

Examen internationaal zeerecht

Internationaal zeerecht is van publiek recht, het is een dynamisch recht (aanpast aan ontwikkelingen binnen internationale gemeenschap).

Tegenstelling tussen enerzijds het uitoefenen van de nationale bevoegdheid van landen over de zee, anderzijds de roep naar de vrijheid van de zee.

Wat zijn de 3 stadia in de evolutie van het zeerecht?

- Absolute vrijheid (Grotius: Mare Liberum)
 - o Zee niet vatbaar voor occupatio (voorwaarden bezetting: effectief uitoefenen bevoegdheid, rechtsorde creëren, bewoners moeten relatie ontplooien met het land.
 - o De rijkdommen van de zee zijn onuitputtelijk.
- Voorwaardelijke of gekwalificeerde vrijheid: vrijheid van de zee uitoefenen enkel als je rekening houdt met de rechtmatige belangen van andere staten. (Bv. niet in het midden van visgrond bodemrijksdommen gaan exploiteren.
- Gereguleerd gebruik: het gebruik van de zee en haar natuurlijke rijkdommen werd gereguleerd: meer normen en internationale wetgeving. Er kwamen dus meer reglementering omtrent scheepvaart, mariene milieu, exploitatie bodem.

Wat waren de 3 grote redenen om een nieuw internationaal zeerecht op te richten?

- Technologische redenen: nieuwe types van schepen, meer schepen, grotere schepen. Gevolg was dat er meer risico's waren op bv. milieuverontreiniging. Ook de exploitatie van de bodemrijksdommen steeg enorm, hiermee steeg ook het verontreinigingsgevaar voortkomend uit bv. booreilanden. Ook de explosieve stijging in de visvangst is één van de redenen (uitsterven vissoorten).
- Politieke redenen: het klassieke internationale zeerecht was Eurocentrisch geïnspireerd en beschermde dus vooral de Europese staten. Na de dekolonisatie vroegen de ex-kolonies om ook hun belangen op te nemen in het zeerecht. Daarnaast werden internationale organisaties medespelers op wereldvlak.
- Ecologisch- en economische redenen: onuitputtelijkheid van rijkdommen en vis was voorbijgestreefd. Men ging de schaarste beperken met een rationele benadering. Ook economische redenen zoals het beter verdelen van de rijkdommen zijn van tel.

Wat zijn de kenmerken van het nieuwe internationaal zeerecht.

- Pluridimensionaal gebruik: het gaat niet enkel om scheepvaart, ook over de exploitatie van de rijkdommen (vis, bodem,...).
- Territoriale dominantie: meer en meer staten zullen de bevoegdheid opeisen en uitoefenen over een steeds groter deel van de zee. De staten proberen zowel ruimtelijk als inhoudelijk het recht over de zee uit te breiden. De territoriale zee werd uitgebreid tot 12 mijl, de EEZ tot 200 mijl.
- Regionalisme: een aantal aspecten werden meer en meer regionaal behandeld. Dit kan een voordeel zijn omdat specifieke problemen in een bepaalde regio op een specifieke

manier worden aangepakt. (schaalverkleining als oorzaak van betere efficiëntie efficiënter)

Wat is een basislijn?

De basislijn is de lijn van waar alle andere maritieme gebieden zullen worden bepaald. De basislijn is de lijn die men gebruikt om alle rechtsgebieden af te bakenen.

Wat is een normale basislijn?

De normale basislijn is de laagwaterlijn (meer territorium). Droogvellingen (ligt droog bij laag water) kunnen de basislijn beïnvloeden, aangezien sommige staten deze gebruiken. Men mag dan deze laagwaterlijn gebruiken als basislijn. Ook de laagwaterlijn bij permanente uitstekende haveninstallaties, zoals een pier, kan men gebruiken als basislijn.

Droogvalling die buiten de normale breedte van de territoriale zee vallen (12 mijl) kunnen niet gebruikt worden.

Welke zaken kunnen de rechte basislijn bepalen?

De rechte basislijn wordt gebruikt als men de normale basislijn niet kan hanteren. Dit komt door een kust die sterk is ingesneden, de kust een grillig verloop heeft, of wanneer er vele eilandjes voor de kust liggen. Voorbeelden Schotland en Noorwegen.

De rechte basislijn is de rechte lijn tussen verschillende referentiepunten, erkend door het internationaal zeerecht.

Referentiepunten die algemene richting van de kustlijn volgen:

- Vuurtoren
- Droogvellingen waar permanent bestaande bovenwaterconstructies op staan, bv. meetpaal, vuurtoren.
- Eilanden, geen kunstmatige eilanden.

Tot waar kan men eilanden gebruiken als referentie om de rechte basislijn te trekken?

Als het eiland binnen de dubbele breedte van de territoriale zee (24 mijl) ligt. Is het meer dan 24 mijl dan heeft het eiland een eigen territoriale zee. Door kunstmatige eilanden (booreilanden, luchthaven Japan) kan men de basislijn niet verschuiven.

Hoe kan men juridisch een baai bepalen?

Via de halve cirkel test. Men trekt een halve cirkel tussen de beide natuurlijke toegangspunten aan de uitgang van de baai. Wanneer de oppervlakte van de baai meer is dan de oppervlakte van de halve cirkel is er sprake van een juridische baai. Dit op voorwaarde dat de afstand tussen de 2 natuurlijke toegangspunten niet breder zijn dan 24 mijl. Indien toch meer, dient men de rechte lijn te verschuiven tot 24 mijl (zonder eiland tussen).

De sluitlijn moet tussen de natuurlijke toegangspunten zijn. Methode: men bepaalt 2 potentiële toegangspunten en 2 daaropvolgende potentiële toegangspunten, de hoek tussen beide punten moet groter zijn dan 45° om een toegangspunt te zijn.

Op grond van de historische situatie kan men uitzonderingen maken. (uitdrukkelijke soevereiniteit op gebied, minimaal 1 à 2 decennia en met instemming internationale gemeenschap)

Wat maakt een haven een juridische haven?

- Plaats waar schepen geregeld aanmeren voor het laden en lossen van goederen en passagiers die dienen voor de internationale handel.
- Nu: schepen gewoonlijk aanleggen
- Ongelukkig aan bepaling:
 - o Dienen voor internationale handel zorgt er voor dat heel wat dingen er niet onder vallen: vissershavens en militaire havens
 - o Beperking zeeschepen → jachthavens
 - o Je sluit binnenlands vervoer uit want dat is geen internationale handel.
 - o Niet ijsvrije havens komen niet in aanmerking voor regelmaat.

Casus: een containerrederij krijgt geen toegang tot de haven, hoewel er nog plaats is aan de kaaien. Het havenbestuur en de goederenbehandelaar hebben exclusiviteit bedongen omtrent de kaaien. De containerrederij contacteert u. Wat adviseer je hem?

- Hij kan zich beroepen op het Zeehavenstatuut van Genève, dit statuut bevat het non-discriminatiebeginsel en het wederkerigheidsbeginsel.
- Mededinging → misbruik van machtspositie.

Heeft een schip in nood toegang tot de haven? Ja of neen, zijn er verdragen over? Als je het schip binnenhaalt is er dan een hulpvergoeding verschuldigd?

Er geldt het rechtstatuut van interne wateren, er is dus onbeperkte soevereiniteit, een schip in nood kan worden geweigerd. Er bestaan echter geen internationale regels omtrent.

Als er gevaar is voor de kuststaat kan men dus weigeren. Men kan de schepen naar places of refuge sturen waar ze na toestemming binnenmogen.

Geen specifiek verdrag, enkel het principe van soevereiniteit.

Men kan voor het binnenlaten van een schip in nood een compensatie krijgen voor de potentiële economische schade (salvage-verdrag).

Hoe bepaalt men het schip?

Vele interpretaties.

Winstgevendheid schip (geen loodsboot), geregistreerd (scheepsmeting, registratie, nationaliteit).

Er moet een wezenlijke band zijn met de vlaggenstaat (Nottebohm case: Duitsland Liechtenstein)

Kan men een schip het gebruik van havenfaciliteiten weigeren?

Neen, vanaf een schip toegang heeft gekregen tot de haven kan het gebruik van havenfaciliteiten (sluizen, kaaien, inzetten van stouwers, loodsen, sleepboten, etc.) niet ontzegd worden.

Als dokwerkers toch weigeren heeft dit dikwijls te maken met veiligheidsoverwegingen en politieke overwegingen. Maar verdragsrechtelijke verplichtingen laten dit niet toe. Ook het weigeren van goedkope vlaggen is onrechtmatig.

Mag het schip ook zo maar de haven verlaten?

Nee, er zijn een aantal mogelijkheden in rechte om het recht op vrije afvaart te belemmeren.

- Ten gevolge van rechterlijk dwangbevel getrokken ten behoeve van de openbare veiligheid van de kuststaat
- Bij wijze van represaille tegenover een vreemde staat
- Burgerlijk geschil waardoor er beslag wordt gelegd op het schip.
- Staat van onzeewaardigheid

Wat is het SOLAS-verdrag?

Het SOLAS-verdrag voorziet dat schepen aan een aantal voorwaarden moeten voldoen om zeewaardig te zijn (veiligheidslicenties)

Het SOLAS verdrag gaat over de Safety Of Life At Sea (→ Costa Concordia (LLMC))

De Port State Control, ofwel de havenstaatscontrole; zal de zeewaardigheid van het schip controleren. Jaarlijks moeten lidstaten 25% van de koopvaardij schepen onder buitenlandse vlag die binnenlopen controleren op de aanwezigheid van veiligheidslicentie. In praktijk gerichte controles: door vermoeden vanuit vorige haven.

Welke bevoegdheden kunnen worden uitgeoefend door de havens op strafrechtelijk vlak als burgerrechtelijk vlak?

- Strafrechtelijk vlak:
 - Britse opvatting: de kuststaat is bevoegd voor alle gebeurtenissen die zich aan boord van een schip in de interne wateren afspelen, ongeacht van het feit of de gevolgen zich al dan niet tot het schip beperken. Maar alleen maar in 3 gevallen tussenkomen:
 - Als de kapitein de hulp vraagt van de kuststaat
 - Als het misdrijf gevolgen heeft buiten het schip
 - Als er een gevaar is voor de vrede of openbare orde van de havenstaat
 - Continentale opvatting: de kuststaat heeft alleen maar bevoegdheid wanneer de kapitein hierom vraagt, of wanneer er gevaar is voor de openbare orde of wanneer het misdrijf gevolgen heeft buiten het schip.
 - Bv. bemanningslid steelt van bemanningslid → recht vlaggenstaat toepast door kapitein of consul in de haven.
Bv. bemanningslid steelt van iemand aan wal of gevecht en iemand moet naar ziekenhuis of moord aan boord (veiligheid openbare orde) → recht van havenstaat.
 - Er is geen asielrecht aangezien een koopvaardij schip niet kan genieten van de immuniteit van territoriale soevereiniteit van de staat in wiens interne wateren het schip zich bevindt. Aisler case: Poolse spion in Amerika op Pools schip.
- Burgerrechtelijk vlak:
 - Interne orde (arbeidsgeschillen, sociale zekerheid): recht vlaggenstaat.
 - Externe orde: wetten en reglementen van de kuststaat inzake navigatie, politie, douane en gezondheid zijn van toepassing (schade aanvaring, schade bij vervoer goederen, geschillen sleepboten, loodscontracten, etc.)?

- Overlapping interne en externe orde: kind geboren aan boord → 2 nationaliteiten.
- Immunititeit: oorlogsschepen vertegenwoordigen het gezag van de staat en gezien het feit dat lidstaten gelijk zijn aan elkaar, kan men in de havenstaat geen vordering instellen tegen dergelijke schepen. Men moet dan echt in de vlaggenstaat zelf de lidstaat voor de rechter slepen. Asielrecht geldt hier wel.

Bij overheidsschepen is de toestand toch wel anders, omdat overheidsschepen ook koopvaardijsschepen kunnen zijn. Het verdrag van Brussel stelt overheidsschepen met commerciële doeleinden gelijkgesteld met koopvaardijsschepen → recht havenstaat. Andere overheidsschepen (brandweerschepen, hospitaalschepen) → recht vlaggenstaat.

Hoe bepaalt men de afbakeningslijn van de territoriale zee als ze elkaar overlappen?

De delimitatie van de territoriale zee van aanpalende of tegenover elkaar liggende staten zal normaal gebeuren door een overeenkomst. Indien er geen overeenkomst is tussen beide landen dan is de basislijn een belangrijk gegeven. Geen van beide staten is dan gerechtigd om zijn territoriale zee uit te strekken voorbij de middellijn gelegen op gelijke afstand van de respectievelijke basislijnen. = equidistantie

Wat zijn de bevoegdheden in de territoriale zee?

De kuststaat heeft rechtsbevoegdheid op zowel de wateren, de bodem, de ondergrond als de bovenliggende lucht (ook in het luchtruim soevereiniteit).

De kuststaat oefent hier bevoegdheid uit over:

- Visserij: wel ook beheren en quota's naleven van EU
- Veiligheid
- Defensie
- Douane: smokkel vermijden via o.a. tunnels op de zeebodem.
- Fiscaliteit
- Gezondheid: quarantaine maatregelen, controle ontsmetting, ontratten schepen. → certificaten voorleggen
- Scheepvaart

Er geldt wel het beginsel van de onschuldige doorvaart. Onschuldige doorvaart in het luchtruim bestaat niet.

Wat is onschuldige doorvaart?

Er moet effectief doorvaart zijn: verplaatsing van het ene punt naar het andere met het oog op doorvaart. Het overheersend kwalificatiekenmerk ligt in het doel. In een aantal gevallen is het zo dat wanneer schepen er toch nog sprake is van doorvaart: ankeren, wachten op loods, bepaalde scheepspraktijken, wachter door storm. Als het motief maar doorvaren is.

Cruiseschip dat gaat whalewatchen is geen onschuldige doorvaart want is speciale bedoeling.

Onschuldig: het schip mag geen afbreuk doen aan vrede, veiligheid en goede orde. (vervuilen, propaganda voeren, illegale visvangst, spionage, etc.)

2 criteria:

- Manier hoe schip zich gedraagt → niet vijandig
- Motief mag geen schade te veroorzaken zijn.

Er moet dus vrede, veiligheid en goede orde zijn. Geen vervuiling, propaganda, illegale visvangst, spionage. Als de doorvaart niet overeenstemt met het nationaal recht, dan is er geen onschuldige doorvaart. Deze regels mogen niet strenger zijn dan het internationaal concept.

De kuststaat heeft het **recht** de onschuldige doorvaart opschorten voor militaire oefeningen (niet in internationale zeestraten).

De kuststaat heeft de **plicht** de onschuldige doorvaart niet te belemmeren en is verplicht voldoende bekendheid te geven aan alle hem bekende gevaren voor de scheepvaart (scheepswrakken). Er mag eveneens geen discriminatie zijn op grond van de vlag; of op grond van de aard van het schip of z'n lading.

Bestaat er ook onschuldige doorvaart in hoofde van oorlogsschepen / overheidsschepen?

Op grond van het Verdrag van Genève moet men eerst toestemming vragen en zich bekend maken. Op grond van het zeerechtverdrag moet er geen toestemming zijn.

Duikboten mogen in territoriale wateren enkel aan de oppervlakte doorvaren en zich bekend maken door de vlag te voeren.

Bepreek de beperkte soevereiniteit in de territoriale zee.

Strafrechtelijke bevoegdheid (kuststaat bevoegdheden niet verplicht deze uit te oefenen):

- Kapitein om hulp vraagt
- Veiligheid territoriale wateren of haven verstoord
- Misdrijf gevolgen buiten schip
- Misdrijf betrekking op handel verdovende middelen.

Burgerrechtelijk:

Kuststaat kan ten alle tijden optreden tegen een opvarende om zijn burgerlijke rechtsmacht uit te oefenen ten aanzien van de personen aan boord op het schip in doorvaart. In praktijk zal de kuststaat zich hiervan onthouden om de belangen van de scheepvaart zo weinig mogelijk te schaden. Ten aanzien van schepen is de kuststaat slechts uitzonderlijk bevoegd, het gaat om verplichtingen en aansprakelijkheden. Men kan dus als er een maritiem claim is, een schip arresteren en er dus beslag op leggen.

T.a.v. het schip dus in 3 gevallen, met onschuldige doorvaart in het achterhoofd:

- Feit voorgedaan tijdens de doorvaart (aansprakelijkheid)
- Aansprakelijkheid in geval van een verplichting door het schip
- Beslag op het schip indien arrest of vessel of maritieme vordering.

Waarom is de aansluitende zone ontstaan?

De concepten territoriale wateren en volle zee volstanden niet meer om het gebruik van de zee in ordelijke banen te leiden. De kuststaat was wegens de beperkte breedte van de territoriale zee niet langer in de mogelijkheid een effectieve bescherming van zijn belangen zal zijn.

Ze strekt zich uit tot 24 mijl vanaf de basislijn, en ze behoort niet tot de volle zee.

Over welke 4 zaken mag men aanspraak maken in de aansluitende zone?

- Fiscale zaken: heffingen t.a.v. bepaalde goederen die eventueel niet zouden worden betaald.
- Douane zaken: smokkel

- Gezondheidszaken: sanitaire regelgeving, milieurecht
- Immigratiezaken

Dit zijn preventieve bevoegdheden

Vraag i.v.m. volgingsrecht: Als een vreemd schip iets fout doet in de territoriale zee mag men dan het schip volgen?

Ja men heeft een repressieve bevoegdheid wanneer er een inbreuk is. Men kan het schip aanhouden en naar de haven brengen en een vervolging instellen.

Men heeft ook het recht op achtervolging → hot pursuit (ook vanuit de aansluitende zone, maar dan enkel voor de 4 zaken: fiscaal, douane, gezondheid en immigratie, niet voor visserij!(wel optreden in territoriale zone zelf)).

Men moet het schip verwittigen met lichten, en onafgebroken, tot aan de grens van de andere kuststaat z'n territoriale zee (daarom toestemming vragen).

Geef 4 andere zones dan de aansluitende zone.

- Visserij zones
- Veiligheidszones
- antipollutieones
- Defensie zones

Er lig een wrak in de EEZ, is dit wrak van de kuststaat?

Nee want enkel natuurlijke rijkdommen (leven en niet-levende) van water, bodem en ondergrond behoren toe aan de kuststaat.

Wat zijn de bevoegdheden van de kuststaat in de EEZ?

- Soevereine economische rechten: geen soevereiniteit, enkel de rechten op de exploratie en de exploitatie, het behoud en het beheer van leven en niet-levende natuurrijdommen van de zeebodem, ondergrond en wateren. Andere rechten zijn energiewinning zoals windmolens en getijdencentrales.
 - Beschermingsmaatregelen: quotasysteem, TAC (total allowable catch). Binnen de max. quota van de EU mag de kuststaat een TAC opleggen.
 - Exploitatiemaatregelen: er dient een optimale exploitatie te zijn van de visserij. Geen overbevissing en geen onderbevissing. Bij onderbevissing verlies je opbrengst. Als je een visoverschot hebt moet je die ook ter beschikking stellen aan andere regionale kuststaten en landlocked states met een voorkeur voor de minst ontwikkelde. → verplichte surplus benefit sharing
 - Verplichting tot samenwerking: stel dat het visbestand zich over verschillende EEZ's uitstrekt → surplus benefit sharing, dit gebeurt via concessies.

Beschermen van mariene zoogdieren, migrerende soorten (verplaatsen zich tussen EEZ van verschillende staten (tonijn)), anadrome soorten (leven in zee maar keren terug naar zoet water om zich voor te planten (zalm)), catadrome soorten (leven in zoet water en planten zich voort in de zee (paling)).

- Exclusieve rechtsbevoegdheid m.b.t. bouw en gebruik van kunstmatige inrichtingen en eilanden (gasboringen, olieboringen,...). Er moet een veiligheidszone zijn rond de kunstmatige eilanden. En toegang gereguleerd om redenen van veiligheid.

- Niet-exclusieve bevoegdheden
 - o Bescherming van / mariene wetenschappelijk onderzoek

Derde staten hebben vrijheid van scheepvaart, overvlucht, het leggen van kabels en pijpleidingen

Wat weet je over de SAIGA-Case?

Het was een tanker-bunkerschip dat vaart onder de vlag van St. Vincent. Het had bunkers geleverd in de EEZ van Guinea aan visserij-schepen, daarna verder gevaren tot buiten de EEZ. Een Guinees patrouilleschip had de SAIGA gearresteerd op verdenking van belastingontduiking (fraude: niet-betaling van invoerrechten op olie).

Het hof oordeelde dat er een achtervolgingrecht was maar dat dit enkel van toepassing is op de bevoegdheid die men in een EEZ kan uitoefenen, dus soevereine economische rechten. In de EEZ is er geen bevoegdheid om fiscale en antismokkelregelgeving toe te passen.

Mag men in de EEZ vervolgen wanneer men zijn fiscale taksen niet betaald?

Nee, deze bevoegdheid geldt daar niet, dit eindigt in de aansluitende zone.

Wat is het continentaal plateau?

Het continentaal plateau is de zeewaarts gelegen voortzetting van de continentale landmassa, vanaf de kustvlakte, welke zich uitstrekt tot waar een werkelijke stijging van de hellingsgraad wordt aangetroffen. Het eindigt dus aan de continentale helling

Verklaar het right of search & visit, right of approach, right of boarding en hot pursuit.

- **Right of search & visit = onderzoeksrecht** als het schip een inbreuk doet kan het oorlogsschip een onderzoek voeren naar het recht van schip tot voeren van zijn vlag (right of visit) en de documenten nakijken.

In gevallen van:

- o Piraterij
- o Slavenhandel
- o Illegale uitzendingen
- o Geen vlag
- o Valse vlag

En in sommige gevallen illegale dumping door andere verdragen.

- **Right of approach: vlagonderzoek** als er vermoedens naar het schip. Elk oorlogsschip of daartoe gemachtigd overheidsschip heeft recht om onderzoek te doen naar vlag van schip. Vooral via radiocontact. Vragen naar nationaliteit, naar waar men vaart, etc.

Als men een schip aanhoudt dat betrokken is bij drugshandel, dan kan deze alleen maar gebeuren door ene oorlogsschip dat dezelfde nationaliteit heeft als het schip dat wordt aangehouden, tenzij het oorlogsschip de machtiging heeft gekregen van de vlaggenstaat van het schip die betrokken is bij drugshandel om het schip aan te houden.

- **Right of boarding = aanhouding**
Het schip onderzoeken, arresteren en vervolgen.

Als men een schip aanhoudt dat betrokken is bij drugshandel, dan kan dat enkel gebeuren door een oorlogsschip met dezelfde vlag of na toestemming van de vlaggenstaat.

- **Hot pursuit = achtervolgingsrecht:** om te kunnen tegengaan dat men inbreuken zou plegen op de exclusieve rechten en bevoegdheden van de kuststaat in de EEZ, dit kan worden ingezet vanuit de aansluitende zone tot op de volle zee. (geen achtervolging voor fraude (fiscaal) / douane in de EEZ).

3 voorwaarden:

- o Achtervolging onmiddellijk inzetten en dient aan te vangen wanneer de boot zich in de interne wateren, territoriale zee of aansluitende zone van de achtervolgende staat bevindt. Ze mag alleen buiten de territoriale zee of aansluitende zone worden voortgezet indien de achtervolging niet is onderbroken (vereiste van continuïteit, aflossen van achtervolging mag wel).
- o Duidelijk hoorbaar en zichtbaar stopsignaal
- o Gaan over bepaling waarvoor betrokken kuststaat in dat gebied bevoegd is.

Als het schip niet te stoppen valt, mag een redelijk en proportionele hoeveelheid geweld gebruiken. (zinken mag, volgens prof geen rechtsgrond)

Hoe moet het continentaal plateau afgebakend worden tussen 2 landen?

Het continentaal plateau wordt afgebakend op 2 manieren:

- Via het natuurlijk criterium: tot aan de uiterste rand van de continentale marge, indien dit verder is dan 200 mijl is er een absolute grens van 350 mijl buiten de basislijn en dit niet dieper dan 100 lijn voorbij 2500m.
- Kunstmatig criterium minstens 200 mijl.

Als er een overlapping is tussen 2 staten:

Men ging van equidistantie naar equitable principles / relevant circumstanced methode. Deze komt erop neer dat men vertrok van een equidistantielijn die op grond van relevante omstandigheden wordt aangepast of verschoven teneinde een billijk resultaat te bereiken. Dit is een onzekere formule, welke alle wegen voor de betrokken staten en rechters openlaat, voor zover binnen de grenzen van het internationaal recht een billijke oplossing wordt bereikt. Vanuit juridisch oogpunt bekeken, draagt het alle kiemen in zich voor een verdere geschillen-escalatie.

Equity: staten gaan een overeenkomst regelen over de afbakening, billijke overeenkomst & rekening houden relevante omstandigheden (kromme kustlijn etc) + equidistantieregel (vanaf basislijn rechte lijnen naar midden en beide even ver tot midden).

Als ze geen overeenkomst kunnen bereiken dan wordt in geval van 2 tegenover elkaar gelegen staten de grens op de middellijn gelegd, waarvan elk punt op gelijk afstand ligt van de meest nabij gelegen punten van de basislijn. Als het gaat om aanpalende kusten is de grenslijn de lijn van gelijke afstand van de meest nabijgelegen punten van de basislijnen. Zowel van de middellijn als van de equidistantielijn kan worden afgeweken indien er bijzondere omstandigheden zijn die een andere grenslijn rechtvaardigen.

Voorbeeld:

- North Sea Continental shelf: Duitsland versus Nederland en Denemarken omtrent de afbakening van het continentaal plateau in de Noordzee. De Deense en Nederlandse kusten sprongen uit en de Duitse kust sprong in. Duitsland had ook het VCP niet geratificeerd. Er mocht afgeweken worden doordat het om een holle kust gaat.
- Frankrijk & Verenigd Koninkrijk: kanaaleilanden en het continentaal plateau in de Atlantische oceaan. De Britten wouden de mediaanlijn, Frankrijk wou een billijkheidsoverwegingen met een mediaanlijn die geen rekening houdt met de eilanden.
- Tussen het Deense gebiedsdeel Groenland en het Noorse eiland Jan Mayen.

Wat zijn de rechten van de kuststaat in het continentaal plateau?

- Soevereine rechten voor de exploratie en de exploitatie van natuurlijke rijkdommen (niet levende rijkdommen). De soevereine rechten van de staat zijn exclusief en inherent.
- Natuurlijke rijkdommen zijnde mineralen en andere niet levende rijkdommen van de zeebodem (ertsen, aardolie, aardgas) en levende organisme die tot de sedentaire soort behoren (niet kunnen verplaatsen zonder voordurend contact met de zeebodem (koralen, soorten planten, pareloesters, mosselen, sponzen (schaaldieren onduidelijk))).
- Mogelijkheid tot aanleg van kunstmatige eilanden.
 - o Geen overlast bezorgen aan o.a. visserij
 - o Niet in erkende scheepvaartwegen
 - o Veiligheidszone van max. 500m diameter
 - o Recht kuststaat of privaatrecht onderneming
 - o Niet meer gebruikt → installatie ontmantelen en verwijderen
 - o Geen referentiepunt van de basislijn.
- Toepast wetenschappelijk onderzoek

Er is een aanvaring in de EEZ tussen 2 vreemde schepen, waar moet uitgevchten worden?

In 1 van de landen van de vlaggenstaten.

Er is een aanvaring in de volle zee tussen 2 dezelfde / vreemde schepen, waar moet uitgevchten worden?

Dezelfde: in de vlaggenstaat.

Vreemde: in 1 van de 2 vlaggenstaten (dit ongeacht de nationaliteit van de opvarenden, dus het arbeidsrecht, sociaal zekerheidsrecht, burgerlijk recht van de vlaggenstaat is van tel).

Wat zijn mangaanknollen?

Deze knollen bevinden zich op de diepzeebodem en zijn dus een zeerijkdom die geëxploiteerd kan worden. De knollen hebben een ander geologische structuur dan de gewone zeebodem. Ze bestaan uit een mineraalrijke samenstelling. Ze werden in de jaren 70 ontdekt. Maar kolonies hadden niet de technologie om ze te exploiteren wat voor een politiek probleem zorgde. Het diepzeebodem comité van de VN zocht een oplossing voor de common heritage of mankind.

De internationale zeebodem autoriteit treedt op namens de hele mensheid.

Wat is prepcom en pip?

De toepassing van het rechtsregime voor de diepzeebodem is zeer gecompliceerd. Om het interval tussen de 3^{de} zeerechtconferentie en het van kracht worden van het zeerechtverdrag te overbruggen, is er het instellen van een voorbereidingscommissie (prepcom) en voorbereidende investeringen (pip)

Is de VS lid van het zeerechtenverdrag?

Neen ze kunnen zich niet terugvinden in het internationale denken van de zee. Ze volgen het verdrag wel maar ze hebben het niet getekend.

De VS is ook gekant tegen de visie van het verdrag op de diepzeemijnbouw. Dit is deel 11. Dit deel werd dan uit het zeerechtenverdrag geschakeld. Maar de VS tekende nadien nog niet.

Andere staten die het niet ondertekenden: Griekenland en Venezuela omwille van hun eilandenproblematiek, Israël omdat de Palestine Liberation Organisation waarnemersstatus had bij de UNCLOS.

Wat is de straddling stocks convention?

Dit is het tweede implementatieverdrag in het zeerechtenverdrag. De discussie ging over visserij en vrijheid van visserij op volle zee. Vissen migreren naar de nationale wateren maar als men ze al bevist op volle zee, kan men ze dus niet vangen in de nationale wateren.

Wat is de volle zee?

De volle zee omvat alle delen van de zee welke niet behoren tot de EEZ, de territoriale wateren en de interne wateren van een staat of tot archipelwateren van een archipelstraat.

Vrijheid van:

- Scheepvaart
 - o Iedere staat heeft het recht schepen onder zijn vlag op volle zee te doen varen. Deze vrijheid is echter geen absolute vrijheid., men mag er niet doen en laten wat men wil. Men moet de internationale regels rekening houden (technisch in orde zijn, voorrangsregels, regels met betrekking tot de veiligheid,...). Op de volle zee geldt het recht van de vlaggenstaat.
- Visserij
- Leggen van onderzeese kabels en pijpleidingen
- Overvlucht
- Bouwen van kunstmatige eilanden
- Marien wetenschappelijk onderzoeken.

Enkel vreedzame doeleinden, dus een nucleaire test ban. Maar wel mogelijkheid tot militaire manoeuvres.

Geen mariene verontreiniging, ongeoorloofde radio en televisie-uitzendingen.

De volle zee staat dus open voor alle staten, niet enkel voor kuststaten.

Bespreek hulp en berging.

Er is een juridische verplichting tot hulpverlening aan personen die in levensgevaar verkeren. Dus de verlening van hulp is beperkt tot 2 gevallen:

- Indien de kapitein personen in levensgevaar aantreft op zee of indien hem is meegedeeld dat personen die in nood verkeren, hulp behoeven?
- In geval van aanvaring.

In andere gevallen bestaat er geen juridische afdwingbare verplichting om hulp te bieden aan een schip bv: stel een schip in nood en doet een oproep, dan moet men er niet op ingaan.

No cure no pay: als er geen nuttig reddingsresultaat is, krijgt men geen vergoeding. De vergoeding wordt bepaald door een onderling akkoord of door arbitrage. Hierdoor gaan systematisch moeilijke klussen worden geweigerd. Uitzondering salvageverdrag.

Wat is het salvageverdrag?

Zelfs als er geen reddingsresultaat is, als de hulpverlener is erin geslaagd om het maritiem milieu te redden, dan zal deze toch nog recht hebben op een vergoeding. Dit is enkel van toepassing in kust-of binnenwateren of aangrenzende gebieden.

De SCOPIC-clause: als er geen nuttig resultaat is, zal er wel een vergoeding zijn, die zal gedragen worden door P&I-clubs. De vergoeding zal bestaan uit gemaakte kosten een extra percentage winst.

Wat is de Lotus zaak?

Deze zaak handelt over de rechtsbevoegdheid op volle zee. Het Frans koopvaardijship Lotus komt op volle zee in aanvaring met een Turks vrachtschip dat zonk en waarbij een aantal Turkse opvarenden stierven. De Lotus kon de haven van Istanbul bereiken, waar de officier van wacht werd aangehouden, veroordeeld tot straf en boete. Ook de kapitein van het Turks schip kreeg dezelfde straf.

Frankrijk betwistte de bevoegdheid van de Turkse rechtbank, het internationaal hof oordeelde dat er niks verkeerd was. Het Hof steunde vooral het feit dat de aanvaring gevolgen had aan boord van het Turkse schip.

Wat is een meetbrief?

Is een certificaat waarin de hoofdafmetingen van het schip in worden vermeld. Alsook de bruto- en netto-tonnenmaat. Dit dient als basis voor de heffingsgrondslag voor haven- en kanaalgelden en andere heffingen als tonnagebelasting

Wat is een zeebrief?

Het recht van het voeren van de Belgische vlag vloeit voort uit de zeebrief.

Bespreek goedkope vlaggen?

De vrijheid van iedere staat om zelf de registratievoorwaarden te bepalen, heeft geleid tot het creëren van een groot aantal “goedkope vlaggen”, waardoor buitenlandse rederijen hun schepen makkelijk kunnen registreren en met deze schepen aan voordelige voorwaarden kunnen handel drijven. (Kleine landen willen schepen aantrekken)

= Open registries, bv. Liberia, Panama

Eigenschappen:

- Buitenlanders eigendom en controle over schepen
- Eenvoudige toegang tot register
- Geen of zeer lage belasting op het verworven inkomen door het schip. Men dient enkel de registratiekosten en de jaarlijkse fee te betalen
- De vlagstaat is een klein land dat zeker niet onder de haar vlag geregistreerd tonnage nodig heeft
- Bemanning is niet onderworpen aan voorwaarden van nationaliteit
- Vlagstaat heeft niet de middelen om naleving van de geldende reglementering effectief te controleren

Wat was de reactie tegen goedkope vlaggen? Defensieve reactie:

- Boycot van schepen door vakbonden
- Schepen strenger controleren op naleving SOLAS, etc. → Port State Control

Wat is het onderscheid tussen piraterij en terrorisme?

Piraterij is:

- Onwettig / illegaal
- Het moet om een daad van aanhouding, plundering of geweld gaan.
- Het moet gebeuren door een ander schip, niet je eigen schip. (SUA-verdrag: ook piraterij op 1 schip, het SUA-verdrag bestrijdt de illegale gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart)
- Het moet gebeuren voor persoonlijke doeleinden, dus door een particulier / koopvaardijship.
- Moet gebeuren buiten het gebied van nationale rechtsbevoegdheid, dus volle zee.

Terrorisme handelt meer over religieuze en politieke belangen.

De VN-veiligheidsraad heeft met instemming van Somalië bedongen dat men in territoriale wateren mag komen voor achtervolging.

Men heeft ook ervoor gezorgd dat bij piraterij niet enkel de vlaggenstaat bevoegd is.

Wat gebeurt er met de lading van een schip dat door zeerovers gekaapt is?

De eigendom van het schip of van de betrokken lading gaat niet over. Er is dus geen verandering van eigendom. Dus stel dat de lading verkocht wordt, blijft de ladingbelanghebbende nog altijd de eigenaar.

Hoe bestrijdt men piraterij?

- Internationale samenwerking (operatie Atalanta)
- Bewaking zoals legercontingenten ter beschikking van schepen tegen betaling.
- Schept bijkomende problemen mbt bevoegdheid op schip.
- Praktische oplossingen (deel boeg onder stroom zetten)
- VN-veiligheidsraad, met instemming van Somalië: men mag in territoriale wateren komen voor achtervolging.

Wat is een internationale zeestraat?

Een zeestraat is een smalle doorgang tussen een deel van de volle zee of de EEZ en ander deel en daarmee tevens de scheiding tussen 2 landmassa's. Zeestraten zijn essentieel voor de

scheepvaart en daarmee van groot economische en militair belang. Het heeft een functie als verkeerssysteem voor internationale scheepvaart.

Als er veel verkeer door de zeestraat gaat krijgt die het statuut van internationale zeestraat.

Wat is het verschil tussen transit en onschuldige doorvaart?

De soevereiniteit in de territoriale zee geeft enkel de mogelijkheid om de gewone onschuldige doorvaart op te schorten; het is geen mogelijkheid voor de transit doorvaart! Dit is het grootste verschil tussen de onschuldige doorvaart door de territoriale zee en de transit doorvaart door internationale zeestraten: de transit doorvaart kan in geen enkel geval worden verhinderd of belemmerd.

Dus transit doorvaart gaat over zeestraten, onschuldige doorvaart over de territoriale zee.

Transit doorvaart gaat over de zeestraten gebruikt voor de internationale scheepvaart tussen een deel van de volle zee of EEZ en een ander deel van de volle zee of EEZ.

Onschuldige doorvaart gaat over zeestraten gebruikt door de internationale scheepvaart die de verbinding vormen tussen een deel van de volle zee of de EEZ en de territoriale zee van een vreemde staat. Of over zeestraten gevormd door een eiland en continentaal grondgebied en waarvan de route aan de zeezijde op gelijkwaardige wijze bruikbaar is.

Wat zijn de soorten van mariene verontreiniging?

- Scheepvaart: tankerongevallen / operationele lozingen (reinigen lege tankers of ballastwaters)
- Dumping
- Verontreiniging afkomstig van het vasteland en de lucht.
- Exploitatie van de zeebodem

Wat is mariene verontreiniging?

Dit is de introductie door de mens, direct of indirect, van stoffen of energie in het mariene milieu, met inbegrip van estuaria, welke resulteert of waarschijnlijk zal resulteren in zulke verderfelijke gevolgen als schade aan de levende rijkdommen en het mariene leven, gevaren voor de menselijke gezondheid, hinder bij marine activiteiten met inbegrip van visserij en andere gewettigde gebruiken van de zee, aantasting van de gebruikskwaliteit van zeewater en vermindering van de natuurlijke schoonheid.

Kort: het inbrengen van de mens door stoffen en energie in het mariene milieu die schadelijke effecten veroorzaken, met nadelige gevolgen voor gezondheid mens, activiteiten op zee, etc.

Het gaat dus over elementen toevoegen van stoffen of energie en niet bv. visvangstmethode die de ondergrond beschadigen.

Staten zijn verplicht het mariene milieu te beschermen en in stand te houden

Wat weet je over de Torrey Canyon?

De Torrey Canyon was een olietanker, er waren toen nog geen regels omtrent aansprakelijkheid. De Torrey Canyon voerde de Liberise vlag. Het had op volle zee de Franse en Engelse kusten vervuild, maar voerde onder de Liberise vlaggenstaat Doordat er op geleidelijke basis olie uit de romp liep heeft men het schip gebombardeerd zodat men

makkelijker en sneller de olie kon reinigen. Dit ongeval was de aanzet voor nieuwe verdragen.

Wat weet je over de Erika?

Total was de charter van de Erika. Men probeerde Total aansprakelijk te stellen via een hele constructie omtrent de afvalstoffenrichtlijn. De olie die aanspoelde beschouwde men als afval.

Diegene die dit veroorzaakte moet ervoor opdraaien. Total was hier de producent van de olievervuiling en moest daarom voor de verontreiniging opdraaien, men omzeilde dus het CLC-verdrag.

Besprek de verdragen omtrent mariene verontreiniging?

- Preventie verdragen (mechanismen implementeren om verontreiniging tegen te gaan)
 - o OILPOL (voorkomen verontreiniging van de zee door olie)
 - Straffen op operationele lozingen door voornamelijk tankers. Er waren limieten en afstanden, men moest met een verdunningssysteem werken.
 - Er waren beschermde zones zoals bv. Noordzee
 - De kapitein moest een oliejournaal bijhouden, maar nalevingprobleem.
 - o MARPOL (voorkoming mariene verontreiniging door schepen)
 - Reeks technische vereisten op alle schepen. Reguleert niet alleen olielozingen, ook dumping van schadelijke vloeistoffen, schadelijke verpakte stoffen en huishoudelijke afvalstoffen.
 - Annexen:
 - 1: Lozingsverbod in bijzonderde zones: Middellandse Zee, Zwarte Zee. Schepen moeten een zwarte doos hebben, dubbele wanden, aparte ballasttanks,...
 - 2: Regeling beteugeling verontreiniging door schadelijk vloeistoffen in bulk anders dan olie). Meestal gevolg van lozen verontreinigd spoelwater.
 - 3: Voorschriften voorkomen vervuiling door schadelijke verpakte stoffen. Normen aard van verpakking, etikettering, documenten en het stouwen ervan.
 - 4-5: Sanitair afval en scheepsvuilnis. Verontreiniging huishoudelijk afval van schepen beperken. Schepen met een zuiveringsinstallatie mogen afvalwater lozen, anders slechts in bepaalde gevallen. Storten van plastic is verboden. De rest is afhankelijk van het soort afval.
 - 6: Beperken luchtvervuiling → emissienormen
 - Nalevingprobleem!
 - o SOLAS (veiligheid voor mensenlevens op zee)
 - Technische voorschriften inzake stabiliteit, brandpreventie, brandbestrijding, radio- en navigatieapparatuur, etc.
- Remediërende (verhelpende) verdragen
 - o Regionale verdragen: om mariene verontreiniging door schepen op regionaal vlak aan te pakken.
 - o Interventieverdrag: na de ramp van de Torrey Canyon bleek dat de belangen van de kuststaten in geval van ernstige accidentele vervuiling door olie

afkomstig van schepen, onvoldoende kan gevrijwaard worden op grond van de bestaande juridische regelingen. Men mag maatregelen nemen in de volle zee in geval van een ongeval dat verontreiniging door olie tot gevolg kan hebben. Want normaal enkel vlaggenstaat bevoegd.

- Verdrag van Bonn: landen die grenzen aan de Noordzee gaan samen verontreiniging (olie en andere gevaarlijke producten) bestrijden. (Ook bij Baltische staten)
- OPRC: beoogt internationale samenwerking en wederzijdse bijstand te vergemakkelijken in geval van olieverontreiniging.

- Aansprakelijkheidsverdragen

- CLC (Civil Liability Convention) 1969: de schipbreuk van de Torrey Canyon toonde aan dat de klassieke stelsel voor aansprakelijkheid van de eigenaars van zeeschepen (LLMC) onvoldoende aan de belangen van de slachtoffers tegemoet komt. → Verdrag van Brussel inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging van olie
 - Objectieve aansprakelijkheid: uitsluitend van toepassing op schade veroorzaakt door verontreiniging op het gebied van een verdragsstaat, de territoriale zee inbegrepen. Beperkt tot zeeschepen die olie in bulk vervoeren.
 - Erika-arrest
 - Kanalisering aansprakelijkheid scheepseigenaar:
 - Tenzij hij zich kan beroep op 1 of meerdere exoneratieclausules
 - Beperking aansprakelijkheid volgens tonnenmaat schip. (LLMC)
 - Interessanter LLMC dan CLC voor eigenaars want lagere aansprakelijkheid.
- CLC 1992: als gevolg van ramp met Amoco Cadiz: aansprakelijkheidsverdrag aangenomen waarin de aansprakelijkheidslimiet van de scheepseigenaar gevoelig wordt verhoogd. Geen beperking indien bewezen is dat de schade het gevolg is van persoonlijke handelen of laten, begaan hetzij met opzet, roekeloos en met het bewustzijn dat zodanige schade er uit zo voortvloeien.
- Fondsverdrag 1971/1992: kritiek op exclusief aansprakelijk stellen van de scheepseigenaar.
 - Oprichting internationaal vergoedingsfonds (IOPC fund): waardoor deel van het schaderisico komt te liggen bij de ladingbelanghebbende (oliemaatschappijen). Met als doel een vergoeding te verschaffen voor zover het aansprakelijkheidsverdrag onvoldoende bescherming biedt.
- Verhoging aansprakelijkheidslimieten: nog een derde aanvullend fonds 2003. Limiet fonds ligt op 1 miljard Euro. Zo kunnen alle claims gedekt worden.
- Ship's bunker verdrag 2001: Naast tankers kunnen ook koopvaardij schepen olieverontreiniging teweeg brengen. Dit verdrag is enkel van toepassing op verontreinigingschade door bunkerolie. In tegenstelling tot het aansprakelijkheidsverdrag (CLC) is het bunkerverdrag van toepassing op alle schepen. Het voerde een verplichte aansprakelijkheidsverzekering in.

Wat is de Singapore-clausule?

De vereiste van een ononderbroken en snelle doorreis belet evenwel niet dat een doorvaartrecht behouden blijft (trager aanvaren) van en naar een haven van een staatstaat. Dit is in het bijzonder van belang voor havens die in een zeestraat zijn gelegen en waar de enige toegang tot die haven via de zeestraat moet verlopen. Zo is bv. de haven van Singapore enkel over zee bereikbaar via de straat van Malakka. (om die reden werd deze clausule in het verdrag ook wel eens de "Singapore clausule" genoemd).

Waarom geldt er bij een binnenhaven, vrijheid van scheepvaart?

Voor binnenhavens moet er altijd naar de specifieke situatie worden gekeken. Normaal is er dus soevereiniteit. Maar meestal toch vrijheid van scheepvaart want daar dienen havens voor

Maar indien het gaat om binnenhavens langs een internationale waterwegen, zoals Antwerpen/Schelde, dan geldt het waterwegenstatuut van Barcelona. Dit zegt dat er een non-discriminatieregeling is en vrijheid van scheepvaart voor geïnternationaliseerde rivieren (enkel geldig voor verdragspartijen).