<sup>(30)</sup> genoemde handelingen. Hetzelfde geldt voor een schip of luchtvaartuig 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.

20. Artikel 104 betreft het behoud of verlies van de nationaliteit van een piratenschap of piratenluchtvaartuig. Het bepaalt dat een schip of luchtvaartuig zijn nationaliteit kan behouden en dat het behoud of het verlies van de nationaliteit wordt bepaald door de wet van de Staat die deze nationaliteit heeft toegekend.

Artikel 104 van het Verdrag van MONTEGO BAY breekt met de traditie door niet langer te bepalen dat piratenschepen ambtshalve hun vlag verliezen.

Met die bepaling dekt de vlag van de zeepiraterij niet meer dezelfde lading als voorheen.

In dat verband wijst professor Philippe WECKEL op het volgende.

"Au 18<sup>e</sup>/19<sup>e</sup> siècle, la piraterie désigne un crime de droit des gens. D'ailleurs, la familiarité du crime de piraterie avec le crime de guerre permet de pousser loin une analogie qui n'est pas fortuite et qui a été développée dans la jurisprudence de la Cour suprême des Etats-Unis. La déchéance de la protection du pavillon (symbolisée par le pavillon noir) rappelle ainsi celle du combattant qui ne respecte pas les lois et usages de la guerre. (...) Le grand brigandage en mer est alors très proche du brigandage de grand chemin (...).

(En revanche,) la piraterie désigne aujourd'hui un ensemble d'infractions de droit commun commises dans un espace échappant à la juridiction d'un seul Etat (...).

En effet, au 19<sup>e</sup> siècle, est un pirate l'individu qui appartient à l'équipage d'un navire pirate; est un navire pirate le navire armé non autorisé. L'activité de piraterie est incriminée à titre principal, à savoir le fait pour un équipage de prendre le large à bord d'un navire armé, sans

---

<sup>(30)</sup> Over artikel 101, zie supra, nrs. 15, 16, 17 en 18.

autorisation, pour (...) se livrer à des attaques contre des biens et des personnes (...). (Actuellement), seuls les actes de piraterie, c'est-à-dire les attaques menées contre des navires seront incriminés. On ne punit plus l'appartenance à une bande de pirates, mais la participation à des attaques armées contre des navires en haute mer. Auparavant (...) détournant la liberté de navigation à des fins criminelles, (le pirate) était également déchu de la protection du pavillon. Aujourd'hui, les groupes armés non étatiques ne sont plus nécessairement considérés comme illégitimes (résistance à l'occupation, guerre de libération nationale). La liberté de navigation appartenant aux Etats de pavillon et non aux navires, un Etat ne saurait en être privé du fait du comportement d'un équipage. L'octroi et le retrait de la nationalité d'un navire relève en effet du pouvoir discrétionnaire de l'Etat concerné"<sup>(31)</sup>.

Artikel 104 van het Verdrag van MONTEGO BAY getuigt van die evolutie.

21. Artikel 106 van het Verdrag van MONTEGO BAY heeft betrekking op de aansprakelijkheid voor inbeslagneming zonder voldoende grond. Het bepaalt dat, indien een schip of luchtvaartuig zonder voldoende grond in beslag is genomen wegens verdenking van piraterij, de Staat die de inbeslagneming heeft verricht, tegenover de Staat wiens nationaliteit het schip of luchtvaartuig bezit, aansprakelijk is voor ieder verlies of iedere schade die ten gevolge van de inbeslagneming is ontstaan.

22. Artikel 107 van het Verdrag van MONTEGO BAY preciseert welke schepen en luchtvaartuigen gerechtigd zijn tot inbeslagneming wegens piraterij. Krachtens dat artikel mag inbeslagneming wegens piraterij alleen geschieden door oorlogsschepen of militaire luchtvaartuigen, of andere schepen of luchtvaartuigen met kentekens waaruit duidelijk blijkt dat zij in dienst zijn van de Staat en die daartoe gemachtigd zijn.

23. Om deze beschouwingen over de artikelen 100 tot 107 van het Verdrag van MONTEGO BAY af te ronden, wil ik in het kort nog even stilstaan bij de vraag of die bepalingen al dan niet een directe werking hebben.

Een bepaalde leer zegt, enerzijds, dat het Verdrag van MONTEGO BAY geen regels heeft ingevoerd die bestemd zijn rechtstreeks en onmiddellijk op privépersonen te worden

---

<sup>(31)</sup> P. WECKEL, "Journées méditerranéennes sur la piraterie maritime. Nice et Monaco, les 10 et 11 décembre 2009. Synthèse des travaux", Dr. marit. franç., januari 2010, p. 73 en 74.

toegepast en om hen eigen rechten of vrijheden toe te kennen, en, anderzijds, dat voornoemd Verdrag zich dus enkel tot de Staten richt<sup>(32)</sup>.

Die visie lijkt me te dwingend.

Laten we een voorbeeld nemen buiten de artikelen 100 tot 107. Artikel 97 heeft betrekking op de rechtsmacht in strafrechtelijke aangelegenheden in geval van aanvaring of een ander voorval verband houdend met de navigatie.

Artikel 97 luidt als volgt:

"1. In geval van een aanvaring of een ander voorval verband houdend met de navigatie van een schip in volle zee, waarvoor de kapitein of enige andere persoon in dienst van het schip strafrechtelijk of tuchtrechtelijk verantwoordelijk kan worden gesteld, kan tegen een dergelijke persoon een strafvervolging of tuchtrechtelijke vervolging slechts worden ingesteld voor de rechterlijke of bestuurlijke autoriteiten van de vlaggenstaat of van de Staat waarvan een dergelijke persoon onderdaan is.

2. De Staat die een gezagvoerdersdiploma of ander diploma heeft uitgereikt is, in tuchtrechtelijke gevallen, bij uitsluiting bevoegd om, na een behoorlijke door het recht omschreven procedure, zulke diploma's in te trekken, ook indien de houder geen onderdaan van die Staat is.

3. Het aanhouden of vasthouden van een schip mag, zelfs voor maatregelen van onderzoek, alleen gelast worden door de autoriteiten van de vlaggenstaat".

Artikel 97 heeft, gelet op de bewoordingen ervan, kennelijk een directe werking. Rechtzoekenden het recht ontzeggen om, in hun voordeel, aanspraak te maken op de toepassing van die Verdragsbepaling, zou erop neerkomen dat de inhoud van die bepaling wordt uitgehold.

Ik ben geneigd te denken dat, om gelijklopende redenen, moet worden aangenomen dat ook een directe werking is verbonden aan, op zijn minst, artikel 101 dat een begripsomschrijving van piraterij geeft en preciseert waarin handelingen van piraterij bestaan<sup>(33)</sup>, aan artikel 102 dat betrekking heeft op de daden van piraterij als omschreven in artikel 101, bedreven door een

---

<sup>(32)</sup> Zie P. BONASSIES en P. DELEBECQUE, "Le droit positif français en 2008", Dr. marit. franç., juni 2009, Hors série nr. 13, p. 24.

<sup>(33)</sup> Zie *supra*, nrs. 15, 16, 17, 18 en 19.

oorlogsschip, staatsschip of staatsluchtvaartuig waarvan de bemanning heeft gemuit<sup>(34)</sup>, aan artikel 103 dat een begripsomschrijving geeft van een piratenschip of piratenluchtvaartuig<sup>(35)</sup>, aan artikel 104 dat betrekking heeft op het behoud of verlies van de nationaliteit van een piratenschip of piratenluchtvaartuig<sup>(36)</sup> en aan artikel 107 dat betrekking heeft op schepen en luchtvaartuigen die gerechtigd zijn tot inbeslagneming wegens piraterij<sup>(37)</sup>. Voor artikel 101 ligt de oplossing voor de hand, en voor de artikelen 102 en 103 wordt deze ook bevestigd door de verwijzing in die beide bepalingen naar artikel 101.

Daarentegen is, volgens mij, gelet op de gebruikte bewoordingen, voor de rechtzoekenden geen directe werking verbonden aan artikel 100 betreffende de plicht voor alle Staten om samen te werken ter onderdrukking van piraterij<sup>(38)</sup>, aan artikel 105 dat betrekking heeft op de rechten van iedere Staat in geval van inbeslagneming van een piratenschip of piratenluchtvaartuig<sup>(39)</sup> en aan artikel 106 dat de aansprakelijkheid tussen Staten regelt indien een schip of luchtvaartuig zonder voldoende grond in beslag is genomen wegens verdenking van piraterij<sup>(40)</sup>. Die artikelen 100, 105 en 106 doen rechten en plichten ontstaan die, me dunkt, uitsluitend op de Staten betrekking hebben.

#### B. - Het incident met de THALASSA.

24. Zeepiraterij is uiteraard niet het enig mogelijke incident in de zeevaart.

Laten we een voorbeeld nemen.

Op 3 december 2008 antwoordt de heer Olivier CHASTEL, staatssecretaris voor Buitenlandse Zaken, voor de Commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen van de Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers, op de vraag van volksvertegenwoordiger Peter LOGGHE over "het incident met een Vlaamse schipper in de Franse wateren ", en verklaart het volgende: "Ten eerste werd de minister van Buitenlandse Zaken geïnformeerd over het incident met het Vlaamse schip THALASSA op 23 oktober 2008 in de Franse wateren door onze ambassade in Parijs, die hem het

---

<sup>(34)</sup> Zie supra, nrs. 16, 17 en 18.

<sup>(35)</sup> Zie supra, nr. 19.

<sup>(36)</sup> Zie supra, nr. 20.

<sup>(37)</sup> Zie supra, nr. 22.

<sup>(38)</sup> Zie supra, nrs. 15, 16 en 18.

<sup>(39)</sup> Zie supra, nrs. 16 en 18.

<sup>(40)</sup> Zie supra, nr. 21.

verslag van de préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord toestuurde. Volgens de Franse inspecteur VERVINCKT, die het verslag over het incident heeft opgesteld, zou de THALASSA de rol van zondebok hebben gespeeld bij spanningen tussen Franse en Engelse vissers in de zone. Alcohol zou volgens hem de situatie hebben verslechterd. Hij beschouwt het incident des te meer onaanvaardbaar, daar de Belgische onderdaan die in Frankrijk leeft werkelijke inspanningen tot integratie levert. Hij respecteert uit eigen initiatief de Franse reglementering. Het regionaal visserscomité van de Basse-Normandie heeft in een perscommuniqué het incident veroordeeld, alsook het gedrag van de vissers. Overigens, verscheidene vissers aanwezig op de plaats van het incident, hebben zich verontschuldigd bij de werkgever-reder van de THALASSA. Zowel in Oostende als in Cherbourg beschouwt men zulke incidenten als zeldzaam. De Franse maritieme overheden sturen systematisch rijkswachters of staatsschepen in de visserijzones met als opdracht de controle op de naleving van de reglementering door de Franse vissers en de registratie van eventuele spanningen. Ten derde, de ambassade is in contact met het departement Landbouw en Visserij in Oostende en beschikt over het zeeverslag van de reder van de THALASSA en de kopie van de brief van de directeur van die dienst aan zijn Franse homoloog te Parijs. Bovendien is er regelmatig telefonisch contact met de division des actions de l'état en mer voor de zone Manche-Mer du Nord, die in Cherbourg is gelegen. Ten vierde, een klacht tegen de vermoedelijk schuldige schepen werd ingediend bij het lokale parket door de reder van de THALASSA. De processen-verbaal die door de maritieme politie werden opgemaakt ten gevolge van het incident, werden ook aan het parket bezorgd. De procedure is begonnen en het parket zal beslissen over de nodige vervolgingen en in voorkomend geval over de straffen die dienen te worden uitgesproken tegenover de scheepseigenaars verantwoordelijk voor het incident. Ten vijfde, de ambassade heeft geen contact genomen met de reder van de THALASSA, maar volgt het dossier om er bij de Franse overheden op aan te dringen alle mogelijke maatregelen te nemen om herhaling van zulke incidenten te vermijden. De heer Jean-François VERHEGGHEN van het departement Landbouw en Visserij in Oostende volgt het dossier en heeft regelmatig contact met de reder van de THALASSA" (41).

---

(41) Vraag van Peter LOGGHE aan de minister van Buitenlandse Zaken over "het incident met een Vlaamse schipper in de Franse wateren" (nr. 8173), Antwoord van Olivier CHASTEL, staatssecretaris voor Buitenlandse Zaken, Integraal Verslag met vertaald beknopt verslag van de toespraken, Kamer, Commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen, zitt. 2008-2009, zitting van woensdag 3 december 2008, Namiddag p. 5 e.v., inzonderheid p. 6.

Aangezien dit incident zich, volgens de vaststellingen van het integraal verslag, heeft voorgedaan "in de Franse wateren", kan het niet worden aangemerkt als daad van piraterij in de zin van artikel 101 van het Verdrag van MONTEGO BAY<sup>(42)</sup>.

### C. - Het verhaal van de ARCTIC SEA.

25. De zaak van de ARCTIC SEA gaf aanleiding tot ronkende krantenkoppen: "Feuilleton de l'été 2009": "L'ARCTIC SEA ne répond plus: acte de piraterie, vol de bateau, vol de cargaison?", "ARCTIC SEA: le mystère en mer.", "L'équipage de l'ARCTIC SEA est sain et sauf (mais) ce n'est pas encore, pas tout à fait la fin du mystère; (...) mais quel est le ressort de l'intrigue: piraterie, mafia, double cargaison?", "Piraterie. L'étrange odyssée de l'ARCTIC SEA. Le bateau est libéré, restent les questions.", "L'ARCTIC SEA dans le brouillard." of nog "L'incroyable épopée de l'ARCTIC SEA."<sup>(43)</sup>.

De zaak zoals ze in de pers aan bod kwam, is voldoende bekend: eind juli 2009 verdwijnt een vrachtschip met zijn Russische bemanning voor de Europese kust ter hoogte van Kaapverdië; half augustus 2009 worden de bemanning, gezond en wel, en het schip bevrijd.

Het is uiteraard niet mijn taak om te kiezen tussen de tegenstrijdige versies van de gebeurtenissen die in de pers werden gepubliceerd. Werd het vrachtschip omgeleid ten gevolge van een piratenactie, of ging het, zoals sommigen beweerden, om een spionagezaak, een activiteit van de maffia of om iets anders? Ik weet het niet. Ik breng die zaak in herinnering enkel en alleen om de aandacht te vestigen op het feit dat voorzichtigheid geboden is vooraleer een gedraging als daad van piraterij wordt aangemerkt. Zelfs begin september 2009 waren er in de pers nog verschillende scenario's te lezen<sup>(44)</sup>. Ik wil er echter wel op wijzen dat het volgens de Russische minister van Defensie, Anatolii SERDIOUKOV, om een daad van piraterij ging<sup>(45)</sup>.

---

<sup>(42)</sup> Zie supra, nrs. 15, 16, 17, 18, 19 en 23.

<sup>(43)</sup> Zie Le Soir van 13 augustus 2009, p. 11, van 17 augustus 2009, p. 9, van 18 augustus 2009, p. 11, van 19 augustus 2009, p. 14, van 26 augustus 2009, p. 11 en van 5-6 september 2009, p. 10.

<sup>(44)</sup> Zie M. PICARD, "Espionnage. Il aurait été utilisé par la mafia russe pour livrer des missiles à l'IRAN. L'incroyable épopée de l'ARCTIC SEA", Le Soir van 5-6 september 2009, p. 10.

<sup>(45)</sup> Zie B. QUENELLE, "Piraterie. L'étrange odyssée de l'ARCTIC SEA. Le bateau est libéré, restent les questions", Le Soir van 19 augustus 2009, p. 14.

§ 2. – De Resoluties van de VN-Veiligheidsraad  
betreffende de toestand in SOMALIË.

26. De Veiligheidsraad van de Verenigde Naties heeft talrijke Resoluties aangenomen over de toestand in SOMALIË, meer bepaald wegens de daden van piraterij die tegen schepen zijn gepleegd, en de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties heeft in talrijke Verslagen over de toestand in SOMALIË aan de voormelde Veiligheidsraad verslag uitgebracht<sup>(46)</sup>.

Ik heb reeds de belangrijkste Resoluties besproken en, met uitzondering van één punt, zal ik niet meer erop terugkomen. Het betreft de Resolutie 1814 (2008) aangenomen op 15 mei 2008<sup>(47)</sup>, de Resolutie 1816 (2008) aangenomen op 2 juni 2008<sup>(48)</sup>, de Resolutie 1838 (2008) aangenomen op 7 oktober 2008<sup>(49)</sup>, de Resolutie 1846 (2008) aangenomen op 2 december 2008<sup>(50)</sup>, de Resolutie 1897 (2009) aangenomen op 30 november 2009<sup>(51)</sup> en de Resolutie 1910 (2010) aangenomen op 28 januari 2010<sup>(52)</sup>. Ik heb ook zonder meer melding gemaakt van de Resolutie 1851 (2008) aangenomen op 16 december 2008<sup>(53)</sup> en met betrekking tot die Resolutie wens ik het volgende te vermelden, waarbij ik een link leg naar de voormelde Resolutie 1910 (2010).

In die Resoluties 1851 (2008) en 1910 (2010) wijst de Veiligheidsraad de federale overgangsregering van SOMALIË op haar eigen verantwoordelijkheden.

---

<sup>(46)</sup> Zie met name de Resolutie 733 (1992), goedgekeurd op 23 januari 1992, de Resolutie 751 (1992) aangenomen op 24 april 1992, de Resolutie 1425 (2002) aangenomen op 22 juli 2002, de Resolutie 1519 (2003) aangenomen op 16 december 2003, de Verklaring, afgelegd op 15 maart 2006 namens de 15 leden van de Veiligheidsraad door de Voorzitter van de Veiligheidsraad, de h. César MAYORAL van ARGENTINIË, de Gezamenlijke Oproep, gedaan te LONDEN op 10 juli 2007 door de directeurs van twee agentschappen van de Verenigde Naties, voor een gezamenlijke en gecoördineerde actie om het probleem van de piraterij en gewapende overvallen op schepen voor de kust van SOMALIË op te lossen (International maritime Organisation / World Food Programme), de Resolutie 1772 (2007) aangenomen op 20 augustus 2007, de Resolutie 1811 (2008) aangenomen op 29 april 2008, de Resolutie 1814 (2008) aangenomen op 15 mei 2008, de Resolutie 1816 (2008) aangenomen op 2 juni 2008, de Resolutie 1838 (2008) aangenomen op 7 oktober 2008, de Resolutie 1844 (2008) aangenomen op 20 november 2008, de Resolutie 1846 (2008) aangenomen op 2 december 2008, de Resolutie 1851 (2008) aangenomen op 16 december 2008, de Resolutie 1853 (2008) aangenomen op 19 december 2008, de Resolutie 1863 (2009) aangenomen op 16 januari 2009, de Resolutie 1872 (2009) aangenomen op 26 mei 2009, de Resolutie 1897 (2009) aangenomen op 30 november 2009, de Resolutie 1910 (2010) aangenomen op 28 januari 2010 en de Resolutie 1918 (2010) aangenomen op 27 april 2010.

<sup>(47)</sup> Zie *supra*, nr. 16.

<sup>(48)</sup> Zie *supra*, nr. 16.

<sup>(49)</sup> Zie *supra*, nr. 16.

<sup>(50)</sup> Zie *supra*, nr. 16.

<sup>(51)</sup> Zie *supra*, nr. 16.

<sup>(52)</sup> Zie *supra*, nr. 16.

<sup>(53)</sup> Zie *supra*, nr. 16.

In de Resolutie 1851 (2008), aangenomen op 16 december 2008, wijst de Veiligheidsraad in paragraaf 6 op "the primary role of the Transitional Federal Government in rooting out piracy and armed robbery at sea". In de Resolutie 1910 (2010), goedgekeurd op 28 januari 2010, beklemtoont de Veiligheidsraad, in paragraaf 10, "that Somalia's long-term security rests with the effective development by the Transitional Federal Government of the National Security Force and the Somali Police Force, in the framework of the Djibouti Agreement and in line with a national security strategy".

27. Uit het geheel van de Resoluties die zijn aangenomen door de Veiligheidsraad en uit de Verslagen van de Secretaris-Generaal van de V.N. blijkt dat de bezorgdheid van de Veiligheidsraad mettertijd geëvolueerd is. Hoewel de Veiligheidsraad zich steeds bezorgd heeft getoond over de politieke toestand in SOMALIË, getuige het wapenembargo en de humanitaire hulp aan de bevolking van dat land, is die betrokkenheid steeds geëvolueerd. Eerst begon de Veiligheidsraad geleidelijk aan de schepen te beschermen die deelnamen aan het vervoer en de bezorging van de humanitaire hulp voor SOMALIË, nadien versterkte hij de veiligheid van de zeevaart in het algemeen en blokkeerde de gelden en andere financiële en economische middelen die in handen waren van of rechtstreeks gecontroleerd werden door individuen of entiteiten die deelnamen of steun verleenden aan handelingen die de vrede, de veiligheid of de stabiliteit van SOMALIË in het gedrang brachten om, ten slotte, zeepiraterij te bestrijden, wat een militair optreden door middel van maritieme operaties inhield.

28. De V.N. vervult een sleutelrol, niet alleen wegens de universele waarden die zij uitdraagt en verdedigt, maar ook wegens de rol en de bevoegdheden van de organen waaruit ze is samengesteld.

De Veiligheidsraad blijkt het centraal orgaan van dat systeem te zijn. Krachtens hoofdstuk VII van het Handvest van de Verenigde Naties, getiteld "Optreden met betrekking tot bedreiging van de vrede, verbreking van de vrede en daden van agressie", en in het bijzonder de artikelen 39, 41 en 42, kan de Veiligheidsraad immers maatregelen aan de Staten opleggen tot herstel en handhaving van de vrede en van de internationale veiligheid.

De Veiligheidsraad oefent zonder de minste twijfel een normatieve bevoegdheid uit, die rechtstreeks verband houdt met zijn mandaat, dat gegrond is op het Handvest



van de Verenigde Naties, maar zonder daarbij de grenzen van dat mandaat te mogen overschrijden. Met toepassing van de artikelen 39 en volgende van het Handvest, kan de Veiligheidsraad rechten scheppen, de Staten bevoegdheden toekennen en verplichtingen opleggen, maar deze maatregelen - men kan het niet genoeg benadrukken - zijn slechts tijdelijk van aard. Om het in de bewoordingen van ZEMANEK te zeggen, zoals hij door Catherine Denis geciteerd wordt in haar opmerkelijke studie "Le pouvoir normatif du Conseil de sécurité des Nations Unies: portée et limites", bestaan de in hoofdstuk VII bedoelde maatregelen in "a specific action intended to achieve a concrete effect and, thus, a temporary, case-related reaction to one of the situations referred to in Article 39" <sup>(54)</sup>.

29. In de meeste Resoluties die de Veiligheidsraad heeft aangenomen over de toestand in SOMALIË, en met name in de belangrijkste Resoluties betreffende de bestrijding van de moderne zeepiraterij<sup>(55)</sup>, verklaart de Veiligheidsraad dat hij optreedt krachtens hoofdstuk VII van het Handvest van de Verenigde Naties en waren en zijn zijn beslissingen om vreemde Staten, onder bepaalde voorwaarden, toegang tot de territoriale wateren van SOMALIË te verschaffen, slechts geldig voor een bepaalde termijn. Toch kan niet betwist worden dat de Veiligheidsraad geen genoegen neemt met een uitlegging van het Verdrag van MONTEGO BAY, maar de toepassing ervan verruimt. Hieruit kan worden afgeleid dat de Veiligheidsraad zich als "wetgever" wil opwerpen. Indien SOMALIË zich niet akkoord had verklaard met die evolutie naar een nieuw internationaal beleid inzake de bestrijding van de zeepiraterij in dat gedeelte van de wereld, had men het optreden van de vreemde Staten bezwaarlijk kunnen rechtvaardigen op grond van de tekst van het Verdrag van MONTEGO BAY alleen<sup>(56)</sup>. Een verantwoording op grond van een soort "absolute macht" van de Verenigde Naties, die alleen maar zou zijn afgeleid uit de artikelen 2, § 6, en 103 van het Handvest van de Verenigde Naties, zou volgens mij niet hebben volstaan. Artikel 2, § 6, bepaalt, ik herhaal, dat de Organisatie van de Verenigde Naties er zorg voor draagt dat Staten die geen lid van de Verenigde Naties zijn, overeenkomstig de opgesomde beginselen handelen, voor zover dit voor de handhaving van de internationale vrede

---

<sup>(54)</sup> Zie C. DENIS, *Le pouvoir normatif du Conseil de sécurité des Nations Unies: portée et limites*, Collection de droit international, Brussel, Bruylant - Editions de l'Université de Bruxelles, 2004, nrs. 361, 362, 459, 460 en 486.

<sup>(55)</sup> Zie *supra*, nrs. 16 en 26.

<sup>(56)</sup> Zie C. LALY-CHEVALIER, "Lutte contre la piraterie maritime et droits de l'homme", *Rev. b. dr. intern.* 2009-1, p. 19 (vgl. echter p. 18 en 21).

en veiligheid noodzakelijk kan zijn. Artikel 103 bepaalt dat, in geval van strijdigheid tussen de verplichtingen van de leden van de Verenigde Naties krachtens het Handvest en hun verplichtingen krachtens andere internationale overeenkomsten, de eerstgenoemde verplichtingen voorrang hebben. Die bepalingen veronderstellen dat de door de Veiligheidsraad aangenomen Resoluties gegrond zijn op een wettelijke grondslag die overeenstemt met het internationaal recht. In het geval van SOMALIË is dat land enkel onrechtstreeks een Staat die "verantwoordelijk" is voor de bedreiging van de internationale vrede en veiligheid, omdat de Staat "in gebreke blijft" maar niet "aanvalt". Mij lijkt het een wijze beslissing om de instemming van SOMALIË te vragen. In verband hiermee merke men ook op dat SPANJE voorgesteld had om de havens van de piraten te blokkeren. Die strategische oplossing lijkt logisch: waarom de hele Indische Oceaan bewaken als een actie zoals het blokkeren van de havens van de piraten even efficiënt kan zijn? Aangezien een blokkade in de eerste plaats een oorlogsdaad is, is geen enkele Resolutie van de Veiligheidsraad zo ver gegaan. Met de blokkade van in- en uitgaand verkeer uit de havens wordt niet alleen maar een beroep op geweld gedaan.

30. Een interessante vraag, die echter buiten het bestek valt van het noodgedwongen beperkte kader van deze Rede, is of de Resoluties van de Veiligheidsraad inzake de bestrijding van zeepiraterij alleen gericht zijn tot de Staten of ook rechtstreeks gericht zijn tot bestemmingen die geen Staten zijn, namelijk personen.

Op het eerste gezicht zou ik, in de regel, voor de tweede oplossing kiezen. De oplossing is m.i. logisch, daar de Resoluties de strijd tegen piraten, d.w.z. personen, beogen.

Over het algemeen heeft het steeds vaker optreden van de Veiligheidsraad ertoe geleid dat de Lidstaten minder zelf hoeven tussenbeide te komen. De Resoluties van de Veiligheidsraad zijn ook min of meer rechtstreeks gericht tot entiteiten die geen staten zijn: de intergouvernementele organisaties, de rebellengroepen, de bewegingen voor nationale bevrijding, de volkeren, de burgerbevolking, de NGO's, de feitelijke overheden, de internationale gemeenschap, de privaatrechtelijke handelsvennootschappen, de politieke partijen, het internationaal personeel, de vluchtelingen, de ontheemden en zelfs personen. Die handelwijze zou enerzijds haar oorsprong vinden in de complexe situaties waarmee de Veiligheidsraad vaak geconfronteerd wordt en zou

anderzijds ingegeven zijn door de noodzaak om de verschillende actoren, die geen staten zijn, min of meer rechtstreeks te bereiken teneinde ze aan te zetten om tot de internationale vrede en veiligheid bij te dragen.

Indien personen verantwoordelijk zijn voor de verstoring van de internationale vrede en veiligheid, is er geen enkele reden waarom de Veiligheidsraad zich niet rechtstreeks tot die personen zou kunnen richten en dus rechtstreeks tegen hen zou kunnen optreden op grond van de artikelen 39<sup>(57)</sup> en 2, § 7, in fine, van het Handvest van de Verenigde Naties<sup>(58)</sup>. Volgens het voormelde artikel 2, § 7, in fine, staat het beginsel volgens hetwelk niet opgetreden wordt in aangelegenheden die wezenlijk onder de nationale rechtsmacht van een Staat vallen, de toepassing van de in hoofdstuk VII van het Handvest bedoelde dwangmaatregelen geenszins in de weg.

### Afdeling 3. - Enkele burgerrechtelijke aspecten van de zeepiraterij die verband houden met de internationale zeevaart en de Verenigde Naties.

#### § 1. - Het probleem van de definitie van zeepiraterij.

31. Het spreekt voor zich dat handelingen van maritieme piraterij zoals deze thans ook in de Belgische wetgeving van 30 december 2009 zijn omschreven, eveneens op burgerrechtelijk vlak gevolgen kunnen hebben<sup>(59)</sup>. Men denke aldus aan de gevolgen van piraterij voor lopende vervoersovereenkomsten dan wel aan de verzekeringsrechtelijke gevolgen van piraterij. Cruciaal bij dit alles is de vraag op welke wijze piraterij wordt omschreven in het kader van het vervoers- en zeeverzekeringsrecht. Het is immers niet omwille van het feit dat piraterij thans in de Wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee een omschrijving heeft gekregen, dat piraterij op dezelfde wijze wordt gekwalificeerd in rechtsinstrumenten inzake zeevervoer of inzake zeeverzekering. Om die reden lijkt het daarom nuttig om te onderzoeken of en zo ja, op welke wijze, piraterij voorkomt in het vervoers- en het zeeverzekeringsrecht. Het is bovendien ook essentieel voor ogen te houden dat in dit verband natuurlijk ook ruimte bestaat voor contractuele vrijheid. In beginsel

<sup>(57)</sup> Zie *supra*, nrs. 28 en 29.

<sup>(58)</sup> Zie TSHIBANGU KALALA, *Les Résolutions de l'O.N.U. et les destinataires non étatiques*, Collection Droit international, Brussel, Groep DE BOECK – Larcier, 2009, nrs. 30 en 187.

<sup>(59)</sup> Mijn dank gaat uit naar Bernard INSEL, Lector aan de Université de Bruxelles, voor zijn raad m.b.t. het bronnenonderzoek voor deze afdeling. Over de definitie van zeepiraterij in de Belgische wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee, zie *supra*, nr. 16.

kunnen partijen (vervoerders, verzekeraars, ...) immers afwijkend gaan bedingen in individuele overeenkomsten.

§ 2. - Piraterij in een aantal rechtsinstrumenten van vervoersrecht.

32. Inzake goederenvervoer onder cognossement moet in België vooreerst rekening gehouden worden met een aantal internationale verdragen. Er is immers het Verdrag van Brussel van 25 augustus 1924 voor de eenmaking van bepaalde regelen inzake cognossementen<sup>(60)</sup> -de zogenaamde Hague Rules- gewijzigd door het Protocol van Brussel van 23 februari 1968<sup>(61)</sup> -de zogenaamde Visby Rules- en door het Protocol van Brussel van 21 december 1979<sup>(62)</sup>. Daarbij dient ook aandacht besteed te worden aan de omzetting van deze instrumenten in artikel 91 van de Zeewet. Hoewel België geen partij is bij het Verdrag van de Verenigde Naties inzake zeevervoer van goederen -de zogenaamde Hamburg Rules<sup>(63)</sup>- noch bij de recente Rotterdam Rules<sup>(64)</sup>, zal ook kort worden nagegaan of en, zo ja, piraterij eveneens in deze rechtsinstrumenten is geregeld.

33. Piraterij of zeeroverij komt als begrip als zodanig niet voor in de Hague-Visby Rules. Artikel 4.2 ervan bepaalt wel dat noch de vervoerder, noch het schip aansprakelijk zijn wegens verlies of schade ontstaan als gevolg van of voortspruitende uit onder meer: c) perikelen, gevaren en onheilen van de zee of van andere bevaarbare wateren, e) daden van oorlog en f) daden van publieke vijanden. De vraag rees dan ook of piraterij onder één van voormelde bepalingen kan worden ondergebracht zodat de vervoerder noch het schip voor schade als gevolg daarvan niet aansprakelijk zouden zijn. In artikel 91, A, § 4, 2° Zeewet - dat bijna letterlijk de tekst van de Hague-Visby Rules weergeeft<sup>(65)</sup>- luidt het

---

<sup>(60)</sup> B.S., 1 juni 1931.

<sup>(61)</sup> Wet 29 augustus 1978 houdende goedkeuring van het Protocol, opgemaakt te Brussel op 23 februari 1968, tot wijziging van het Internationale Verdrag voor de eenmaking van bepaalde regelen inzake cognossementen, ondertekend te Brussel op 25 augustus 1924, B.S., 23 november 1978.

<sup>(62)</sup> Wet 17 augustus 1983 houdende goedkeuring van volgende Internationale Akten: a) Protocol houdende wijziging van het Internationaal Verdrag nopens de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen van 10 oktober 1957; b) Protocol houdende wijziging van het Internationaal Verdrag voor de eenmaking van bepaalde regelen inzake cognossementen van 25 augustus 1924, zoals gewijzigd door het Wijzigingsprotocol van 23 februari 1968, opgemaakt te Brussel op 21 december 1979, B.S., 22 november 1983

<sup>(63)</sup> United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, ondertekend te Hamburg op 31 maart 1978. De Hamburg Rules traden in werking op 1 november 1992, maar dus niet in België.

<sup>(64)</sup> United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, aangenomen door de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties op 11 december 2008 en opengesteld voor ondertekening te Rotterdam op 23 september 2009. Zie ook *supra*, nr. 8.

<sup>(65)</sup> Ingevolge de Wet van 28 november 1928 ten doel hebbende de Belgische wetgeving in overeenstemming te brengen met het internationaal verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen inzake cognossementen, getekend te Brussel, op 25 augustus 1924, B.S., 11 januari 1929.

dat noch de vervoerder, noch het schip aansprakelijk is wegens verlies of schade, voortvloeiend uit of ontstaan tengevolge van onder meer: c) gevaren en onheilen van de zee of van andere bevaarbare wateren, e) oorlogshandelingen en f) daden van vijanden van de Staat. Of, en in welke mate, piraterij onder één van deze bepalingen kan worden gebracht, werd niet steeds op eenduidige wijze beantwoord.

34. Inderdaad, er werd onder verwijzing naar onder meer het werk van Smeesters en Winkelmolen<sup>(66)</sup>, opgemerkt dat, hoewel de betekenis van daden van vijanden van de Staat uit artikel 91, A, § 4, 2°, f), Zeewet bijzonder onduidelijk is, er toch aanvaard werd dat zeerovers daar onder vallen. Gewone dieven, zelfs indien zij gewapend zijn, zouden echter niet tot die categorie behoren<sup>(67)</sup>. Hetzelfde standpunt vinden we bij De Weerdts die erop wijst dat voormeld punt f), gewoonlijk wordt begrepen als piraten, zeerovers en dat de individuen die een vereniging vormen met als doel personen of eigendommen aan te vallen daar ook onder vallen, maar niet de eenvoudige diefstallen of diefstallen met geweld van geïsoleerde individuen. Verder schrijft De Weerdts dienaangaande dat de zeevervoerder ontheven is van *“aansprakelijkheid wanneer een gewapende bende aan boord van het vaartuig klimt. Dit is een daad van piraterij waarvan het bewijs geleverd wordt door het scheepsjournaal en het logboek behoudens tegenbewijs”*<sup>(68)</sup>.

35. Smeesters en Winkelmolen wijzen er evenwel ook op dat volgens de Angelsaksische doctrine, piraterij veelal als een gevaar van de zee wordt beschouwd<sup>(69)</sup> maar dat in België de stelling dat het gaat om vijanden van de Staat meer aanvaard is: *“Nous estimons qu’au regard de la loi belge, les pirates doivent être rangés parmi les ennemis publics, ayant toujours été considérés comme des hostes humani generis. Pour le surplus, en présence des hésitations de la doctrine anglaise sur la portée de l’expression reproduite dans notre loi, nous pensons qu’une grande circonspection s’impose. A notre avis,*

<sup>(66)</sup> C. SMEESTERS en G. WINKELMOLEN, *Droit Maritime et Droit Fluvial*, II, Brussel, Larcier, 1933, nr. 694. In dezelfde zin ook: G. VAN BLADEL, *Connaissements et règles de La Haye. Commentaire de la loi du 28 novembre 1928*, Brussel, Larcier, 1929, nr. 325.

<sup>(67)</sup> F. STEVENS, *Vervoer onder cognossement*, Brussel, Larcier, 1929, nr. 398.

<sup>(68)</sup> I. DE WEERDT (red.), *Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtlijk Zeerecht*, Antwerpen, ETL, 2003, nr. 740-740bis.

<sup>(69)</sup> In dezelfde zin o.m.: Circular 008/2008 van The Charterers P&I Club (London): <http://exclusivelyforcharterers.com/2008%20008%20Piracy.pdf>. Ook elders werd gewezen op het regelmatig in de Angelsaksische wereld ingenomen standpunt dat piraterij als gevaar van de zee wordt beschouwd, zij het dat ook andere auteurs de mening vertolken dat ze ook als vijanden van de Staat worden aangezien. Aldus: M. HARVEY, “Piracy: High Seas, Violent Theft, and Private Ends”, [http://esvc000873.wic005u.server-web.com/docs/Harvey\\_paper.pdf](http://esvc000873.wic005u.server-web.com/docs/Harvey_paper.pdf).

devraient être considérés comme ennemis publics, les individus qui ont formé une association dans le but d'attenter aux personnes ou aux propriétés. En effet, ces malfaiteurs commettent un attentat contre la sécurité publique. Ni le vol simple, ni le vol à main armée perpétré par un ou plusieurs individus isolés ne sont donc le fait d'ennemis publics. Des conséquences de ces vols, le transporteur peut être exonéré aux termes du *littera q*<sup>(70)</sup>". Laatst vermelde auteurs geven ook de summiere discussie weer die werd gevoerd naar aanleiding van het aannemen van het begrip "vijanden van de Staat" tijdens de werkzaamheden ter opstelling van het Verdrag van Brussel: "*Quelle est, demanda Lord Phillimore à la Conférence de La Haye, la signification de l'expression 'fait d'ennemis publics' qui figurait alors sous le littera g. - Pirates?*

*Sir Norman Hill répondit: Cela est pris, Mylord, du Harter Act, du Canadian et du Australian Act. Je ne sais pas.*

*Lord Phillimore. - Cela peut signifier pirates.*

*Sir Norman Hill. - Cela peut signifier pirates. Je le suppose.*

*Le président. - Il est difficile de savoir ce que cela signifie. Est-ce que (g) est accepté? Accepté<sup>(71)</sup>."*

36. Het voorgaande maakt alvast duidelijk dat het vaak niet eenvoudig zal zijn om een gewone diefstal of schelmerij te onderscheiden van piraterij dat in het eerste geval niet<sup>(72)</sup> en in het tweede geval wél in ons land als daden van vijanden van de Staat lijkt te worden beschouwd. Dat dergelijke feiten in het Belgische recht niet als gevaren van de zee worden beschouwd – zulks in tegenstelling tot wat, minstens ten dele, in de Angelsaksische literatuur wordt voorgehouden – volgt ook uit een arrest van het Hof van Cassatie van 13 april 1956. Uit dat arrest volgt immers dat zo, daar zij eigen

---

<sup>(70)</sup> C. SMEESTERS en G. WINKELMOLEN, *Droit Maritime et Droit Fluvial*, II, Brussel, Larcier, 1933, nr. 694.

<sup>(71)</sup> C. SMEESTERS en G. WINKELMOLEN, *Droit Maritime et Droit Fluvial*, II, Brussel, Larcier, 1933, nr. 694 met verwijzing naar *Rapport de la Conférence de La Haye*, 1921, 153-154. Zie ook: G. MARAIS, *Les transports internationaux de marchandises par mer et la jurisprudence en droit comparé. Loi du 9 avril 1936*, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1949, 155-156, die erop wijst dat het nogal vreemd is om regels te formuleren zonder de precieze betekenis ervan te kennen.

<sup>(72)</sup> Of diefstal aan boord van het schip – bv. wanneer het in de haven ligt aan een kaai – onder letter q) van artikel 91A, § 4, 2° Zeewet zou kunnen vallen – zoals Smeesters en Winkelmolen (zie vorige voetnoot) lijken te suggereren – is echter niet zeker. Uit een vonnis van de rechtbank van koophandel van Antwerpen volgt in alle geval dat diefstal aan boord van het schip voor de zeevervoerder geen ontheffingsgrond als bedoeld in artikel 91A, § IV, 2°, q), Zeewet is en dat dit zeker zo is als de rederij met de haven goed vertrouwd is en het diefstalrisico – in casu in Lagos – derhalve behoort te kennen. Zie: Kh. Antwerpen 10 maart 1993, *RHA* 1993, 367. Dat het evenmin als piraterij kan worden gekwalificeerd, lijkt ook duidelijk.

zijn aan alle vervoer over zee, de perikelen, gevaren en onheilen van de zee te wijten zijn aan wisselvalligheden van de zeevaart die niet noodzakelijk onvoorzienbaar zijn, er nochtans wordt vereist, opdat zij tot opheffing van aansprakelijkheid zouden leiden, dat zij van die aard zijn dat de vervoerder zich in de onmogelijkheid bevindt de vervoerde goederen tegen de schadelijke gevolgen van die gebeurtenissen te beschutten<sup>(73)</sup>. Er werd geschreven dat ingevolge deze rechtspraak, en in het bijzonder het arrest van 13 april 1956, volgt dat de zeevervoerder die zich op deze grond wil beroepen om bevrijd te zijn, een driedubbel bewijs zal moeten leveren: het bestaan van buitengewoon ongunstige weersomstandigheden, het oorzakelijk verband tussen de aangevoerde feiten en de ontstane schade en de afwezigheid van fouten in zijn hoofd<sup>(74)</sup>, hetgeen duidelijk maakt dat, naar Belgisch recht, een band met weersomstandigheden wordt vereist. Toepassing van deze grond ter opheffing van de aansprakelijkheid van de zeevervoerder blijkt dan ook naar Belgisch recht niet te worden aanvaard in geval van piraterij<sup>(75)</sup>.

37. Geconfronteerd met deze verschillende benadering in België en - minstens in een gedeelte ervan - van de Angelsaksische literatuur, rijst natuurlijk de vraag welke richtlijnen bij de interpretatie van de verschillende ontheffingsgronden in acht moeten worden genomen. In de mate waarin deze ontheffingsgronden voorkomen in de Hague-Visby Rules, dient men bij de interpretatie ervan, rekening te houden met het feit dat het gaat om verdragsregels, zelfs al werden deze regels zo goed als integraal in artikel 91 Zeewet geïncorporeerd. Een interessante uitspraak in dit verband, is deze van de rechtbank van koophandel van Antwerpen van 11 januari 1993 waarin werd gesteld dat, zelfs indien de Haagse Regels niet volledig identiek zijn met artikel 91, het internationaal verdragsrecht primeert op de interne wet. *“De Conventie van 1924 heeft tot doel de eenmaking van bepaalde regelen inzake cognossementen. Deze internationale overeenkomst kan niet geïnterpreteerd worden door de rechtbank van één lidstaat. Het Hof van Cassatie zegt dat de interpretatie van een internationale Conventie met als doel de eenmaking van het recht niet*

---

<sup>(73)</sup> Cass. 13 april 1956 (A.C. 1956, 670). Vergelijk ook met Cass. 9 september 1983, A.R. 3845, A.C. 1983-84, nr. 15.

<sup>(74)</sup> R. ROLAND, M. HUYBRECHTS en S. ROLAND, “Overzicht van rechtspraak. Scheepvaartrecht (1968-1975)”, *TPR* 1976, (81) 144. De daar aangehaalde andere rechtspraak maakt duidelijk dat deze grond verband houdt met weersomstandigheden zodat, althans naar Belgisch recht, deze grond van ontheffing van aansprakelijkheid niet in aanmerking zal kunnen komen in geval van piraterij.

<sup>(75)</sup> Zie vb. Antwerpen 21 september 1977, *RHA* 1979-80, 53; Kh. Antwerpen, 11 januari 1993, *RHA* 1993, 95; High Court Australia, 22 oktober 1998, *Eur. Vervoerr.* 1999, 958.

kan gebeuren bij referentie naar het nationaal recht van één van de contracterende staten. Wanneer de tekst een interpretatie vraagt, moet dit gebeuren op basis van elementen eigen aan de Conventie, o.m. haar doel, haar voorwerp en context, haar voorbereidende werken. Het is nutteloos een Conventie op te stellen met als doel een internationale wetgeving te verwezenlijken, indien de rechtsinstanties van elke staat haar zouden interpreteren volgens begrippen eigen aan hun recht (Cass. 27 januari 1977, Pas. 1977, 574) <sup>(76)</sup>."

38. Artikel M, tweede lid van het Protocol van ondertekening van het Verdrag van Brussel van 25 augustus 1924 bepaalt ook dat verdragspartijen dit verdrag in werking kunnen doen treden, hetzij door het kracht van wet te geven, hetzij door de bij het verdrag aangenomen regelen in haar eigen wetgeving op te nemen in een bij die wetgeving passende vorm. Het is dit laatste dat België heeft gedaan in artikel 91 Zeewet. Bovendien is in hetzelfde artikel M bepaald dat de verdragspartijen zich uitdrukkelijk het recht voorbehouden om, onder meer, nader te bepalen dat in de bij artikel 4, 2e lid, van c tot p, voorziene gevallen de houder van het cognossement het bewijs mag leveren van de persoonlijke fout van de vervoerder of van de fouten zijner aangestelden, die door paragraaf a niet gedekt zijn. Het is precies omwille van het feit dat het Verdrag van Brussel de verdragspartijen de mogelijkheid heeft gegeven om de desbetreffende regels ervan in eigen wetgeving om te zetten, dat een gebrek aan uniformiteit is ontstaan en vandaar dan ook wellicht andere interpretaties van de uitzonderingen op de aansprakelijkheid van de vervoerder voor daden van maritieme piraterij. *"Thus, the Hague Rules have given a certain amount of liberty to the Contracting States to deviate from the agreed rules when incorporating them into national maritime codes. Many Contracting States have in fact done so, and the result has been a lack of uniformity not only from country to country but even within the same country"*<sup>(77)</sup>." Ook om die reden bepaalt artikel 3 van de Hamburg Rules dat in de *"interpretation and application of the provisions of this Convention regard shall be had to its international character and to the need to promote uniformity."*

39. In tegenstelling tot de Hague-Visby Rules, bevatten de Hamburg Rules geen gedetailleerde lijst van gevallen waarin de aansprakelijkheid van de vervoerder is opgeheven. De gevallen waarin de vervoerder van een

---

<sup>(76)</sup> Kh. Antwerpen, 11 januari 1993, *RHA* 1993, 95.

<sup>(77)</sup> Article-by-Article Comments on the Hamburg Rules, *Eur. Vervoerr.* 1992, (585) 593.



opheffing van aansprakelijkheid geniet in het kader van de Hamburg Rules zijn tot drie herleid<sup>(78)</sup>, met name betreffende levende dieren, afwijkende route om levens dan wel eigendom ter zee te redden en brand<sup>(79)</sup>. De reden waarom men – anders dan de lijst van uitzonderingen op de aansprakelijkheid van de vervoerder die voorkomen in de Hague-Visby Rules – niet zijn toevlucht wou nemen tot een dergelijke, lange lijst, had te maken met de opvatting binnen UNCITRAL dat de lijst van uitzonderingen uit de Hague-Visby Rules slecht was opgesteld. *“This technique of listing rules and exceptions has caused many difficulties which, even today, cannot be considered resolved despite repeated testing in the courts. This structure emerged because the drafters of the Hague Rules essentially incorporated in article IV, clauses taken from bills of lading in use at the beginning of the twentieth century. From time to time new exemptions had been added to them without attention being paid to whether or not they were legally necessary<sup>(80)</sup>.”* In geval van piraterij zal dan ook een beroep moeten worden gedaan op de algemene regel van artikel 5.1 van de Hamburg Rules dat immers bepaalt dat de vervoerder *“is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.”* Evenwel waren de Hamburg Rules geen succes vermits heel wat belangrijke zeevarende landen deze rules niet accepteerden<sup>(81)</sup>; ook in België traden de Hamburg Rules nooit in werking.

40. Wat tenslotte de recente Rotterdam Rules betreft, herinner ik eraan dat het begrip piraterij daar wél uitdrukkelijk in voorkomt. Inderdaad, overeenkomstig artikel 17.3 is de vervoerder *“aussi déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article si, au lieu de prouver l’absence de faute comme prévu au paragraphe 2 du présent article, il prouve qu’un ou plusieurs des événements ou circonstances ci-*

---

<sup>(78)</sup> Zie artikel 5 van de ‘Hamburg Rules’.

<sup>(79)</sup> A. WANIGASEKERA, “Comparison of Hague-Visby Rules and Hamburg Rules”, [http://www.juliusandcreasy.com/inpages/publications/pdf/comparison\\_of\\_hague\\_and\\_hamburg-AW.pdf](http://www.juliusandcreasy.com/inpages/publications/pdf/comparison_of_hague_and_hamburg-AW.pdf).

<sup>(80)</sup> Article-by-Article Comments on the Hamburg Rules, *Eur. Vervoerr.* 1992, (585) 597-598.

<sup>(81)</sup> Cfr. H. HONKA, “United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. Scope of Application and Freedom of Contract”, tekst voorgesteld op een colloquium te Rotterdam op 21 september 2009 naar aanleiding van de openstelling tot ondertekening van de Rotterdam Rules op 23 september 2009. De teksten van verschillende bijdragen zijn consulteerbaar via: <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/index.php>.

*après ont causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont contribué: (...) c) ) Guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils.” Het is evenwel af te wachten wanneer deze Rotterdam Rules van kracht zullen worden; bovendien heeft ons land ze niet ondertekend ook al omwille van het feit dat thans ook werkzaamheden bezig zijn om tot een herziening van de Belgische Zeewet te komen. Zulks blijkt ook uit het antwoord van Staatssecretaris Etienne Schouppe op de parlementaire vraag van kamerlid Kristof Waterschoot op 21 oktober 2009 in de Commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven: “Ik kan u wel de verzekering geven dat België dit verdrag niet heeft ondertekend. Wij zijn voorstander van een vereenvoudiging alsook van een harmonisering van de internationale vervoerscontracten, maar het is op dit ogenblik voor ons nog niet duidelijk of de Rotterdam Rules echt beantwoorden aan de voorwaarden zoals wij die zien. U weet dat dit gebeurt op het moment dat wij bezig zijn met een volledige herziening van het Belgische zeerecht. Wij zijn daarmee actief bezig. Dat wordt voorbereid. Ik hoop daar in de loop van de volgende maanden mee klaar te zijn. In het in voorbereiding zijnde nieuwe wetboek zal een uitvoerige titel worden gewijd aan de in het nieuwe verdrag behandelde aangelegenheden, inzonderheid de overeenkomst van zeevervoer. Het nieuwe verdrag heeft bovendien een impact op andere mogelijk in het nieuwe Belgische wetboek te regelen kwesties, zoals bijvoorbeeld het multimodaal vervoer en de goederenbehandeling. Het verdrag zoals dit uitgewerkt is, dus de Rotterdam Rules, zal dan ook nog verder moeten bestudeerd worden in het licht van de modernisering van ons zeerecht zoals dat op dit ogenblik bestaat<sup>(82)</sup>.”*

### § 3. - Piraterij in een aantal rechtsinstrumenten van zeeverzekering.

41. Wat de plaats van de piraterij in instrumenten van zeeverzekering betreft, stel ik voor om uitsluitend acht te slaan op voor ons land relevante rechtsinstrumenten. Aldus zal in het bijzonder aandacht worden besteed aan de Zeewet alsook de algemene voorwaarden van de Polis van Antwerpen van 1 juli 1859 en deze van 20 april 2004.

42. Wat de Zeewet betreft, is artikel 201 in het bijzonder relevant. Dat artikel bepaalt in het eerste lid ervan immers dat voor rekening van de verzekeraar is alle verlies en schade ontstaan tengevolge van storm,

---

<sup>(82)</sup> Kamer van Volksvertegenwoordigers, Integraal Verslag met vertaald beknopt verslag van de toespraken, CRIV 52 COM 666, p. 2.

schipbreuk, stranding, aanvaring, gedwongen verandering van koers, reis of schip, werping, brand, ontploffing, plundering en in het algemeen door enig ander zeegevaar. Evenwel bepaalt het tweede lid ervan dat ingeval de verzekeraar het oorlogsrisico voor zijn rekening neemt, hij instaat voor alle schade en verlies die verzekerde zaken overkomen door vijandelijkheden, vergeldingsmaatregelen, oorlogsverklaring, blokkade, aanhouding op last van hogerhand, molest van de zijde van een erkende of niet-erkende regering en in het algemeen door alle oorlogsvoorvallen en -gevaren. Aldus kan men zeggen dat het eerste lid van artikel 201 Zeewet betrekking heeft op wat men maritieme risico's kan noemen, terwijl de tweede alinea ervan net zoals de artikelen 202 en 203 Zeewet de oorlogsrisico's betreffen<sup>(83)</sup>. Deze bepaling correspondeert overigens met artikel 19 van de Algemene Verzekeringwet van 11 juni 1874 dat bepaalt dat oorlogsrisico en verlies of schade veroorzaakt door oproer niet verzekerd zijn, tenzij het tegendeel bedongen is. Behoudens speciale overeenkomst, blijven oorlogsrisico's dus buiten het voorwerp van de verzekering<sup>(84)</sup>. Gelet op het feit dat oorlogsrisico's in beginsel dus buiten de verzekering blijven, rijst de vraag naar het aflijnen van dat begrip en het maken van een onderscheid met zeefortuin; indien immers de tussenkomst van de verzekeraar beperkt is tot zeefortuin of het oorlogsrisico door een ander verzekeraar is gedekt zal een dergelijke aflijning dienen te gebeuren<sup>(85)</sup> en ook onder welk begrip een geval van piraterij kan worden gebracht.

43. Uit de Zeeverzekeringsspolis van Antwerpen van 1 juli 1859 blijkt dat piraterij niet als oorlogsrisico wordt aanzien in de zin van voormelde bepaling uit de Zeewet en dat het wél wordt gedekt. Immers op grond van artikel 1 van de Zeeverzekeringsspolis van Antwerpen van 1 juli 1859 nemen de verzekeraars voor hun rekening, tot beloop van de bedragen door elk van hen hieronder getekend, alle schaden en verliezen, die het gevolg zijn van "*storm, schipbreuk, stranding, toevallige aanvaring, gedwongen aandoen van een noodhaven, gedwongen verandering van koers, reis en/of schip, werping, brand, plundering, kaping en molest door zeerovers, zeerisico's gedurende de quarantaine, nalatigheid van de kapitein en van het scheepsvolk, schelmerij van de schipper, en over het algemeen, van alle ongevallen en gevaren van de zee. De*

---

<sup>(83)</sup> I. DE WEERDT (red.), *Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtlijk Zeerecht*, Antwerpen, ETL, 2003, nr. 445.

<sup>(84)</sup> C. DIERYCK, *Zeeverzekering en averijvordering*, Brussel, Larcier, 2005, nr. 175.

<sup>(85)</sup> Zie C. DIERYCK, *Zeeverzekering en averijvordering*, Brussel, Larcier, 2005, nr. 175.

oorlogsgevaren komen slechts ten laste van de verzekeraar voor zover dit uitdrukkelijk is overeengekomen. In dit geval zijn zij aansprakelijk voor alle verliezen veroorzaakt door oorlog, vijandelijkheden, vergeldingsmaatregelen, aanhouding, neming en molest door welke regering ook, vriend of vijand, erkend of niet erkend, en, over het algemeen, door alle oorlogsongevallen en oorlogsgevaren." Er werd op gewezen dat het "*risque de piraterie a toujours été rangé parmi les risques maritimes couverts. Toutefois la teneur du terme piraterie a évolué*<sup>(86)</sup>". Doordat in artikel 1 van de Zeeverzekeringpolis apart melding wordt gemaakt van plundering enerzijds en kaping en molest door zeeroovers anderzijds, werd daaruit afgeleid dat ingeval de polis enkel in dekking voorziet voor plundering, zeeroverij niet gedekt zou zijn<sup>(87)</sup>.

44. Andere auteurs merkten op dat gaandeweg, in tegenstelling tot artikel 1 van de Zeeverzekeringpolis van Antwerpen van 1 juli 1859, zeeroverij als oorlogsrisico werd beschouwd<sup>(88)</sup>. Het is dan ook in dat licht dat men de zogenaamde "Alle risico's"-clausule moet begrijpen; het gaat om een clausule die geen deel uitmaakt van de Antwerpse polis en op 28 maart 1952 door de (toenmalige) Vereniging van transportverzekeraars van Antwerpen (Association des assureurs maritimes d'Anvers) als afzonderlijke clausule werd opgesteld en op 27 oktober 1952 bij de Kamer van Koophandel van Antwerpen werd neergelegd<sup>(89)</sup>. Op grond van die clausule komen risico's van oorlog, staking, oproer en zeeroverij slechts ten laste van de verzekeraars voor zover dit uitdrukkelijk is overeengekomen. Zijn zij wél gedekt, dan geldt de clausule van 1 juli 1976 oorlogsrisico's voor zeetransporten. Artikel 1 ervan bepaalt immers dat, bij uitdrukkelijke overeenkomst, en tegen premie "ad hoc" de polis dekking verleent, zonder franchise, voor de oorlogsrisico's overeenkomstig de bepalingen van de Polis van Antwerpen en van de Belgische Wet. "*Zij dekt insgelijks de risico's van oorlog zonder verklaring, burgeroorlog, omwenteling, munitie, opstand of daaruit ontstane burgerlijke onlusten, alsmede die van zeeroverij, mijnen, torpedo's, bommen of ander*

<sup>(86)</sup> C. DIERYCK, "La police maritime d'Anvers (1859)", *TBH* 2000, (529) 534.

<sup>(87)</sup> R. DE SMET, *Droit maritime et droit fluvial belges*, Brussel, Larcier, 1971, II, nr. 743; R. DE SMET, *Traité théorique et pratique des assurances maritimes*, Parijs, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1959, I, nr. 248 met verwijzing naar een arrest van het hof van beroep te Brussel: Brussel 2 april 1941, *RHA* 1941, 244.

<sup>(88)</sup> P. WILDIERS, *Transportverzekering*, Antwerpen, Uitgaven Lloyd Anversois, 1975, nr. 28a. Vergelijk ook met: P. WILDIERS et M. CAETHOVEN, *Manuel pratique des assurances maritimes*, Antwerpen, Lloyd Anversois, sine dato, nr. 31.

<sup>(89)</sup> P. WILDIERS, *Transportverzekering*, Antwerpen, Uitgaven Lloyd Anversois, 1975, nr. 56.

oorlogstuig, zelfs zonder dat een oorlogsfeit zich voordoet".

45. Op 1 oktober 1986 werd dan door de Belgische Vereniging van Transportverzekeraars een nieuwe "alle risico's-Clausule" in zwang gebracht die een lichte aanpassing van deze clausule van 28 maart 1952 behelst. Zeeroverij wordt daarin niet meer vermeld als risico dat slechts gedekt is als er dienaangaande een uitdrukkelijk beding is zodanig dat de schade en het verlies veroorzaakt door kaping en molest door zeerovers zoals bepaald in artikel 1 van de Zeeverzekeringsspolis van 1859 gedekt zijn<sup>(90)</sup>. Daarmee blijkt zeeroverij een maritiem risico te zijn dat voorwerp van dekking uitmaakt. In het Engelse verzekeringsrecht daarentegen, blijkt schade of verlies geleden als gevolg van zeeroverij als 'marine risk' gedekt te zijn onder de dekking verleend door de zogenaamde Institute cargo clauses A maar niet onder de Institute Cargo clauses B en C<sup>(91)</sup>. Piraterij was in het Engelse verzekeringsrecht derhalve eerst een gedekt risico, werd daarna een tijdlang uitgesloten, om uiteindelijk gedekt te zijn onder Institute Cargo Clause A, die als "all-risks clauses" geldt<sup>(92)</sup>.

46. Bij het voorgaande moet men natuurlijk wel voor ogen houden dat het niet uitgesloten is dat kaping of zeeroverij met toestemming van de ene of andere staat kan plaatsvinden die aan enkele of bepaalde zeerovers toelating verleent om te roven - met de zogenaamde kapersbrief - in welk geval het gaat om een oorlogsrisico of oorlogsgevaar<sup>(93)</sup>.

47. Wat de vernieuwde Goederenverzekeringsspolis van Antwerpen van 20 april 2004 betreft, dient in eerste instantie te worden opgemerkt dat dit slechts een goederenverzekering of zaakschadeverzekering is; de Zeeverzekeringsspolis van 1 juli 1859 is daarentegen zowel een goederenverzekering als een cascoverzekering. Indien overeenkomstig artikel 6 van de polis van 20 april 2004 wordt verzekerd vrij van particuliere averij, nemen de verzekeraars voor hun rekening: "elk materieel totaal verlies voortvloeiend uit storm, schipbreuk, stranding, aanvaring, het gedwongen aandoen van een noodhaven, gedwongen verandering van koers, reis en/of schip, werping, brand, plundering, kaping en molest door

<sup>(90)</sup> I. DE WEERDT (red.), *Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtlijk Zeerecht*, Antwerpen, ETL, 2003, nr. 447.

<sup>(91)</sup> I. DE WEERDT (red.), *Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtlijk Zeerecht*, Antwerpen, ETL, 2003, nr. 447.

<sup>(92)</sup> C. DIERYCK, *Zeeverzekering en averijvordering*, Brussel, Larcier, 2005, nr. 177.

<sup>(93)</sup> C. DIERYCK, *Zeeverzekering en averijvordering*, Brussel, Larcier, 2005, nr. 192.

*zeerovers, zeerisico's gedurende quarantaine, nalatigheid van de kapitein en van de bemanning, schelmerij van de schipper, en, over het algemeen, uit alle ongevallen en gevaren op zee."* Ook daarmee blijkt dat - in aansluiting met artikel 1 van de Zeeverzekeringsspolis van 1 juli 1859 - plundering, kaping en molest door zeerovers een zee- of maritiem risico zijn.

48. Tenslotte is het wellicht niet oninteressant om nog even stil te staan bij abandonnement en de mogelijkheid daarvan in geval van zeeroverij of piraterij. Artikel 222 van de Zeewet bepaalt dat abandonnement - hetgeen inhoudt dat de verzekerde bij zware schadegevallen de verzekerde zaak afstaat aan de verzekeraar tegen betaling van de verzekerde waarde van die zaak - kan geschieden in geval van neming, schipbreuk, stranding met verbrijzeling, onzeewaardigheid ten gevolge van zeegevaar, aanhouding door een vreemde mogendheid, verlies of beschadiging van de verzekerde zaken, indien het verlies of de beschadiging ten minste drie vierden bedraagt. Daaraan wordt nog het geval toegevoegd waarin abandonnement kan geschieden in geval van aanhouding door de regering na het begin van de reis. In de materie die ons hier aanbelangt, komt het geval van neming aan de orde; indien neming plaats vindt door strijdkrachten van een staat of kapers in zijn dienst, gaat het om een oorlogsrisico<sup>(94)</sup>. Tenslotte is het wellicht niet oninteressant om nog even stil te staan bij abandonnement en de mogelijkheid daarvan in geval van zeeroverij of piraterij. Artikel 222 van de Zeewet bepaalt dat abandonnement - hetgeen inhoudt dat de verzekerde bij zware schadegevallen de verzekerde zaak afstaat aan de verzekeraar tegen betaling van de verzekerde waarde van die zaak - kan geschieden in geval van neming, schipbreuk, stranding met verbrijzeling, onzeewaardigheid ten gevolge van zeegevaar, aanhouding door een vreemde mogendheid, verlies of beschadiging van de verzekerde zaken, indien het verlies of de beschadiging ten minste drie vierden bedraagt. Daaraan wordt nog het geval toegevoegd waarin abandonnement kan geschieden in geval van aanhouding door de regering na het begin van de reis. In de materie die ons hier aanbelangt, komt het geval van neming aan de orde; indien neming plaatsvindt door strijdkrachten van een staat of kapers in zijn dienst, gaat het om een oorlogsrisico<sup>(95)</sup>. Hoewel neming in het kader van artikel 222 Zeewet op de beide situaties van kaping door zeerovers dan wel door strijdkrachten van een staat kan slaan, beperkt de

---

<sup>(94)</sup> C. DIERYCK, *Zeeverzekering en averijvordering*, Brussel, Larcier, 2005, nr. 188.

<sup>(95)</sup> R. DE SMET, *Traité théorique et pratique des assurances maritimes*, Parijs, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1959, I, nr. 535.

Goederenverzekeringopolis van Antwerpen van 20 april 2004 het abandonnement in geval van neming uitdrukkelijk tot kaping door zeerovers<sup>(96)</sup>. Inderdaad, artikel 12.2 van de polis van 20 april 2004 bepaalt immers dat, zonder afbreuk te doen aan de bepalingen van artikel 11 van deze polis<sup>(97)</sup> en in afwijking van de bepalingen van het Wetboek van Koophandel<sup>(98)</sup>, abandonnement slechts ingeroepen kan worden in volgende gevallen: kaping door zeerovers (...).

49. Meteen wordt ook opnieuw duidelijk - en zulks geldt voor alle civielrechtelijke aspecten van zeeroverij, of het nu gaat om louter vervoersovereenkomsten dan wel verzekeringsaspecten - dat partijen in beginsel steeds zelf anders kunnen bepalen.

#### Afdeling 4. - Besluit.

50. De Heer Pieter DE CREM, minister van Landsverdediging, heeft in de inleidende uiteenzetting over de prioriteiten van het Belgische voorzitterschap van de Europese Unie (juli-december 2010), die hij op 9 maart 2010 heeft voorgesteld in de gemeenschappelijke vergadering van de Commissie voor de Landsverdediging van de Kamer van Volksvertegenwoordigers, de Commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen en voor de Landsverdediging van de Senaat en het Federaal Adviescomité voor de Europese aangelegenheden, verklaard "dat de operaties (...) voor de kust van SOMALIË (de operatie-ATALANTA) zullen worden voortgezet, (dat) wij eind dit jaar nogmaals met een fregat zullen deelnemen aan operaties, als tweede in bevel, samen met FRANKRIJK, (... dat) de Europese Unie met de (...) operatie-ATALANTA bijdraagt tot de bestrijding van de piraterij voor de kust van SOMALIË, (dat) deze operatie een groot succes is (...) die als dusdanig wordt erkend in het gebied zelf en door de NAVO, alsook door andere derde landen die er graag hun medewerking aan verlenen"<sup>(99)</sup>.

Ondanks de coalities van Staten die in het kader van de NAVO (CTF 150) en van de Europese Unie (EUNAVFOR -

---

<sup>(96)</sup> Cfr. Commentaar van de Polant-Commissie bij de Antwerpse Goederenverzekeringopolis van 20 april 2004, *RHA* 2004, (195) 232.

<sup>(97)</sup> Artikel 11 van de Polis van 20 april 2004 voorziet in een uitsluiting van dekking van onder meer oorlogsisico's. Zie i.h.b. art. 11.2.5.1 van die polis.

<sup>(98)</sup> Bedoeld is hier artikel 222 Zeewet.

<sup>(99)</sup> De prioriteiten van het Belgische voorzitterschap van de Europese Unie (juli-december 2010), Verslag namens de commissie voor de Landsverdediging van de Kamer van Volksvertegenwoordigers, de Commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen en voor de Landsverdediging van de Senaat en het Federaal Adviescomité voor de Europese aangelegenheden uitgebracht door de hh. Ludwig VANDENHOVE en Herman DE CROO en de dames Marleen TEMMERMAN en Vanessa MATZ, *Gedr. St., Kamer en Senaat, zitt. 2009-2010, nrs. DOC 52 2378/009 (Kamer) en 4 - 1606/9 (Senaat)*, p. 11 en 12.

ATALANTA) zijn gevormd en het optreden van de nationale zeemachten, moet worden vastgesteld dat de piraterij voor de Somalische kust nog steeds niet helemaal is beteugeld.

51. De eerlijkheid gebiedt immers te erkennen dat SOMALIË pas nadat westerse schepen werden gepraaid, opnieuw in de ten onrechte verloren belangstelling trad, en de Europese burger zich ervan bewust werd dat er in dat deel van de wereld schepen hun containers vol chemisch afval op of voor de kust dumpten en dat de Somalische territoriale wateren, met hun overvloed aan tonijn, overbevist werden door Europese of Aziatische vissersboten<sup>(100)</sup>. De piraterij vanuit SOMALIË houdt zeker verband met die dramatische toestand en met jaren van oorlog die de lokale bevolking tot de parallelle economie noopten, zonder enige overheidsinmenging, en het voortbestaan van de Somalische vissers met name steeds meer in het gedrang kwam<sup>(101)</sup>.

52. Gelukkig beseft de Europese burger nu welke gevolgen verbonden zijn aan de neergang van een Staat die achteraf heropgebouwd moet worden. Dat dit een les voor de hele wereld moge zijn. In het geval van SOMALIË, in het bijzonder, zal het gebruik van geweld alleen de piraterij waarschijnlijk niet uit de Somalische kustwateren verdrijven. De oplossing vergt zonder enige twijfel een totaalaanpak en is waarschijnlijk de enige mogelijke uitweg, waarbij het veiligheidsaspect zeker belangrijk is, maar waar tevens de humanitaire, politieke en institutionele aspecten moeten worden aangepakt via de ontwikkelingssamenwerking<sup>(102)</sup>.

\*

\*\*

---

<sup>(100)</sup> Zie C. BRAECKMAN, "La mafia des déchets a précédé celle des pirates", Le Soir van 21 april 2009, p. 3; Vraag van mevr. Karine LALIEUX aan de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen over 'de exploitatie van de mariene rijkdommen van SOMALIË' (nr. 20681), Beknopt verslag, Kamer, Commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen, zitt. 2009-2010, zitting van woensdag 31 maart 2010, namiddag, p. 25.

<sup>(101)</sup> Zie C. BRAECKMAN, "La mafia des déchets a précédé celle des pirates", Le Soir van 21 april 2009, p. 3; Vraag van mevr. Karine LALIEUX aan de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen over 'de exploitatie van de mariene rijkdommen van SOMALIË' (nr. 20681), Beknopt verslag, Kamer, Commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen, zitt. 2009-2010, zitting van woensdag 31 maart 2010, namiddag, p. 25.

<sup>(102)</sup> Zie A. LELARGE, "2 La SOMALIE entre anarchie et piraterie", Journ. dr. intern. april-mei-juni 2010, nr. 2/2010, p. 474.



Het voorbije gerechtelijk jaar hebben drie vrienden ons verlaten. Hun bekwaamheid werd door iedereen erkend en ze waren alledrie immer goed gehumeurd: emeritus afdelingsvoorzitter José DE PEUTER, ere-advocaat-generaal Philippe GOEMINNE en erehoofdsecretaris Jozef VAN ROY.

Afdelingsvoorzitter DE PEUTER stak graag de draak met zichzelf als zijnde "de keizer van HERENTALS". We konden steeds een kwinkslag van hem verwachten in de stijl van: "Onze collega en vriend X is de Vlaming van Wallonië; hij blijft me in het Nederlands aanspreken". Nooit zagen we hem anders dan glimlachend en hartelijk. Zelfs zijn geschreven notities bevatten kaballistische tekens die de lezer er gewoon toe aanzette om een steeds aangenaam gesprek met hem aan te gaan.

Advocaat-generaal GOEMINNE bleef glimlachen, zelfs tijdens de vele jaren van bittere strijd tegen zijn ziekte. De luide stem die destijds weergalmde als hij zijn stem in het Nederlands verhief, doofde helaas beetje bij beetje uit. Al kon hij zijn dromen van verre reizen waarmaken, was dat spijtig genoeg niet zo voor het komisch magazine dat hij wilde maken en waarin hij sommigen van ons wou portretteren. Zijn gezondheidstoestand heeft vroegtijdig een einde gemaakt aan zijn aanwezigheid op het Hof.

Hoofdsecretaris VAN ROY was de goedgehumide coach van zijn secretariaatsmedewerkers van het Parket bij het Hof van Cassatie. Als toegewijd speler-trainer kon eenieder die dat wenste zijn passie voor het tafeltennissen tijdens de middagpauze delen. Of hij nu gevraagd werd om op de zitting te komen vertalen of dienst moest doen als de secretaris voor het leven van procureur-generaal DUMON, steeds tekende hij "present".

Afdelingsvoorzitter DE PEUTER, Advocaat-generaal GOEMINNE en hoofdsecretaris VAN ROY zouden het niet begrijpen als wij onze activiteiten, ondanks de huidige complexe politieke toestand, niet met verve zouden blijven voortzetten.

Tot slot wil ik ook eer betuigen aan Mevrouw de vrederechter BRANDON, en aan de Heer griffier BELLEMANS, die op tragische wijze het leven lieten.

Voor de Koning vorder ik dat het Hof tijdens het nieuwe gerechtelijk jaar zijn werkzaamheden voortzet.

Inhoudsopgave

Nrs

<b><u>Afdeling 1. – Het fregat "Louise-Marie" verlaat Zeebrugge om een nobele en herculiaanse opdracht te vervullen.</u></b> .....	1
<b><u>Afdeling 2. – Overzicht van het fundamenteel recht van de Verenigde Naties ter bestrijding van de zeepiraterij.</u></b> .....	11
§ 1. – <i>Het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, gedaan te MONTEGO BAY. In het Engels, United Nations Convention on the Law of the Sea.</i> .....	11
A. – De artikelen 100 tot 107. ....	11
B. – Het incident met de THALASSA.....	24
C. – Het verhaal van de ARCTIC SEA.....	25
§ 2. – <i>De Resoluties van de VN-Veiligheidsraad betreffende de toestand in SOMALIË.</i> .....	26
<b><u>Afdeling 3. – Enkele burgerrechtelijke aspecten van de zeepiraterij die verband houden met de internationale zeevaart en de Verenigde Naties.</u></b> .....	31
§ 1. – <i>Het probleem van de definitie van zeepiraterij</i> .....	31
§ 2. – <i>Piraterij in een aantal rechtsinstrumenten van vervoersrecht.</i> .....	32
§ 3. – <i>Piraterij in een aantal rechtsinstrumenten van zeeverzekering.</i> .....	41
<b><u>Afdeling 4. – Besluit.</u></b> .....	50