

## FORSE BLOEI IN DE ZEEROVERIJ

Kapt. l.o. R. BABUSIAUX, 1997

De zeeroverij is een zeer oud bedrijf (de Romeinse keizers moesten er zich reeds met al hun macht tegen verzetten), maar de grote bloei komt er pas na de ontdekking van Amerika, om het lokaas van de Spaanse goud- en zilvertolten. Toen ontstond het algemeen rechtsbewustzijn dat de schepen van iedere Staat bevoegd waren de gevangen zeerovers kort en goed van de ra te laten zwaaien.

In de negentiende eeuw werden herhaaldelijk pogingen ondernomen tot samenwerking tussen de Staten om deze misdadigers ook buiten de territoriale wateren te bestrijden, maar ze mislukten...

Pas in 1982 slaagden de VN erin een internationale wetgeving tot bestrijding van de zeeroverij te laten ratificeren door een voldoende aantal Staten, zodat het "Verdrag van Montego Bay" sedert november 1994 van kracht is geworden. Het zal vermoedelijk in 1997 door België worden bekrachtigd.

Maar intussen had de International Chamber of Commerce (I.C.C.) reeds in 1980 een International Maritime Bureau (I.M.B.) opgericht als een centraal inlichtingenagentschap, niet alleen over zeeroverij (tactiek, getalsterkte, gebruikte wapens, werkterreinen, gestolen goederen, enz.), maar ook over gevallen van fraude met vervalste vervoers- en verzekeringsdocumenten.

De I.C.C. beoogt hiermee de vervolging van de misdadigers door het gerecht te bevorderen, maar meestal vergeefs, omdat sommige Staten de ogen sluiten voor hun nationale zeerovers, die immers geld in het land brengen, ofwel omdat de fraude zo ingewikkeld en grensoverschrijdend opereert dat de strafvervolging meestal strandt op moeilijkheden van bevoegdheid of procedure.

Het Verdrag van Montego Bay bepaalt hoofdzakelijk twee begrippen:

- de "zeeroverij" is een onrechtmatige daad, gepleegd door privé-personen, bij middel van een vaartuig, op hoge zee, met het doel een ander schip, zijn lading of zijn opvarenden te roven of te beroven;
- de "hoge zee" ligt buiten de 12-mijlszone van de "territoriale zee" en buiten het "continentaal plat", een ondiepe zee van max. 200 ZM, waarop de oeverstaat exclusieve economische rechten uitoefent over eventuele bodemschatten en over de visvangst.

Het Verdrag organiseert ook een Internationale Rechtbank van de Zee te Hamburg, voor de internationale vervolging van de zeeroverij.

Nu moet men de zeeroverij niet verwarren met de perfect legale kaapvaart waarbij privé-schepen of staatsschepen een “kapersbrief” krijgen van hun regering, met de opdracht, maar alleen in oorlogstijd, en alleen vijandelijke schepen buit te maken of te vernietigen; voorbeelden: de Duitse kruiser *Emden* in W.O. I en de geallieerde “Decoy”-schepen in W.O. II.

De hedendaagse zeeroverij neemt hoofdzakelijk drie vormen aan:

- overval met zware draagbare wapens, waarbij in een tijdspanne van 20 minuten tot 2 uur, hoofdzakelijk geld, kostbaarheden en waardepapieren worden geroofd (hold-up);
- langere inbezitneming (hijacking) van meerdere dagen, om de waardevolle lading over te slaan in een ander schip voor haar verkoop in een internationale haven;
- definitieve “neming”, waarbij het silhouet (masten, dekopbouw, schoorsteen, naam, kleuren, enz.) zodanig worden gewijzigd dat het schip onkennelijk wordt (phantom ship) en met de hulp van valse documenten kan worden doorverkocht.

Deze misdaden, waarbij soms de hele bemanning meedogenloos wordt uitgemeord, grijpen plaats op alle wereldzeeën, maar vooral in de Chinese Zee, de zee-engten van Singapore en Hongkong, de oost- en westkusten van Afrika, Zuid-Amerika.

En er zijn geen aanwijzingen dat de zeeroverij afneemt: tegen 68 gekende gevallen in 1991, telde men er 170 in 1995. De overvallen grijpen nu eerder plaats in de territoriale wateren van Staten, die oogluikend toezien...

Zo luidde in grote trekken de lange, maar zeer boeiende, want met talrijke gebeurtenissen geïllustreerde lezing van commandant R. Babusiaux, kapitein ter lange omvaart, licentiaat Zeerecht, oorlogsvrijwilliger Royal Navy (Section Belge), oud-gezagvoerder op vracht- en passagiersschepen van de Compagnie Maritime Belge, voormalig chef van het varende personeel en thans onderdirecteur op rust van deze rederij.

De lezing was georganiseerd door de afdeling “Recht en Economie” van de Koninklijke Belgische Marine Academie, op 15 januari 1997, in “Alpheusdal” (Berchem), en was, zoals gebruikelijk, open voor alle belangstellenden.