



UNIVERSITEIT ANTWERPEN –

FACULTEIT TOEGEPASTE ECONOMISCHE WETENSCHAPPEN

UNIVERSITEIT GENT –

FACULTEIT RECHTSGELEERDHEID

De bescherming van olie – en gasplatformen en pijpleidingen op zee tegen aanvallen

Verhandeling voorgedragen tot het bekomen van
de graad van:

Master in de Maritieme Wetenschappen

(Academiejaar 2008 – 2009)

Dreesen Willem (20031388)

Promotor: Prof. dr. Eddy Somers

Commissaris: Guido Van Meel

Inhoudstafel.

Inhoudstafel.....	1
Inleiding	1
Hoofdstuk 1: Olie – en gaswinning op zee	2
Afdeling I : Europa’s afhankelijkheid aangaande olie en gas	3
Hoofdstuk 2: Geschiedenis van olie – en gasplatforms	8
Afdeling I : Inleiding.....	8
Afdeling II : Types	8
§ I. Verplaatsbare platforms	9
§ II. Niet-verplaatsbare platforms	9
Hoofdstuk 3: Rechtsregime van olie – en gasplatforms en evolutie in het internationaal zeerecht.....	12
Hoofdstuk 4: Rechtsregime van onderzeese pijpleidingen	19
Afdeling I : Convention for the Protection of Submarine Telegraph Cables.....	19
Afdeling II : Pijpleidingen en het Internationaal Zeerechtverdrag.....	20
Hoofdstuk 5: Het Maritiem Terrorisme.....	24
Afdeling I : Terroristische aanvallen tegen olie – en gasplatforms.....	25
Afdeling II : Beveiliging van olie – en gasplatforms	27
Hoofdstuk 6: Bestrijding van terrorisme op zee: opties en beperkingen van.....	30
Afdeling I : Terrorisme in het internationaal recht	30
Afdeling II : Terrorisme onder toepassingsgebied van piraterij?.....	33
Afdeling III : Achille Lauro en zijn nasleep	36
Hoofdstuk 7: Rome convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation en het Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf.....	39
Afdeling I : SUA-Verdrag.....	39
§ I. Toepassingsgebied	39
§ II. Sanctieregeling en zijn beperkingen.....	41
Afdeling II : SUA-protocol	43
Afdeling III : Herziening van SUA verdrag en protocol.....	44
Afdeling IV : 2005 SUA verdrag en 2005 protocol	47
§ I. 2005 SUA verdrag	47
§ II. 2005 SUA protocol	50
§ III. Enkele bemerkingen	51
Hoofdstuk 8: Onderdrukking van Terrorisme op zee vanuit het internationaal (zee)recht bekeken.....	53
Afdeling I : Zelfverdediging	53
Afdeling II : Maatregelen door vlaggenstaten genomen tegen schepen onder controle van terroristen	54
§ I. Maritiem Informatiekruispunt.....	56
Afdeling III : Veiligheidszones	57
§ I. Hot Pursuit	58
Afdeling IV : Bescherming van mariene omgeving.....	60
Afdeling V : Noodzakelijkheid (‘necessity’)	61
Hoofdstuk 9: Bescherming van pijpleidingen.....	64
Kritische slotreflectie en besluitvorming	65
Bibliografie.....	68

Inleiding

“Fighting terrorism is like being a goalkeeper. You can make a hundred brilliant saves but the only shot that people remember is the one that gets past you.”

P. WILKINSON, London Daily Telegraph, 1 september 1992

Binnen het bestek van deze masterproef bespreek ik de bescherming in het internationaal (zee)recht van olie – en gasplatforms en pijpleidingen op zee tegen aanvallen. Olie – en gasplatforms kennen we in de volksmond beter als boorplatforms en zijn bij uitstek het hulpmiddel voor exploratie en exploitatie van gas en olie op zee. Pijpleidingen zijn dan weer het instrument om deze grondstoffen te transporteren van zee naar het vasteland.

In het eerste hoofdstuk bespreek ik beknopt de economische waarde van deze ‘maritieme installaties’. Daarnaast concentreer ik me vanzelfsprekend, als jurist, hoofzakelijk op het rechtsregime van deze maritieme installaties (hoofdstuk 3 en 6 e.v.), toch licht ik binnen het kader van deze opleiding ook enkele technische gegevens toe over constructie en beveiliging van dergelijke boorplatforms (hoofdstuk 2 en 4).

Na 11 september 2001 met de aanval van al-Qaida op de ‘Twin Towers’ kreeg de wereld nog meer te maken met het dreigend gevaar van terrorisme. Het gevolg hiervan was een aanzienlijke toename van regelgeving ter voorkoming en bestrijding van terrorisme. Ook in de maritieme wereld bestaat de kans van een terroristische aanval op haveninstallaties, schepen of de maritieme infrastructuur *tout court*. De zeeën permanent controleren op bewegingen van duizenden schepen is onmogelijk, de recente aanvallen van piraten langs de kusten van Somalië en in de Golf van Aden bewijzen dit eens te meer. Deze gebeurtenissen leren ons echter ook dat potentiële terroristische incidenten, gericht tegen de commerciële scheepvaart, de wereldeconomie grote schade kan toebrengen (zo verloopt 90 % van de wereldhandel overzees). Een terroristische aanval gericht tegen een olie – of gasplatform of pijpleiding op zee, is bijgevolg niet uit te sluiten. Tenslotte bekijken en analyseren we dit scenario aan de hand van de relevante verdragsbepalingen en ruimer in het internationaal (zee)recht (hoofdstuk 6 e.v.).

Hoofdstuk 1: Olie – en gaswinning op zee

2. De opkomst van olie- en gasplatforms gaat hand in hand met de interesse om olie- en gasvelden te ontginnen op zee. De exploitatie van natuurlijke rijkdommen van de zeebodem en de daarmee gepaard gaande bouw van olie- en gasplatforms kwam pas na de Tweede Wereldoorlog echt op gang. Zo begon bijvoorbeeld de winning van olie en gas **in de Noordzee** na de Suez-crisis eind jaren '50, hierna volgt een beknopte opsomming van de belangrijkste feiten:

- In 1959 ontdekte de NAM¹ bij Slochteren (in de buurt van Groningen) 1100 miljard m³ gas en werd het op één na grootste gasveld ter wereld. De eerste olievondst in de Noordzee werd gedaan door de Denen in 1966 namelijk het Leman – veld.
- In 1970 werd in de Noorse sector van het Continentale Plat olie gevonden: de velden Ekofisk. Het jaar daarop werd het Auk – olieveld ontdekt, vervolgens werd in 1972 ten Noord-Oosten van Shetland een rijke oliezone vastgelegd: Brent en Ninian (zie figuur 3). Inmiddels was commerciële exploitatie met tankers reeds begonnen.
- Het Statfjord-veld werd ontdekt in '74, de eerste 3 productieplatforms zijn hier opgestart in '79 (zie figuur 1)



fig I. olieplatform flotel polymarine (links)



fig II. (rechts)

- 1975: eerste oliepijpleiding tussen Teesside – Ekofisk werd operationeel (Norpipen). De eerste gasleiding tussen Ekofisk – Emden (Duitsland) werd in 1977 operationeel.
- 1985: Statfjord – Kårstø, eerste gasleiding naar Noorwegen.
- 1988: bij een explosie en brand op de Piper Alpha (olieproductieplatform, stond toen in voor ongeveer 10 % van de olie – en gasproductie in de Noordzee) komen 167 mensen om het leven: tot op heden één van de ergste rampen op een boorplatform.²
- Tampen – area, met Stafjord, Gulfoks & Snorre, zijn de belangrijkste olievelden voor productie van olie voor Noorwegen in de jaren '80 en '90.

¹ NAM is de afkorting voor de Nederlandse Aardolie Maatschappij

² Vanaf dan gelden strenge veiligheidsvoorschriften op boorplatforms. Zo moet het personeel geregeld medisch gekeurd worden en is speciale training noodzakelijk betreffende EHBO, brandbestrijding, ontsnappen uit zinkende helikopters,...

- 2006: de langste aardgaspijpleiding (Langeled pipeline) tussen Noorwegen en Verenigd Koninkrijk is operationeel (zie figuur 2)

Vandaag heeft men in de Noordzee talrijke aardgas – en olievelden, inclusief olie- en gasplatforms; de zeebodem is bovendien bedekt met een wirwar aan pijpleidingen (zie figuur 4). In 2007 waren er ongeveer 982 olie- en gasplatforms in de Noordzee. Naast de eigenlijke boorplatforms zijn dit ook serviceplatforms en platforms die niet meer in gebruik zijn, maar nog niet ontmanteld.³

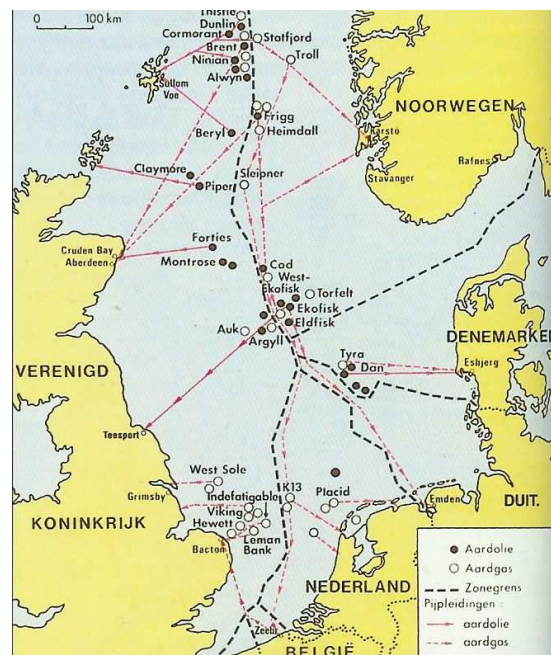
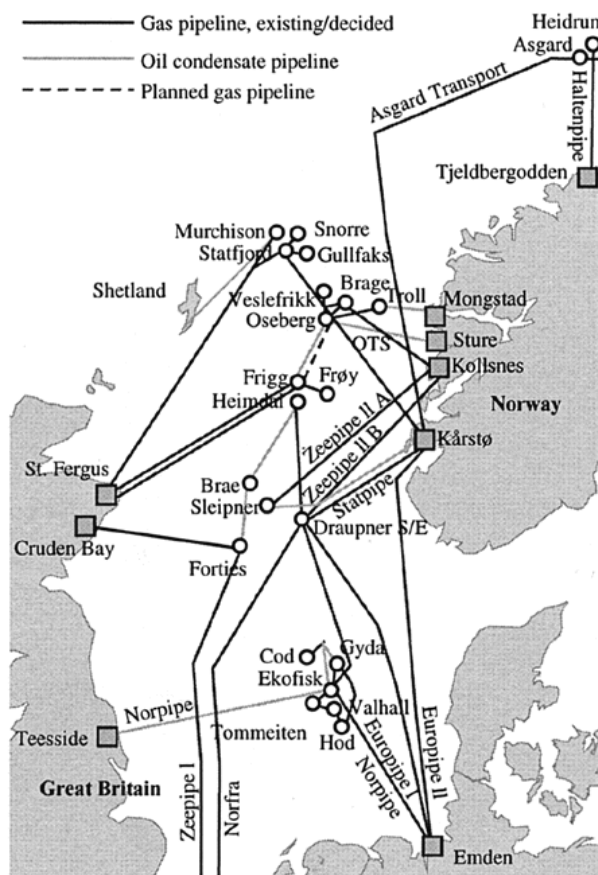


fig III.

fig IV.

Afdeling I: Europa's

afhankelijkheid aangaande olie en gas

3. De productie van aardgas en aardolie in de EU bevindt zich op wereldniveau in een redelijk zwakke positie (productie van 2,9 procent olie en 7,2 procent gas), de aanvoer van gas via pijpleidingen vanuit Rusland of overzeese aanvoer van olie en gas door middel van

³ Groot-Brittannië en Noorwegen beschikken over het merendeel van de boorplatforms, respectievelijk 590 en 193. Nederland had 143 platformen in de Noordzee staan, Denemarken 53 en Duitsland 3.

tankers is bijgevolg noodzakelijk.⁴ Momenteel wordt aardgas bestempeld als de energiebron bij uitstek. Zo is de ontginning ervan economisch rendabeler en ligt de emissie van broeikasgassen veel lager dan bij ontginning van olie. Europa's aardgasvoorraden slinken echter zienderogen. De voornaamste leveranciers zijn Nederland en Noorwegen die instaan voor zo'n 40 % van het totale verbruik van 600 miljard m³ gas per jaar. Naar schatting zal de eigen productie tegen 2015 al gedaald zijn tot 25 % en tegen 2025 zullen de aardgasbronnen bijna droog staan. Tegen dan zal er bijna ook geen aardolie meer te vinden zijn in de Noordzee, waardoor Europa nog meer afhankelijk zal zijn van de aanvoer via Rusland en het Midden-Oosten (momenteel staat Rusland ongeveer in voor een kwart van de gasbevoorrading van de EU).⁵ Sinds 1987 pendelt wekelijks een LNG-tanker tussen Algerije en België.⁶ Zeebrugge is vandaag dan ook een belangrijke hub voor de doorvoer van aardgas via pijpleidingen in Europa. Het relatieve belang van Zeebrugge voor het Europees gasdistributienetwerk zal in de toekomst nog stijgen en de aanvoer van gas neemt jaarlijks toe (zo was er in 2008 een stijging van 25 procent in vergelijking met het voorgaande jaar). Dit jaar komt er bovendien een uitbreiding van de gasinstallaties waarvoor Fluxys een nieuwe aanlegsteiger zal bouwen. Exmar onder leiding van Nicolas Saveryns zou hiervoor de schepen leveren die de aanvoer van het gas garanderen.⁷

4. Het merendeel van gastransport in zee en over land verloopt evenwel via pijpleidingen.⁸ In de nabije toekomst zullen – ter garantie van de aanvoer van gas voor Europa – een aantal bijkomende contracten met Rusland (Gazprom) afgesloten dienen te worden.⁹ Zo werd in 2005 het startsein gegeven voor de bouw van pijpleiding tussen Rusland en Duitsland (Nord Stream, zie figuur 5), met een transportcapaciteit van 55 miljard m³ (komt

⁴ Uit artikel: "De energiezwaktes van de Europese Unie", in De Standaard (10 januari 2007), zie: www.standaard.be

⁵ Uit artikel van De Standaard: "Eu wordt nog afhankelijker van Russisch gas" (14 januari 2009).

⁶ Door ontwikkeling van de vriestechiek (door afkoeling tot -160° C wordt gas vloeibaar gemaakt, dit is LNG, Liquefied Natural Gas) kan men stellen dat het nu veel interessanter is om gas te vervoeren via methaantankers. In eerste plaats neemt LNG in vloeibare toestand 600 keer minder volume in dan aardgas in gasvormige toestand en is het dus veel voordeliger voor het transport. Bovendien kan LNG via methaantankers flexibeler naar een bestemming naar keuze worden gebracht in vergelijking met pijpleidinggas; zie http://www.vreg.be/nl/03_algemeen/02_energiemarkt/02_wiedoetwat/02_transport.asp.

⁷ Uit artikel van De Standaard: "Gasinstallaties Zeebrugse haven breiden uit" (22 januari 2009): zie www.standaard.be. Daarnaast komen in essentie de taken van nv Fluxys neer op het beheer van het aardgasnet en transport van aardgas in België, cf. art. 8 nieuwe gaswet van 1 juni 2005; de wet tot wijziging van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen, *B.S.* 14 juni 2005.

⁸ Wereldwijd wordt het pijpleidingennet op zo'n 1 080 000 km lang geschat.

⁹ Gazprom is het grootste bedrijf in Rusland waarin de Russische federale overheid een meerderheidsaandeel verkreeg in 2005. Het is tevens het grootste aardgasbedrijf ter wereld. Zie hierover: <http://www.gasandoil.com/goc/company/cnr31095.htm>

ongeveer overeen met driemaal het jaarlijks verbruik in België of is het equivalent van de jaarproductie van 240 000 windmolens). Deze pijpleiding komt van het Stokmankoye-aardgasveld op 650 km ten noorden van Moermansk en is zo'n 1200 km lang. Het eerste deel van de pijpleiding loopt over land, het tweede in de Baltische zee (zie figuur 6).¹⁰



fig V.

5. Om haar diversificatiepolitiek kracht bij te zetten en minder afhankelijk te zijn van de Russische gasleveranties (door import vanuit de Kaspische zee), hoopt de Europese Unie in 2010 te beginnen met de aanleg van de Nabucco-pijpleiding (zie figuur 6, rode en zwarte lijn). Men beoogt hiermee gas te importeren vanuit de Kaspische Zee waarbij Oostenrijk dan de nieuwe gashub zou worden voor Zuid-Europa. De EU schrapt de pijpleiding evenwel van de EU-projectenlijst waardoor het niet langer een Europese subsidie geniet. De tegenstand van Oost-Europese lidstaten die het geld willen aanwenden voor energieprojecten van eigen regio was te groot (bijkomend obstakel is de concurrentiële South Stream pijpleiding, *infra* nr. 6). Het project wordt weliswaar verder gezet en sinds kort komt de Europese financiering moeizaam maar stelselmatig van de grond.¹¹

¹⁰ Uit een artikel van T. VAN DE GRAAF, verbonden aan onderzoeksgroep Global Governance van de Ugent; "Oliemaatschappijen veel winst, weinig toekomst", uit De Standaard (5 augustus 2008), 2-3. Zie ook www.nord-stream.com; S. RAMMELOO, "Koken kost geld, interview met R. DENYS", Artikel uit magazine Universiteit Gent (11 december 2008).

¹¹ Uit artikel: "EU schrapt subsidie van de Nabucco-pijpleiding" zie <http://www.europa-nu.nl/9353000/1/j9vvh6nf08temv0/vi3ffvdco3z2?ctx=vhkuiga832pv>; zie ook artikel uit De Standaard: "EU gokt in Russisch gasconflict op alternatieven" (Bernard Bulcke, 7 januari 2009).



fig VI.

Het voordeel van de Nabucco-lijn is dat oude en nieuwe pijpleidingen door de Kaspische zee kunnen gebruikt worden. Via pijpleidingen door Turkije bereikt men dan zo de EU met als eindstation Oostenrijk. Enkele nadelen zijn echter de politieke instabiliteit in Azerbeidzjan, Iran, Turkmenistan en het ongeregeld wettelijk statuut van de Kaspische zee. Om nog meer diversifiëring te verkrijgen in de gasleveringen, wil het Europees parlement daarenboven de LNG-capaciteit nog verder opdrijven.¹²

6. Gazprom wil echter via de constructie van de concurrentiële South Stream-pijpleiding (zie figuur 6 gele lijn) nog meer controle verkrijgen over de gasleveringen in Zuid-Europa, waarbij Hongarije de alternatieve gashub zou worden (traject van Rusland door de Zwarte zee en de exclusieve economische zone van Turkije, niet die van Oekraïne¹³ en Bulgarije).¹⁴ Eén van de nadelen van de South Stream-pijpleiding is echter het hoge kostenplaatje.¹⁵

7. Productie van olie en gas is één ding, het zegt echter niet alles over waar het nu om draait in de oliewereld. Zo boeken de ‘klassieke oliemaatschappijen’ (Exxon Mobil, Shell,

¹² Zie Persbericht Europees Parlement: “EP neemt plan aan voor toekomstige EU energiestrategie”, zie http://www.europarl.europa.eu/news/expert/infopress_page/051-48107-033-02-06-909-20090203IPR48106-02-02-2009-2009-false/default_nl.htm

¹³ Dit is een gevolg van het conflict tussen Rusland en Oekraïne betreffende de aardgasleveringen enkele maanden geleden. Begin januari draaide Rusland de gaskraan naar Oekraïne toe. Rusland wou de prijs die Oekraïne betaalt optrekken omdat die ver onder de prijs ligt die andere Europese landen betalen. Zie M. DOORNAERT, “Bibberen zonder Russisch gas”, uit De Standaard (10 januari 2009), www.standaard.be

¹⁴ Het eerste akkoord werd al gesloten tussen Gazprom en Eni op 23 juni 2007, op 18 januari 2008 werd een akkoord gesloten tussen Gazprom en Bulgarije, op 25 januari 2008 werd een akkoord bereikt met Servië.

¹⁵ Persdienst Europees parlement: gaslevering: “welke alternatieven zijn er voor Europa?” (26 jan 2009).

BP, Chevron en Total) nog altijd gigantische winsten die sterk afhankelijk zijn van de olieprijs, maar op lange termijn kampen ze met structurele problemen. In de eerste plaats is er immers een significante productiedaling (de productie in oude velden zoals de Noordzee en de Golf van Mexico loopt sinds enkele jaren terug). Daarnaast wordt het ook steeds duurder om olie en gas uit de grond te halen. Waar het nu vooral om gaat is het feit of men toegang heeft tot de nieuwe reserves van olie en gas. Rusland en de OPEC-landen hebben de grootste reserves (meer dan 70 % van de wereldvoorraad van exploitatieerbare oliereserves bevindt zich in het Midden-Oosten) en bijgevolg ook de macht, zo dwong bijvoorbeeld Moskou de stopzetting van een olie – en gaswinningproject van Shell op het eiland Sachalin.¹⁶ Of nog recenter werd de gaskraan naar Oekraïne dichtgedraaid door Gazprom.¹⁷

8. De toekomst zit dan ook in het aanboren van moeilijk toegankelijke olie – en gasvelden (diepwatervelden of in politiek gevaarlijke gebieden bijv. Darfur, Nigeria). Vandaag bestaat, specifiek voor gasleveranciers, de uitdaging erin om onder extreme omstandigheden gasvoorraden aan te boren. Zo bevinden zich in de buurt van de noordpoolcirkel boven Japan, de VS en Canada enorme gasvelden. In deze gebieden moet echter rekening gehouden worden met de permafrost-ondergrond en de aardbevingen die zich kunnen voordoen.¹⁸ Het lijkt dan ook geen twijfel dat voor pijpleidingen een enorme technologie voorhanden moet zijn betreffende hun materiaal, lasverbindingen e.a.¹⁹ De winning van olie en gas zal bijgevolg nog meer tijd, geld en technologie gaan vergen. Offshore olie – en gasplatforms zijn hiervoor een middel voor winning op zee, onderzeese pijpleidingen een transportmogelijkheid.²⁰ Hieronder volgt een beknopte geschiedenis en enkele technische gegevens over booreilanden.

¹⁶ Andere opkomende landen zijn Kazachstan, Venezuela en Brazilië waar Petrobas vorig jaar reusachtige olievelden vond voor de kust waardoor Brazilië een belangrijke olie-exporteur wordt voor de komende jaren (bron: artikel “Reusachtig olieveld gevonden in Brazilië”, uit NRC Handelsblad 15 april 2008).

¹⁷ *Supra* voetnoot 14. Dit voorval bewees eens te meer de toenemende belangrijke rol van Zeebrugge. Na stopzetting van de gastoevoer via Oekraïne werd namelijk de gaslevering door Gazprom aan een aantal West Europese landen verdergezet door een onderzeese interconnector van het Britse Bacton naar Zeebrugge. Zie hierover: “gaslevering”, artikel uit De Standaard, www.standaard.be

¹⁸ Bij een aardbeving moeten pijpleidingen dan 8 meter de hoogte in kunnen en 10 meter kunnen uitzwenken zonder dat de pijpleiding breekt of gaat lekken, uit S. RAMMELOO, “Koken kost geld, interview met R. DENYS”, artikel uit het magazine Universiteit Gent (11 december 2008).

¹⁹ S. RAMMELOO, “Koken kost geld, interview met R. DENYS”, artikel uit het magazine Universiteit Gent (11 december 2008). DENYS en zijn labo Soete leveren belangrijke bijdragen tot de veilige exploratie van olie- en gasvelden rond de noordpoolcirkel. Door baanbrekend werk in het labo werden toonaangevende internationale normen ontwikkeld door deze onderzoekseenheid en verwierf het in deze nichemarkt een wereldwijd monopolie waardoor het bijgevolg geraadpleegd wordt door talrijke Chinese, Russische, Amerikaanse, Braziliaanse, Europese olie – en gasmaatschappijen.

²⁰ Uit een artikel van T. VAN DE GRAAF, verbonden aan onderzoeksgroep Global Governance van de Ugent, in De Standaard (5 augustus 2008).

Hoofdstuk 2: Geschiedenis van olie – en gasplatforms

Afdeling I : Inleiding

9. De eerste patenten werden verkregen door T.F. Rowland in 1869 voor het boren naar olie en gas in ondiep water. De eigenlijke voorlopers van de huidige moderne olie - en gasplatforms, zijn echter de Thames Sea Forts (zie figuur 7). Deze forten, ontworpen door Guy Maunsell, moesten het Verenigd Koninkrijk beschermen tegen aanvallen van Duitsland in de Tweede Wereldoorlog.²¹ Eén van de torens (Rough Towers) bevindt zich zeven nautische mijl buiten de Britse kust (de Britse territoriale wateren strekken zich uit tot 3 nautische mijl).²²



fig VII.links



fig VIII.rechts

10. Het eerste ‘echte’ commerciële productieplatform uit het zicht van het land werd gebouwd door de Kerr-McGee Company in 1947. Een offshore-olieplatform werd gebouwd 11 mijl buiten de kust van Louisiana (figuur 8). Algemeen wordt deze datum aangeduid als het begin van de gas- en oliewinning op zee door middel van boorplatforms.²³

Afdeling II : Types

11. Het aanboren van gas en olie op zee is een moeilijke onderneming en brengt verschillende uitdagingen met zich mee. De technieken van het boren naar olie of gas op land kunnen daarbij eveneens aangewend worden voor het boren op zee, soms honderden mijlen van de kust verwijderd. In tegenstelling tot op land heeft men op zee geen vaste ondergrond om te boren en zullen er dus artificiële platformen (booreilanden) gebouwd moeten worden. Deze constructies kunnen verschillende vormen aannemen, afhankelijk van de bodem

²¹ F. TURNER (militair historicus), *The Maunsell Sea Forts*, 180; www.seafort.org

²² Later werd deze Rough Tower bezet door een Britse familie die in de jaren 60 de onafhankelijkheid ervan uitriep, *infra* voetnoot 23. S. KAYNE, “International measures to protect oil platforms, pipelines, and submarine cables from attack”, *Tul.Mar.L.J.* 2007, nr. 31, 19.

²³ Zie hierover http://www.library.hbs.edu/hc/lehman/chrono.html?company=kerr_mcgee_oil_industries_inc

waardoor geboord moet worden, de weersomstandigheden, de diepte van het water, enz. De verschillende soorten kan men onderverdelen in verplaatsbare en niet verplaatsbare booreilanden (dit zijn de permanente productieplatforms). Hieronder worden beiden verder besproken.²⁴

§ I. Verplaatsbare platforms

12. Onder de verplaatsbare vinden we o.a. *drilling barges* die gebruikt worden in ondiep water, dit zijn drijvende platformen die door sleepboten naar hun locatie worden gebracht. Verder zijn er ook *Jack-up rigs*, een variant op *drilling barges* gebruikt voor waterdieptes tot 120 m. Dit zijn platformen waarbij de benen opgevijseld kunnen worden waardoor het platform boven het zeeoppervlak uit komt. Een semi-submersible platform (zie figuur 9) bestaat uit een romp met voldoende drijfvermogen, waarbij het gewicht volstaat om de structuur rechtop te houden. Door middel van ballasttanks wordt het platform in evenwicht gehouden. Verder bestaan er ook de zogenaamde '*drill ships*', uitgerust met apparatuur voor het boren. Deze worden voornamelijk aangewend voor het experimenteel boren naar nieuwe putten olie of gas.²⁵



fig IX.

§ II. Niet-verplaatsbare platforms

13. Eens het experimentele boren achter de rug is en de olie – of gasput voldoende commerciële waarde zal opbrengen bij verdere exploitatie, kan men overgaan tot de bouw van een permanent productieplatform. Belangrijk is dat dergelijke constructies weerstand moeten bieden tegen de slechtste weersomstandigheden, hoogste golven en hevigste windstoten. Er bestaan verschillende categoriën (een overzicht zie figuur 10). In eerste instantie hebben we de *vaste platforms* voor ondiep water (tot 520m economisch haalbaar).

²⁴ Zie hierover: "An independent review of Offshore Platforms in the North Sea", zie http://www.divinglore.com/Offshore_Platforms.htm

²⁵ Zie: "Overview of conventional platforms", <http://www.vulcanhammer.info/off/conventional.php>

Gebouwd op betonnen of stalen poten zijn de platforms verankerd in de zeebodem, waardoor ze een grote stabiliteit vertonen en weinig onderhevig zijn aan wind – en waterkrachten.²⁶

De *Compliant Tower* (tot 900m diepte) behoort tot een gelijkaardige categorie. Het is ook een vast platform maar het bestaat uit een smal flexibel bovenstuk (de toren) die meer water – en windkrachten kan opvangen dan een vast platform. De *Seastar platformen* daarentegen zijn drijvende platformen met een onderwaterromp of – tank, die gevuld wordt tijdens het boren en voor de nodige stabiliteit zorgt. Deze types worden vooral in diepzee-waterreservoirs gebruikt, omdat het niet economisch haalbaar is om een vast en groter platform te bouwen (zoals bijvoorbeeld in de Golf van Mexico tot 1100m diepte). *Tension Leg-platformen* zijn dan weer een bredere versie van de voorgaande categorie. Ze bestaan uit flexibele benen die lopen tot het eigenlijke platform en de verticale bewegingen door getijdewerking als zodanig elimineren (tot 1300m diepte). *Spar-platformen* zijn momenteel de breedste platformen in gebruik. Ze bestaan uit een brede cilinder die echter niet tot op de zeebodem is bevestigd, maar door middel van kabels aan de bodem wordt vastgemaakt. Deze cilinder geeft dan voldoende stabiliteit en kan weerstaan aan potentiële orkanen. In 1997 werd het eerste Spar-platform in de Golf van Mexico gebouwd met een cilinder van 235m lang, 21m diameter en in een waterdiepte van ongeveer 600m.²⁷

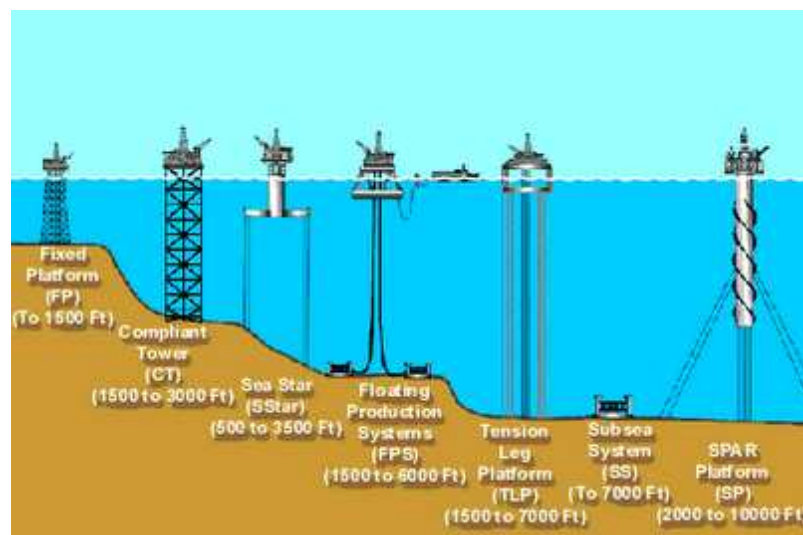


fig X.

²⁶ caisson-structuren kunnen hiervoor gebruikt worden.

²⁷ Voor verdere informatie: zie website www.naturalgas.org.

14. In figuur 11 zien we een voorbeeld van een huidig boorplatform. Het is de Mars Tension Leg olieplatform in de Golf van Mexico. Het is in eigendom van de Shell-Oil Company en BP (joint-venture). Het produceert per dag 220000 barrels olie en 6 200000 m³ gas.²⁸ Op de foto zien we duidelijk de flexibele benen die lopen tot het eigenlijkplatform waar de exploitatie-activiteiten plaatsvinden.



fig XI.

Na in het eerste hoofdstuk het belang van olie – en gaswinning te hebben besproken en alsook in hoofdstuk twee dieper in te gaan op enkele technische gegevens, wordt hieronder het rechtsregime van olie – en gasplatforms en verder ook pijpleidingen (hoofdstuk 4) bekeken.

²⁸ Na de orkaan Katrina was het olieplatform Mars in grote mate beschadigd, zoals vele andere boorplatforms in de golf van Mexico. Na de herstelling werd de productie nog meer opgedreven dan daarvoor.

Hoofdstuk 3: Rechtsregime van olie – en gasplatforms en evolutie in het internationaal zeerecht

15. In het internationaal zeerecht was de status van olie – en gasplatforms tot midden van vorige eeuw vrij eenvoudig, aangezien ze zich meestal in de territoriale wateren van de staten bevonden. Zo heeft de kuststaat in zijn territoriale zee een exclusieve bevoegdheid over bodem en ondergrond.²⁹ In het algemeen kan gesteld worden dat de kuststaat een zekere soevereiniteit heeft in de territoriale zee die enkel beperkt wordt door het recht van onschuldige doorvaart.³⁰

16. De noodzaak om een juridisch kader te scheppen voor olie – en gasplatforms kwam voor het eerst aan bod in het kader van de delimitatieproblematiek van het continentaal plateau.³¹ Vooral vanuit de petroleumindustrie was er een duidelijk vraag naar een continentaal plateau-doctrine om de offshore-exploitatie te bepalen. Een eerste bilateraal verdrag werd gesloten in 1942 tussen Groot-Brittannië en Venezuela, met betrekking tot exclusieve rechten gevestigd op de bodem en ondergrond van de oceaan buiten de territoriale wateren. Het ging hier over de verdeling van de ondergrond en bodem van de Golf van Paria (gelegen tussen Venezuela en Britse eiland Trinidad).³²

17. Het claimen van rechten door kuststaten op hun aangrenzend continentaal plateau is aldus een vrij recent fenomeen. Algemeen wordt de proclamatie van president Truman van 28 september 1945 aanzien als



²⁹ Cf. art. 2 VTZ (Verdrag Territoriale Zee); art. 2 §2 Zeerechtverdrag.

³⁰ Cf. art. 14 §1 VTZ; art. 17 Zeerechtverdrag. Het recht van onschuldige doorvaart (erkend als gewoonterechtelijk gegeven) komt schepen van alle staten, ongeacht of dit kuststaten zijn, toe bij passage van territoriale wateren van een kuststaat. Dit wordt erkend in zowel rechtspraak, arbitrale sententies als verdragsonderwerpen (e.a.). De kuststaat heeft daarnaast recht om een aantal maatregelen te treffen t.a.v. de onschuldige doorvaart (bijv. een tijdelijke opschorting ervan voor bescherming van de veiligheid; art. 16 §3 VTZ; art. 25 §3). Voor meer informatie zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Deventer, Kluwer, 2004, 187-101. Of nog K. HAKAPAA en E. MOLENAAR, “Innocent Passage – Past and Present”, *M.P.* 1999, 131-145.

³¹ Voor meer informatie over het juridisch concept omschreven in de verschillende verdragen en, de verschillende criteria (zoals bijv. het diepte – en exploitatiecriterium) die aangewend kunnen worden voor de afbakening van het continentaal plateau, als internationale rechtspraak hieromtrent: zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Deventer, Kluwer, 2004, 141-188.

³² Treaty between His Majesty in Respect of the United Kingdom and the President of the United States of Venezuela relating to the Submarine Areas of the Gulf of Paria, U.K.-Venez., Feb. 20, 1942, 205 *L.N.T.S.* 121; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Deventer, Kluwer, 2004, 143; Zie ook F. VALLANT, “The Continental Shelf”, *B.Y.I.L.* 1946, 334.

beginpunt van het juridisch concept van het continentaal plateau.³³ The Truman Continental Shelf Proclamation bepaalt: “*The exercise of jurisdiction over the natural resources of the subsoil and sea bed of the continental shelf by the contiguous nation is reasonable and just*” en dit wordt gefundeerd door: “*the continental shelf may be regarded as an extension of the land-mass of a coastal nation*”. Dit betekent dat de natuurlijke rijkdommen van de bodem en de ondergrond van het continentaal plateau beneden de volle zee, tot de rechtsbevoegdheid en controle behoren van de kuststaat, op voorwaarde dat het continentaal plateau aan de kust grenst. Als gevolg van de Truman-verklaring voor de Verenigde Staten begonnen ook andere staten internationaal unilaterale verklaringen af te leggen betreffende het continentaal plateau.³⁴ De noodzaak om de afbakeningsproblematiek en *in globo* het juridisch kader van het continentaal plateau te bekijken in het kader van het internationaal zeerecht was groot. De Commissie voor Internationaal Recht (ILC)³⁵ kreeg vervolgens in 1949 de taak om het gestelde probleem te onderzoeken als uiteindelijke voorbereiding op het Verdrag Continentaal Plateau van 1958.³⁶

18. Eén van de discussiepunten binnen de ILC was de vraag of fysieke bezetting (zoals bij bezetting van land) vereist is om het continentale plateau te kunnen ‘claimen’. Concreet zou men door de constructie van platforms op de zeebodem de uiteindelijke fysieke bezetting bekomen. De ILC besliste echter uit de aard van het continentaal plateau zelf dat het *ipso jure* onder de controle valt van de kuststaat.³⁷ Andere discussiepunten waren de rechtsbevoegdheid en bescherming van installaties op het continentaal plateau. Algemeen werd hierover aanvaard dat een kuststaat ten minste strafrechtelijke bevoegdheid moest

³³ Proclamation No. 2667, Policy of the United States with Respect to the Natural Resources of the Subsoil and Sea Bed of the continental Shelf, 3 *C.F.R.* 67 (1943-1948), 10 Fed. Reg. 12303 (Oct. 2, 1945), tekst herdrukt in *Department of State Bulletin* 1945, 485.

³⁴ Chili stelde een “sole sovereignty and jurisdiction” in over de zee en zijn continentaal plateau met de grens van 200 nautische mijl vanaf de kust. Andere staten volgden weldra: Peru, Ecuador, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, Venezuela, Argentina, en Mexico in S. KAYNE, “International measures to protect oil platforms, pipelines, and submarine cables from attack”, *Tul.Mar.L.J.* 2007, nr. 31, 3.

³⁵ De International Law Commission (hierna ILC genoemd) werd opgericht in 1948 door de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties. Het staat in voor en onderzoekt de voortdurende ontwikkelingen in het internationale recht volgens art. 13 (1)a van het VN Handvest. Een jaarlijkse sessie wordt gehouden in Genève voor een periode van 12 weken: zie <http://www.un.org/law/ilc/>. Voor meer informatie over de voorbereiding op het VCP en de uitwerking van het verdragsonderwerp zie UNCLOS I (24 februari- 27 april 1958), *Official Records UN Doc. A/Conf.13*.

³⁶ Hierna VCP genoemd. Convention on the Continental Shelf, *U.N.T.S.* 27 april, 1958. Voor meer informatie over VCP en de verdere ontwikkeling in het Internationaal Zeerecht zie R. P. ANAND, *Origin and Development of the Law of the Sea*, Den Haag, Nijhoff publishers, 1983.

³⁷ De stemming was 6 tegen 4. Hierbij wees ILC het idee af dat het continentaal plateau gezien moest worden als een *res communis*, *res nullius* of het voorwerp uitmaakt controle te kunnen verwerven voor doelen van exploitatie. Zie *Year Book International Law* 1950, 229.

hebben over de *crew* of bemanning op zulke installaties, er geen inmenging zou zijn in internationale navigatie door de installaties en, gas – en olieplatforms geen territoriale zee verkrijgen rondom de installaties. Dit alles kwam in een finaal rapport op de agenda van de eerste zeevaartconferentie namelijk de ‘United Nations Conference on the Law of the Sea (UNCLOS I).³⁸

19. Opmerkenswaardig is het feit dat de ILC vóór het definitieve rapport reeds gewag maakte van de noodzaak van veiligheidszones van 500m rond platforms. We vinden echter in de tekst van het rapport de 500m niet terug. Bovendien werd evenmin uitgeweid over wat de mogelijke maatregelen van een kuststaat zijn om zijn installatie te beschermen. Het Verdrag Continentaal Plateau kwam er in 1958.³⁹ Artikel 5 van dit verdrag stelt:

1. The exploration of the continental shelf and the exploitation of its natural resources must not result in any unjustifiable interference with navigation, fishing or the conservation of the living resources of the sea, nor result in any interference with fundamental oceanographic or other scientific research carried out with the intention of open publication.

2. Subject to the provisions of paragraphs 1 and 6 of this Article, the coastal State is entitled to construct and maintain or operate on the continental shelf installations and other devices necessary for its exploration and the exploitation of its natural resources, and to establish safety zones around such installations and devices and to take in those zones measures necessary for their protection.

3. The safety zones referred to in paragraph 2 of this Article may extend to a distance of 500 metres around the installations and other devices which have been erected, measured from each point of their outer edge. Ships of all nationalities must respect these safety zones.

(...)

20. Art. 5, puntje 1-3 VCP geven duidelijk weer wat vooropgesteld werd in het definitieve rapport van ILC. Het VCP is uiteindelijk aangenomen door 57 staten en de bepalingen over de gas – en olie-installaties gaven aanvankelijk weinig aanleiding tot discussie. Met de oliecrisis eind jaren '70 kwam hierin wel enige verandering: booreilanden werden populairder en de offshore olie – en gasproductie nam nog toe. Bovendien begon het dekolonisatieproces in de jaren '60 ook op gang te komen en konden nieuwe staten zich niet vinden in het klassieke, eurocentrisch geïnspireerde zeerecht. Bijgevolg moest er een nieuw regime uitgewerkt worden om weer zekerheid te verschaffen in het internationale

³⁸ Voor tekst zie *UN Doc. A/CN.4/97*.

³⁹ België is geen verdragspartij, de toenmalige regering was van oordeel dat het verdrag een onvolmaakte rechtsconstructie is. Vooral concrete criteria betreffende delimitatieproblematiek ontbraken, niettemin werd het concept van soevereine rechten op het continentaal plateau in het VCP overgenomen in de Beginselwet van 13 juni 1969 (B.S. 8 oktober 1969); E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Deventer, Kluwer, 2004, 181.

recht. Op de derde zeevaartconferentie (UNCLOS III)⁴⁰ was het de algemene overtuiging dat een kuststaat de bevoegdheid heeft om installaties te bouwen in de exclusieve economische zone.⁴¹ Art. 60 Zeerechtverdrag werd dan ook spoedig op papier gezet en stelt:

1. In the exclusive economic zone, the coastal State shall have the exclusive right to construct and to authorize and regulate the construction, operation and use of:

- (a) artificial islands;
- (b) installations and structures for the purposes provided for in article 56 and other economic purposes;
- (c) installations and structures which may interfere with the exercise of the rights of the coastal State in the zone.

2. The coastal State shall have exclusive jurisdiction over such artificial islands, installations and structures, including jurisdiction with regard to customs, fiscal, health, safety and immigration laws and regulations.

3. (...)

4. The coastal State may, where necessary, establish reasonable safety zones around such artificial islands, installations and structures in which it may take appropriate measures to ensure the safety both of navigation and of the artificial islands, installations and structures.

5. The breadth of the safety zones shall be determined by the coastal State, taking into account applicable international standards. (...)

6. All ships must respect these safety zones and shall comply with generally accepted international standards regarding navigation in the vicinity (...)

7. Artificial islands, installations and structures and the safety zones around them may not be established where interference may be caused to the use of recognized sea lanes essential to international navigation.

8. Artificial islands, installations and structures do not possess the status of islands. They have no territorial sea of their own, and their presence does not affect the delimitation of the territorial sea, the exclusive economic zone or the continental shelf.

21. Wanneer men beide teksten, is art. 60 Zeerechtverdrag op het eerste gezicht vergelijkt veel uitgebreider dan art. 5 VCP. Dit blijkt al uit de draagwijdte van de rechtsmacht van de kuststaat over de installaties. Meer bepaald stelt art. 60 § 2 Zeerechtverdrag dat de kuststaat een exclusieve bevoegdheid heeft over *installaties* in de EEZ en op het continentaal plateau.

⁴⁰ UNCLOS III, de derde zeevaartconferentie begon in 1973 en eindigde uiteindelijk in 1982 met de aanname van het Zeerechtverdrag (Law of the Sea convention). Deze conferentie werd niet geleid door ILC (maar het Zeebodemcomité) daar de ontwikkelingslanden van mening waren dat die in grote mate beïnvloed werd door de geïndustrialiseerde landen. In het verdrag kwamen duidelijke bepalingen omtrent de grenzen van de verschillende wateren. De exclusief economische zone (hierna EEZ genoemd) werd geïntroduceerd naast dieptzeemijnbouw en zijn exploitatie e.a. zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Deventer, Kluwer, 2004, 8-9.

⁴¹ De EEZ strekt zich uit tot over 12 zeemijlen (12 tot 24^{ste}, eerste 12 bevatten de Territoriale Zee) en is een apart rechtsgebied met éénzelfde bevoegdheid als in de territoriale zee. Het toepassingsgebied is echter veel beperkter (geen soevereiniteit hierin zoals bij de Territoriale Zee) namelijk enkel met betrekking tot douane, gezondheid, immigratie,... cf. art. 303 Zeerechtverdrag. Voor meer informatie algemeen over de EEZ, zie: B. KWIATKOWSKA, *The 200 Mile Exclusive Economic Zone*, Dordrecht, M. Nijhoff Publishers, 1989.

Het gaat hier om alle soorten installaties en structuren in de EEZ. Art. 5 §2 VCP stelt daarentegen dat het moet gaan om *installaties die noodzakelijk zijn voor exploratie en exploitatie van natuurlijke rijkdommen*, het ging hier bovendien ook enkel om installaties op het continentaal plateau. De exclusieve rechtsbevoegdheid impliceert volgens art. 60 §2 Zeerechtverdrag ook doane-, fiscale-, gezondheids-, veiligheids- en immigratiereglementeringen. De andere bepalingen in §3 tot en met §8 van het Zeerechtverdrag hernemen *mutatis mutandis* bijna die van art. 5 VCP. Deze bepalingen beogen de rechten en belangen van de kuststaat enerzijds en die van de internationale gemeenschap anderzijds – voornamelijk betreffende de vrijheid en veiligheid van de scheepvaart – in evenwicht te brengen. De oprichting bijvoorbeeld van een groot aantal booreilanden zou een ernstig gevaar voor de scheepvaart kunnen betekenen. Art. 5 §6 VCP j° art. 60 §7 Zeerechtenverdrag bepaalt dat er geen belemmering mag zijn bij de oprichting van installaties voor erkende scheepvaartroutes die uitermate belangrijk zijn voor de internationale scheepvaart.⁴² Zo hebben bijvoorbeeld onderhandelingen tussen scheepvaartindustrie en petroleumindustrie in de Golf van Mexico geleid tot instelling van scheepvaartwegen, waarin geen vaste boorinstallaties mogen opgericht worden.⁴³ Inzake het regime van de veiligheidzones is art. 60 §§ 4 en 5 van het Zeerechtverdrag misschien beperkter dan dat in het VCP. De mogelijkheid om enige verandering aan te brengen is evenwel groter.

22. Art. 60 Zeerechtverdrag geeft de kuststaat aldus de exclusieve bevoegdheid om gas – en olieplatforms op te richten op zijn continentaal plateau en in zijn EEZ. Alhoewel de bouw van een gas – of olieplatform nog niet buiten de nationale rechtsmacht van een staat (de kustwateren) was gebeurd sinds het begrip continentaal plateau in het internationaal zeerecht zijn intrede deed, hielde afgevaardigden binnen UNCLOS III toch rekening met deze mogelijkheid. Het gaat hier om de mogelijke exploitatie van de diepzeebodem, beginnende vanaf de buitengrens van het continentaal plateau (de 200 mijl-grens). De diepzeebodem valt net zoals de volle zee buiten de nationale rechtsmacht van enige staat en is derhalve vatbaar voor soevereiniteitsaanspraken.⁴⁴ De derde zeerechtconferentie was zich bewust van het feit dat talrijke innovaties inzake technologie, het mogelijk maken over te gaan tot exploitatie van de talrijke rijkdommen die de diepzeebodem bevat (vooral mangaanknollen, koper, nikkel,

⁴² E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Deventer, Kluwer, 2004, 126 en 177.

⁴³ G. KNIGHT, "Shipping Safety Fairways: Conflict Amelioration in the Gulf of Mexico", *J.M.L.C.* 1969, 1-20.

⁴⁴ Voor meer informatie over het rechtsregime van de diepzeebodem; zie E. D. BROWN, *Sea-Bed Energy and Minerals: the International Regime*, XIII, Cambridge, Kluwer Internationaal, 2001. E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Deventer, Kluwer, 2004, 189-217.

ijzer, kobalt en petroleum).⁴⁵ De rijkdommen van de diepzeebodem worden echter beschouwd als *'the common heritage of mankind'*, het gemeenschappelijk erfgoed van de mensheid.⁴⁶

23. Onafgezien van de bezwaren die bepaalde geïndustrialiseerde landen hadden tegen het diepzee-mijnbouwregime (deel XI) en vervolgens het Implementatieverdrag van 1994⁴⁷ dat oplossingen voorzag om tot de aanvaarding van deel XI te komen, waren er weinig discussiepunten over de bevoegdheid van Staten om installaties te bouwen buiten hun nationale rechtsmacht. Het basisprincipe vindt men terug in art. 87 Zeerechtverdrag inzake de vrijheid van volle zee. Zo is de volle zee open voor alle staten en houdt deze vrijheid in dat kuststaten (evenals staten zonder kust), de vrijheid hebben om kunstmatige eilanden en installaties te bouwen. Indien na de bouw van een gas – of olieplatform overgegaan wordt tot exploitatie, zal dit gebeuren volgens de regels en voorwaarden opgesteld door de Internationale Zeebodem Autoriteit (hierna: de Autoriteit).⁴⁸

24. Naast de onontbeerlijke tussenkomst van de Autoriteit (art. 137 en 150-151 Zeerechtverdrag) moet bovendien ook rekening gehouden worden met de belangen van andere staten bij de uitoefening van de vrijheid van volle zee. In het bijzonder de regelgeving inzake mariene verontreiniging en vrijwaring van scheepvaart (cf. art. 209 Zeerechtverdrag en andere bepalingen van verontreinigingsverdragen). De oprichting en verwijdering van installaties gebeurt verder analoog zoals in EEZ en continentaal plateau (art. 147 Zeerechtverdrag). Belangrijk is eveneens te onderstrepen dat de vrijheid om kunstmatige eilanden en installaties te bouwen in volle zee enkel internationaal rechtsgeldig is in hoofde van de *staten*. Private personen kunnen aldus niet overgaan tot de bouw van kunstmatige eilanden en installaties. Initiatieven zijn tot hiertoe dan ook altijd afgewezen.⁴⁹

⁴⁵ E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Deventer, Kluwer, 2004, 189-190.

⁴⁶ PARDO, permanent vertegenwoordiger van Malta bij de Verenigde Naties gaf met deze beschouwing in zijn toespraak tot de Eerste Commissie van de Algemene Vergadering in 1967 de aanzet tot de uitwerking van het rechtsregime van de diepzeebodem, 17 augustus 1967, *UN. Doc. A/6695*.

⁴⁷ Bij Resolutie A/Res/48/263 van de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties werd het Implementatieverdrag aanvaard, tekst in *B.S.* 16 september 1999.

⁴⁸ De Autoriteit is de organisatie waarmee de verdragsstaten de exploratie- en uitbatingsactiviteiten van de diepzeebodem organiseren en controleren. De Autoriteit bestaat uit een Vergadering, Raad, Secretariaat en Onderneming uit E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Deventer, Kluwer, 2004, 199; E. FRANCKX, "Een nieuwe internationale organisatie: de Zeebodemautoriteit", in P. DE VROEDE (ed.), *Technologie en Recht*, Antwerpen, Kluwer rechtswetenschappen, 1987, 26 e.v.

⁴⁹ Bijvoorbeeld: een Britse familie die een kunstmatig eiland innam gebouwd door Groot-Britannië tijdens WOII, op 2 september 1967 werd er een (niet-erkende) onafhankelijke staat uitgeroepen ; zie hierover: www.sealandgov.com.

25. De rechtsmacht over gas - en olieplatforms op volle zee, al dan niet verbonden aan de zeebodem, is daarentegen niet geregeld in het internationaal zeerecht zoals de registratie van schepen op volle zee.⁵⁰ In art. 109 §3 b) van het Zeerechtverdrag wordt wel verwezen naar de Staat van registratie van een installatie (in de context van uitzendingen op volle zee waarvoor geen machtiging is aangegaan). Hieruit zou men kunnen afleiden dat een Staat een register kan bijhouden over installaties buiten zijn nationale rechtsmacht. Sommige staten houden zo'n register bij, niettegenstaande voor staten daartoe geen formele verplichting bestaat. De lacune vloeit voort uit *ex art. 209 Zeerechtverdrag*, waarin staat dat de rechtsbevoegdheid over een installaties inhoudt dat Staten, wetten en voorschriften *kunnen* aannemen om de omgeving van installaties te beschermen tegen mariene verontreiniging. Dit houdt dus geen verplichting in en geeft staten daaromtrent dan ook enige vrijheid en flexibiliteit.⁵¹

Enige zekerheid omtrent de rechtsmacht is het feit dat, wanneer de Autoriteit een vergunning zal afleveren betreffende een installatie werkzaam in diepzeemijnbouw, er een automatische toewijzing zal zijn van rechtsmacht en controle aan de desbetreffende staat (die de installatie bouwde). Anderzijds zou men zich ook kunnen beroepen op het personaliteitsprincipe of beschermingsprincipe, waarbij rechtsmacht wordt toegekend aan de dichtstbijzijnde staat wiens belangen worden geschaad door de installatie. Echter lijkt het toevertrouwen van rechtsbevoegdheid en controle aan de Staat die de constructie heeft gebouwd of een vergunning daarvoor heeft verkregen, het meest logische en verdient daarom m.i. aanbeveling.⁵²

⁵⁰ Art. 94 §1 Zeerechtverdrag (plichten van de vlaggenstaat) stelt dat een staat een register moet bijhouden met de schepen die de vlag voeren van de staat. Ook de sociale, technische en administratieve zaken met betrekking tot bemanning en gezagvoerder (art. 94 §2). Zie ook Wet van 21 december 1990 betreffende registratie van zeeschepen (B.S. 11 mei 1996).

⁵¹ Voor meer informatie zie H.ESMAEILI, *The legal regime of offshore oil rigs in international law*, Singapore, Burlington, Sydney, 2001.

⁵² E. SOMERS, Inleiding tot het internationaal zeerecht, Kluwer, 2004, 233-235; S. KAYNE, "International measures to protect oil platforms, pipelines, and submarine cables from attack", *Tul.Mar.L.J.* 2007, nr. 31, 6; W. LAWRENCE, "Superports, Airports and Other Fixed Installations on High Seas", *J.M.L.C.* 1975, 575-591.

Hoofdstuk 4: Rechtsregime van onderzeese pijpleidingen

26. Het rechtsregime van onderzeese pijpleidingen wordt in zekere zin geassocieerd met dat van onderzeese kabels die reeds vanaf het midden van de 19^e eeuw gebruikt worden. De waarde van onderzeese kabels voor internationale communicatie was en is tot op vandaag zeer groot. De wil bij verscheidene staten voor enige bescherming van kabels tegen opzettelijke beschadiging of piraterij leidde dan ook al vroeg tot een internationaal verdrag. Analoog werd het statuut van pijpleidingen verder uitgewerkt in het internationaal zeerecht. Hieronder wordt aangevangen met het internationaal verdrag (Afdeling I.) om daarna het rechtsregime van pijpleidingen in het internationaal zeerecht te bekijken (Afdeling II.).

Afdeling I : Convention for the Protection of Submarine Telegraph Cables

27. Op 14 maart 1884 kwam een verdrag tot stand te Parijs ter bescherming van onderzeese kabels.⁵³ Het verdrag is uitsluitend van toepassing op kabels *buiten de territoriale zones van staten en in vreedetijd*. Opzettelijke beschadiging van kabels geeft recht op een vergoeding, tenzij de oorzaak ervan ligt in een noodmanoeuvre. In het verdrag is geen bepaling te vinden dat het breken van een kabel beschouwd als een daad van piraterij. Verder behelst het verdrag ook een regeling betreffende overtredingen en beschadigingen. Zo gebeurt de vaststelling ervan door een oorlogs – of staatsschip die identificatiegegevens kunnen opvragen aan de kapitein van het schip dat een mogelijke overtreding beging. Vervolgens worden de gegevens en feiten opgenomen in een soort van rapport en uiteindelijk overgemaakt aan de vlaggenstaat waar de strafrechtelijke vervolging zal plaatsvinden.

De ILC stelde al vroeg in het kader van voorbereiding van verdragen inzake het internationaal zeerecht dat de status van onderzeese pijpleidingen overeenstemt met die van onderzeese kabels.⁵⁴ Daarbij nam ILC zelfs in overweging om rondom de onderzeese pijpleidingen eveneens veiligheidszones te voorzien zoals bij platforms.⁵⁵ In de veronderstelling dat schepen over de pijpleidingen kunnen navigeren werd dit uiteindelijk alleen aangenomen voor de platforms en installaties (cf. art. 5 VCP). Een voorstel van een verbod tot ankering van een

⁵³ Op 14 maart werd te Parijs het verdrag gesloten voor bescherming van onderzeese kabels, *B.S.* 21 april 1888.

⁵⁴ E. SOMERS, Inleiding tot het internationaal zeerecht, Deventer, Kluwer, 2004, 232; S. KAYNE, “International measures to protect oil platforms, pipelines, and submarine cables from attack”, *Tul.Mar.L.J.* 2007, nr. 31, 9.

⁵⁵ Regime of the high Seas and of the Territorial Sea, *Y.B.Int'l L. Comm'n* 12, *UN Doc. A/CN.4/97*, art. 61-65.

schip binnen de 250m van een pijpleiding werd ook afgewezen. Beide voorstellen hielden een te grote restrictie in voor de vrijheid van scheepvaart.⁵⁶

Afdeling II : Pijpleidingen en het Internationaal Zeerechtverdrag

28. Tijdens de voorbereiding van het Zeerechtverdrag waren in de ILC weinig discussiepunten over het regime van pijpleidingen; ook het reeds bestaande gebruik van leggen van pijpleidingen door derde staten werd behouden. Er bestond immers sinds de 19^e eeuw een traditie in het leggen van pijpleidingen in EEZ. De ILC zag het nutteloze in, om het leggen van pijpleidingen aan banden te leggen door het onder controle te brengen van de kuststaten.

29. Inzake het leggen van onderzeese pijpleidingen bestaat er een vrijheid voor alle staten om pijpleidingen te leggen op de bedding van de volle zee alsook in de EEZ (art. 112 en 58 Zeerechtverdrag). Speciek voor de EEZ hebben alle staten het recht om pijpleidingen te leggen; de kuststaten hebben evenwel het recht inzake regulering (opleggen van wetten en voorschriften). Zo mag bijvoorbeeld het leggen van pijpleidingen de rechten van de desbetreffende kuststaat in zijn EEZ niet schaden.⁵⁷

30. Naast art. 58 Zeerechtverdrag is er nog een andere bepaling van toepassing op pijpleidingen namelijk art. 79 Zeerechtverdrag. Wanneer het continentaal plateau verder doorloopt dan de grens van de EEZ, moet men teruggrijpen naar dit artikel. Opvallend is, dat niettegenstaande het continentaal plateau en de EEZ grotendeels hetzelfde gedeelte van zee omvatten, ze toch twee licht verschillende regimes hebben aangaande pijpleidingen. Art. 79 §2 Zeerechtverdrag stelt dat de kuststaat het leggen of onderhoud van de pijpleidingen op het continentaal plateau niet mag belemmeren. Evenwel in art. 79 §3 Zeerechtverdrag is voor het traject van de pijpleiding de toestemming van de kuststaat vereist. Dit geeft de kuststaat een soort van ‘vetorecht’ in de bepaling van de route, terwijl in het EEZ – regime louter een reguleringsrecht aan de kuststaat toekomt. Dit ‘vetorecht’ zou men kunnen gebruiken voor politieke doeleinden, aangezien de rentabiliteit van een pijpleiding ook afhangt van zijn traject

⁵⁶ De Nederlandse rapporteur FRANCOIS stelde in zijn rapport dat het een te grote beperking zou zijn voor de vrijheid van scheepvaart. Bovendien zou in het geval van veiligheidszones rond de pijpleidingen deze moeilijk af te bakenen zijn. Regime of the high Seas and of the Territorial Sea, *Y.B.Int'l L. Comm'n* 12, *UN Doc. A/CN.4/97*.

⁵⁷ S. KAYNE, “International measures to protect oil platforms, pipelines, and submarine cables from attack”, *Tul.Mar.L.J.* 2007, nr. 31, 10.

en lengte. Het weigeren van een korter traject voor een pijpleiding door een kuststaat kan leiden tot het verhinderen van de constructie van de pijpleiding, aangezien er aldus een langer traject gevolgd zal moeten worden.

31. Het verschil tussen beide regimes lijkt op het eerste gezicht dan ook een spanningsveld te creëren in het internationaal zeerecht. Toch zijn deze artikels weloverwogen. Zo maken de EEZ – bepalingen het voorwerp uit van een controle *sensu stricto* door het Zeerechtverdrag en *sensu lato* het internationaal recht (cf. art. 58 §3 *in fine* Zeerechtverdrag). De kuststaat heeft bijgevolg de mogelijkheid om bepaalde materies, relevant voor pijpleidingen en gelinkt aan de EEZ, te reguleren. Als men bijvoorbeeld te maken heeft met een lekkende pijpleiding in de EEZ die schade berokkend aan de mariene omgeving, zal de kuststaat de rechtsbevoegdheid hebben om op te treden ter bescherming ervan. Wanneer echter die nood niet bestaat (geen dreigende mariene verontreiniging), neemt de rechtsbevoegdheid een einde waardoor de kuststaat in die gevallen geen rechtsbevoegdheid meer heeft over de pijpleiding zelf. Deze interpretatie wordt ook nog eens versterkt door het feit dat een reguleringsrecht voor de kuststaat bestaat ‘ter bescherming van kabels en pijpleidingen’(art. 21 §1 c) Zeerechtverdrag).⁵⁸

32. In wateren buiten de nationale rechtsmacht van een staat namelijk de volle zee hebben de staten eveneens het recht om pijpleidingen en kabels te leggen. Net zoals bij gas – en olieplatforms (installaties) is dit recht gebaseerd op de ‘vrijheid van volle zee’ (cf. art. 87 Zeerechtverdrag). Art. 112 Zeerechtverdrag stelt uitdrukkelijk dat alle staten het recht hebben om pijpleidingen te leggen op de bodem van de volle zee buiten het continentale plat. Art. 113 Zeerechtverdrag bevat een bepaling gelijkaardig aan die in de Convention for the Protection of Submarine Telegraph Cables. Staten kunnen namelijk wetten en voorschriften aannemen om het opzettelijk breken, of ten gevolge van grove onachtzaamheid beschadigen, van een pijpleiding te bestraffen. Verder vindt men ook een aansprakelijkheidsregeling terug voor de gevallen wanneer schade wordt berokkend aan een andere pijpleiding bij het leggen van pijpleidingen (art. 114 Zeerechtverdrag).

33. In het regime van de EEZ zijn er geen analoge bepalingen conform art. 113 Zeerechtverdrag. Een verklaring hiervoor kan gevonden worden door een onderzoek naar de

⁵⁸ S. KAYNE, “International measures to protect oil platforms, pipelines, and submarine cables from attack”, *Tul.Mar.L.J.* 2007, nr. 31, 10.

aard van het recht zelf om een pijpleiding te leggen. Onafgezien van het feit rekening te moeten houden met de rechten van een kuststaat (zijn reguleringsrecht), wordt het recht om pijpleidingen te leggen door de EEZ immers aanzien als een recht van de volle zee. Bijgevolg is art. 113 Zeerechtverdrag wel degelijk toepasbaar op de EEZ – zone. Dat bepaalde EEZ-rechten verbonden aan het principe van vrijheid van de volle zee, zoals de vrijheid om pijpleidingen te leggen, het voorwerp uitmaken van een verplichte geschillenregeling conform afdeling 2, art. 285 e.v. Zeerechtverdrag, is een bijkomend argument hiertoe (art. 297 §1 a) en b) Zeerechtverdrag). Bovendien neemt men aan dat een pijpleiding niet onder het toepassingsgebied valt van art. 60 Zeerechtverdrag, de bepaling betreffende kunstmatige eilanden, installaties en inrichtingen in de EEZ. Nochtans werd recent in een verslag door IMO geopperd dat een pijpleiding in verbinding met een installatie of deel uitmakend van een exploitatieplatform op het continentaal plateau, beschouwd moest worden als een inrichting ('structure') *ex art. 60 Zeerechtverdrag*.⁵⁹ Het is evenwel duidelijk dat, onafgezien het onvermijdelijke traject van een pijpleiding van het land naar een installatie op zee, het niet de bedoeling is om veiligheidzones te creëren rond pijpleidingen die zo grote gedeelten van oceanen uitsluiten voor internationale scheepvaart. Dit strookt trouwens ook niet met de intenties en vroegere overwegingen betreffende het statuut van pijpleidingen bij afgevaardigden binnen de derde Zeevaartconferentie (UNCLOS III).⁶⁰

34. Zoals hierboven bleek, is er wel degelijk een rechtsregime betreffende olie – en gasplatforms (installaties) en pijpleidingen uitgewerkt en voorhanden in het internationaal zeerecht of in enig verdrag. Er bestaat regulering inzake de oprichting, inrichting en exploitatie daarvan. Vervolgens stelt zich de vraag of enige regelgeving met betrekking tot de bescherming van zulke installaties terug te vinden is in het internationaal zeerecht of in verdragen. *In concreto* dient men zich af te vragen over welke middelen een kuststaat of een vlaggenstaat beschikt om zijn installaties te beschermen tegen een potentiële terroristische aanval. Het hoeft geen betoog dat het scenario van een terroristische aanval tegen zulke maritieme installaties de dag van vandaag geenszins uitgesloten kan worden. Hierna bekijken we vooreerst enkele voorvallen van maritiem terrorisme (hoofdstuk 5). In het hoofdstuk

⁵⁹ De Internationale Maritieme Organisatie is een gespecialiseerde organisatie binnen de Verenigde Naties, het heeft een coördinerende functie voor overheden inzake maritieme veiligheid, mariene vervuiling enz. Deze organisatie zorgde voor een aantal zeer belangrijke verdragen zoals MARPOL en SOLAS, <http://www.imo.org/>; Zie IMO, Invitation To Consider the Legal Questions with CO2 Sequestration in Geological Formations Under the London Convention and Protocol, *IMO Doc LC.2/Circ.439* (Mar. 31, 2005)

⁶⁰ S. KAYNE, "International measures to protect oil platforms, pipelines, and submarine cables from attack", *Tul.Mar.L.J.* 2007, nr. 31, 11.

daarna worden potentiële terroristische aanvallen geschetst in het internationaal zeerecht en de relevante verdragen.

Hoofdstuk 5: Het Maritiem Terrorisme

35. In het kader van de recente gebeurtenissen in de golf van Aden of langs de kusten van Somalië met talrijke voorvallen van piraterij, is het niet uit te sluiten dat terroristische groeperingen schepen kapen om ze vervolgens te gebruiken als wapen tegen maritieme installaties van staten. Daarenboven maakt de grote specialisatie in destructieve technologieën, bovenop de wereldwijde media-aandacht die gegeven wordt aan dergelijke incidenten, het steeds aantrekkelijker voor terroristen om dergelijke aanvallen te lanceren.⁶¹

36. Het gevaar dat terroristen ‘kleine bootjes’ gebruiken om militaire of commerciële schepen aan te vallen is reëel en heeft zich reeds voorgedaan vóór de al-Qaeda aanval met vliegtuigen op de Verenigde Staten van Amerika op 11 september 2001.⁶² De meest in het oog springende aanval was die van al-Quada met een kleine boot vol met explosieven op de *USS Cole* (oktober 2000), een militair schip dat zich bevond in de haven van Aden (Jemen). Deze aanval kostte het leven aan 17 Amerikaanse matrozen en verwondde 39 andere. Verder was al-Quada ook succesvol bij de ramming door een rubberboot aan stuurboord van de Franse olietanker *Limburg*. Hierbij werd één bemanningslid gedood en kwamen ongeveer 90 000 vaten ruwe olie op stranden in de Golf van Aden terecht (de schade toegebracht aan het schip bedroeg ongeveer € 30 miljoen). Ook Hamas heeft reeds gelijkaardige pogingen ondernomen. Zo was er de weliswaar mislukte poging om een Israëlische kustwachtpatrouilleboot aan te vallen door een vissersboot met explosieven van Hamas aan boord.⁶³

De oorzaak waarom schepen, in het bijzonder tankers, op zee een gemakkelijke prooi zijn voor terroristen dient te worden gevonden in het feit dat:

- (a) veiligheidsmaatregelen aan boord om een aanval af te slaan meestal beperkt zijn tot hogedrukwaterslangen en felle sirenes om potentiële aanvallers af te schrikken;
- (b) het aantal bemanningsleden die daadwerkelijk instaan voor verdediging van het schip, eerder laag is;

⁶¹ C. TIRIBELLI, “Time to update the 1988 Rome Convention for the Suppression Of Unlawful Acts Against The safety Of Maritime Navigation”, *Oregon Review of International Law* 2006, 133.

⁶² J. J. CARAFANO, “Small boats, big worries: thwarting terrorist attacks from the sea”, The Heritage Foundation nr. 2041, 11 juni 2007, 1: het gevaar van kleine bootjes houdt in dat het kan gaan om eender welke bootjes die wapens aan boord kunnen nemen, gaande van grote vaartuigen als grote vrachtschepen, kleine privéjachten, vissersboten, sleepboten, jet-skies, onderzeeërs of mini-onderzeeërs.

⁶³ J. J. CARAFANO, “Small boats, big worries: thwarting terrorist attacks from the sea”, The Heritage Foundation nr. 2041, 11 juni 2007, 2-3; F. STEINHAUSLER, P. FURTHNER, e.a., “Security risks to the oil an gas industry: terrorist capabilities”, *Strategic insights*, volume VII, februari 2008, 1.

- (c) de lading aan boord ontvlambare en milieuschadelijke producten bevat (olie en gas);
(d) externe hulp (van een ander schip,...) er enkel met de mogelijke tijdsvertraging zal zijn.⁶⁴

Afdeling I : Terroristische aanvallen tegen olie – en gasplatforms

37. Zowel gas – en olieplatforms als pijpleidingen kunnen net als schepen het voorwerp uitmaken van een potentiële terroristische aanval. Deze installaties zijn interessanter voor terroristen dan bijvoorbeeld onderzoekscentra of andere maritieme structuren, daar de mogelijke milieu of economische schade groot zal zijn. Het is niet denkbeeldig dat een gekaapt schip zo'n installatie ramt, er explosieven geplaatst worden met als bedoeling grote schade toe te brengen of te saboteren *tout court*. Ook het overnemen of innemen ('enteren') van een platform door een zwaarbewapende terroristische groepering behoort tot de mogelijkheden.⁶⁵

38. In het verleden zijn er reeds terroristische aanvallen geweest tegen olie – en gasplatforms en pijpleidingen. Zo sneuvelden in april 2004 drie Amerikaanse militairen tijdens een interventie om een aanval te verijdelen tegen twee grote Iraakse olieplatforms in de Perzische golf. Beide terminals werden uit veiligheidsoverwegingen gesloten gedurende 24 uren. De economische schade was daarbij enorm en werd geraamd op ongeveer 28 miljoen \$. In januari 2006 was er een inval door zwaar bewapende speed-bootjes op het Benisede-olieplatform van Shell in de Nigerdelta. Verscheidene soldaten die het platform bewaakten, kwamen om bij de aanval, vijf arbeiders raakten gewond.⁶⁶ Een vals bomalarm op 10 februari 2008 leidde dan weer de evacuatie in van het Noordzeese olieplatform Scandinavië (op 115 mijl van de kust van Schotland). 500 werkmensen werden geëvacueerd door de RAF, politie en kustwacht. De economisch gedeerde inkomsten waren enorm en werden geraamd op ongeveer \$ 1 miljoen.⁶⁷ Uit al deze voorbeelden blijkt genoegzaam dat de beveiliging van energie-installaties een grote kost en investering inhoudt, zeker in risicovolle omgevingen als Latijns-Amerika, Afrika of Zuid-Oost Azië.

⁶⁴ F. STEINHAUSLER, P. FURTHNER, e.a., "Security risks to the oil and gas industry: terrorist capabilities", *Strategic insights*, volume VII, februari 2008, 1.

⁶⁵ S. KAYNE, "International measures to protect oil platforms, pipelines, and submarine cables from attack", *Tul.Mar.L.J.* 2007, nr. 31, 11.

⁶⁶ Honeywell Process Solutions, "Maritime Security: Meeting threats to the offshore oil and gas industry", may 2008, 3-4; zie BBC nieuws, 16 januari 2006, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/4615272.stm>

⁶⁷ Zie www.maritimeterrorism.com (maritime terrorism attack)

39. Als we globaal verschillende scenario's bekijken voor een terroristische aanval op een offshore platform, kunnen we concluderen dat er niet veel nodig is voor een maximum aan schade. Bekijken we even louter hypothetisch een paar scenario's:

1. zelfmoordaanval met lichte vliegtuigjes (de niet-commerciële) met explosieven aan boord.

>Logistieke vereisten: 400 kg explosieven, piloot, vliegtuigje.

2. zelfmoordaanval met snelle speedboot.

>Logistieke vereisten: 1000 kg explosieven, speedboot, persoon om de boot te sturen.

3. onderwataeraanval met explosieven.

> Logistieke vereisten: getrainde duikers, explosieven, mini-onderzeeër.

40. Figuur 12 geeft de schade weer van een aanval door een boot met 1000kg TNT, waarbij de boot één van de pijlers raakt. De structurele schade wordt weergegeven door rode en gele overdruk iso-curven.⁶⁸ Uit de figuur kunnen we opmaken dat de structurele schade enorm en bijna fataal is. Het platform zal zijn uitbatingsactiviteiten niet meer naar behoren kunnen uitvoeren en de daarbijhorende economische schade is dan ook enorm groot.

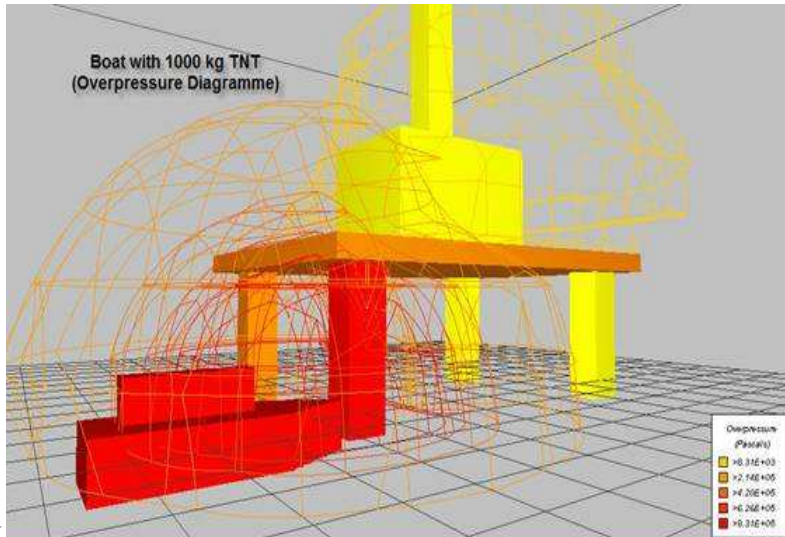


fig XII.

⁶⁸ F. STEINHAUSLER, P. FURTHNER, e.a., "Security risks to the oil and gas industry: terrorist capabilities", *Strategic insights*, volume VII, februari 2008, 4. STEINHAUSLER is professor aan de universiteit van Salzburg en tevens directeur van de Salzburg Government Radiological Measurements Laboratory. Hij is een autoriteit in het onderzoek naar nucleaire beveiliging en veiligheid en terrorisme.

Afdeling II : Beveiliging van olie – en gasplatforms

41. In het algemeen kan de beveiliging van een offshore boorplatform zeer ruim bekeken worden. Het kan gaan om middelen ter bescherming van indringers die gebruik maken van bootjes (cf. *supra* nr. 36: kleine bootjes), duikersmaterieel of kleine onderzeeërs. Vermoede visserslui die een platform proberen te enteren als sabotage van werkmensen op het platform zelf, vormen ook een potentiële bedreiging. De petroleumindustrie krijgt bovendien met de exploratie en exploitatie in arme regio's andere problemen voorgeschoteld. Zowel een slechte transportinfrastructuur als communicatie met de lokale overheid werken problemen alleen maar in de hand. Exploitatiesites in Afrika bijvoorbeeld zijn dan ook een gemakkelijk doel voor lokale rebellenbewegingen (het Benisede-olieplatform van Shell was slachtoffer van zo'n aanval, zie hierboven nr. 38).

42. Terroristen zijn zeer geraffineerd in hun praktijken. Zo plannen ze hun aanval meestal bij valavond of in de vroege morgen. De waakzaamheid van het personeel op het platform is in deze periodes het minst en bovendien zal de zichtbaarheid vanaf het platform bij het naderen van een schip minimaal, in sommige omstandigheden zelfs onbestaande zijn. Terroristen plannen hun aanval dan ook grotendeels in functie van een maximaal verassingseffect (cf. aanval van 11 september 2001 op de 'Twin Towers')

43. Er bestaat een brede waaier aan beveiligingstechnologiën voor olie – of gasplatforms. In eerste instantie kunnen dit eenvoudige afschrikmiddelen zijn. We denken bijvoorbeeld aan: nachtpatrouilles op het dek van een platform, zoeklichten die de omgeving (het water) van de boorplatforms belichten en observeren, afsluiting met hekken op elektrische stroom of de coördinatie tussen schepen in de buurt en een boorplatform waarbij gewaarschuwd wordt bij nadering van een schip. Een meer verregaand afschrikmiddel is evenwel de *long range acoustic devices*, dit zijn apparaten die door uitstoot van geluid een onweerstaanbare pijn genereren in de oren van de aanvallers.⁶⁹

Meer betrouwbare en efficiëntere technieken zijn daarnaast de elektronische beveiligingssystemen. Zo bestaan er vooreerst korte afstand radars voor identificatie van een

⁶⁹ Dit apparaat is ontwikkeld door American Technology Corporation, het genereert een geluid van 151 Db binnen 30 graden van de plaats waar het apparaat wijst. Het heeft een bereik van ongeveer 300 tot 500m. Het geluid dat uitgestoten wordt is 50 keer groter dan de menselijke drempel en kan leiden tot permanente schade. Zie hierover <http://nl.tech-faq.com/long-range-acoustic-device.shtml>

naderend schip. Deze radars geven een waarschuwing wanneer een schip zich binnen een straal van 20 mijl bevindt. Het voordeel van dit radar systeem is dat het samen geprogrammeerd kan worden met *situational awareness software* (SAS, geeft een volledig plaatje weer van waar schepen zich bevinden ten opzichte van het platform en vice versa) en daaraan gekoppeld kan worden als een soort *interface* (het zet informatie om naar het besturingssysteem van SAS). Videocamera's op het platform zelf of monitors die een kijk geven voor wat er onder water gebeurt, zijn ook handige middelen.

Radar Video Surveillance biedt dan weer een complete oplossing voor de momenten wanneer het platform het kwetsbaarst is. Het geeft een waakzaamheid van 24 u op 24 u onafhankelijk van mensen. Binnen de zone die je wil bewaken als platform (*Area of interest*) kan gevaar vroeg ontdekt worden (via camera afhankelijk van het type en resolutie heeft men een snellere identificatie, het is systeem dat altijd volgens een 3-stappen patroon gebeurt; zie figuur 13). Deze vroege detectie kan op zijn beurt gekoppeld worden aan alarmsignalen op het platform waardoor tegenacties kunnen ondernomen worden (bijvoorbeeld een communicatie met het schip proberen opstarten, waarschuwing van de Kustwacht, ...). Volgende figuur geeft de werking van *Radio Video Surveillance* weer⁷⁰:

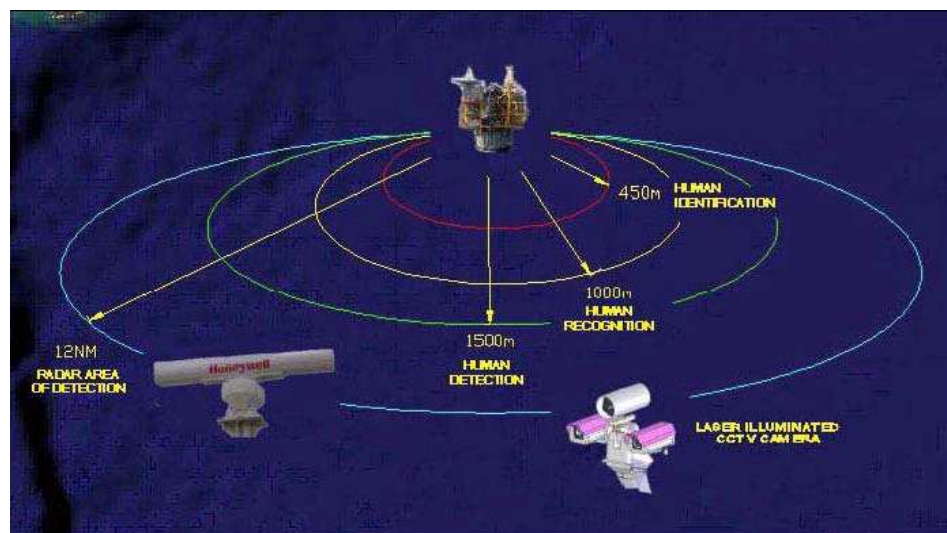


fig XIII. Werking Radio Video Surveillance

⁷⁰ Honeywell Process Solutions, "Maritime Security: Meeting threats to the offshore oil and gas industry", may 2008, 4-7.

44. Deze systemen zijn één van de vele die aangewend kunnen worden ter beveiling van platforms. Het lijkt geen twijfel dat een volledig sluitend beveiligingssysteem veel technologie en vooral kapitaal vergt en bijgevolg meestal onhaalbaar is. Nu we reeds enkele technische gegevens en het juridisch kader van olie – en gasplatforms als pijpleidingen hebben bekeken, gaan we hierna verder in op de specifieke verweermiddelen, actiemogelijkheden kaderend in het internationaal (zee)recht. Hieronder wordt onderzocht welke middelen een kuststaat kan aanwenden om terroristische aanvallen op maritieme installaties, in het bijzonder gas – en olieplatforms, af te slaan of te bestraffen.

Hoofdstuk 6: Bestrijding van terrorisme op zee: opties en beperkingen van het internationaal recht

Afdeling I : Terrorisme in het internationaal recht

45. Om het maritiem terrorisme te kunnen bestrijden, is het noodzakelijk te weten wat het ‘terrorisme’ juist inhoudt. Sedert vele eeuwen worden staten geconfronteerd met geweld op zee en in het bijzonder piraterij is een fenomeen dat al zeer lang bestaat.⁷¹ Piraterij wordt dan ook snel door de internationale gemeenschap op één lijn gezet met terroristische aanvallen op zee. Toch zal hierna blijken dat terrorisme en piraterij vergelijkbaar zijn, maar verschillend behandeld worden in het internationale (zee)recht.

46. De internationale gemeenschap, in het bijzonder de Maritime Safety Committee (MSC) ressorterend onder de International Maritime Organisation (IMO), is sinds de jaren ‘70 bezig geweest met de uitbreiding van de reeds bestaande wetgeving betreffende maritiem terrorisme. Vóór 1985 was er weinig internationale consensus over de behandeling van terrorisme. Enige verandering kwam er in 1985: in de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties werd unaniem een resolutie aangenomen die het terrorisme veroordeelt.⁷² Zo stelt de resolutie dat de Algemene Vergadering:

“Unequivocally condemns, as criminal, all acts, methods and practices of terrorism wherever and by whomever committed, including those that jeopardize friendly relations among States and their security; ...

Appeals to all States that have not yet done so to consider becoming a party to the existing international conventions relating to various aspects of international terrorism; (and) ...

Calls upon all States to fulfill their obligations under international law to refrain from organizing, instigating, assisting or participating in terrorist acts in other States or acquiescing in activities within their territory directed toward the commission of such acts”⁷³

47. Ondanks deze resolutie (die juridisch niet bindend is - de Algemene Vergadering heeft immers niet de bevoegdheid om rechtsregels uit te vaardigen - het is slechts een

⁷¹ Zo waren barbaarse piraten in 1803 een ware plaag in de Middellandse Zee die uiteindelijk leidde tot een ware zeeoorlog waarbij Amerikaanse oorlogsbodems de strijd aanboden en uiteindelijk afrekenden met schepen van Marocco, Tunis, Tripoli en Algerije. Een blokkade van de haven van Tripoli leidde een geforceerde vrede in. T. GARMON, “International law of the sea: reconciling the law of piracy and terrorism in the wake of September 11th”, *Tul.Mar.L.J* 2002 nr. 27, 258.

⁷² Resolutie 40/61 van de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties (40st Sessie Supp. No.51, 507), *U.N. Doc. A/40/1003* (1985).

⁷³ *Ibid.*

aanbeveling)⁷⁴ en pogingen om terroristische daden te definiëren, in het bijzonder met de United Nations International Convention Against the Taking of Hostages (1979)⁷⁵, is er nog altijd geen universeel instrument voorhanden dat specifiek het terrorisme verbiedt waardoor een preciese definiëring ontbreekt. De meest verdienstelijke en recente poging kan gevonden worden in de International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism (1999).⁷⁶ Art. 2 §1 b stelt:

“Any... act intended to cause death of serious bodily injury to a civilian, or any other person not taking part in hostilities in a situation of armed conflict, when the purpose of such act, by its nature or context, is to intimidate a population, or to compel a government or an international organisation to do or to abstain from doing any act.”⁷⁷

48. De moeilijkheid bij het definiëren van terrorisme ligt hoofdzakelijk in het onvermogen om dit begrip objectief op zich te bekijken. Het terrorisme is bovendien ook een woord dat vele ladingen dekt. Het falen van de internationale gemeenschap in het bereiken van een gezaghebbende definitie kan verklaard worden vanuit het rechtsstatuut van gewelddaden, gepleegd door nationale bevrijdingsgroeperingen in het kader van de dekolonisering (jaren '60) strijdend voor hun erkenning en onafhankelijkheid. De veroordeling van terrorisme moet bijgevolg doelbewust afgewogen worden tegen de herbevestiging van het recht op zelfbeschikking (“*inalienable right to self-determination and independence of all peoples under colonial and racist regimes and other forms of alien domination...*”).⁷⁸

Tegengestelde perceptie over het begrip terrorisme leiden er toe dat iemand een terrorist is voor de ene en dan weer een vrijheidsstrijder voor de andere. Een terroristische daad wordt vervolgens vlug bestempeld als onrechtmatig internationaal geweld. Over wat een terroristische daad nu daadwerkelijk inhoudt, vinden staten evenwel geen consensus. Bovendien houden staten er ook van om eigen definities van terrorisme te integreren (creëren) volgens hun eigen politieke overtuigingen en in hun eigen nationaal belang. Dit brengt een

⁷⁴ Uitdrukkelijk gesteld door het Internationaal Gerechtshof, in de ‘South West Africa’ zaak van 1966 verklaarde het Hof: ‘...resolutions are not binding, but only recommendatory in character...’ zie IGH, *South West Africa, ICJ Reports* 1966, 50-51; zie ook M. COGEN, *Handboek Internationaal Recht*, 2003, Kluwer, Mechelen, 18 e.v.

⁷⁵ Resolutie 34/146 van de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties, *UN Doc. A/34/819* (17 december 1979).

⁷⁶ The International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism, 2178 *U.N.T.S.* 38349, aangenomen door de algemene vergadering op 9 december 1999.

⁷⁷ M. H. NORDQUIST, *Legal challenges in maritime security*, Leiden, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 4.

⁷⁸ Resolutie 40/61 van de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties (40st Sessie Supp. No.51, 507), *UN Doc. A/40/1003* (1985).

niet te onderschatten spanningsveld en verwarring met zich mee. Daarenboven mogen vergeldingsacties tegen terroristen slechts genomen worden, indien voldaan is aan de internationale normen inzake zelfverdediging.⁷⁹

49. Ofschoon geen allesomvattende definitie voorhanden is, over wat terrorisme nu juist inhoudt, kunnen *in se* toch verschillende kenmerken aangehaald worden. Ten eerste moet het geweld bedreigend en actueel zijn, ten tweede is een politiek motief essentieel en ten derde moeten de daden gericht zijn aan en de bedoeling hebben een publiek te beïnvloeden.⁸⁰ Maritiem terrorisme zou aldus vrij eenvoudig gedefinieerd kunnen worden als: “Het systematisch gebruik van geweld of bedreiging tegen internationale scheepvaart en maritieme instellingen door een individu of groep, waarbij dit angst en intimidatie op een burgerbevolking teweegbrengt, om uiteindelijk een politieke doelstelling of ambitie te bewerkstelligen”⁸¹

In ieder geval zou een ideaal anti-terrorisme verdrag drie doelstellingen moeten hebben. Zo zou het ten eerste regeringen moeten verplichten zich te onthouden van enige aanmoediging of ondersteuning van guerilla-activiteiten in andere staten. Ten tweede zouden specifiek terroristische daden die de wereldorde verstoren, verboden moeten worden en berechting gebeuren volgens het internationaal recht. Ten derde zouden de staten in het verdrag verplicht moeten worden om overtreders uit te leveren en te bestraffen.⁸² Zolang echter geen universele definitie van het terrorisme voorhanden is, zullen er altijd problemen inzake rechtsbevoegdheid rijzen. Bij een verdrag zijn bovendien enkel de verdragsstaten gebonden door de bepalingen ervan. Vervolgens is, anders dan bij piraterij bijvoorbeeld, het terrorisme nog niet erkend als een universeel misdrijf of een norm *ius cogens*. De rechtsbevoegdheid van partijen inzake vervolging zal ook onderworpen zijn aan restricties, zoals bijvoorbeeld de territoriale soevereiniteit van een andere verdragstaat.⁸³ Terroristische daden op zee onder de kwalificatie brengen van piraterij zou misschien dan ook een oplossing kunnen bieden,

⁷⁹ R. J. BECK & A. C. AREND, “Don’t Tread on Us: International Law and Forcible State Responses to Terrorim”, *Wis.Int’l L.J.* 153, nr. 12, 154-55.

⁸⁰ R. J. BECK & A. C. AREND, “Don’t Tread on Us: International Law and Forcible State Responses to Terrorim”, *Wis.Int’l L.J.* 153, nr. 12, 162; T. GARMON, “International law of the sea: reconciling the law of piracy and terrorism in the wake of September 11th”, *Tul.Mar.L.J.* 2002 nr. 27, 269.

⁸¹ P. WILKINSON, *Terrorism and the Liberal State* 51, New York University Press 1986; zie ook G. Lewitt, “Is Terrorism worth defining?”, 13 *Ohio N.U.L.Rev.* 97, 97-115.

⁸² C. TIRIBELLI, “Time to update the 1988 Rome Convention for the Suppression Of Unlawful Acts Against The safety Of Maritime Navigation”, *Oregon Review of International Law* 2006, 145.

⁸³ T. GARMON, “International law of the sea: reconciling the law of piracy and terrorism in the wake of September 11th”, *Tul.Mar.L.J.* 2002, nr. 27, 271.

aangezien piraterij in het internationaal zeerecht ‘voldoende’ uitgewerkt is. Hieronder wordt hier verder op ingegaan.

Afdeling II : Terrorisme onder toepassingsgebied van piraterij?

50. Een gekaapt schip met terroristen aan boord dat dreigt een gas – of olieplatform aan te vallen, aanzien als een vorm van piraterij lijkt eenvoudig. Piraterij is één van de traditionele mechanismen om de scheepvaart te beschermen tegen geweldaden in het algemeen op zee. Bovendien is piraterij een internationale misdaad waardoor staten als dusdanig het recht hebben om dwangmaatregelen te nemen ter onderdrukking van piraterij. Zo maken de regels aangaande piraterij een uitzondering op het principe dat een schip op volle zee enkel onder de rechtsmacht valt van zijn vlaggenstaat. Niet in het minst zal dit voor een kuststaat de mogelijkheid geven om te kunnen reageren op een aanval op een gas – of olieplatform. Als we echter kijken naar de bestaande regels over piraterij, blijken die onvoldoende.⁸⁴

51. Piraterij of zeeroof wordt gedefinieerd als: *“iedere onwettige daad van geweld, aanhouding, alsmede iedere daad van plundering die door de bemanning of de passagiers van een particulier schip of luchtvaartuig voor persoonlijke doeleinden wordt gepleegd. De daad moet gepleegd zijn in volle zee of op een plaats die buiten de rechtsmacht van enige staat valt en gericht zijn tegen een ander schip of luchtvaartuig of tegen personen of goederen die zich aan boord bevinden”* (art. 15 VVZ; art. 101 Zeerechtverdrag).⁸⁵

52. Twee problemen stellen zich voor bij definiëring van piraterij in het Zeerechtverdrag. In eerste instantie wordt een daad van piraterij gepleegd ‘voor private doeleinden’. Als *hostis humani generis*⁸⁶ vinden piraten voldoening in het overvallen van schepen en moorden buiten de rechtsmacht van een staat. Terroristen zijn daarentegen gemotiveerd vanuit een politieke of morele overtuiging; een aanval door hen op een maritieme installatie zal dan nagenoeg geen financieel voordeel opleveren, wel politieke consequenties.⁸⁷ Daarnaast dient men zich echter af te vragen wat nu daadwerkelijk bedoeld wordt met een private daad. Zo steunde in de voorbereiding op het verdrag van Genève van de volle zee (1952), de commissie voor het

⁸⁴ M. H. NORDQUIST, *Legal challenges in maritime security*, Leiden, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 6-8; S. KAYNE, “International measures to protect oil platforms, pipelines, and submarine cables from attack”, *Tul.Mar.L.J.* 2007, nr. 31, 15.

⁸⁵ Geciteerd uit E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Deventer, Kluwer, 2004, 270-271.

⁸⁶ Deze term betekent dat piraten beschouwd worden als een gemeenschappelijke vijand van alle staten.

⁸⁷ M. HALBERSTAM, “Terrorism on the high seas: The Achille Lauro, Piracy, and IMO Convention on Maritime Safety”, *Am.J.Int’l L.* 1988, nr. 82, 275.

internationaal recht zich op de Draft Convention on Piracy (Harvard Draft), voorbereid door de Harvard Research in International Law and the Comment to the Draft.⁸⁸ In de Harvard draft is de term ‘voor private doeleinden’ niet terug te vinden.⁸⁹ Meer zelfs, in de presentatie van de Harvard Draft door een rapporteur aan de ILC, werd gesteld dat piraterij niet beperkt moest worden tot ‘*animus furandi*’, de intentie tot plunderen. De uiteindelijke redelijk snelle beslissing om piraterij te beperken tot private doeleinden, houdt niets anders in dan het onvermogen van de staten (die het uiteindelijk verdrag ondertekenden) om een universele rechtsbevoegdheid te laten gelden over politiek gemotiveerde daden.

53. Om deze enge definitie enigszins te contesteren, stelt HALBERSTAM voor om een ruimere interpretatie te geven aan de term ‘voor private doeleinden’. Zo stelt ze dat het niet alleen geïnterpreteerd kan worden als de uitsluiting van daden van opstandelingen die trachten een regering van een staat omver te werpen, maar het tevens daden omvatten die geen persoonlijk motief of winstbejag hebben. Motivering vindt ze hiervoor in de commentaren van de Harvard Draft waarbij gesteld wordt dat persoonlijke verrijking niet vereist is. Bijgevolg is ze overtuigd, op basis van haar analyse van de Harvard Draft, dat private belangen eveneens persoonlijke motieven bevatten, voortvloeiend uit: “real or supposed injuries done by persons or classes of persons or by a particular national authority”.⁹⁰ Uit de overweging dat een persoonlijke doelstelling ook een politiek motief kan inhouden, kan er geconcludeerd worden dat ‘piraterij’ uitgebreid kan worden tot daden van terrorisme.⁹¹

In tweede instantie stelt de definitie van piraterij ook uitdrukkelijk dat de handelingen gericht moeten zijn *tegen een ander schip*. Het wordt dus moeilijk om terroristische daden tegen een olie – of gasplatform te kwalificeren onder piraterij aangezien vandaag algemeen aanvaard wordt dat platformen geen schepen zijn. In een bepaalde context zijn in het verleden wel discussies gerezen omtrent de verschillende behandeling tussen schepen en platforms. In een dispuut tussen Denemarken en Finland voor het Internationaal Gerechtshof werden olieplatforms van Finse makelij verhinderd in het wegslepen ervan uit de Baltische zee door

⁸⁸ Voor tekst zie Harvard Research in International Law, Comment to the Draft Convention on Piracy, 26 *AJIL* Supp. 1932, 750.

⁸⁹ M. HALBERSTAM, “Terrorism on the high seas: The Achille Lauro, Piracy, and IMO Convention on Maritime Safety”, *Am.J.Int'l L.* 1988, nr. 82, 277.

⁹⁰ Harvard Research, 806: “... as piracy does not necessarily involve the taking of property, the absence of an intent to steal is not necessarily decisive of the character of what takes place.”

⁹¹ T. GARMON, “International law of the sea: reconciling the law of piracy and terrorism in the wake of September 11th”, *Tul.Mar.L.J.* 2002, nr. 27, 265.

een Deense Brug over de Great Belt.⁹² Het Hof diende zich te beraden over de vraag of de olieplatformen zich, aangaande het recht van onschuldige doorvaart, zich konden beroepen op vrijheid van scheepvaart. De zaak werd uiteindelijk in der minne geregeld vóórdat het ICJ enige uitspraak hierover diende te doen.

54. Bijkomend kan de universele rechtsmacht om op te treden tegen schepen die zich schuldig maken aan piraterij, niet zomaar doorgetrokken worden naar olie – en gasplatforms. Schepen die varen onder een bepaalde vlag kunnen zich op duizenden mijlen van de vlaggenstaat bevinden. Bovendien hebben staten zonder een kust ook het recht om schepen onder zijn vlag op volle zee te doen varen (art. 4 VVZ; art. 90 Zeerechtverdrag). Hulp krijgen van zijn vlaggenstaat in het geval van een aanval door piraten zal dan in vele gevallen bijna onmogelijk zijn. Het is dan ook de verantwoordelijkheid van elke staat en niet alleen de vlaggenstaat op zich om de piraten als *hostes humani generis* te bestrijden. Dit argument kan gewoonweg niet doorgetrokken worden naar een aanval van terroristen op een olie – of gasplatforms, aangezien een kuststaat (in wiens EEZ en continentaal plateau een platform is gevestigd) meestal niet ver weg en aldus niet onbekwaam is om te reageren op een terroristische aanval.⁹³

Niettemin zijn er pogingen geweest om andere vormen van geweld op zee of bewapening van terroristen door overzees transport, onder het toepassingsgebied van piraterij te brengen.⁹⁴ De mislukking van zulke initiatieven heeft ertoe geleid dat er specifieke internationale akkoorden tot stand kwamen om andere vormen van geweld op zee te kunnen bestraffen. Hierna bekijken we, specifiek met betrekking tot potentiële terroristische aanvallen op olie – en gasplatforms, de aanloop en het ontstaan van de verschillende internationale akkoorden.

⁹² IGH, *Passage through the Great Belt* (Fin v. Den.), ICJ 1992, 348 (10 september 1992); Storebælt (=Great Belt) ligt tussen Sjælland en Fyn, twee Deense eilanden.

⁹³ S. KAYNE, “International measures to protect oil platforms, pipelines, and submarine cables from attack”, *Tul.Mar.L.J.* 2007, nr. 31, 16.

⁹⁴ Zo was er bijvoorbeeld de poging om onderzeese oorlogsvoering te beschouwen als piraterij, Nyon akkoord, 1937.

Afdeling III : Achille Lauro en zijn nasleep

55. Op 7 oktober 1985 werd de Achille Lauro, een Italiaans cruise-schip geqaapt tijdens zijn reis van Alexandrië naar de haven van Said.⁹⁵ De kapers, leden van het Palestine Liberation Front (PLF), een groepering binnen de Palestine Liberation Organization (PLO) waren aan boord gegaan in Genua, verkleed als toeristen en eisten de vrijlating van 50 Palestijnse gevangenen. Bovendien dreigden ze met het doden van de bemanning en passagiers indien hun eisen niet werden ingewilligd of een reddingsactie werd ondernomen. De volgende namiddag werd één van de passagiers (een Amerikaanse Jood in een rolstoel) gedood en overboord gegooid door de kapers.⁹⁶ Een reactie van de internationale gemeenschap bleef niet uit. Zo waren sommige staten van mening dat de kaping van de Achille Lauro niet beschouwd kon worden als piraterij, aangezien de kapers politieke motieven hadden. Andere staten, waaronder de Verenigde Staten van Amerika, vonden daarentegen dat dit incident gelijkgesteld moest worden met piraterij omdat staten anders onvermogen zijn om te reageren.⁹⁷ Dit voorval liet eerst en vooral al duidelijk blijken dat er geen internationale consensus voorhanden was om te besluiten dat zulke kaping geen piraterij is (een gezaghebbende definitie van piraterij in het internationaal gewoonterecht ontbreekt aldus).⁹⁸

Daarnaast wordt dit feit ook algemeen aanzien als één van de eerste terroristische daden binnen de moderne maritieme geschiedenis.⁹⁹ Internationale reactie kwam er dan ook snel met de IMO – Resolutie: *‘Measures to Prevent Unlawful Acts Which Threaten the Safety of Ships and the Security of Their Passenger and Crews’*.¹⁰⁰ Deze resolutie was een oproep aan alle regeringen, havenautoriteiten, scheepseigenaars, rederijen en bemanningen om de beveiliging in havens en aan boord te herzien. Ook de Maritime Safety Committee kreeg belangrijke bevoegdheden inzake de ontwikkeling van technische maatregelen voor veiligheid van

⁹⁵ Het was niet duidelijk of het schip bij het begin van de kaping zich in volle zee dan wel in territoriale wateren bevond. Er bestond echter geen twijfel over het feit dat het schip onder controle was van de kapers in de volle zee: vergelijk N.Y. Times, A1, kolom 6, 8 oktober 1985 met N.Y. Times, A1, col. 6, 13 oktober 1985, 22, kolom 6. Zie ook G. PLANT, “The Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation”, *I.C.L.Q.* 1990, 27-56.

⁹⁶ M. HALBERSTAM, “Terrorism on the high seas: The Achille Lauro, Piracy, and IMO Convention on Maritime Safety”, *Am.J.Int’l L.* 1988, nr. 82, 269.

⁹⁷ *Ibid.*, 269-271.

⁹⁸ M. H. NORDQUIST, *Legal challenges in maritime security*, Leiden, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 45.

⁹⁹ R. BALKIN, “The International Maritime Organisation and Maritime Security”, *Tul.Mar.L.J.* 2006, nr. 30, 5.

¹⁰⁰ Resolutie van de Internationale Maritieme Organisatie, *IMO Doc. A.584 (14)* (20 november 1985). Deze Resolutie had de volledige steun van de Verenigde Naties, die zelf met een Resolutie van de Algemene Vergadering het terrorisme veroordeelde zie: Resolutie 40/61 van de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties (40st Sessie Supp. No.51, 507), *UN Doc. A/40/1003* (1985).

passagiers en bemanningen van schepen.¹⁰¹ Al deze maatregelen zijn voorlopers van de uiteindelijke ISPS-code, met de verplichting veiligheidsplannen aan boord te hebben, aanstelling van veiligheidsofficieren, e.a.¹⁰²

56. Richtlijnen vooropstellen en praktische maatregelen uitwerken is een eerste noodzakelijke stap om beveiliging van schepen en havens te verbeteren tegen terroristische aanvallen. Dergelijke maatregelen kunnen echter - hoe streng ze ook zijn - nooit voldoende zijn om alle soorten terroristische aanvallen tegen te houden. Bijgevolg is het creëren van rechtsregels betreffende deze materie voor degene die de maatregelen weten te omzeilen en derhalve dienen bestraft te worden, minstens even belangrijk. Zeker met in het achterhoofd dat de toenmalige bestaande regelgeving inzake maritiem terrorisme onvoldoende bleek (cf. enge definitie piraterij), was initiatiefneming hieromtrent een absolute must.¹⁰³

57. Naar aanleiding van de Achille Lauro werd dan ook diplomatiek initiatief genomen bij wijze van een voorstel in de IMO-vergadering door de regeringen van Oostenrijk, Egypte en Italië in november 1986. Er werd overeengekomen dat de IMO door een speciaal toegankelijke voor alle staten aangestelde ad hoc voorbereidingscommissie, de voorbereiding en uitwerking ging verzekeren van een verdrag dat een antwoord moest bieden op potentiële terroristische maritieme daden. Als model en voorbeeld kon de UN Convention Against the Taking van Hostages genomen worden.¹⁰⁴

Na voltooiing binnen het jaar van de voorbereidingswerkzaamheden, werd de ontwerptekst besproken op een diplomatieke conferentie in maart 1988 op het hoofdkwartier van the United Nations Food and Agricultural Organization (FAO) te Rome.¹⁰⁵ Het resultaat was de simultane goedkeuring en aanneming van een verdrag en protocol.¹⁰⁶ Het protocol kwam er

¹⁰¹ Zie het voorstel van VSA hiertoe: *IMO Doc. MSC 52/INF.9* (15 januari 1986).

¹⁰² in 2002 aangenomen en van kracht op 1 juli 2004.

¹⁰³ R. BALKIN, "The International Maritime Organisation and Maritime Security", *Tul.Mar.L.J.* 2006, nr. 30, 7.

¹⁰⁴ International Convention against the Taking of Hostages, 18 december 1979, *U.N.T.S.* 21931.

¹⁰⁵ Zie Conferentie van Internationale Maritieme Organisatie, *IMO Doc. SUA/Conf. 15* en *IMO Doc. C 57/WP.1* (maart 1988).

¹⁰⁶ Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation 10 maart 1988, 1678 *U.N.T.S.* 378 (hierna SUA-verdrag genoemd) en Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf 10 maart 1988, 1678 *U.N.T.S.* 304 (hierna SUA-protocol genoemd). Een protocol kan gezien worden als een ondergeschikt bijvoegsel aan een bestaand verdrag waarin een bijzonder aspect van het verdrag geregeld wordt. Het wordt dan gezien als één geheel met het verdrag. Hier gaat het echter om een aanvulling op het SUA verdrag. Het heeft een zelfstandig karakter zodat niet alle verdragsstaten lid moesten worden van het protocol: M. COGEN, *Handboek Internationaal Recht*, 2003, Kluwer, Mechelen, 409.

omdat tijdens de bespreking van het uiteindelijke SUA verdrag de Verenigde Staten van Amerika en andere kuststaten van oordeel waren dat vaste platforms op het continentaal plateau ook beschermd moesten worden tegen mogelijke terroristische aanvallen.¹⁰⁷ Hierna bekijken we eerst het SUA verdrag aangezien veel bepalingen ervan ook de basis vormen voor het specifiekere SUA protocol voor olie – en gas platforms.



fig XIV.

¹⁰⁷ Rapport van de Ad hoc-voorbereidingscommissie, *IMO Doc. C58/8/Add.1*, §4. Zie ook P. KIRSCH, “The 1988 ICAO and IMO conferences: an international consensus against terrorism”, *DALHOUSIE L.J.* 1989-90, nr. 5, 13.

Hoofdstuk 7: Rome convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation en het Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf.

58. Het SUA-verdrag en het SUA-protocol traden beiden in werking op 1 maart 1992. Vóór 11 september 2001 was het SUA-verdrag enkel bekrachtigd door 67 staten, daarna volgde snel bijkomende toetreding en bekrachtiging door verschillende staten. Op 31 maart 2009 zijn 152 staten verdragspartij: een vertegenwoordiging van ongeveer 92,84 % van de wereldtonnage inzake scheepvaart. Het SUA-protocol heeft 140 verdragspartijen wat neerkomt op een vertegenwoordiging van 87,86 % van de wereldtonnage.¹⁰⁸ De evolutie van deze cijfers is een goede indicatie voor het belang dat de internationale gemeenschap nu hecht aan het internationaal terrorisme, in het bijzonder het maritiem terrorisme.

Afdeling I : SUA-Verdrag

§ I. Toepassingsgebied

59. Strafbaar zijn daden die ‘wederrechtelijk en opzettelijk’ (*unlawfully and intentionally*) gepleegd worden zoals: de kaping of bemachtiging van een schip, schade toebrengen aan het schip zodat de ‘veilige vaart’ (*safe navigation*) ervan in gevaar wordt gebracht, het doorgeven van verkeerde informatie wat ook de veilige vaart van dat schip in gevaar brengt, ... (cf. art. 3). Als we de bepalingen van dit artikel beschouwen, kan men stellen dat ze niet beperkt zijn tot terroristische daden. Meer bepaald gaat het om een opsomming van gewelddaden op zee waarbij internationale belangen primeren in de onderdrukking ervan. Zo moeten de opgesomde overtredingen ‘*likely to endanger the safe navigation of the ship*’ (art. 3 §1 (b) – (g)). Enkel in art. 3 §1 (a) SUA-Verdrag is deze voorwaarde niet vereist. De verklaring hiervoor ligt in het feit dat een kaping of overheersing van een schip op zich al een gevaar inhoudt voor de veilige navigatie van een schip of de vrijheid van scheepvaart tout court. Bovendien was deze bepaling in de meeste nationale rechtstelsels nog geen misdrijf, terwijl de andere bepalingen dit reeds wel waren.

¹⁰⁸ België bekrachtigde het SUA verdrag en protocol op 11 april 2005 (B.S. 23 mei 2005), inwerkingtreding 10/0705; zie summary of Conventions as at 28/02/2009, http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=247, bron wereldtonnage Lloyd's Register/Fairplay World Fleet Statistics 31 December 2007.

Vervolgens is het een overtreding een schip of zijn cargo te vernietigen, waarbij de ‘safe navigation’ in gevaar wordt gebracht (art. 3 §1 (c)). Een schip, gebruikt door terroristen als wapen tegen een olie – of gasplatform, zou vervolgens onder deze bepaling kunnen vallen. In deze bepaling wordt evenwel noch gerefereerd aan de schade bekomen bij het gebruik van het schip op een zodanige wijze, noch naar de dreiging ten opzichte van scheepvaart in het algemeen of schepen (of personen) in het bijzonder. In dit geval zou dan art. 3 §1 (e) eerder van toepassing kunnen zijn, namelijk vernietiging of ernstige beschadiging van navigatiehulpmiddelen die de veilige vaart van een schip in gevaar brengen.¹⁰⁹

60. Op het eerste gezicht lijkt het materieel toepassingsgebied van het SUA-verdrag te overlappen met dat van de daden van piraterij, maar door het internationaal belang gehecht aan de onderdrukking van deze overtredingen gaat het SUA-verdrag veel verder. Een blik op het ruimtelijk toepassingsgebied maakt dit ten overvloede duidelijk.¹¹⁰ Zo is het SUA-verdrag van toepassing op schepen die zich bevinden op volle zee, de EEZ, territoriale zee en zelfs de interne wateren (art. 4 §1 SUA-verdrag). Daarenboven moet het schip ook een internationale reis maken waarbij de overschrijding van ten minste de territoriale wateren van een staat vereist is. Uitgesloten is aldus ‘lijn-trafiek’ scheepvaart die uitsluitend gesitueerd wordt binnen de territoriale zee van een kuststaat.¹¹¹ Daarnaast zijn oorlogsschepen en schepen in overheidsdienst uitgesloten van het toepassingsgebied van het SUA-verdrag (zij hebben immers een volledige immuniteit in het internationaal zeerecht, ze zijn dus enkel onderworpen aan de rechtsmacht van hun vlaggenstaat, cf. art. 8 §1 VVZ; art. 95 Zeerechtverdrag).¹¹² Vervolgens stelt paragraaf 2 (van art. 4 SUA-verdrag) dat het verdrag ook van toepassing is wanneer de vermoedelijke dader aangetroffen wordt op het grondgebied van een andere verdragspartij (dit is niet de staat in wiens wateren het schip slachtoffer was van een overtreding volgens art. 3 SUA verdrag).¹¹³

¹⁰⁹ M. H. NORDQUIST, *Legal challenges in maritime security*, Leiden, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 14.

¹¹⁰ T. TREVES, “The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Saety of Maritime Navigation”, *Sing. J. Int’l & Comp. L.* 1998, nr. 2, 545.

¹¹¹ R. BALKIN, “The International Maritime Organisation and Maritime Security”, *Tul.Mar.L.J.* 2006, nr. 30, 9. Oorlogsschepen en overheidsschepen zijn uitgesloten het toepassingsgebied van het SUA-verdrag

¹¹² Zie ook D. FREESTONE, “The 1988 International Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation”, *Int’L.J.Estuarine & Coastal L.* 1988, 308.

¹¹³ T. TREVES, “The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Saety of Maritime Navigation”, *Sing. J. Int’l & Comp. L.* 1998, nr. 2, 546-547.

61. Naast de extensieve omschrijving van de overtredingen en het groot ruimtelijk toepassingsgebied, wordt een schip ook ruim gedefinieerd. Zo wordt onder een schip verstaan: een vaartuig dat ongeacht het type niet permanent aan de zeebodem is verbonden, met inbegrip van dynamisch gedragen vaartuigen, onderwatervaartuigen en andere vaartuigen in drijvende toestand (art. 1 SUA-verdrag). Tijdens de onderhandelingen voorgaande aan het uiteindelijke verdrag waren er discussies betreffende de bepaling: ‘niet permanent aan de zeebodem verbonden’. Zo zouden *Jack-up-platformen* (zie nr. 12) hieronder ook geïnterpreerd kunnen worden want pas zodra ze aan de zeebodem zijn bevestigd worden ze als platformen beschouwd. Uiteindelijk oordeelde men dat het samen bekeken moest worden met de definitie van vaste platforms (*fixed platforms*) onder het SUA protocol. Door informele consultaties tussen de delegaties kwam men vervolgens tot het besluit dat beide definities zo ruim mogelijk en bovendien complementair geïnterpreteerd moesten worden. Bijgevolg vallen *mobile offshore drilling units* ook onder het toepassingsgebied van het verdrag.¹¹⁴

§ II. Sanctieregeling en zijn beperkingen

62. De kernbepaling van dit verdrag is onderschreven in art. 10 namelijk ‘*extradition or prosecution*’. Volgens het principe *aut dedere aut judicare* heeft een staat derhalve de verplichting de beweerde overtreder uit te leveren aan een andere staat die strafrechtelijke bevoegdheid heeft of moet de desbetreffende staat zelf overgaan tot vervolging. De doelstelling van het principe bij conventies ter bestrijding van het internationaal terrorisme in het algemeen is overigens altijd het invoeren van: een uitleveringsplicht, het strafbaar stellen van een bepaalde terroristische daad en, tenslotte, het vestigen van jurisdictie onder de verdragstaten.

De verplichting tot uitlevering is evenwel niet absoluut. Zolang tussen de verzoekende staat en de staat die gevraagd wordt om uit te leveren geen specifiek uitleveringsverdrag bestaat, kan laatstgenoemde het SUA-verdrag als juridische grondslag voor uitlevering beschouwen (cf. art. 11 §2 SUA-verdrag: “*may at its option*”).¹¹⁵ Geen uitlevering omwille van politieke overwegingen als het recht om asiel te verlenen kunnen als motivering aangehaald worden.

¹¹⁴ Dit is geen authentieke bindende interpretatie. Ze kwam tot stand door een informele consultaties tussen 12 staten. In de voorbereidende werken op het verdrag wordt het toch aanzien als een belangrijke interpretatie, daar ze opgenomen is in een officieel document van de conferentie: zie *IMO Doc. SUA/CONF/CW/WP. 18*, §3.

¹¹⁵ C. TIRIBELLI, “Time to update the 1988 Rome Convention for the Suppression Of Unlawful Acts Against The safety Of Maritime Navigation”, *Oregon Review of International Law* 2006, 149.

Vervolgens bestaat er ook geen absolute plicht tot bestraffing. Zo is de staat op wiens grondgebied de overtreder zich bevindt alleen vereist: *“to submit the case without delay to its competent authorities for the purpose of prosecution, which shall take their decision in the same manner as in the case of any other offence of a grave nature under the law of that State”* (art. 11 §1 SUA-verdrag). Deze bepaling is een duidelijke tekortkoming in het SUA-verdrag daar vertrouwd moet worden op de onafhankelijkheid en efficiëntie van juridische systemen bij bestraffing van overtredders.

63. Er zijn twee mogelijke types van uitoefening van rechtsmacht door een staat: enerzijds een verplichte uitoefening, anderzijds een discretionaire (art. 6 SUA-verdrag). Zo moet bijvoorbeeld de overtreder de nationaliteit hebben van de verdragstaat vooraleer die kan overgaan tot strafrechtelijke vervolging (art. 6 §1 (c) SUA-verdrag). In paragraaf 2 van artikel 6 worden de mogelijkheden voor vervolging verder discretionair uitgebreid. Zo kan een verdragstaat eveneens strafrechtelijke optreden in de gevallen wanneer bij een overtreding overeenkomstig art. 3, één van zijn onderdanen verwond raakte of gedood werd. De invoeging van een discretionaire rechtsmacht is het resultaat van een compromis tussen staten die een bindende rechtsmacht verkozen, bijvoorbeeld voortvloeiend uit de nationaliteit van het slachtoffer en andere staten die uitoefening van een rechtsmacht op dergelijke gronden verworpen.¹¹⁶

Verder stelt het SUA-verdrag: *“Each state party has the important obligation to establish jurisdiction over offenses where the alleged offender is present in its territory and it does not extradite him to any of the States Parties having established jurisdiction in accordance with the aforementioned provisions”*(art. 6 §4 SUA-verdrag). Deze bepaling geeft duidelijk de gedachte weer dat bestraffing van de overtredingen onder het SUA-verdrag een gemeenschappelijk doel van de internationale gemeenschap moet zijn, zonder dat evenwel een algemeen geldende rechtsmacht wordt gecreeërd in het verdrag.¹¹⁷

64. Naast de reeds aangehaalde artikels, is tenslotte zeker artikel 9 van het SUA-verdrag zeker nog het vermelden waard. Het stelt dat op generlei wijze in het verdrag worden aangetast: de internationale regels met betrekking tot het uitoefenen van maatregelen inzake

¹¹⁶ G. PLANT, “The Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation”, *I.C.L.Q.* 1990, 44 en 46.

¹¹⁷ M. H. NORDQUIST, *Legal challenges in maritime security*, Leiden, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 17, 55 en 57-58.

opsporing en tenuitvoerlegging aan boord van schepen die niet hun vlag voeren. Uit deze bepaling is duidelijk af te leiden dat het aan boord gaan van verdachte schepen door instanties niet behorend tot de vlaggenstaat, niet het voorwerp uitmaakt van dit verdrag.¹¹⁸ Bijgevolg worden interventies door niet-vlaggenstaten gelimiteerd door de bepaling betreffende daden van piraterij (overeenkomstig art. 110 Zeerechtverdrag). Dit artikel houdt enerzijds een ‘*right to visit*’ in: namelijk het onderzoek van een oorlogsschip naar het recht van het schip tot het voeren van zijn vlag. Anderzijds kan ook onder bevel van een officier overgegaan worden tot een nader onderzoek, meer bepaald een onderzoek van de scheepsdocumenten en nog verder een inspectie van de lading aan boord (*search*). In de gevallen wanneer gegronde redenen bestaan om aan te nemen dat het schip zich bezighoudt met zeeroof, slavenhandel, een vreemde vlag voert, een statenloos schip is of zich inlaat met ongeoorloofde radio – of televisie-uitzendingen kan overgegaan worden tot een ‘*right to visit*’ of diepgaandere *search*.¹¹⁹

De uitwerking van het SUA-protocol werd gemotiveerd door de mogelijke kaping en overheersing van olie – en gasinstallaties (boorplatforms) door terroristen op zee. Naast het SUA-verdrag voor schepen werd dan ook een protocol uitgewerkt voor vaste platformen bevestigd op een continentaal plateau.

Afdeling II : SUA-protocol

65. Het SUA-protocol voorziet in een gelijkaardig regeling voor vaste platformen als het SUA- verdrag voor schepen. Het merendeel van de artikels uit het verdrag wordt *mutatis mutandis* overgenomen in het protocol (art. 1 §1 SUA-protocol). Een vast platform wordt gedefinieerd als een kunstmatig eiland, installatie of inrichting die permanent met de zeebodem is verbonden ten behoeve van de exploratie of exploitatie van rijkdommen of voor andere economische doeleinden (art. 1 §4 SUA-protocol). *De facto* sluit deze definitie militaire of verdedigingsinstallaties uit en is het toepassingsgebied beperkt tot installaties op het continentaal plateau. Installaties in de territoriale zee van een kuststaat zijn aldus

¹¹⁸M. H. NORDQUIST, *Legal challenges in maritime security*, Leiden, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 52-53.

¹¹⁹S. KAYNE, “International measures to protect oil platforms, pipelines, and submarine cables from attack”, *Tul.Mar.L.J.* 2007, nr. 31, 7; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Deventer, Kluwer, 2004, 279-280. Voor eveneens een gedetailleerde bespreking van het SUA-verdrag, zie: G. PLANT, “The Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation”, *I.C.L.Q.* 1990, 27 e.v.

uitgesloten tenzij de vermoedelijke dader ontsnapt naar het grondgebied van een andere verdragstaat (zie SUA verdrag).¹²⁰

66. De strafbare feiten die wederrechtelijk én opzettelijk gepleegd worden, refereren bijna letterlijk aan art. 3 SUA-verdrag met uitzondering van de herhaaldelijke verwijzing naar ‘*the endangerment of safe navigation*’ (opsomming in art. 2 SUA protocol). Zo worden als strafbare feiten gezien: de overheersing van een platform door geweld en de vernieling of toebrengen van schade aan een platform waardoor de veiligheid in gevaar wordt gebracht. Daarbij behorend: pogingen, uitlokking of de dreiging tot het plegen van zulke misdrijven (art. 2 §2). De rechtsmacht om op te treden tegen overtredingen onder het SUA-protocol is even ruim als die onder het SUA-verdrag, daar *mutatis mutandis* art. 6 SUA-verdrag wordt overgenomen in art. 3 SUA-protocol.

Evenmin als in het SUA-verdrag is de problematiek van boarding van vaste platformen geregeld in het SUA-protocol. Tenslotte wordt gesteld dat bepaalde materie niet geregeld door het SUA-protocol, onderhevig is aan de regels en principes van het internationaal recht (art. 4, cf. art. 9 SUA-verdrag). Bijgevolg heeft alleen een kuststaat ingevolge zijn rechtsmacht overeenkomstig art. 60 Zeerechtverdrag het recht om olie – of gasplatform te betreden.¹²¹

Afdeling III : Herziening van SUA verdrag en protocol

67. Naar aanleiding van 11 september 2001 deed zich een nieuw soort terrorisme voor: één waarvan het netwerk zeer internationaal uitgebreid en vertakt is en waarvan bovendien het gevaar groot bleek te zijn voor alle naties in de wereld. Ook werd de kwetsbaarheid van de transportinfrastructuur in de ganse wereld ontegensprekelijk als potentieel doel voor terroristen aangetoond.¹²² Het voorgaande werk van het IMO betreffende de bestrijding van het maritiem terrorisme, bleek daarenboven onvoldoende om deze nieuwe vormen van terrorisme te voorkomen en te bestrijden. Meer bepaald zijn de bepalingen in het SUA verdrag en zijn protocol, alsook in andere internationale verdragen ter onderdrukking van het terrorisme, niet afschrikwekkend genoeg voor mogelijke terroristische (zelfmoord-) daden.

¹²⁰ D. FREESTONE, “The 1988 International Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation”, *Int’L.J.Estuarine & Coastal L.* 1988, 315-316.

¹²¹ S. KAYNE, “International measures to protect oil platforms, pipelines, and submarine cables from attack”, *Tul.Mar.L.J.* 2007, nr. 31, 7; M. H. NORDQUIST, *Legal challenges in maritime security*, Leiden, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 59-60.

¹²² The Secretary-General, “Report of the Secretary-General, In Larger Freedom: Towards Development, Security and Human Rights for All, delivered tot the General Assembly”, *U.N.Doc. A/59/2005* (21 maart 2005).

Bijgevolg kwam een reactie van het IMO door aanneming van de resolutie A.924(22) op 20 november 2001, met als resultaat de goedkeuring en aanneming van een brede waaier aan nieuwe veiligheidsmaatregelen.¹²³ Onder één van deze maatregelen vindt men ook de ISPS-code, met de implementatie van een aantal praktische maatregelen in hoofdstuk XI-2 van de SOLAS-conventie.¹²⁴ De ISPS-code bestaat uit twee delen. Het eerste deel legt een aantal verplichte maatregelen op voor beveiliging van schepen, havens en bedrijven in de scheepvaart, het tweede deel bevat richtlijnen over de implementatie ervan. De code is van toepassing zowel op passagiers als cargoschepen (inclusief tankers) en haveninstallaties ter ondersteuning van schepen op internationale reizen als verplaatsbare mobiele boorinstallaties.¹²⁵

68. Naast de uitwerking van een technisch kader met beveiligingsmaatregelen, was het tevens noodzakelijk een nieuw juridisch kader te scheppen om terroristische daden repressief te kunnen bestraffen. En zo begon in overeenstemming met de voorafgaande IMO-resolutie A.924(22), de IMO-Legal Committee in oktober 2002 met de analysering en herwerking van de bepalingen van het SUA-verdrag en zijn protocol.¹²⁶

69. In de Legal Committee werden verschillende discussiepunten op tafel gelegd en besproken.¹²⁷ Zo stelde men al snel een lacune vast in de bepalingen van het SUA-verdrag en protocol namelijk de machtiging die gegeven wordt aan bevoegde instanties op een schip om aan boord te gaan op een ander vreemd schip. Het 'boarden' met als doel te zoeken naar vermeende terroristen, hun wapens of assistentie te verlenen aan een schip dat slachtoffer is van een aanval, werd één van de hoofdthemas bij de herziening. Daarnaast werd uitdrukkelijk

¹²³ In de resolutie werd opgeroepen tot (citaat) "a review of the existing international legal and technical measures to prevent and suppress terrorists acts against ships at sea and in port and to improve security aboard and ashore, in order to reduce any risk to passengers, crews and port personnel on board ships and in port areas and to the vessels and their cargoes", daarenboven kregen de bevoegde commissies de taak: "to review, on a high priority to determine whether they should be updated and whether there was a need to adopt other maritime security measures". Zie Resolutie A.924(22) van de Internationale Maritieme Organisatie, Renewal of Measures and Procedures To Prevent Acts of Terrorism Which Threaten the Security of Passengers and Crews and the Safety of Ships, *IMO Doc. A.924(22)*.

¹²⁴ Safety of Life at Sea Convention, 1 november 1974, 164 *U.N.T.S.* 113.

¹²⁵ R. BALKIN, "The International Maritime Organisation and Maritime Security", *Tul.Mar.L.J.* 2006, nr. 30, 17.

¹²⁶ M. H. NORDQUIST, *Legal challenges in maritime security*, Leiden, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 63.

¹²⁷ Het gaat hier ook om gegevens die tijdens de diplomatieke conferentie van de herziening van de SUA-verdragen naar voren kwamen, gehouden op het IMO-hoofdkwartier van 10 tot 14 oktober 2005.

opgemerkt dat de basisprincipes van vrijheid van scheepvaart en het recht van onschuldige doorvaart niet in gevaar mochten gebracht worden door de herziening.¹²⁸

70. Een ander geschilpunt was het feit of de titel van het verdrag en protocol al dan niet geamendeerd moest worden met de term ‘terrorisme’ of ‘terrorist’. Niettegenstaande er geen discussie was omtrent de doelstelling van de herziening, namelijk een juridische kader creëren voor de aanhouding en vervolging van terroristische daden tegen internationale scheepvaart, oordeelde men dat een amendement op een reeds bestaand verdrag of protocol louter en alleen een aanvulling kon zijn. Het amenderen van de titel van het SUA-verdrag en protocol met de term terrorisme zou iets volledig nieuw zijn aangezien er in het SUA-verdrag en protocol niet over terrorisme wordt gesproken (daarenboven bestaat er, zoals hierboven reeds werd aangegeven, geen internationale consensus over de definiëring ervan). Bovendien zou dit enigszins leiden tot verwarring betreffende de inhoud van terroristische daden in vergelijking met ‘*unlawful acts*’, de term gebruikt in het SUA-verdrag en protocol.

71. Derhalve was de Legal Committee van oordeel dat de term ‘*unlawful acts*’ moest behouden worden in de herziene versie. De definitie van ‘*unlawful acts*’ werd wel te eng bevonden en diende uitgebreid te worden met daden, gelinkt aan en in het kader van terrorisme.¹²⁹ Dit werd vervolgens nog eens duidelijk bevestigd in februari 2005 door de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties met verwijzing naar de Resolutie 59/24, waarbij de staten werden uitgenodigd: “*to participate in the review of those instruments by the IMO Legal Committee in order to strengthen the means of combating such unlawful acts, including terrorist acts.*” Tenslotte riep de Algemene Vergadering ook op: “*to take appropriate measures to ensure the effective implementation of the instruments in question, in particular through the adoption of legislation, where appropriate, aimed at ensuring that there is a proper framework for responses to incidents of armed robbery and terrorist acts at sea.*”¹³⁰

72. De IMO Legal Committee voltooide haar werk inzake de herziening van het SUA verdrag en zijn protocol in april 2005. De aanneming van de amendementen volgde op 14

¹²⁸ C. TIRIBELLI, “Time to update the 1988 Rome Convention for the Suppression Of Unlawful Acts Against The safety Of Maritime Navigation”, *Oregon Review of International Law* 2006, 147.

¹²⁹ R. BALKIN, “The International Maritime Organisation and Maritime Security”, *Tul.Mar.L.J.* 2006, nr. 30, 22 - 24.

¹³⁰ Resolutie 59/24 van de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties, *UN Doc. A/59/PV.56* (17 november 2004).

oktober van hetzelfde jaar door een internationale conferentie.¹³¹ Op de conferentie werd beslist dat het originele SUA-verdrag 1988 en zijn protocol geamendeerd werden door de twee SUA protocols uit 2005 (hierna 2005 SUA-verdrag en 2005 SUA-protocol genoemd). Verder nodigde de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties in resolutie 61/222 de staten uit om vanaf 14 maart 2007 partij te worden van 2005 SUA-verdrag en protocol.¹³²

Beiden amendementen treden in werking 90 dagen nadat 12 staten (in het geval van 2005 SUA-verdrag) en 3 staten (in het geval van 2005 SUA-protocol) het verdrag ratificeren en bijgevolg verdragspartij zijn geworden.¹³³ Tot op heden zijn 8 staten partij van 2005 SUA-verdrag en 6 van 2005 SUA-protocol. Beiden zijn dus nog niet in werking getreden (volgens de status van de conventies op 31 maart 2009).

Afdeling IV : 2005 SUA verdrag en 2005 protocol

§ I. 2005 SUA verdrag

73. Vooreerst wordt in de preambule erkend dat terroristische daden de internationale veiligheid en vrede bedreigen en bijkomend wordt ook verwezen naar andere bepalingen in conventies met betrekking tot het terrorisme. Het 2005 SUA-verdrag bevat wederom, om de hierboven geschetste redenen, geen eigen definitie van het terrorisme. Er wordt enkel verwezen naar art. 2 van de International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism (1999). Een daad wordt derhalve strafbaar geacht onder 2005 SUA-verdrag wanneer ze gesteld is met als doelstelling: *“to intimidate a population, or to compel a government or an international organisation to do or to abstain from doing any act”*. De belangrijkste kernbepalingen en aldus wijzigingen ten opzichte van het SUA-verdrag zijn art. 3bis, met een uitbreiding van de mogelijke overtredingen en art. 8bis dat een regeling en procedure bevat over het aan boord gaan van een schip (dat mogelijk onder controle is van terroristen). Art. 3bis (1)a 2005 SUA-verdrag stelt:

¹³¹ *IMO Doc. LEG/Conf.15/21 en LEG/Conf.15/22*, 1 november 2005; Zie slotwoord van Mr. E. E. Mitropoulos, Secretary General of IMO, 14 oktober 2005. (waarschijnlijk de meest politiek geladen conferentie in de geschiedenis van de IMO)

¹³² Resolutie 61/222 van de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties, *UN Doc. A/RE/61/222* (14 maart 2007).

¹³³ Het kan enkel gaan om staten die verdragstaat zijn van het SUA verdrag en zijn protocol. Bovendien mogen deze staten in beide gevallen geen voorbehoud of reserve hebben aangetekend (reserve of voorbehoud is een uitsluiting van het juridisch effect van een bepaalde clause of verandering met betrekking tot de toepassing op de desbetreffende staat): *IMO Doc. LEG/Conf. 15/21 en LEG/Conf. 15/22*.

“an offense within the meaning of the convention is committed if a person for the purpose referred to unlawfully and intentionally:

- uses against or on a ship or discharging from a ship any explosive, radioactive material or biological, chemical, nuclear weapon in a manner that causes or is likely to cause death or serious injury or damage.
- (...)
- uses a ship in a manner that causes death or serious injury or damage ...”

In het amendement op het SUA-verdrag wordt nu duidelijk het gebruik van een schip als mogelijk platform voor terroristische daden als een overtreding gezien. Art. 3ter 2005 SUA-verdrag stelt daarbij eveneens strafbaar: het ‘*unlawfully and intentionally*’ vervoeren van een persoon aan boord van een schip waarbij geweten is dat die een overtreding beging conform het SUA-verdrag of een overtreding binnen het kader van één van de negen anti – terroristische verdragen (opgesomd in de annex van 2005 SUA-verdrag).¹³⁴ Wanneer een staat geen partij is van één in de annex vermelde internationale verdragen, kan de staat bovendien verklaren dat art. 3ter niet van toepassing zal zijn.¹³⁵

74. Vernieuwend in art. 8bis 2005 SUA-verdrag is de regeling waarbij een verdragspartij het recht heeft om aan boord te gaan van een ander schip dat niet tot dezelfde vlaggenstaat behoort en vaart buiten territoriale wateren (het zogenaamde ‘*right to board*’ van derde staten). Meer bepaald in de gevallen wanneer gegronde redenen aanwezig zijn om aan te nemen dat een schip of een persoon op dat schip een overtreding beging in het kader van het 2005 SUA-verdrag, kan de vragende verdragspartij bij wijze van bevoegde personen op het schip dat zijn vlag voert, aan boord gaan van dat andere schip (dat de vlag voert van een andere verdragspartij).¹³⁶ Vóórdat evenwel aan boord kan gegaan worden, is uitdrukkelijk een algemene of *ad hoc* machtiging en medewerking van de vlaggenstaat vereist. Op alternatieve

¹³⁴ O.a. Convention for the suppression of Unlawful Seizure of Aircrafts (Hague 16 december 1970), Convention for the suppression of Unlawful Acts against the safety of civil aviation (Montreal 23 september 1973),..., International Convention for the suppression of Terrorist Bombings (aangenomen door de Algemene Vergadering VN op 15 december 1997), International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism (aangenomen door de Algemene Vergadering VN 9 december 1999).

¹³⁵ M. H. NORDQUIST, *Legal challenges in maritime security*, Leiden, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 70.

¹³⁶ “Revised Treatie to address unlawful acts at sea adopted at international conference”, zie http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=1018&doc_id=5334

wijze kan ook machtiging gevraagd worden aan de IMO Secretary-General, indien geen antwoord volgde binnen de vier uur.¹³⁷

75. Naast de *boarding procedure* houdt art. 8bis 2005 SUA-verdrag ook verscheidene waarborgen in voor wanneer een verdragstaat daadwerkelijk overgaat tot het nemen van maatregelen tegen een schip. Zo mag de veiligheid van mensenlevens op zee niet in gevaar worden gebracht, moeten alle personen aan boord op dezelfde wijze worden behandeld in overeenstemming met de menselijke waardigheid en mensenrechten en moet vermeden worden dat het schip opgehouden of in vertraging wordt gebracht. Tijdens een *boarding procedure* zal volgens de omstandigheden het gebruik van geweld niet overdreven en louter proportioneel mogen zijn. Deze bepaling inzake geweld is in overeenstemming met de gangbare praktijken in het internationaal recht.¹³⁸ Indien schade, verlies of enig nadeel ontstaat ingevolge de maatregelen genomen door een verdragstaat op basis van art. 8bis en deze bleken ongegrond, onrechtmatig of overdreven te zijn, zal de desbetreffende Staat daarvoor aansprakelijk gesteld worden. Deze bepaling vermijdt als dusdanig dat schepen op zee aangehouden en gestopt worden op basis van onrechtmatige motieven of ongegronde redenen.¹³⁹

76. Vervolgens doet de *boarding procedure* geen afbreuk aan de regels van het internationaal recht, meer bepaald art. 110 Zeerechtverdrag (*supra* nr. 64). Ondanks het exclusief onderzoeksrecht op volle zee van de vlaggenstaat is toetreding altijd mogelijk tot een internationaal verdrag waarbij een derde Staat een '*right to board on high seas*' verkrijgt op schepen die niet hun vlag voeren.¹⁴⁰ In vergelijking met de *boarding* bepalingen in de Agreement on Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks (1995) is de bepaling in 2005 SUA-verdrag eerder beperkt. Zo is vooreerst geen *ad hoc* machtiging vereist en kan overgegaan worden tot inspectie en aan boord gaan van schepen die mogelijk in overtreding zijn, wanneer er gegronde redenen bestaan van schending van de regels betreffende visserij. Het is duidelijk dat de bescherming van levende rijkdommen eerder gezien moet worden als een technisch vraagstuk, terwijl de strijd tegen terrorisme meer politieke weerklanken heeft.

¹³⁷ R. WOLFRUM, "Fighting Terrorism at Sea: Options and Limitations under International Law", Statement to the Sixth Committee of the General Assembly of the United Nations, New York, 13 april 2006, 11; zie www.itlos.org/start2_en.html (site van International Tribune for Law of the Sea)

¹³⁸ Comments bij United States on Counter-Terrorism, Non-Profiliation and Boarding Provisions, *IMO Doc. LEG/Conf. 15/15*, 7.

¹³⁹ M. H. NORDQUIST, *Legal challenges in maritime security*, Leiden, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 72.

¹⁴⁰ *IMO Doc. LEG/CONF. 15/15*, p. 6 (22 november 2005).

In deze context lijken staten met minder tegenzin een beperking van soevereiniteit te aanvaarden.¹⁴¹

77. Artikel 11bis 2005 SUA-verdrag stelt dat met als doelstelling de uiteindelijk uitlevering, geen van de overtredingen beschouwd zal worden als politieke of ingegeven zal zijn door politieke overtuigingen. Voor deze bepaling heeft men als model de bepaling van de International Convention for the Suppression of Terrorist Bombings (1997) gebruikt.¹⁴² Verder stelt art. 11ter 2005 SUA-verdrag dat geen verplichting tot uitlevering kan volgen, indien de vragende staat vermoedens heeft dat de uitlevering gebaseerd is op vervolging van de persoon omwille van zijn ras, religie, nationaliteit, etnische origine, politieke overtuiging of geaardheid. Tenslotte stipuleert art. 2bis 2005 SUA-verdrag enigszins een bijkomende bescherming door expliciet te stellen dat hetgeen in het verdrag staat geenszins andere rechten of verplichtingen van staten en individuen onder het internationaal recht kan aantasten.¹⁴³

§ II. 2005 SUA protocol

78. De amendering van het SUA-protocol is minder uitgebreid, maar volgt een gelijkaardige redenering als het 2005 SUA-verdrag. Zo is in art. 2bis 2005 SUA-protocol eveneens een uitbreiding van de overtredingen met betrekking tot installaties (een gas of boorplatform) te vinden. Een overtreding is er bijvoorbeeld wanneer een individu explosieven gebruikt waarbij schade toegebracht wordt aan een installatie. Andere bepalingen aangaande uitlevering, samenwerking voor bewijs e.a. zijn *mutatis mutandis* overgenomen van het 2005 SUA-verdrag en toepasbaar op installaties (art. 1 SUA-protocol).

79. Een belangrijk verschil met het 2005 SUA-verdrag is de regeling omtrent boarding (cf. art. 8bis SUA-verdrag). Een gelijkaardige bepaling in het 2005 SUA-protocol is niet terug te vinden. Een logische verklaring hiervoor kan gezocht worden in het feit dat, wanneer een gas – of boorplatform aangevallen wordt, de kuststaat zich binnen de 350 nautische mijl bevindt (dit is de absolute maximale buitengrens van het continentaal plateau, art. 76 Zeerechtverdrag). Bij een aanval op een schip daarentegen kan de vlaggenstaat zich duizenden nautische mijlen ver weg bevinden, wat de boarding procedure in het 2005 SUA-

¹⁴¹ R. WOLFRUM, "Fighting Terrorism at Sea: Options and Limitations under International Law", Statement to the Sixth Committee of the General Assembly of the United Nations, New York, 13 april 2006, 11-12.

¹⁴² International Convention for the Suppression of Terrorist Bombings (1997), *U.N.T.S.* 37517.

¹⁴³ M. H. NORDQUIST, *Legal challenges in maritime security*, Leiden, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 73.

verdrag kan verklaren. Toch betekent de afwezigheid van zo'n bepaling geenszins dat een kuststaat geen *ad hoc* machtiging kan geven aan een derde staat om één van zijn olie – of gasplatforms te betreden.¹⁴⁴

§ III. Enkele bemerkingen

80. Stel dat een terroristische aanval zich voordoet op een olie – of gasplatform en twee verdragspartijen van SUA-protocol zijn betrokken, in het bijzonder de vlaggenstaat van het schip dat een aanval pleegde en de kuststaat in wiens EEZ het platform zich bevindt. De verplichtingen onder het SUA-protocol stellen een samenwerking voorop tussen beide staten. De vlaggenstaat kan overgaan tot vervolging van de terroristen op het schip dat zijn vlag voert of ze uitleveren aan de kuststaat. Daarnaast kan de vlaggenstaat, zoals hierboven gesteld, ten alle tijde ook een machtiging voor 'boarding' geven aan de kuststaat om de terroristen op het schip te arresteren.

81. Dit is een beschrijving van het ideale scenario. Wanneer echter een schip - onder controle van terroristen - een open vlag voert, is er geen of bijna geen connectie tussen de vlaggenstaat en de individuen aan boord. De uitlevering zal dan ook niet mogelijk zijn wanneer ze nooit het grondgebied van de desbetreffende vlaggenstaat betreden.¹⁴⁵ In het geval de terroristen na een aanval met een schip vluchten naar een staat die geen partij is van het SUA-protocol, zal vervolging evenmin mogelijk zijn, tenzij een uitleveringsverdrag tussen beide staten bestaat.

In art. 3*bis* (1)a 2005 SUA-verdrag (*supra* nr. 73) voorziet in een bepaling waarbij een schip gebruikt wordt om een platform te rammen. Een verplichting tot uitlevering zal er zijn indien terroristen vluchten naar een staat die partij is van het 2005 SUA-verdrag. In de praktijk lijkt het ondenkbaar dat zo'n scenario zich zou voordoen. Verder stelt zich ook de vraag hoe: “*use of the ship as a vehicle for terrorist to cause damage*” dient te worden geïnterpreteerd. Of “*use*” eveneens de periode overspant van het gebruik van een schip naar het moment van de aanval zelf, kan aan getwijfeld worden. Immers maakt het een overtreding uit een persoon te

¹⁴⁴ S. KAYNE, “International measures to protect oil platforms, pipelines, and submarine cables from attack”, *Tul.Mar.L.J.* 2007, nr. 31, 8; M. H. NORDQUIST, *Legal challenges in maritime security*, Leiden, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 73-74.

¹⁴⁵ Zie hierover M. HAYASHI, “Towards the Elimination of Substandard Shipping: the Report of the International Law Commission on Shipping”, *I.C.J.M.L.* 2001, 501- 513 of E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Deventer, Kluwer, 2004, 252-257.

vervoeren die een overtreding beging in het kader van het SUA-verdrag of protocol (of één van de zeven anti-terroristische verdragen, cf. art. 3^{ter} 2005 SUA-verdrag). Art. 3^{ter} geeft aldus de mogelijkheid om een vluchtend schip *na* een aanval tegen een platform te gaan vervolgen, hoewel nog altijd een machtiging van de vlaggenstaat zal vereist zijn voor ‘boarding’.¹⁴⁶ Het is duidelijk dat hoewel deze verdragsbepalingen op papier degelijk uitgewerkt lijken te zijn, er in de praktijk toch belemmeringen kunnen worden ondervonden. Hieronder bekijken we dan ook specifiek vanuit het internationaal recht en zeerecht, de rechtsgronden en reactiemogelijkheden van staten om een terroristische aanval af te slaan op een olie – of gasplatform of een pijpleiding.

¹⁴⁶ S. KAYNE, “International measures to protect oil platforms, pipelines, and submarine cables from attack”, *Tul.Mar.L.J.* 2007, nr. 31, 13.

Hoofdstuk 8: Onderdrukking van Terrorisme op zee vanuit het internationaal

(zee)recht bekeken

Afdeling I : Zelfverdediging

82. Een rechtsgrond voor een kuststaat om te reageren op een terroristische aanval tegen een gas – of boorplatform zou gevonden kunnen worden in het inherent recht op zelfverdediging.¹⁴⁷ Als reactie op de terroristische aanvallen van 11 september 2001, vaardigde de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties Resolutie 1368 uit (12 september 2001). In deze resolutie werden terroristische daden eerst en vooral veroordeeld en vervolgens beklemtoond: “... *to combat by all means threats to international peace and security...*”. Daarnaast werd in de resolutie ook letterlijk teruggrepen naar de bewoordingen van artikel 51 VN Handvest namelijk: “(...) *the inherent right of individual or collective self-defense (...)*”. Dit artikel stelt dat staten zich mogen verdedigen wanneer ze gewapenderhand worden aangevallen (oorlogssituatie). Of met een terroristische aanval in de Resolutie een gewapende aanval zoals in het Handvest is bedoeld, lijkt niet duidelijk en is voor interpretatie vatbaar. Niettemin kan gesteld worden dat de ontwerpers van het VN Handvest met de bewoordingen van artikel 51, niet bedoeld konden hebben te beperken tot aanvallen louter door staten ondernomen. Terroristische daden tegen olie – en gasplatforms zouden aldus kunnen bestreden worden door het inherent recht op zelfverdediging. Deze nieuwe aanpak werd bovendien nog eens bevestigd door de VN Veiligheidsraad in Resolutie 1378.¹⁴⁸ Tenslotte stelde het Internationaal Gerechtshof in een zaak over olieplatforms tussen Iran en VS dat niet ontkend kon worden dat Iran het recht had om defensieve maatregelen te nemen ter bescherming van zijn *offshore* installaties.¹⁴⁹

83. Het recht op zelfverdediging gebruiken als rechtsgrond voor enige reactie van de kuststaat, doet echter bijkomende problemen rijzen. Zo moet men zich afvragen of een vlaggenstaat uiteindelijk verantwoordelijk kan gesteld worden voor terroristisch daden begaan door individuen aan boord van een commercieel schip dat zijn vlag voert. Met andere woorden: mogen verdedigingsacties enkel gericht zijn tegen de terroristische groepering op

¹⁴⁷ Inherent heeft als betekenis een onvervreemdbaar recht te zijn, deel uitmakend van het internationaal gewoonterecht waardoor het een fundamenteel recht van de staat is. Een aanval op essentiële infrastructuurwerken als communicatienetwerken, beschouwt men als een aanval die het recht van zelfverdediging impliceert, zie M. COGEN, *Handboek Internationaal Recht*, Kluwer, Mechelen, 2003, 431.

¹⁴⁸ De Resolutie bestond ook nog in de oprichting van een Anti-Terrorisme Comité (plenair comité van de Veiligheidsraad) met daarnaast uitvaardiging van een aantal anti-terreurmaatregelen.

¹⁴⁹ IGH, *Oil Platforms (Iran v. USA)*, *ICJ Reports* 2003; www.icj-cij.org.

zich of ook de staat die de groepering herbergt? De moeilijkheid zit hem dus in het feit of het terrorisme gezien kan worden als louter een overtreding van het nationaal recht van de kuststaat of het internationaal recht in het algemeen (De vraag of de Staat een overtreding beging door de terroristen te ondersteunen in welke zin dan ook?). In het eerste geval kan de kuststaat niet overgaan tot vervolging zonder een rechtsgrond dat *boarding* van het vluchtend schip rechtvaardigt. Gaat het daarentegen om een internationale overtreding, kan het recht van zelfverdediging de rechtsgrond zijn voor oorlogsvoering op zee met als bedoeling een uiteindelijke interceptie of *boarding* van schip.¹⁵⁰ Het is duidelijk dat staten na 11 september 2001 het recht op zelfverdediging gebruikten als rechtvaardiging voor een gewapende aanval op een andere staat (we denken bijvoorbeeld aan de aanval van de Verenigde Staten op Afghanistan). Zonder hier verder in te gaan op de eigenlijke discussie, die al elders herhaaldelijk gedetailleerd werd gevoerd, moeten alle acties gebaseerd op het recht van zelfverdediging de proportionaliteitstest doorstaan.¹⁵¹ Tenslotte kunnen gewapende acties beperkend zijn tegen schepen onder controle van terroristen of die het schip willen gebruiken als wapen; in die mate dat zelfs een volledige vernietiging de enige doeltreffende remedie is.

Afdeling II : Maatregelen door vlaggenstaten genomen tegen schepen onder controle van terroristen

84. Schepen bevinden zich op volle zee (waar een vrijheid van scheepvaart geldt) onder de uitsluitende rechtsmacht van hun vlaggenstaat. Zo regelt de vlaggenstaat zelf de voorwaarden waaraan voldaan moet worden om onder zijn vlag te kunnen varen. Voor België is er bijvoorbeeld een registratie vereist.¹⁵² Daarnaast bestaat er ook een verplichting met betrekking tot hun schepen tot handhaving en controlering van internationale regelgeving (verdragsbepalingen of gewoonterechtelijke regels bijvoorbeeld met betrekking tot visserij, zeeroof). Daarenboven heeft de vlaggenstaat enkel bevoegdheid voor het uitoefenen van het politierecht door oorlogsschepen (of schepen van de Kustwacht) ten aanzien van schepen die

¹⁵⁰ M. H. NORDQUIST, *Legal challenges in maritime security*, Leiden, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 32-33; W. M. REISMAN, "International Legal Responses to Terrorism", *Hous.J.Int'l L.*, nr. 3, 55-58; S. KAYNE, "International measures to protect oil platforms, pipelines, and submarine cables from attack", *Tul.Mar.L.J.* 2007, nr. 31, 15.

¹⁵¹ J. GARDAM, "Proportionality and Force in International Law", *Am.J.Int'l L.* 1993, 391.

¹⁵² Cf. art. 2 §1 wet betreffende de registratie van zeeschepen, *B.S.* 21 december 1990. Deze wet werd ten uitvoer gelegd door het KB van 4 april 1996 (*B.S.* 11 mei 1996) en trad in werkin op 11 mei 1996. Het van rechtswege toekennen van de Belgische nationaliteit aan een zeeschip onder de Wet van 2 april 1965 (*B.S.* 6 mei 1965) geldt vanaf dan niet meer. Zie E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Deventer, Kluwer, 2004, 241.

zijn vlag voeren.¹⁵³ Andere staten zullen zich dus weerhouden van enige actie tegen een schip dat niet onder zijn vlag voert, voorzover er natuurlijk geen overtreding van internationaal recht is.

85. Wanneer echter een schip door terroristen gecontroleerd wordt, met de bedoeling het schip te gebruiken als wapen, is de desbetreffende vlaggenstaat verplicht in te grijpen. De vraag stelt zich echter of deze vlaggenstaat in de mogelijkheid verkeert om tussenbeide te komen vóórdat de terroristen kunnen toeslaan. Indien niet, is er eerder een verplichting van de vlaggenstaat om bijstand te vragen aan andere staten. Anderzijds zijn schepen in handen van terroristen die als doel de ramming van een olie – of gasplatform hebben, een imminent gevaar voor de mensen die zich daarop bevinden. Een rechtvaardiginggrond voor een interventie door een staat kan dan gefundeerd worden door het algemene principe van bescherming van het menselijk leven (*infra* nr. 95: alternatief *necessity*). Dit is ook relevant voor het geval de vlaggenstaat zelf en andere staten kunnen reageren. Inmenging in de soevereiniteit van de vlaggenstaat wordt dan gerechtvaardigd door de internationale verplichting om het terrorisme te onderdrukken (cf. Resolutie 1368 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties). Een vlaggenstaat kan ten alle tijde een toestemming geven voor een interventie. Meer bepaald in geval van een noodzakelijke militaire interventie tegen een schip, is de vlaggenstaat verplicht toestemming te geven aan een andere staat volgens het internationaal recht. Uiteindelijk kan men nog verder gaan door te stellen dat schepen die door terroristen zijn gekaapt, niet meer onder de controle vallen van de vlaggenstaat en aldus beschouwd kunnen worden als statenloze schepen. Bijgevolg zullen alle staten bij wijze van hun oorlogsschepen een aanhoudings – en onderzoeksrecht verkrijgen, tenminste indien deze rechtsgrond in overweging wordt genomen (cf. art. 110 §1 d) Zeerechtverdrag).¹⁵⁴

Het is duidelijk dat een interventie maar succesvol kan zijn voorzover de relevante informatie op tijd verkregen wordt. Snel informatie verkrijgen over een mogelijk verdacht schip zijn bemanning, lading, passagiers en bestemming is in vele gevallen cruciaal. Om preventief en sneller informatie te kunnen vergaren, bestaat in België sinds kort het Maritiem Informatiekruispunt (MIK). Dit is in september 2007 operationeel geworden en heeft als

¹⁵³ E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Deventer, Kluwer, 2004, 278.

¹⁵⁴ M. H. NORDQUIST, *Legal challenges in maritime security*, Leiden, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 33-35.

uitvalsbasis Zeebrugge (die 24u per dag wordt bemand). Hieronder wordt het MIK kort toegelicht.

§ I. Maritiem Informatiekruispunt

86. De oprichting van het MIK bestond erin om een concreet antwoord te bieden aan illegale activiteiten (terrorisme, drugsmokkel, piraterij, enzovoort). Zijn veiligheidsprioriteiten bestaan uit omgevingsbewustzijn (maritime situational awareness) en beveiliging (security). Het bevoegdheidsdomein dat overeenkomt met een oppervlakte van 3600 km² loopt van de havens over de territoriale wateren tot in de EEZ. De core-business van het MIK is informatie vergaren over het volledige reilen en zeilen in het Belgische kustgebied. Informatie verzamelen, ze vervolgens analyseren en uiteindelijk verspreiden naar de bevoegde instanties is de taak van het MIK (het MIK heeft hierbij geen politionele bevoegdheid). Verscheidene kanalen worden gebruikt om gegevens te verkrijgen. Zo bestaat er in de eerste plaats het verplicht identificatiesysteem voor koopvaardij schepen (een gelijkaardige variant bestaat voor visserij schepen); *Automatic Identification System (AIS)*, in realtime kan men dan essentiële gegevens bekijken over locatie, tonnage, bestemming,... Daarnaast maakt het MIK ook gebruik van de radar voor kleinere schepen en jachten. Informatie over militaire schepen wordt verkregen door het systeem van de NAVO namelijk het *Maritime Command and Control Identification System (MCCIS)*. Om de volledige betrouwbaarheid van gegevens te controleren, worden ook nog andere scheepsdatabanken aangewend zoals de BRITE-databank, *Sea Sentinel-database* (hierin wordt informatie gevonden over historiek en recente veiligheidsinspecties van de schepen).

Het unieke aan het MIK is dat er samengewerkt wordt tussen scheepvaartpolitie, douane en de marine. In West-Europa bestaat geen gelijkaardig project en mochten de buurlanden in de nabije toekomst ook beschikken over een dergelijk centrum, zou er een bijna volledige omsluitend netwerk bestaan.¹⁵⁵

¹⁵⁵ Informatie gehaald uit het bezoek aan de marinebasis van Zeebrugge, in het bijzonder het Maritiem Informatiekruispunt. Zie ook Kris Van Doorselaere met artikel (maart 2008): "Alerte Waterschout"; <http://www.mil.be/navycomp/subject/index.asp?LAN=nl&ID=1186&page=2>

Afdeling III : Veiligheidszones

87. De exclusieve rechtsmacht van een kuststaat over zijn installaties (olie – en gasplatforms) in de EEZ en op het continentaal plateau geeft de kuststaat de machtiging om maatregelen te nemen die de veiligheid en beveiliging van de installaties garanderen (art. 60 §4 Zeerechtverdrag). Eén van de beschermingsmaatregelen die in acht genomen kan worden voor het scenario van een terroristische aanval op een boorplatform is de 500m-veiligheidszone rondom de installaties (art. 60 §5 Zeerechtverdrag). De breedte van deze veiligheidszone is echter al op zich een wezenlijke beperking voor de bescherming van de installaties. Zo zal voor een schip dat een olie – of gasplatform nadert met een snelheid van 25 knopen, het slechts een luttel 39 seconden duren eer het platform wordt bereikt (berekend vanaf de buitengrens van de 500m veiligheidszone tot het eigenlijke platform). Reageren binnen deze korte tijdsperiode is dan bijna onmogelijk, laat staan dat de mensen op het platform zich wel degelijk bewust zullen zijn van de inval van een terroristische boot in de veiligheidszone. Het is met andere woorden ook de vraag of voldoende personeel en middelen aanwezig zullen zijn om de beveiliging van een platform te verzekeren. (enkele technische details met betrekking tot beveiliging van offshore installaties *supra* nr. 41).

Wanneer terroristen vervolgens de intentie hebben om een olie – of gasplatform te rammen, is het twijfelachtig of nog enige (re)actie komende van het platform de effectieve aanvaring enigszins kan vermijden (bijvoorbeeld onafgezien de rechtmatigheid, het vuur te openen op het terroristisch schip). Daarenboven moet ten alle tijde de intentie van de terroristen duidelijk en ondubbelzinnig blijken. Eens die geïnterpreteerd wordt, is het meestal veel te laat om nog te reageren.¹⁵⁶

88. Het concept van de veiligheidszones werd in de jaren '60 en '70 van vorige eeuw uitgewerkt met de bedoeling voldoende ruimte tussen schepen en platforms te creëren. De vrijheid en veiligheid van scheepvaart waren doorslaggevend in de uitwerking ervan, bovendien was de verdediging van deze installaties tegen een mogelijke terroristische aanval niet inbegrepen in het concept. In de jaren '60 en '70 bestond er buiten mogelijke scheepvaartrampen door navigatiefouten en in tijden van oorlog, niet een terroristische bedreiging voor de offshore-olie – en gasinstallaties. De oprichting van zulke structuren

¹⁵⁶ Voor meer duiding over het aangepast gebruik van geweld tegen een schip dat een overtreding begaat van de rechtsregels van de staat in de wateren waarin het zich bevindt; zie Report of the Commission of Inquiry into the Red Crusader Incident, *I.L.R.* 1962, nr. 35, 485; "I'm Alone", (Can. v. VS.) *Am. J.Int'l L.* 1935, nr. 29, 326.

daarentegen vormden wel eerder een bedreiging op zich voor de vrijheid van scheepvaart in bepaalde zeegebieden (bijvoorbeeld met de oprichting van talrijke boorplatforms in de Noordzee) of bepaalde nauwe zeestraten (idemdito voor de Arabische Golf).

§ I. Hot Pursuit

89. Een andere mogelijkheid om te reageren op een terroristische inval van een schip in de veiligheidszone, zou erin bestaan door gebruik te maken van het achtervolgingsrecht (art. 111 Zeerechtverdrag). Zo werd het achtervolgingsrecht aanzienlijk verruimd in het Zeerechtverdrag ten aanzien van het Verdrag volle zee (art. 23). Het achtervolgingsrecht kan toepasselijk gesteld worden wanneer er sprake is van een inbreuk op wetten en voorschriften met betrekking tot de EEZ of continentaal plateau, daarbij inbegrepen de veiligheidszones rond de installaties (art. 111 §2 Zeerechtverdrag).¹⁵⁷

Op het eerste gezicht lijkt het achtervolgingsrecht een goed middel te zijn ter bestrijding van schepen die zich zonder gewettigde redenen in een veiligheidszone begeven. In die mate zelfs dat, wanneer een schip zich schuldig maakt aan betreding van een dergelijke veiligheidszone (hoe kort deze ook mag zijn), het voor uren kan achtervolgd worden op basis van de hot pursuit. Als we echter dieper ingaan op de regelgeving inzake het achtervolgingsrecht, wordt het gebruik ervan in de context van de veiligheidszones feitelijk onmogelijk gemaakt.

90. Ten eerste kan de achtervolging maar aanvagen eens een hoorbaar of zichtbaar signaal tot stoppen is gegeven op een afstand die de waarneming ervan mogelijk maakt door het vreemd schip (art. 111 §4 Zeerechtverdrag). Een radiosignaal waarbij een bevel tot stoppen wordt gegeven is niet geldig, lossen van een schot of vlagsignalen daarentegen wel.¹⁵⁸ Dit signaal kan evenwel niet komen van het platform zelf, aangezien slechts een oorlogsschip of luchtvaartuig de bevoegdheid daartoe heeft.¹⁵⁹ Bovendien moeten deze beide soorten vaartuigen uitdrukkelijk in overheidsdienst zijn.¹⁶⁰ Niettemin komen eveneens in aanmerking,

¹⁵⁷ E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Deventer, Kluwer, 2004, 283. Zie ook N. POULANTZAS, *The Right of Hot Pursuit in International Law*, Den Haag, Nijhoff, 2002.

¹⁵⁸ E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Deventer, Kluwer, 2004, 284.

¹⁵⁹ Dit staat niet expliciet vermeld in art. 111 §4 maar moet eerder afgeleid worden uit art. 111 §6 b). Het stelt dat het luchtvaartuig zelf het bevel tot stoppen geeft en vervolgens is dit conform art. 111 §6 a) *mutatis mutandis* toepasbaar op paragraaf 1 tot 4 en aldus ook op schepen.

¹⁶⁰ Dit werd herbevestigd door International Tribunal for the law of the Sea op 1 juli 1999 in de zaak: ITLOS, *M/V Saiga* (Saint Vincent en de Grenadines vs. Guinea), nr. 2, § 139-152. Hierin werd de rechtmatigheid getoetst van het achtervolgingsrecht naar aanleiding van de inbeslagname van het bunkerschip 'M/V Saiga' door

schepen en luchtvaartuigen in overheidsdienst die specifiek een machtiging hiervoor hebben, bijvoorbeeld douane – en politievaartuigen. Het leidt geen twijfel dat een olie – of gasplatform noch een schip noch een vliegtuig is en dergelijke platforms worden niet geconstrueerd om in overheidsdienst te functioneren.

92. Ten tweede moet het hoorbaar of zichtbaar signaal overgemaakt worden terwijl het in overtreding zijnde schip zich in de veiligheidszone bevindt. Uit het feit een signaal te moeten kunnen waarnemen, kan praktisch afgeleid worden dat het schip zich vrij dicht bij het platform moet begeven. Gezien de redelijk kleine breedte van de zone (500m) en het gegeven dat een vluchtend schip maar een twee tot drietal minuten in de zone aanwezig zal zijn, wordt het überhaupt moeilijk een signaal te geven laat staan de achtervolging te beginnen. En stel dat een olie – of gasplatform wordt bezet door terroristen die beslissen te vluchten bij nadering van een vlieg – of vaartuig, dan nog zal de tijd gering zijn om de hot pursuit op te starten en de kuststaat zijn rechtsmacht te doen laten gelden.

93. Ten derde mag een achtervolging, eens ze begonnen is, niet onderbroken worden. Een zekere continuïteit wordt vooropgesteld (art. 111 §6 Zeerechtverdrag).¹⁶¹ In ieder geval houdt het achtervolgingsrecht op te bestaan wanneer het achtervolgende schip een derde staat of de territoriale wateren van zijn eigen land bereikt (art. 111 §3 Zeerechtverdrag). Bij de achtervolging kunnen verschillende schepen en luchtvaartuigen deelnemen bij wijze van aflossing. De aanhouding moet aldus niet gebeuren door het schip dat de achtervolging is begonnen, met daarbij de expliciete voorwaarde van deelname aan de achtervolging en niet een loutere interceptie door dat schip. Stel: een olie – of gasplatform wordt aangevallen door terroristen met een schip en een vliegtuig in overheidsdienst in de buurt. Vervolgens kan een zichtbaar of hoorbaar signaal tot stoppen gegeven worden en de andere voorwaarden van het achtervolgingsrecht zijn cumulatief voldaan. Dan nog zal een vliegtuig (bijvoorbeeld een helikopter gestationeerd op het platform) bijna nooit een lange achtervolging kunnen inzetten, zoals bij schepen wel het geval is, daar het ten gepaste tijd zal moeten tanken.

Het is duidelijk dat inzake het gebruik van hot pursuit in het kader van deze problematiek er beperkingen zijn voor de kuststaat. Naar aanleiding van de voorbereiding door het IMO van

Guinees patrouilleschip op grond van fraude, vermeende smokkel en belastingontduiking; zie http://www.itlos.org/case_documents/2001/document_en_68.pdf

¹⁶¹ Zo wordt het terugroepen van een achtervolgend schip beschouwd als een onderbreking van de achtervolging; uit E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Deventer: Kluwer, 2004, 284, voetnoot 592; zie ook ITLOS, *M/V Saiga* (Saint Vincent en de Grenadines vs. Guinea) 1 juli 1999, nr. 2, § 147.

het 2005 SUA-protocol werd een uitbreiding van de veiligheidszones geopperd. Tijdens de onderhandelingen tussen de participerende staten bleek het enthousiasme voor een herziening van de veiligheidszone echter zeer klein te zijn. Het vooruitzicht dat verbreding van de zones de vaarroutes in bepaalde belangrijke delen van oceanen zou belemmeren (in de Arabische Golf zijn bijvoorbeeld talrijke exploitatieplatformen), was voor de grote maritieme mogelijkheden al een breekpunt. Er kan hieruit geconcludeerd worden dat nog altijd de vrijheid van scheepvaart primordiaal is in deze materie.¹⁶²

Afdeling IV : Bescherming van mariene omgeving

93. De juridische beperkingen onder het regime van de veiligheidszone zouden grotendeels gereduceerd kunnen worden, indien een terroristische aanval op een installatie (gas – of olieplatform) schade toebrengt aan de mariene omgeving. Ongetwijfeld veroorzaakt de vernietiging van een olie – of gasplatform schade aan de mariene omgeving, niet in het minst zal dit leiden tot verontreiniging van zeewater en in het algemeen aantasting van fauna en flora in de oceaan waar het platform zich situeerde. In dit geval zou de kuststaat zijn rechtsmacht, over de daders die ondertussen mogelijks de installatie en veiligheidszone ontvluchtten, kunnen funderen op basis van zijn recht in de EEZ om wetten en voorschriften te mogen aannemen ter voorkoming en bestrijding van de verontreiniging van de mariene omgeving (art. 208 §1 Zeerechtverdrag). Zodanig dat een potentiële grotere speelruimte voorhanden is voor de kuststaat om het achtervolgingsrecht op te zetten of individuen te arresteren mijlen ver weg verwijderd van het incident. Of deze rechtsmacht ook gebruikt kan worden voor schepen met terroristen aan boord die de bedoeling hebben een gas – of olieplatform te beschadigen, is dan weer een andere vraag (het preventief optreden van een kuststaat).¹⁶³ De rechtsmacht van een kuststaat baseren op grond van bescherming van de mariene omgeving stelt zich evenwel niet zonder problemen. Zo somt Deel XII van het Zeerechtverdrag exhaustief de verschillende categorieën van verontreiniging als de oorzaken op (zie art. 207 t. e. m. 212).

De ontwerpers van het Zeerechtverdrag namen zowel pollutie van schepen als installaties in overweging. Ze gingen er evenwel niet vanuit dat een gas – of olieplatform op zich de bron

¹⁶² S. KAYNE, “International measures to protect oil platforms, pipelines, and submarine cables from attack”, *Tul.Mar.L.J.* 2007, nr. 31, 12-13; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Deventer, Kluwer, 2004, 282-284.

¹⁶³ S. KAYNE, “International measures to protect oil platforms, pipelines, and submarine cables from attack”, *Tul.Mar.L.J.* 2007, nr. 31, 14.

kon zijn van de verontreiniging. Bepalingen werden opgesteld om de verantwoordelijken te bestraffen die zich mogelijk met een schip hadden teruggetrokken naar een derde staat. Wanneer een kuststaat wil optreden tegen een schip in zijn EEZ voor beschadiging van de mariene omgeving, moet gekeken worden naar het relevante artikel 220 §3. Dit artikel gaat er echter van uit dat het schip de bron is van de verontreiniging. Het geval waarbij terroristen een olie – of gasplatform bezetten, vervolgens opblazen en vluchten, valt niet onder vervuiling, komende van een schip.

94. Het Zeerechtverdrag is onduidelijk inzake de mogelijkheden van de kuststaat om dwangmaatregelen te nemen ter bescherming van de omgeving. Het is bovendien eigenaardig dat een kuststaat enige rechtsmacht heeft inzake de bescherming van zijn maritieme omgeving (zijn reguleringsrecht) maar niet kan overgaan tot arrestatie van individuen die zich schuldig maken aan een overtreding. Anderzijds moet men stellen dat de interventiemogelijkheden (bijvoorbeeld het aan boord gaan van derde staten op schepen die niet hun vlag voeren) beperkt zijn in het Zeerechtverdrag (cf. art. 110 Zeerechtverdrag). In het algemeen zou buiten het toepassingsgebied van het Zeerechtverdrag een rechtsgrond voor enige actie kunnen gevonden worden in “*enviromental necessity*”.¹⁶⁴ Een kuststaat kan bijgevolg acties ondernemen ter bescherming van een imminent en veelbetekenend gevaar voor de omgeving. De noodzakelijkheid kan men ook in acht nemen in het scenario van een terroristische aanval.¹⁶⁵

Afdeling V : Noodzakelijkheid (‘necessity’)

95. De doctrine van *necessity* zou een mogelijk antwoord bieden op alle voorgaande moeilijkheden. Necessity wordt gedefinieerd in artikel 25 van de International Law Commission’s Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts.¹⁶⁶ Een illegale handeling van een staat wordt gerechtvaardigd in twee gevallen:

Necessity may not be invoked by a State as a ground for precluding the wrongfulness of an act not in conformity with an international obligation of that State unless the act:

(a) is the only way for the State to safeguard an essential interest against a grave and imminent peril; and

¹⁶⁴ M. F. KEIVER, “The Pacific Salmon War: The Defence of Necessity revisited”, 21 *Dalhousie L.J.* 1998, nr. 408, 411-414.

¹⁶⁵ S. KAYNE, “International measures to protect oil platforms, pipelines, and submarine cables from attack”, *Tul.Mar.L.J.* 2007, nr. 31, 15.

¹⁶⁶ Report of the International Law Commission on the work of its fifty-third session, Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, *U.N.Doc. A/56/10* 2001, 28.

(b) does not seriously impair an essential interest of the State or States towards which the obligation exists, or the international community as a whole.

96. In de rechtspraak van het Internationaal Gerechtshof werd het principe van necessity al eens aangehaald in de zaak *Gabcikovo-Nagymaros Project*¹⁶⁷, in de *Saiga*-zaak stelde Saint Vincent en de Grenadines dat de ‘*use of force*’ buitensporig en onredelijk was bij de aanhouding van het bunkerschip *Saiga* door Guinea. Het Internationaal Tribunaal voor Zeerecht bekeek de omstandigheden van de aanhouding en toetste ze naar hun billijkheid en noodzakelijkheid (het Tribunaal concludeerde dat er buitensporig ‘*use of force*’ aan de dag was gelegd bij aanhouding).¹⁶⁸

97. Het gebruik van de necessity-doctrine als antwoord op terroristische aanvallen heeft in de vakliteratuur zowel zijn voor – als tegenstanders.¹⁶⁹ Ongetwijfeld kunnen maatregelen die een terroristische aanval op een gas – of olieplatform proberen te verhinderen, gerechtvaardigd worden op basis van een imminent en dreigende gevaar voor menselijk leed of beschadiging van de mariene omgeving.

98. In het verleden hebben Staten dan ook reeds gebruik gemaakt van de necessity-doctrine voor rechtvaardiging van hun acties ter bescherming van de mariene omgeving. Zo kunnen als voorbeelden aangehaald worden: de *Torrey Canyon* en de aanhouding van *Estai*.¹⁷⁰ De *Torrey Canyon* was een olietanker die door navigatiefouten op de rotsen van Seven Stones aan de Cornish kust (in de buurt van Cornwall) lekgeslagen werd en vast kwam te liggen op de rotsen. Om kusten te beschermen tegen nog een grotere olie-vervuiling bombardeerde de RAF en de Royal Navy de tanker met de uiteindelijke bedoeling het schip te doen zinken en de olie te ontbranden.¹⁷¹ Groot-Britannië beriep zich bij deze acties op environmental necessity waarbij, ondanks het feit dat de *Torrey Canyon* niet onder Britse vlag voerde (Liberiaans schip) en strikt genomen de bombarderingssacties buiten Britse jurisdictie viel, geen protest kwam van andere Staten.

¹⁶⁷ IGH, *Gabcikovo-Nagymaros Project* (Hongarije v. Slovaakije), 40-41 (25 september 1997).

¹⁶⁸ ITLOS, *M/V Saiga* (Saint Vincent en de Grenadines vs. Guinea) 1 juli 1999, nr. 2, § 153-159.

¹⁶⁹ Voor de gedetailleerde discussie zie J. A. ROMANO, “Combating Terrorism and Weapons of Mass Destruction: Reviving the Doctrine of a State of Necessity”, *Geo.L.J.* 1999, nr. 87, 1046-1051.

¹⁷⁰ Voor *Estai* zie: IGH, *Fisheries Jurisdiction Case* (Spain v. Canada), Jurisdiction of the courts, *I.C.J. Reports* 1998.

¹⁷¹ Zie hierover http://news.bbc.co.uk/onthisday/hi/dates/stories/march/29/newsid_2819000/2819369.stm;

De moeilijkheid bij de necessity-doctrine als reactie op een terroristische aanval op een olie – of gasplatform, ligt hem in het feit dat de kuststaat al rechtsmacht heeft over zijn installaties in verband met schade toegebracht aan de mariene omgeving. Bovendien is necessity moeilijk te verdedigen wanneer het imminente gevaar zich al voordeed. De acties in het geval van de Torrey Canyon waren ingegeven om grotere schade aan het milieu te vermijden. Hierbij was het niet de bedoeling de verantwoordelijken te straffen. Bijgevolg kan gesteld worden dat, tenzij de wezenlijke overtuiging er is dat terroristen een olie – of gasplatform zullen aanvallen en schade zullen toebrengen aan de omgeving (vóórdát het incident plaatsvindt), de necessity-doctrine niet bruikbaar is.¹⁷²

¹⁷² S. KAYNE, “International measures to protect oil platforms, pipelines, and submarine cables from attack”, *Tul.Mar.L.J.* 2007, nr. 31, 16-17.

Hoofdstuk 9: Bescherming van pijpleidingen

99. De bescherming van pijpleidingen wordt anders bekeken dan bij olie – of gasplatforms. In het internationaal recht zijn de bepalingen hieromtrent eerder beperkt tot het Zeerechtverdrag en de Convention for the Protection of Submarine Telegraph Cables (1884) (*supra* Hoofdstuk 4, nr. 26 e.v.). Het principe van dit verdrag bestaat erin dat de respectievelijke vlaggenstaat zal overgaan tot vervolging van de schepen (en zijn bemanning) die zich schuldig maakten aan beschadiging van pijpleidingen.

100. Zoals bij olie – of gasplatforms kunnen we weer uitgaan van het niet ondenkbare scenario dat een pijpleiding het voorwerp kan uitmaken van een terroristische aanval in de nabije toekomst. Om een onderzeese pijpleiding te kunnen bereiken in open zee moeten terroristen in de meeste gevallen een schip charteren. Een Staat zal vervolgens voor beschadiging van een (onderzeese) pijpleiding zijn rechtsmacht kunnen vestigen op basis van art. 113 Zeerechtverdrag of het equivalent in het Verdrag 1884. Wanneer de beschadiging van een onderzeese pijpleiding buiten de territoriale wateren van een kuststaat gebeurt, is er enkel rechtsmacht om op treden op basis van de nationaliteit van de terroristen of de vlaggenstaat van het schip. Wanneer het schip vlagt onder een open register zal de vervolging ook eerder beperkt als bijna onmogelijk zijn. Dergelijke staat bezit immers niet de macht en de administratieve mogelijkheid om nationale als internationale reglementering op te leggen.¹⁷³

Aangezien het recht om pijpleidingen te leggen beschouwd wordt als een recht van de volle zee, ontbreekt het voor de kuststaat aan rechtsbevoegdheid om in te grijpen tijdens een mogelijk aanval op een pijpleiding (de kuststaat heeft alleen voor rechten verbonden aan de EEZ een regulerings en bijkomend een interventierecht). Zelfverdediging als rechtsgrond zou ook in overweging genomen kunnen worden (*supra* nr. 82-83). Het leidt evenwel geen twijfel dat aanval op een oliepijpleiding schade toebrengt aan de mariene omgeving waardoor een kuststaat rechtsmacht zal kunnen uitoefenen op basis van deel XII Zeerechtverdrag (bescherming en behoud van het mariene milieu) (zie ook art. 79 §4 Zeerechtverdrag). Een specifieke bepaling dat voorziet in regelgeving betreffende verontreiniging door pijpleidingen is niet terug te vinden in deel XII. (zelfde discussie marien verontreinig omgeving afdeling IV *supra* nr. 93).

¹⁷³ M. HAYASHI, "Towards the Elimination of Substandard Shipping: the Report of the International Law Commission on Shipping", *I.C.J.M.L.* 2001, 501- 513.

Kritische slotreflectie en besluitvorming

101. De kwetsbaarheid van olie – of gasplatforms en pijpleidingen voor potentiële terroristische aanvallen op zee is groot. Het beschermingsregime in het internationaal zeerecht met betrekking tot deze maritieme installaties vertoont overigens duidelijk gebreken. Bij wijze van mogelijkheid tot herziening som ik hierna enkele gebreken op en breng waar mogelijk verbeteringen aan.

102. In eerste instantie zijn de veiligheidszones rondom boorplatforms niet van toepassing op pijpleidingen en is de breedte van 500m te klein om van enig nut te zijn tegen terroristische aanvallen. Daarenboven is het restrictief achtervolgingsrecht nauwelijks functioneel in de veiligheidszone aangezien een schip het aanvangssignaal in de zone zelf moet geven. De mogelijkheid de hot pursuit te starten door middel van radiocommunicatie in plaats van het vereiste hoorbaar of zichtbaar signaal, zou al een grote vooruitgang betekenen voor de vervolging van, in overtreding zijnde schepen door een kuststaat.

103. Daarnaast woog duidelijk de verbreding van veiligheidszones niet op tegen het principe van de vrijheid van scheepvaart tijdens de onderhandelingen van het amendement op het SUA- protocol. De zone verbreden voor specifieke doeleinden zou daarentegen een aanvaardbaarder evenwicht met zich mee brengen voor zowel scheepvaart als de boorplatforms. Een zone van 3 zeemijl fungerend als gevarezone in plaats van een zone waarin scheepvaart wordt verboden, zou een grote stap voorwaarts betekenen. Het laat immers toe, schepen slechts in de zone te accepteren voorzover ze daartoe de vereiste machtiging hebben en intenties betreffende hun cargo en bestemming duidelijk zijn. Bovendien zou de niet toepasselijkheid op oorlogsschepen, de belangen inzake vrijheid van scheepvaart en hun volledige immuniteit blijvend garanderen (cf. art. 95 Zeerechtverdrag).¹⁷⁴

104. Een andere mogelijke verbetering situeert zich in het kader van de rechtsmacht van een kuststaat om op te treden naar aanleiding van een geval van verontreiniging van de mariene omgeving (cf. Deel XII Zeerechtverdrag). Het SUA-protocol zou hierover duidelijkheid kunnen scheppen door te stellen dat een kuststaat zijn bevoegdheid behoudt in het nemen van dwangmaatregelen wanneer terroristen de mariene omgeving beschadigen ingevolge een aanval op een gas – of olieplatform. De bepalingen in Deel XII van het

¹⁷⁴ S. KAYNE, “International measures to protect oil platforms, pipelines, and submarine cables from attack”, *Tul.Mar.L.J.* 2007, nr. 31, 18.

Zeerechtverdrag houden geen rekening met deze mogelijkheid, meer duidelijkheid hierover is dan ook vereist.

105. In de context van pijpleidingen en zijn bescherming tegen terroristische aanvallen kan misschien een verboden zone voor ankering rondom de pijpleidingen in overweging worden genomen (*supra* nr. 27).¹⁷⁵ Een betere aansprakelijkheidsregeling voor beschadiging van pijpleidingen moet ook uitgewerkt worden, het gevaar dat er geen vervolging zal zijn omdat het in overtreding zijnde schip een goedkope vlag voert is groot. Naast de strafrechtelijke vervolging door de vlaggenstaat zou bijgevolg een actief interventierecht van een derde staat voor bescherming van de pijpleidingen moeten bestaan, gelijkaardig aan de regeling in art. 8bis van het 2005 SUA-verdrag. In het internationaal zeerecht en specifiek in de context van mariene verontreiniging door pijpleidingen is tenslotte geen duidelijke bepaling terug te vinden die de kuststaat toelaat in te grijpen als reactie op een terroristische aanval. Het internationaal zeerecht moet dan ook dringend herbekeken worden betreffende deze materie.

106. Als conclusie kunnen we stellen dat maritiem terrorisme, in tegenstelling tot piraterij, een recent verschijnsel is. Het beginpunt in de bestrijding ervan was de kaping van het Italiaanse cruise-schip, de *Achille Lauro* in 1985. Al snel bleek daarna dat de internationale regelgeving met betrekking tot piraterij *mutatis mutandis* niet toepasbaar is op terrorisme. Sindsdien heeft de internationale gemeenschap dan ook bij wijze juridische en praktische maatregelen getracht het maritiem terrorisme te voorkomen en te bestrijden. Specifiek voor olie – en gasplatforms was de uitwerking van het SUA-protocol (en SUA-verdrag voor schepen) een grote stap voorwaarts en tevens een mijlpaal in de ontwikkeling van anti-terroristische regulering. Daarnaast gaan beide uit van het *aut dedere aut judicare*-principe. Bovendien wordt hierin een exhaustieve opsomming van overtredingen geprefereerd boven een definitie van het terrorisme in het algemeen.

Na 11 september 2001 bleek het SUA-verdrag en protocol onvoldoende voor het nieuw soortig en nog geraffineerder terrorisme. Met de amendementen op het SUA-verdrag en protocol kwam dan ook de vereiste ‘update’ en herziening in 2005. Zo is er de uitwerking van een ‘boarding-procedure’ voor schepen die verdachte terroristische activiteiten vertonen.

¹⁷⁵ Een gelijkaardig voorstel binnen de International Law Commission in de jaren ‘50 ter voorbereiding van het verdrag van de volle zee werd reeds geopperd. De vrees voor een belemmering van de vrijheid van scheepvaart was te groot voor een aanvaarding. Waarschijnlijk zou de vrijheid van scheepvaart vandaag eveneens primeren bij zulk voorstel door de International Law Commission. Zie *Yearbook International Law Commission* 1955.

Vervolgens is een internationaal kader gecreëerd voor bestrijding en vervolging van terroristen die een schip gebruiken als wapen tegen maritieme installaties. Duidelijke vooruitgang is dus geboekt in het kader van de bescherming van olie – en gasplatforms door verdragsbepalingen. Niettemin zijn er juridische beperkingen in het internationaal zeerecht. Het Zeerechtverdrag was duidelijk niet opgesteld met de mogelijkheid van een terroristische aanval op een olie – of gasplatform. Zelfs een terroristische aanval op een pijpleiding lijkt niet in beschouwing genomen te zijn bij de ontwerping van het Zeerechtverdrag.

Internationaal recht past zich bijgevolg traag aan om te kunnen dienen als een middel ter bestrijding van het terrorisme op zee. Gezien het belang dat scheepvaart en in het bijzonder platforms en pijpleidingen betekenen voor de wereldeconomie, zou een terroristische aanval op ons internationaal transportsysteem of maritieme installaties een kettingreactie met zich meebrengen die op een of andere manier ieder van ons raakt. Een herziening is dan ook vereist van het internationaal zeerecht en zoals vaak zal de effectiviteit van de bestaande regelgeving ter bestrijding van maritiem terrorisme, hun nut en waarde slechts bewijzen wanneer daadwerkelijk een terroristische aanval zich voordoet. Niemand hoopt echter deze test te moeten doorstaan.

Bibliografie

Juridische bronnen

Internationale Rechtspraak

IGH, *South West Africa*, *ICJ Reports* 1966, 50-51.

IGH, *Passage through the Great Belt* (Fin v. Den.), *ICJ* 1992, 348 (10 september 1992).

IGH, *Oil Platforms* (Iran v. USA), *ICJ Reports* 2003; www.icj-cij.org.

IGH, *Gabcikovo-Nagymaros Project* (Hongarije v. Slovakije), 40-41 (25 september 1997).

IGH, *Fisheries Jurisdiction Case* (Spain v. Canada), *Jurisdiction of the courts*, *I.C.J. Reports* 1998.

ITLOS, *M/V Saiga* (Saint Vincent en de Grenadines v. Guinea), nr. 2, § 139-159.

Internationale Rechtsleer

“I’m Alone”, (Can. v. VS.) *Am. J.Int’l L.* 1935, nr. 29, 32.

ANAND, R. P., *Origin and Development of the Law of the Sea*, Den Haag, Nijhoff publishers, 1983, 249 p.

B. KWIATKOWSKA, *The 200 Mile Exclusive Economic Zone*, Dordrecht, M. Nijhoff Publishers, 1989, 397 p.

BALKIN, R., “The International Maritime Organisation and Maritime Security”, *Tul.Mar.L.J.* 2006, nr. 30, 1 – 34.

BECK, R. J., & AREND, A. C., “Don’t Tread on Us: International Law and Forcible State Responses to Terrorism”, *Wis.Int’l L.J.* 153, nr. 12, 154-55.

BROWN, E. D., *Sea-Bed Energy and Minerals: the International Regime*, XIII, Cambridge, Kluwer Internationaal, 2001. 466 p.

COGEN, M., *Handboek Internationaal Recht*, 2003, Kluwer, Mechelen, 490 p.

Comments bij United States on Counter-Terrorism, Non-Profileration and Boarding Provisions, *IMO Doc. LEG/Conf. 15/15*, p. 7.

ESMAEILI, H., *The legal regime of offshore oil rigs in international law*, Singapore, Burlington, Sydney 2001.

FRANCKX, E., “Een nieuwe internationale organisatie: de Zeebodemautoriteit”, in DE VROEDE, P. (ed.), *Technologie en Recht*, Antwerpen, Kluwer rechtswetenschappen, 1987, 392 p.

FREESTONE, D., “The 1988 International Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation”, *Int’L.J.Estuarine & Coastal L.* 1988, 305-327.

GARDAM, J., “Proportionality and Force in International Law”, *Am.J.Int’l L.* 1993, 391.

GARMON, T., “International law of the sea: reconciling the law of piracy and terrorism in the wake of September 11th”, *Tul.Mar.L.J* 2002 nr. 27, 257 – 275.

HAKAPAA, K., en MOLENAAR, E., “Innocent Passage – Past and Present”, *M.P.* 1999, 131-145.

HALBERSTAM, M., “Terrorism on the high seas: The Achille Lauro, Piracy, and IMO Convention on Maritime Safety”, *Am.J.Int’l L.* 1988, nr. 82, 269 – 310.

Harvard Research in International Law, Comment to the Draft Convention on Piracy, 26 *AJIL* Supp. 1932, 750.

HAYASHI, M., “Towards the Elimination of Substandard Shipping: the Report of the International Law Commission on Shipping”, *I.C.J.M.L.* 2001, 501- 513.

Invitation To Consider the Legal Questions with CO2 Sequestration in Geological Formations Under the London Convention and Protocol, *IMO Doc LC.2/Circ.439* (Mar. 31, 2005).

KAYNE, S., “International measures to protect oil platforms, pipelines, and submarine cables from attack”, *Tul.Mar.L.J.* 2007, nr. 31, 1 – 35.

KEIVER, M. F., “The Pacific Salmon War: The Defence of Necessity revisited”, 21 *Dalhousie L.J.* 1998, nr. 408, 411-414.

KIRSCH, P., “The 1988 ICAO and IMO conferences: an international consensus against terrorism”, *DALHOUSIE L.J.* 1989-90, nr. 5, p. 13.

KNIGHT, G., “Shipping Safety Fairways: Conflict Amelioration in the Gulf of Mexico”, *J.M.L.C.* 1969, 1-20.

LAWRENCE, W., “Superports, Airports and Other Fixed Installations on High Seas”, *J.M.L.C.* 1975, 575-591.

Lewitt, G., “Is Terrorism worth defining?”, 13 *Ohio N.U.L.Rev.* 97, 97-115.

NORDQUIST, M. H., *Legal challenges in maritime security*, Leiden, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, 421 p.

PLANT, G., “The Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation”, *I.C.L.Q.* 1990, 27-56.

POULANTZAS, N., *The Right of Hot Pursuit in International Law*, Den Haag, Nijhoff, 2002, 451 p.

Regime of the high Seas and of the Territorial Sea, *Y.B.Int'l L. Comm'n 12, UN Doc. A/CN.4/97*.

REISMAN, W. M., "International Legal Responses to Terrorism", *Hous.J.Int'l L.*, nr. 3, 55-58.

Report of the Commission of Inquiry into the Red Crusader Incident, *I.L.R.* 1962, nr. 35, 485.

SOMERS, E., *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Deventer: Kluwer, 2004, 478 p.

TIRIBELLI, C., "Time to update the 1988 Rome Convention for the Suppression Of Unlawful Acts Against The safety Of Maritime Navigation", *Oregon Review of International Law* 2006, 133 – 154.

TREVES, T., "The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Saety of Maritime Navigation", *Sing. J. Int'l & Comp. L.* 1998, nr. 2, 541 – 551.

UNCLOS I (24 februari- 27 april 1958), *Official Records UN Doc. A/Conf.13*.

WOLFRUM, R., "Fighting Terrorism at Sea: Options and Limitations under International Law", Statement to the Sixth Committee of the General Assemblée of the United Nations, New York, 13 april 2006, 1 – 17.

Onlinebronnen

- Summary of Conventions as at 28/02/2009,

http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=247

- "Revised Treatie to address unlawful acts at sea adopted at international conference", zie

http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=1018&doc_id=5334

- Site van Internationaal Tribunaal voor zeerecht; www.itlos.org/start2_en.html

- Site van Internationaal Gerechtshof: www.icj-cij.org;

http://www.itlos.org/case_documents/2001/document_en_68.pdf

Niet-juridische bronnen

CARAFANO, J. J., "Small boats, big worries: thwarting terrorist attacks from the sea", The Heritage Foundation nr. 2041, 11 juni 2007

VAN DE GRAAF, T., verbonden aan onderzoeksgroep Global Governance van de Ugent, “Oliemaatschappijen veel winst, weinig toekomst”, uit de Standaard (5 augustus 2008).

RAMMELOO, S., “Koken kost geld, interview met R. DENYS”, Artikel uit magazine Universiteit Gent (11 december 2008).

WILKINSON, P., *Terrorism and the Liberal State* 51, New York University Press 1986.

ROMANO, J. A., “Combating Terrorism and Weapons of Mass Destruction: Reviving the Doctrine of a State of Necessity”, *Geo.L.J.* 1999, nr. 87, 1046-1051.

STEINHAUSLER, F. en FURTHNER, P., e.a., “Security risks to the oil and gas industry: terrorist capabilities”, *Strategic insights*, volume VII, (februari 2008).

Honeywell Process Solutions, “Maritime Security: Meeting threats to the offshore oil and gas industry”, (may 2008).

Over de kaping van de Achille Lauro: N.Y. Times, A1, kolom 6, 8 oktober 1985 met N.Y. Times, A1, col. 6, 13 oktober 1985, 22, kolom 6.

GLENNIE, K. W., *Petroleum Geology of the north sea*, Wiley Blackwell.

F. TURNER (militair historicus), *The Maunsell Sea Forts*, 180 p.

Onlinebronnen

- Olie – en gaswinning in de noordzee; zie

<http://www.npd.no/English/Emner/Geografiske+omraader/Nordsjoen/NordsjoenHistorikk.htm>; BBC nieuws “North Sea Oil begins to flow” (1975).

- I.v.m. diversificatiepolitiek energie EU; zie artikel: “EU schrapt subsidie van de Nabucco-pijpleiding” zie

<http://www.europanu.nl/9353000/1/j9vvh6nf08temv0/vi3ffvdco3z2?ctx=vhkuiga832pv>

http://www.europarl.europa.eu/news/expert/infopress_page/051-48107-033-02-06-909-20090203IPR48106-02-02-2009-2009-false/default_nl.htm en Persdienst Europees parlement; gaslevering: welke alternatieven zijn er voor Europa? (26 jan 2009)

- I.v.m. geschiedenis en types van boorplatforms;

zie www.naturalgas.org, www.seafort.org

http://www.library.hbs.edu/hc/lehman/chrono.html?company=kerr_mcgee_oil_industries_inc “An independent review of Offshore Platforms in the North Sea”, zie

http://www.divinglore.com/Offshore_Platforms.htm; “Overview of conventional platforms”,

<http://www.vulcanhammer.info/off/conventional.php>

- I.v.m. Liquefied Natural Gas en vriestechniek; zie http://www.vreg.be/nl/03_algemeen/02_energiemarkt/02_wiedoetwat/02_transport.asp.
- BBC nieuws (16 januari 2006); zie <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/4615272.stm>
- Artikels uit De Standaard, zie www.standaard.be: “De energiezwaktes van de Europes Unie” (10 januari 2007) en “Gasinstallaties Zeebrugse haven breiden uit” (22 januari 2009), artikel uit NRC Handelsblad “Reusachtig olieveld gevonden in Brazilië” (15 april 2008),
- I.v.m. Gazprom; zie <http://www.gasandoil.com/goc/company/cnr31095.htm>
- I.v.m. Nabucco-pijpleiding zie <http://www.europa-nu.nl/9353000/1/j9vvh6nf08temv0/vi3ffvdco3z2?ctx=vhkuiga832pv>
- Persbericht Europees Parlement: “EP neemt plan aan voor toekomstige EU energiestrategie”, zie http://www.europarl.europa.eu/news/expert/infopress_page/051-48107-033-02-06-909-20090203IPR48106-02-02-2009-2009-false/default_nl.htm
- I.v.m. long range acoustic devices; <http://nl.tech-faq.com/long-range-acoustic-device.shtml>
- Kris Van Doorselaere met artikel (maart 2008) over Maritiem Informatiekruispunt: “Alerte Waterschout”; zie <http://www.mil.be/navycomp/subject/index.asp?LAN=nl&ID=1186&page=2>