

Maritiem terrorisme op de Noordzee

Zeeverkeer op de Noordzee (Pixabay.com/michaelmep)

Beschikt de KM over voldoende juridische bevoegdheden om maritiem terrorisme effectief te bestrijden?

In tegenstelling tot piraterij is maritiem terrorisme een betrekkelijk jong fenomeen. Bekende gevallen van terrorisme op zee met dodelijke slachtoffers zijn de aanslagen op het passagiersschip Achillo Lauro in 1985, op de Amerikaanse USS Cole in 2000, de Franse olietanker Limburg in 2002 en de Filipijnse veerboot Superferry in 2004.

Voor de aanslag op het marineschip USS Cole had een grote symbolische en publicitaire waarde, omdat een klein bootje een groot modern oorlogsschip opblies met 17 doden en vele gewonden tot gevolg.

In oktober 2020 heeft de *Special Boat Section* (SBS), onderdeel van de *Royal Navy*, de Liberiaanse tanker Nave Andromeda met gebruik van geweld aangehouden. Zeven verstekelingen hadden de bemanning van de tanker op zee, ter hoogte van het eiland Wight, gegijzeld.¹ Het gijzelen van de scheepsbemanning is gedurende de laatste jaren een van de meest gebruikte manieren bij maritiem terrorisme.² Op dit moment is de Golf van Guinee in West-Afrika een van de plaatsen waar gijzeling van bemanningsleden het vaakst voorkomt.³ Het is mogelijk een kwestie van tijd voordat maritiem terrorisme de Noordzee bereikt.⁴

Grote olieraffinaderijen in Rotterdam en het intensieve zeeverkeer over de Noordzee met iconische cruiseschepen, tankers, vrachtschepen met ammoniumnitraat of massavernietigingswapens⁵ zouden een doel of middel kunnen zijn voor maritieme terroristen. Deze terroristische daden kunnen binnen korte tijd zeer veel mensen doden, de orde ernstig verstoren, het milieu grondig vervuilen en de economie van Nederland negatief beïnvloeden.

Om maritiem terrorisme te kunnen bestrijden moet Nederland over rechtsmacht beschikken. Dit is de bevoegdheid om regels vast te stellen, deze te handhaven en overtreders van die regels te berechten.⁶ In dit artikel gaat het voornamelijk over de strafrechtelijke aanpak van maritiem terrorisme. Op het Nederlandse deel van de Noordzee is dat primair een zaak van de nationale politie en de Kustwacht Nederland die kan optreden namens het Openbaar

Ministerie en het ministerie van Justitie en Veiligheid. Ook de Koninklijke Marine (KM) kan een belangrijke rol vervullen in het kader van militaire bijstand bij rechtshandhaving en vanuit het oogpunt van doelmatigheid en beschikbaarheid van middelen en eenheden.

Er bestaat geen twijfel over de bekwaamheid van de mensen die dit moeten doen, maar bestaat er wel voldoende juridische grondslag voor een adequate bestrijding van maritiem terrorisme? Mag de commandant van een oorlogsschip een vreemd schip, verdacht van een maritieme terreurdaad, aanhouden op de Noordzee? Mag hierbij geweld worden gebruikt?

Hierna wordt eerst de term maritiem terrorisme besproken, gevolgd door het juridisch kader voor de bestrijding ervan. De bevoegdheden van de commandant die de strafrechtelijke handhaving uitvoert komen ook aan bod, inclusief geweldgebruik. Enkele concluderende opmerkingen besluiten dit artikel.

Maritiem terrorisme

Maritiem terrorisme is een species van het genus terrorisme. Indien terrorisme plaatsvindt op zee, tegen of met een schip of booreiland, dan wordt het maritiem terrorisme genoemd. Er bestaat internationaal consensus dat er geen consensus bestaat over een definitie voor terrorisme. Een reden hiervoor zou kunnen zijn dat er een objectieve definitie moet worden gevormd voor een subjectief begrip zoals politieke motivatie. Dit heeft ook te maken met het adagium: 'Een terrorist voor de ene partij is een vrijheidsstrijder voor de andere partij.'

'Het gijzelen van de scheepsbemanning is gedurende de laatste jaren een van de meest gebruikte manieren bij maritiem terrorisme'

De Verenigde Naties (VN) heeft meerdere pogingen gedaan tot het definiëren van terrorisme, maar kwam niet verder dan enkele incidenten als terroristisch aan te wijzen. In 2004 gaf de VN-Veilighedsraad wel een omschrijving van handelingen die nooit als gerechtvaardigd zullen worden beschouwd, maar dat is geen definitie van terrorisme.

Bepaalde elementen van terrorisme komen wel steeds terug in diverse definities, zoals:

- Onwettige daad.
- Geweldsgebruik of dreiging ermee.
- Geweld gericht tegen een bepaalde groep.
- Doel om deze groep te beïnvloeden.
- Politieke motivatie.

Maritiem terrorisme is geen misdrijf op zich, het is meer een overkoepelende verzamelnaam of beschrijving van misdaden met een terroristisch oogmerk die op zee worden gepleegd. Een andere duiding is 'misdrijven die kunnen worden beschouwd als maritiem terrorisme'.⁷ Maritiem terrorisme lijkt veel op piraterij, een misdaad die de KM al eeuwenlang bestrijdt, ook in het recente verleden. Over de definitie van piraterij bestaat weinig discussie. De definitie is vastgelegd in artikel 101 VN-Zeerechtverdrag.⁸ De belangrijkste kenmerken van piraterij zijn:

- Onwettige daad.
- Geweld, aanhouding of plundering.
- Door opvarenden van een particulier schip.
- Voor persoonlijke doeleinden, zoals winstbejag, wraak of haat.
- Twee schepen.
- In volle zee.



Olieraffinaderijen in Rotterdam (foto) en het intensieve zeeverkeer over de Noordzee zouden een doel of middel kunnen zijn voor maritieme terroristen (commons.wikimedia.org/Zandcee)

Het misdrijf piraterij valt onder universele rechtsmacht.⁹ Dit betekent dat een piratenschip op volle zee kan worden aangehouden door oorlogsschepen van elke staat, zonder toestemming van de vlaggenstaat van het piratenschip. Dit kan niet bij maritiem terrorisme, omdat dit niet onder universele rechtsmacht valt.

De overeenkomsten tussen piraterij en maritiem terrorisme zijn de elementen onwettige daad door opvarenden, met geweld en op zee. Verdere overeenkomsten zijn de gebruikte technieken en het feit dat beide *hostis humani generis* zijn, ofwel 'vijanden van de gehele menselijkheid'.¹⁰ De verschillen tussen piraterij en maritiem terrorisme zijn de motivatie, de voorwaarde van twee schepen en de maritieme zone. Het belangrijkste verschil is dat piraterij wordt gepleegd uit persoonlijk gewin, terwijl maritiem terrorisme voortkomt vanuit politieke of religieuze motivatie. Persoonlijke en politieke motieven hoeven echter niet ver uit elkaar te liggen, ze kunnen elkaar zelfs overlappen.

Juridisch kader

Nederland heeft rechtsmacht nodig om maritieme terroristen aan te houden op zee. Er bestaan veel verdragen en VN-resoluties die de bestrijding van terrorisme als onderwerp hebben, slechts enkele adresseren maritiem terrorisme. Hieronder worden de meest relevante verdragen besproken, gevolgd door het Nederlandse strafrechtelijke kader.

VN-Zeerechtverdrag

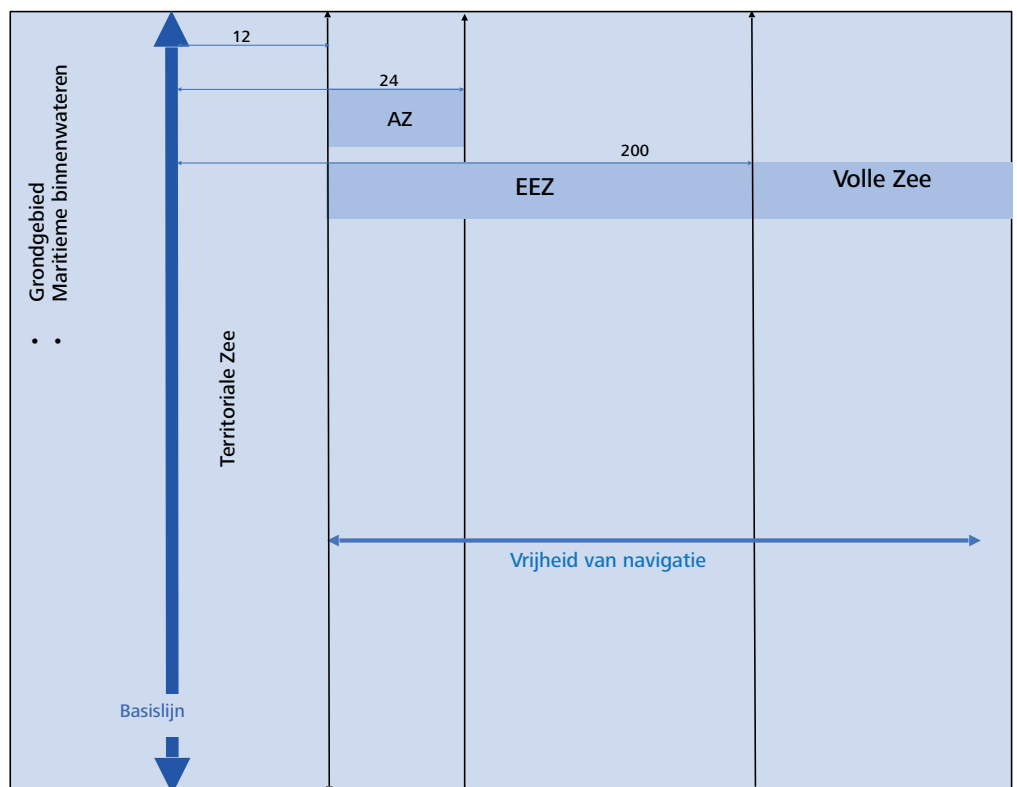
Dit verdrag verdeelt de zee in meerdere maritieme zones. Omdat de rechtsmacht van Nederland verschilt per maritieme zone, wordt hier kort stilgestaan bij deze maritieme zones. Alle maritieme zones worden gemeten vanaf de zogenoemde basis- of laagwaterlijn, ofwel het strand.

Landwaarts van de basislijn liggen de maritieme binnenwateren, zoals havens en redes.

De eerste maritieme zone zeewaarts vanaf de basislijn is de territoriale zee (TZ). Die is 12 zeemijl breed gemeten vanaf de basislijn. Op de maritieme binnenwateren en de territoriale zee, samen de territoriale wateren (TTW) genoemd, bezit Nederland rechtsmacht. De rechtsmacht binnen de territoriale zee wordt beperkt door het recht van onschuldige doorvaart van vreemde schepen. Als deze schepen slechts door de Nederlandse territoriale zee varen vallen ze veelal buiten de rechtsmacht van Nederland.¹¹ Daarna komt de aansluitende zone (AZ), dat is een zeegebied buiten de territoriale zee met een breedte van 24 zeemijl vanaf de basislijn. Hier kan Nederland toezicht uitoefenen over zijn wetgeving inzake douane, belastingen, immigratie of volksgezondheid. Vervolgens komt de Exclusieve Economische Zone (EEZ) van 200 zeemijl, gemeten vanaf de basislijn. In deze zone heeft Nederland zeggenschap over, onder meer, gas, olie en vis, en rechtsmacht over booreilanden en milieubescherming. Daarna begint de volle zee waar geen enkele staat rechtsmacht heeft, anders dan over zijn eigen schepen.

In de AZ, EEZ en volle zee, dus buiten de territoriale zee, geldt de vrijheid van scheepvaart.¹² Daar mogen vreemde schepen, ondanks verdenkingen van maritiem terrorisme niet worden aangehouden zonder de toestemming van de vlaggenstaat.¹³ Voor dit artikel zijn van belang de territoriale zee en de volle zee, in casu het gebied na de territoriale zee waar vrijheid van scheepvaart heerst.

Zoals gezegd, binnen de maritieme binnenwateren heeft Nederland volledige rechtsmacht, net als op zijn eigen grondgebied. Verdachte terroristen kunnen hier worden



Figuur 1, relevante maritieme zones

opgepakt, ook als ze op een vreemd schip zijn geëmbarkeerd. Dit gebeurt op basis van het Nederlands strafrecht en door Nederlandse opsporingsambtenaren. De KM kan bijstand¹⁴ verlenen, zoals duiken onder een verdacht schip vanwege mogelijke verborgen wapens of explosieven.

Binnen zijn territoriale zee heeft Nederland rechtsmacht over alle schepen, met uitzondering van vreemde schepen die gebruikmaken van het recht van onschuldige doorvaart.¹⁵ Op deze uitzondering bestaan enkele restricties, bijvoorbeeld als de gevolgen van een strafbaar feit zich uitstrekken naar Nederland of de orde in de territoriale zee wordt verstoord; dan heeft Nederland weer wel strafrechtelijke rechtsmacht.

Indien een schip in de territoriale zee van Nederland gebruikmaakt van het recht van onschuldige doorvaart en ook verdacht wordt van voorbereidingen voor een terroristische aanslag in Nederland, dan mag dit schip niet altijd worden aangehouden. Nederland zal eerst moeten stellen dat de doortocht 'niet-onschuldig' is en moet daar ook bewijs voor leveren. De termen redelijkheid en proportionaliteit komen hier om de hoek kijken. Indien het schip verdacht wordt van het voorbereiden van een aanslag in een andere staat, dan heeft Nederland ook niet zonder meer het recht om het aan te houden. De reden hiervoor is dat deze aanslag waarschijnlijk geen gevaar oplevert voor Nederland en dat de vrede, orde en veiligheid binnen de territoriale zee van Nederland geen gevaar lopen. Het recht van onschuldige doorvaart is dan mogelijk belangrijker.

Mochten opvarenden van een schip een terroristische daad hebben gepleegd in de territoriale zee van Nederland, bijvoorbeeld een aanslag op een groot cruiseschip, dan vervalt het element 'onschuldig' van het recht van onschuldige doorvaart en mag Nederland strafrechtelijk optreden. Mocht dit schip proberen te vluchten, dan mag Nederland het achtervolgen vanuit zijn eigen territoriale zee om het vervolgens aan te houden in de AZ, EEZ of op volle zee; het zogenoemde *right of hot pursuit*.¹⁶

Buiten de territoriale zee geldt het recht van vrijheid van scheepvaart. Nederland mag buiten zijn territoriale zee een verdacht schip niet aanhouden en onderzoeken zonder toestemming van de vlaggenstaat. Artikel 110 van het VN-Zeerechtverdrag beperkt het aanhouden buiten de territoriale zee en zonder toestemming van de vlaggenstaat tot piraterij, slavenhandel, ongeautoriseerde uitzendingen en bij een stateloos schip. Het aloude recht op vrijheid van scheepvaart weegt hier zwaar.¹⁷

Bij een terroristische aanslag in de EEZ van Nederland is het ook mogelijk om op basis van een andere rechtsgrond, zoals opzettelijke milieuvervuiling, het schip van de maritieme terroristen aan te houden zonder toestemming van de vlaggenstaat.¹⁸

Samenvattend kan worden gesteld dat het VN-Zeerechtverdrag maritiem terrorisme niet benoemt. Het misdrijf

valt ook niet onder piraterij, omdat dat anders is gedefinieerd. Verder is het aanhouden of onderzoeken van een van maritiem terrorisme verdacht schip onder het VN-Zeerechtverdrag in de territoriale zee beperkt en buiten de territoriale zee in beginsel niet mogelijk zonder toestemming van de vlaggenstaat. Het VN-Zeerechtverdrag is geen toereikend instrument voor het effectief bestrijden van maritiem terrorisme in alle maritieme zones.

SUA-Verdrag

De *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*, het SUA-Verdrag¹⁹, werd in 1988 opgesteld toen bleek dat het VN-Zeerechtverdrag niet goed kon worden toegepast bij maritiem terrorisme. Het SUA-Verdrag kwam tot stand binnen de IMO, een gespecialiseerd maritiem agentschap van de VN, en wordt beschouwd als een aanvulling op het VN-Zeerechtverdrag. Een doel van dit verdrag is om passende maatregelen te nemen tegen terrorisme aan boord van of gericht tegen schepen.

Het SUA-Verdrag legt de nadruk op repressie ofwel vervolging en bestraffing van het gepleegde misdrijf. De preventie van daden van maritiem terrorisme wordt niet uitgebreid beschreven. De basis voor de bestrijding van deze maritieme misdaden is samenwerking en hulpverlening door staten die partij

zijn bij het SUA-Verdrag. Het verdrag is door 168 staten getekend en heeft daardoor een groot draagvlak en een aanzienlijke werkingssfeer.

Omdat er geen definitie bestaat van maritiem terrorisme, heeft het SUA-Verdrag gemeend om bepaalde afzonderlijke handelingen strafbaar te stellen. Dit zijn wederrechtelijke en opzettelijke handelingen, met geweld of bedreiging, tegen een schip, lading of opvarenden. Ook het vernielen van navigatiehulpmiddelen valt hieronder. Gezamenlijk kunnen de handelingen worden gezien als maritiem terrorisme.²⁰ Ze zijn niet alleen strafbaar gesteld op volle zee, maar ook binnen de territoriale zee. Het SUA-Verdrag legt geen universele rechtsmacht vast voor de misdrijven genoemd in artikel 3 e.v. Het spreekt ook niet duidelijk over de strafbaarstelling van voorbereiding voor alle genoemde strafbare feiten.

SUA-Protocol 2005

Het SUA-Verdrag bleek ook niet te voldoen in de strijd tegen maritiem terrorisme. Daarom werd in 2005 via een speciaal protocol²¹ het SUA-Verdrag aangepast. Slechts een beperkt aantal staten, waaronder Nederland, is partij bij dit protocol. De uitbreidingen van het SUA-Verdrag bestaan uit het strafbaar stellen van het bedreigen met of het vervoeren van biologische, chemische en nucleaire wapens met als doel een terroristische aanslag. Het gebruik van het schip als wapen wordt ook gezien als een misdrijf, evenals het voorbereiden van maritiem terrorisme.

Voor het aanhouden van een vreemd en verdacht schip buiten de territoriale zee blijft de toestemming nodig van

'Nederland heeft
rechtsmacht nodig om
maritieme terroristen aan te
houden op zee'



Liberiaanse tanker Nave Andromeda. In oktober 2020 heeft de Special Boat Section van de Royal Navy deze tanker met gebruik van geweld aangehouden. Zeven verstekelingen hadden de bemanning van de tanker op zee, ter hoogte van het eiland Wight, gegijzeld (www.vesselfinder.com/nl/ship-photos/646785)

de vlaggenstaat. Het SUA-Protocol 2005 heeft wel pogingen gedaan om dit te vereenvoudigen, zoals een verklaring bij de VN/IMO deponeren waarin de vlaggenstaat van tevoren toestemming verleent om een verdacht schip aan te houden.²²

Samenvattend kan worden gesteld dat het SUA-Verdrag is opgesteld om enkele tekortkomingen van het VN-Zeerechtverdrag op te heffen. De focus van het SUA-Verdrag ligt op repressie. Het SUA-Protocol 2005 geeft hiervoor geen significante verbeteringen. Een probleem is dat het SUA-Protocol 2005 op dit moment geen groot draagvlak heeft bij staten, waardoor de werkingssfeer beperkt is.

Nederlandse wetgeving

Ook in Nederland bestaat geen eenduidige definitie van terrorisme. Het Wetboek van Strafrecht (WvSr) maakt onderscheid tussen misdrijven met of zonder terroristisch motief of oogmerk.²³ Dit oogmerk wordt wel gedefinieerd en ook de voorbereiding van een terroristisch misdrijf is strafbaar gesteld.²⁴ Het Wetboek van Strafrecht spreekt niet over maritiem terrorisme, maar noemt enkele terroristische misdrijven in combinatie met een vaartuig of installatie ter zee, zoals: 'Met opzet en wederrechtelijk enig vaartuig, zijn lading of een installatie ter zee van een ander, vernielen, beschadigen, onbruikbaar maken of onklaar maken, gepleegd met een terroristisch oogmerk.'²⁵ Voordat een Nederlands oorlogsschip een vreemd schip op het Nederlandse gedeelte van de Noordzee aanhoudt om te onderzoeken, zal dit schip verdacht moeten zijn

volgens de Nederlandse wet. De juridische beperkingen zoals genoemd in het VN-Zeerechtverdrag zijn ook voor Nederland van toepassing.

'De volgende vraag is of de commandant geweld mag gebruiken bij de aanhouding van een verdacht schip'

Er kan worden gesteld dat de hiervoor genoemde verdragen van toepassing zijn verklaard voor Nederland en zijn maritieme zones. Het WvSr heeft enkele (maritieme) misdrijven als terroristisch misdrijf geduid, indien het plegen ervan gebeurt met een terroristisch oogmerk.

Bij de handhaving van het Nederlandse strafrecht op zee bestaan enkele juridische beperkingen, zowel binnen als buiten de territoriale zee.

Bevoegdheden commandant

Hiervoor werd betoogd dat het aanhouden en onderzoeken van een verdacht schip mogelijk is, maar dat dit op meerdere juridische beperkingen kan stuiten, afhankelijk van de maritieme zone waarin het verdachte schip zich bevindt. De commandant van een oorlogsschip moet ook bepaalde nationale opsporingsbevoegdheden hebben om een verdacht schip en opvarenden aan te mogen houden. Bij een schip van de Kustwacht Nederland is dat geen probleem omdat hier veelal opsporingsambtenaren zijn geëmbarkeerd.

Voor een oorlogsschip ligt dit anders. De commandant heeft bepaalde opsporingsbevoegdheden, maar die mag hij alleen uitvoeren na toestemming van de officier van justitie in Nederland.²⁶ Ook kan het ministerie van Justitie en Veiligheid in overleg met het ministerie van Defensie de commandant belasten met algemene opsporingsbe-

voegdheden voor bepaalde strafbare feiten. Dit wordt wel een bevoegde commandant genoemd.²⁷ Een andere mogelijkheid is het embarkeren van opsporingsambtenaren, zoals politie- of KMar-functionarissen.

De volgende vraag is of de commandant geweld mag gebruiken bij de aanhouding van een verdacht schip. Het gaat hier over geweldsgebruik in het kader van rechtshandhaving, dus niet alleen uit zelfverdediging. Aan de commandant moet de bevoegdheid voor geweldgebruik, inclusief geweldsinstructies, worden toegewezen. Hierin is, onder andere, geregeld onder welke omstandigheden en voorwaarden geweld mag worden gebruikt bij het aanhouden van maritieme terroristen.

Samenvattend kan worden gesteld dat voornoemde verdragen zijn geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving en dat het Nederlandse strafrecht bepalingen bevat over maritiem terrorisme. De commandant van een oorlogsschip dat daadwerkelijk met de strafrechtelijke handhaving van de bepalingen over maritiem terrorisme is belast, kan op meerdere manieren opsporingsbevoegdheden aan boord krijgen. Het gebruik van geweld bij een aanhouding moet ook officieel geregeld zijn.

Ten slotte

Maritiem terrorisme is een containerbegrip voor bepaalde maritieme misdrijven met een terroristisch oogmerk. Het moet niet worden uitgesloten dat maritiem terrorisme de Noordzee zal bereiken. De KM zal dan een grote rol kunnen spelen in het aanhouden van verdachte schepen en terroristen. Hoewel de misdrijven piraterij en maritiem terrorisme veel op elkaar lijken, is piraterij effectiever te bestrijden, omdat over dit misdrijf universele rechtsmacht bestaat. Oorlogsschepen van alle staten mogen buiten de territoriale zee verdachte piratenschepen aanhouden.

Het aanhouden van schepen die verdacht worden van maritiem terrorisme stuit op meerdere juridische beperkingen. Op zee mogen vreemde verdachte schepen niet altijd worden aangehouden omdat het VN-Zeerechtverdrag dit niet toestaat. Het SUA-Verdrag en het SUA-Protocol 2005 zijn opgesteld om deze deficiënties te repareren. Dit is om meerdere redenen niet goed gelukt.

Er bestaan mogelijk wel andere rechtsgronden om zonder toestemming van de vlaggenstaat binnen de EEZ vreemde schepen aan te houden, zeker als die schepen tijdens hun terreurdaad ook opzettelijk een grote maritieme vervuiling hebben veroorzaakt. Die rechtsgronden zouden kunnen worden gevonden in milieu- of natuurbeschermingswetgeving welke van toepassing is binnen de EEZ.

Concluderend kan worden gesteld dat de traditionele opvattingen over de vrijheid van scheepvaart, met als gemeenschappelijk belang een vrije zee voor de wereldhandel, niet altijd meewerken aan het effectief bestrijden van criminaliteit op zee. De KM beschikt daardoor niet altijd over voldoende en adequate juridische bevoegdheden om op het Nederlandse gedeelte van de Noordzee maritiem terrorisme effectief te bestrijden. Een oplossing

zou kunnen zijn om misdrijven die beschouwd worden als maritiem terrorisme te voorzien van universele rechtsmacht, omdat deze misdrijven een grote overlap hebben met piraterij. Maar ook gezien de afschuwelijke en verwoestende effecten van terroristische misdrijven op zee, de uitgestrektheid van de oceanen en het feit dat er geen politie op zee bestaat.²⁸

Mr. dr. drs. P.J.J. (Peter) van der Kruit diende van 1973-2004 als zeeofficier bij de KM en vervolgens tot 2014 als Universitair Hoofddocent/Senior Onderzoeker bij de NLDA/Sectie Militair Recht. Tegenwoordig is hij directeur van het Juridisch Nautisch Adviesbureau JNAB B.V. De auteur is KLTZ(LD) mr. dr. Martin Fink dankbaar voor zijn commentaar op een eerdere versie van dit artikel.

Noten

- 1 G. Allison, in: *UK Defence Journal*, 25 oktober 2020. Te raadplegen op: <https://ukdefencejournal.org.uk/special-boat-service-put-and-end-to-oil-tanker-hijacking/>.
- 2 P. Sneider, 'Recent Trends in Global Maritime Terrorism', in: E.R. Lucas et al (Eds.) *Maritime Security: Counter-Terrorism Lessons from Maritime Piracy and Narcotics Interdiction* (Amsterdam, 2020), p. 191. Zie voor een overzicht van de vele recent gepleegde daden van maritiem terrorisme verdeeld over de wereld, inclusief de verschillende modus operandi: <https://www.stableseas.org/category/maritime-terrorism>.
- 3 <https://www.maritime.dot.gov/msci/2021-002-gulf-guinea-piracyar-med-robberykidnapping-ransom>.
- 4 J.P.P.L. Acevedo, 'International Law and Maritime Terrorism', in: *European Journal of International Law*, Blog, 19 november 2019.
- 5 Massavernietigingswapens zijn chemische, biologische of nucleaire wapens.
- 6 Zie: A. de Hoogh & G. Molier, 'Jurisdictie', in: N. Horbach, R. Lefeber & O. Ribbelink (red.), *Handboek Internationaal Recht* (Den Haag, 2007).
- 7 Resolutie 1566 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (8 oktober 2004), UN Doc S/RES/1566.
- 8 Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, Montego Bay 1982 (*Trb.* 1983, 83).
- 9 Artikel 105 VN-Zeerechtverdrag.
- 10 D.R. Burgess, 'Hostis Humani Generi: Piracy, Terrorism and New International Law', in: U. *Miami Int'l & Comp. L. Rev.* 293 (2008).
- 11 Artikel 17 e.v. VN-Zeerechtverdrag.
- 12 Artikel 87 VN-Zeerechtverdrag.
- 13 Artikel 110 VN-Zeerechtverdrag.
- 14 Hoofdstuk 5 Politiewet 2012.
- 15 Artikel 27 VN-Zeerechtverdrag.
- 16 Artikel 111 VN-Zeerechtverdrag.
- 17 M.D. Fink, *Maritime Interceptions and the Law of Naval Operations* (Amsterdam, 2016) p 83-94.
- 18 Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs), de Omgevingswet of andere milieu- en natuurbeschermingswetgeving.
- 19 Het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, Rome 10 maart 1988 (*Trb.* 1989, 17). Inclusief het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van vaste platforms op het continentale plat, Rome 10 maart 1988 (*Trb.* 1989, 18).
- 20 Artikel 3, 3bis, 3ter en 3quater SUA-Verdrag.
- 21 Protocol van 2005 bij het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, Londen 14 oktober 2005 (*Trb.* 2006, 223).
- 22 Artikel 8 SUA-Protocol 2005.
- 23 Artikel 83 WvSr.
- 24 Artikelen 83a en 83b WvSr.
- 25 Artikelen 352 en 354a lid 2 WvSr.
- 26 Titel VIb Vierde Boek Wetboek van Strafvordering.
- 27 Artikel 539d Wetboek van Strafvordering.
- 28 Zie ook voetnoot 5.