



University of Antwerp
| TPR | Department of Transport
and Regional Economics

BNP Paribas Fortis Chair on transport, logistics and ports

12^{de} BNP Paribas Fortis Port Co.innovation café

13 november 2025



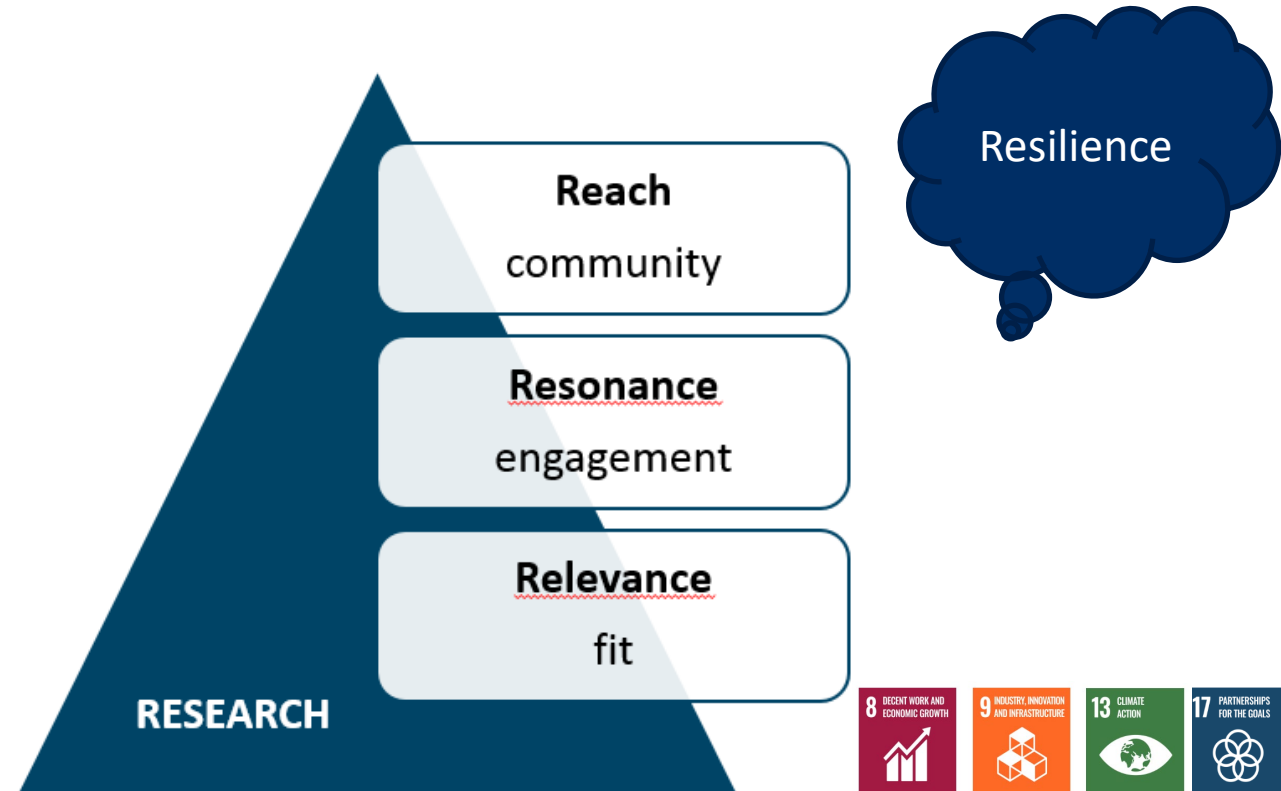
Prof. Dr Christa Sys

Houder leerstoel BNPPF

- Welkom
- Leerstoel
 - Central theme
 - Maritime ecosystem
- Concept port co.innovation café

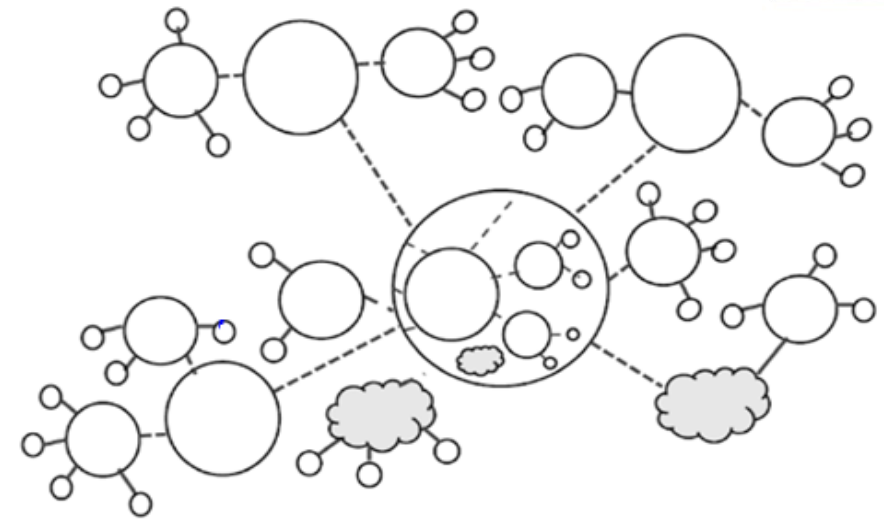
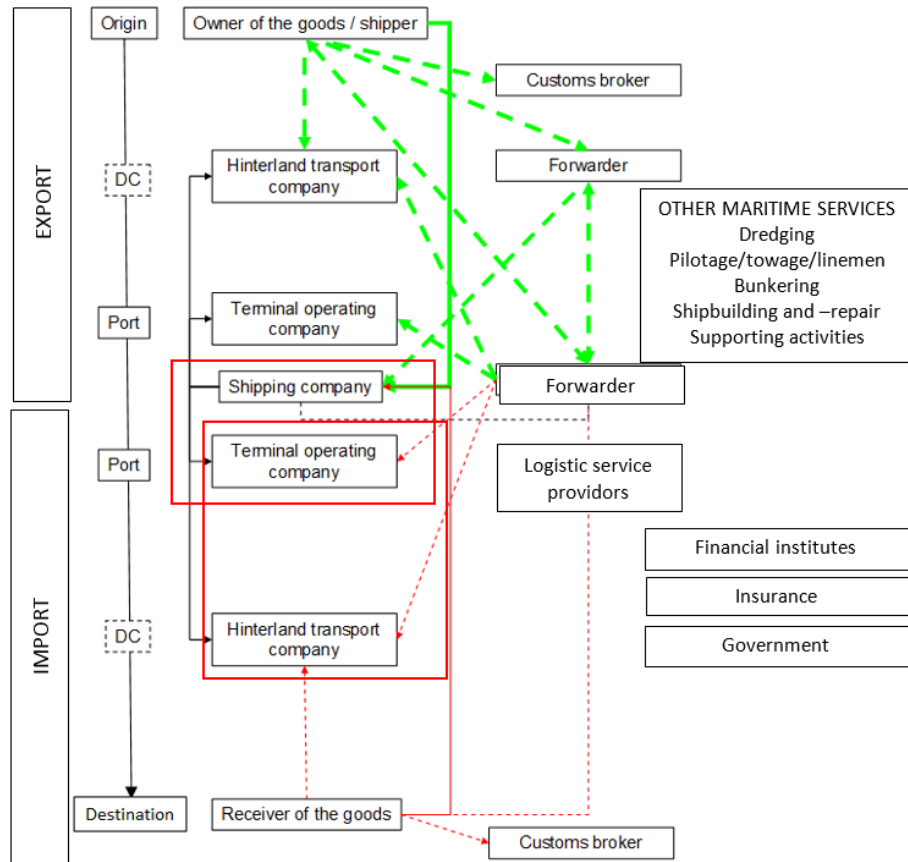
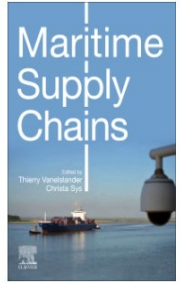
BNP Paribas Fortis chair Transport, Logistics & Ports

Theme: creating a sustainable maritime ecosystem



From 'actor' to 'maritime chain thinking' ...

No longer optimal (i.e. the most efficient and the cheapest) > rethink existing maritime supply chain structures

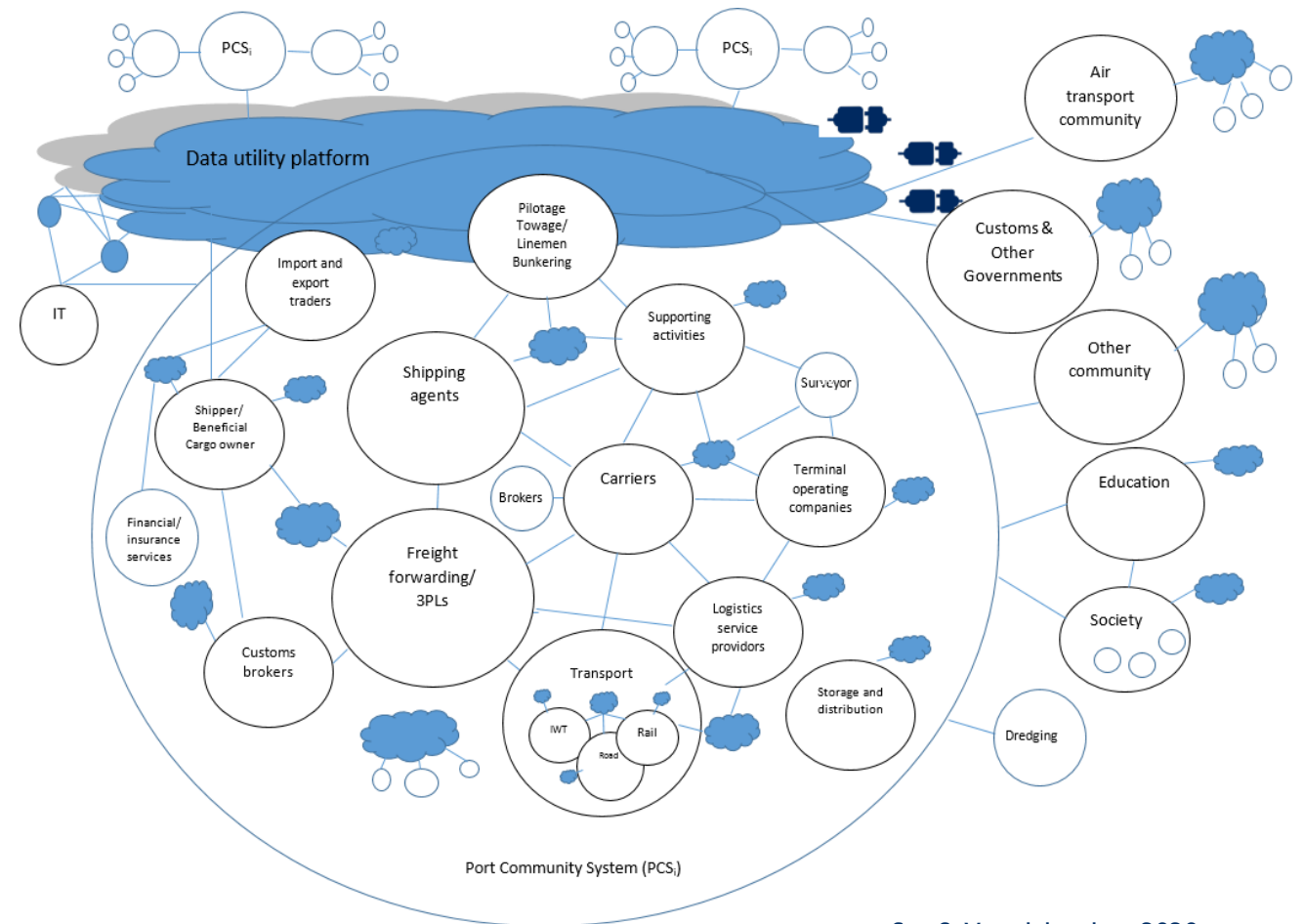


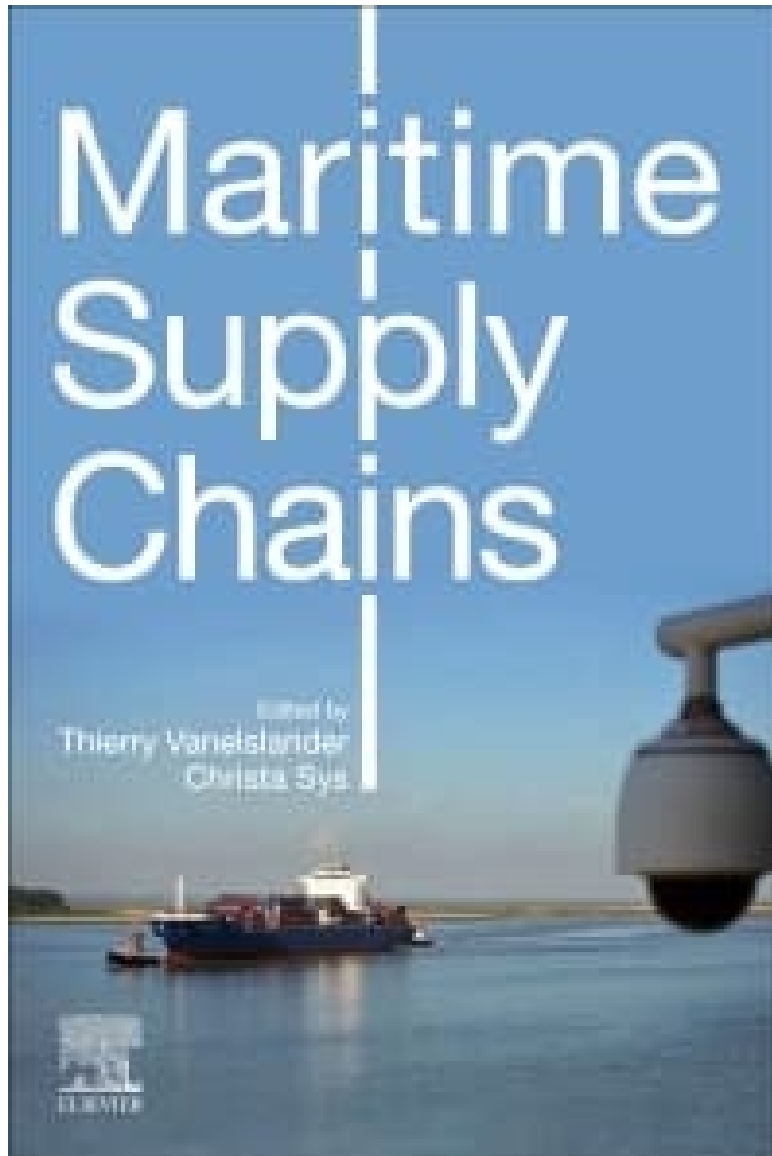
Millar (2015)

...to maritime ecosystem

the notion of networks as *'the products and information flows that travel within and between nodes in a variety of networks that link organizations, industries, and economies'*. (Christopher, 2016)

- Leverage the strength
- Create new opportunities for innovation





Maritime ecosystem: definition

‘to match supply and demand globally, efficient and effective cargo, information and financial flows are **interconnected in a variety of multi-layered networks linking all actors** (B2B, B2G) (living components) and infrastructure (e.g. port, hardware,...) (non-living components) whilst reducing costs, improving (operational) efficiency, ensuring sustainability, complying with regulation and simultaneously improving customer satisfaction (e.g. reliability) to retain or increase market share. (Sys & Vanellander, 2020)

The problem is that a lot of companies **lack the support for (external) collaborative interactions with other/all actors in the maritime ecosystem.** (Sys & Vanellander, 2020)

- Diversity of ideas and perspectives, learning through interaction, consensus building, and implementation commitment. (Callens & Verhoest, 2022)
- Collaborative innovation strongly and positively correlates with firms’ innovation performance (Xuemei Xie, Xiaojie Liu, Jialing Chen, 2023)

PORT CO-INNOVATION



Vertrekken van een definitie

- Waar draait co-innovatie om?
- De definitie is duidelijk: een nieuwe vorm van innovatie waarbij het doel van de actoren is:
 - samen nieuwe kennis te verwerven/delen
 - nieuwe mogelijkheden voor samenwerking te creëren binnen het maritieme ecosysteem
- Praktijk: ?De samenwerking tussen Defensie, Douane en logistieke actoren is vaak versnipperd.
- Een co-innovatie-aanpak kan helpen om processen te stroomlijnen: bv. gedeelde dataplatforms, veilige corridors, ...

12^{de} BNPPF Port Co.innovation Café

Securing of the maritime ecosystem

niet enkel beveiliging tegen dreigingen, maar ook het veiligstellen van de continuïteit van de logistieke keten.

Doel

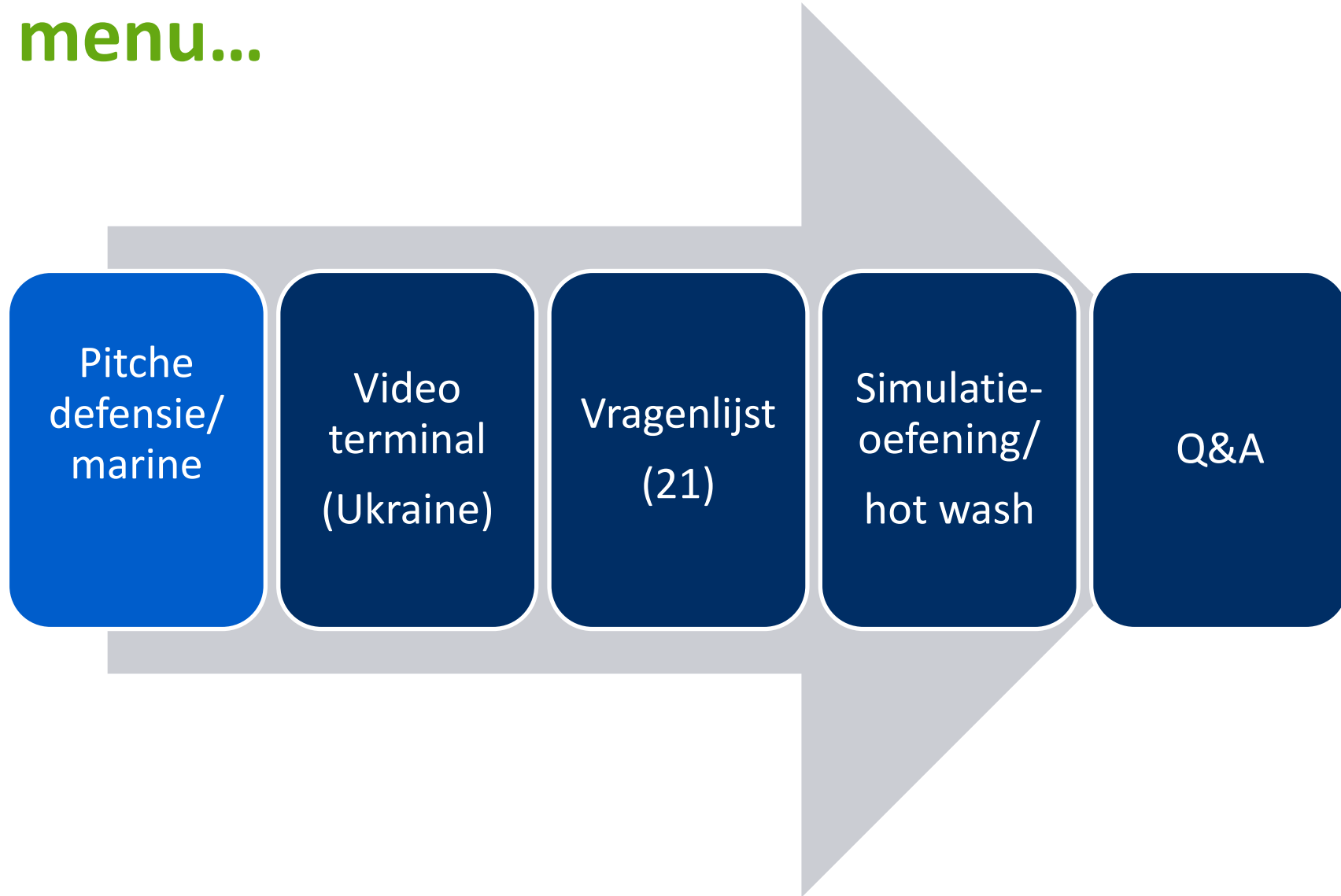
Creatie van een duurzaam maritiem ecosysteem

- Niet enkel over bedreigingen gaan, maar vooral over hoe samenwerking en innovatie de veiligheid én de efficiëntie kunnen verhogen.
- Bewustwording creëren over risico's en resilience in het maritieme ecosysteem.
- Samen nadenken over co-innovaties die continuïteit (operationeel, financieel, etc.) en beveiliging versterken.

Centrale vraag

- Hoe maken we het ecosysteem veerkrachtig tegen disrupties zonder paniek, maar met actie?

Op het menu...



Programma

14u30 Registratie

15u00 Verwelkoming door Prof. dr. Christa Sys, houder leerstoel BNP Paribas Fortis Transport, Logistiek en Havens

15:10 Pitch door Dhr. I. Van Hespén, fregatkapitein bij de Belgische Marine en deputy director van de Naval Policy Staff

15:50 Setting the scene, Mr. Mykhailo Kravchenko, Head of Fleet and commercial transshipment Ops @ KERNEL

16:10 Putting it into practise door Prof. dr. Christa Sys, Universiteit Antwerpen

16:25 Simulatieoefening -ronde 1

17:00 BREAK

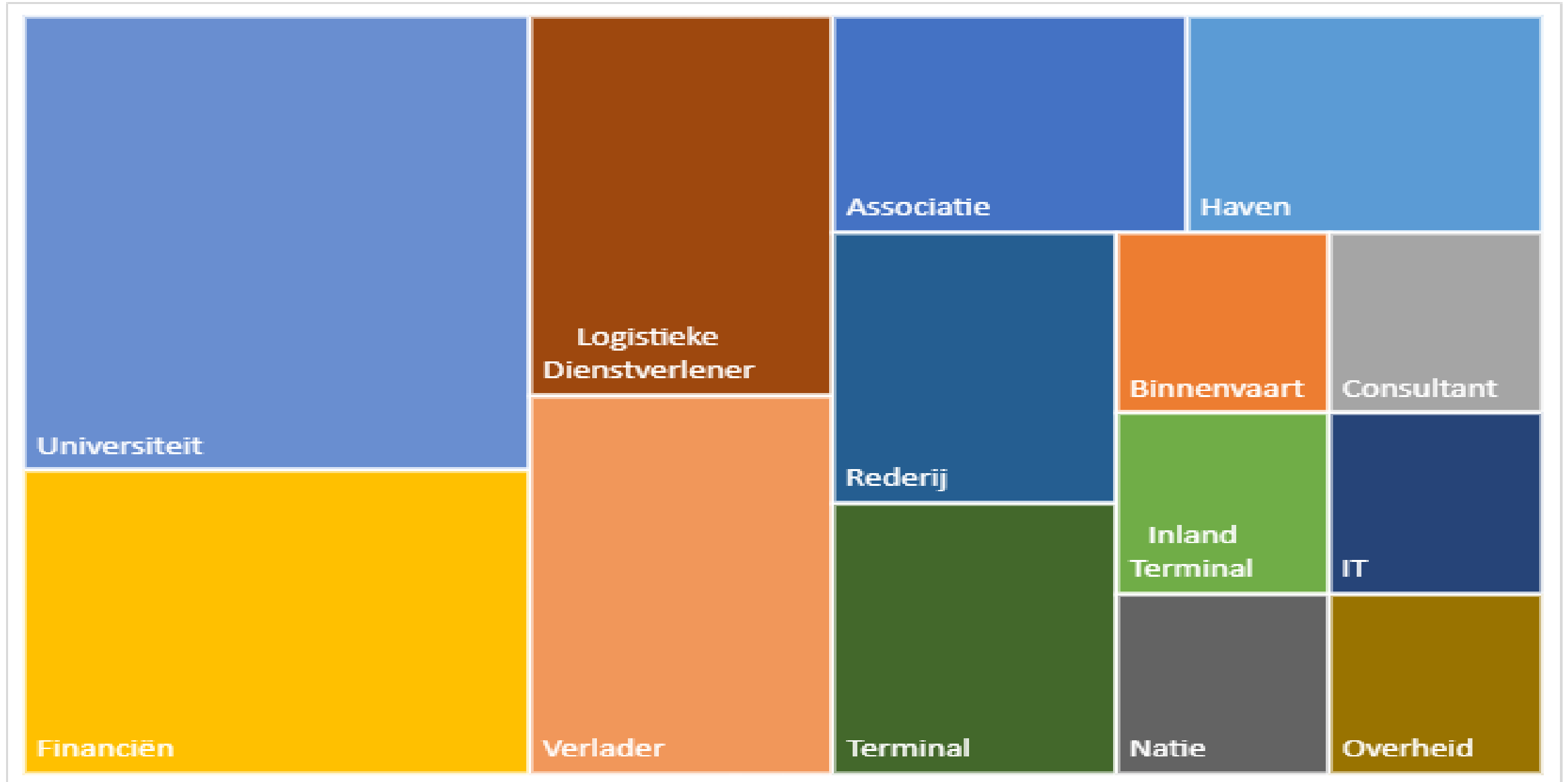
17:30 Simulatieoefening -ronde 2 Hot wash

18:10 Q&A door Dhr. Niels Vanlaer, havenkapitein, Port of Antwerp-Bruges

18:30 Sluiting door Dhr. Koen Ceyskens, BNP Paribas Fortis

18:45 Networking (hapje & drank)

Profiel participanten (registraties 44)



Registrations | Industry | 12^{de} BNPPF port co.innovation café



Sense of urgency/onzekerheid troef



+ Nieuws

Loodsenfront schort stiptheidsacties op tot 30 november 2025



+ Nieuws

Dubbele staking treft havens: schepen skippen Antwerpen en Rotterdam



+ Nieuws

Activisten blokkeren terminals op Rotterdamse Maasvlakte



+ Nieuws

Nationale staking heeft zware gevolgen voor scheepvaart en binnenvaart



+ Nieuws

VS dreigt met strafarieven rond IMO-deal over scheepsemissies



+ Nieuws

Verdachte Russische tanker in buurt van droneaanval Deense luchthavens



+ Nieuws

Scheepvaart en havens zetten zich schrap voor storm Benjamin



+ Reportage

Slechte toestand Vandammesluis legt bom onder timing Visartsluis



Nieuws

Scheepvaart in Deurganckdok onder extra toezicht na olievlek



+ Nieuws

Antwerpse stad en haven kreunen onder weg-, brug- en tunnelwerken



+ Reportage

NAVO roept Europese autologistiekers te hulp



+ Nieuws

Luchtverkeer stilgelegd boven luchthavens Brussel en Luik door drones



+ Nieuws

Straddle carrier vliegt in brand bij containeroperator CSP Zeebrugge



+ Nieuws

Explosie op bulkschip 'W Sapphire' bij vertrek uit Baltimore



+ Nieuws

Brand 'Delphine': 270 ton autowrakken en hoop op herstel 120 wagens



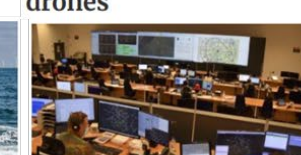
+ Nieuws

Nog steeds explosies in haven Hamburg, intussen al tien gewonden



+ Nieuws

Van Tigchelt bereidt zich met NorthSeal voor op sabotages op Noordzee



+ Nieuws

Douane en Defensie bundelen krachten tegen verdachte privévluchten



+ Havens
Nieuws

Verbetering militaire mobiliteit haven Antwerpen laat op zich wachten

Roel Jacobus 1 oktober 2025



Scheepvaart
Nieuws

MDK en Defensie verankeren samenwerking in nieuwe overeenkomst

Melanie de Vrieze 3 oktober 2025



Veilig stellen

Fregatkapitein Ilja Van Hespen,
Korpscommandant en Deputy
Director van de Naval Policy Staff
van de Belgian Navy, Doctoral
researcher in Military Criminal
Law and International Maritime
Law at Ghent University

An underwater photograph showing an oil rig structure in the distance above the water surface. Below the surface, several thick, dark cables or pipes run along the seabed, which is covered in dark, textured sediment. The water is a deep blue color with some light scattering and bubbles. The text is overlaid on the left side of the image.

**A PRACTITIONER'S VIEW
ON THE THREATS,
CHALLENGES
AND OPPORTUNITIES**

A large green and white military ship, identified by the hull number P902, is shown at sea. A helicopter is flying above the ship, and a small boat is moving alongside it. The scene is set against a blue sky with scattered clouds. The text "CHALLENGES: MILITARY APPROACH" is overlaid on the left side of the image, with "DETERRENCE / DEFENSE / RESILIENCE" below it.

CHALLENGES: MILITARY APPROACH

DETERRENCE / DEFENSE / RESILIENCE

Cdr Ilja Van Hespem

Subsea cables are vital for our digital world, yet they face threats from sabotage and damage.

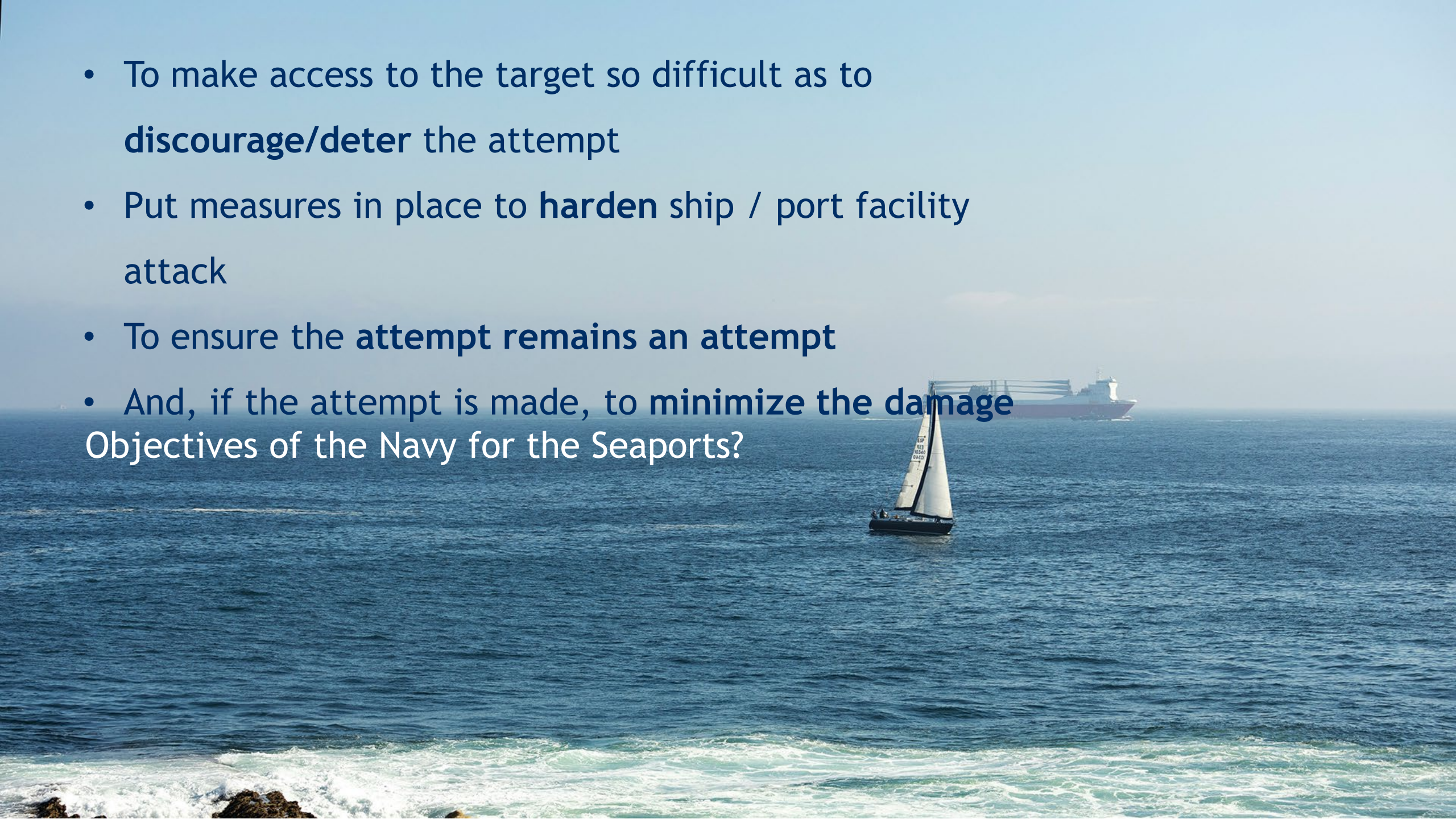
Legal protections, like the 1884 Convention and UNCLOS, provide a foundation but also have clear limits:

- Enforcement is challenging in international waters.
- Criminal protections against sabotage are often insufficient.

What about Belgium?



- To make access to the target so difficult as to **discourage/deter** the attempt
 - Put measures in place to **harden** ship / port facility attack
 - To ensure the **attempt remains an attempt**
 - And, if the attempt is made, to **minimize the damage**
- Objectives of the Navy for the Seaports?



2022 Amendment - What has changed?

- Diverting suspect vessels to Belgian ports (at the owner's risk)
- Use of force if necessary
- Search & restraint of crew members
- Firearm use under strict conditions



Case Studies - How would Belgium handle these situations?

Yi Peng 3 (2024) – Sweden could not intervene without flag-state permission

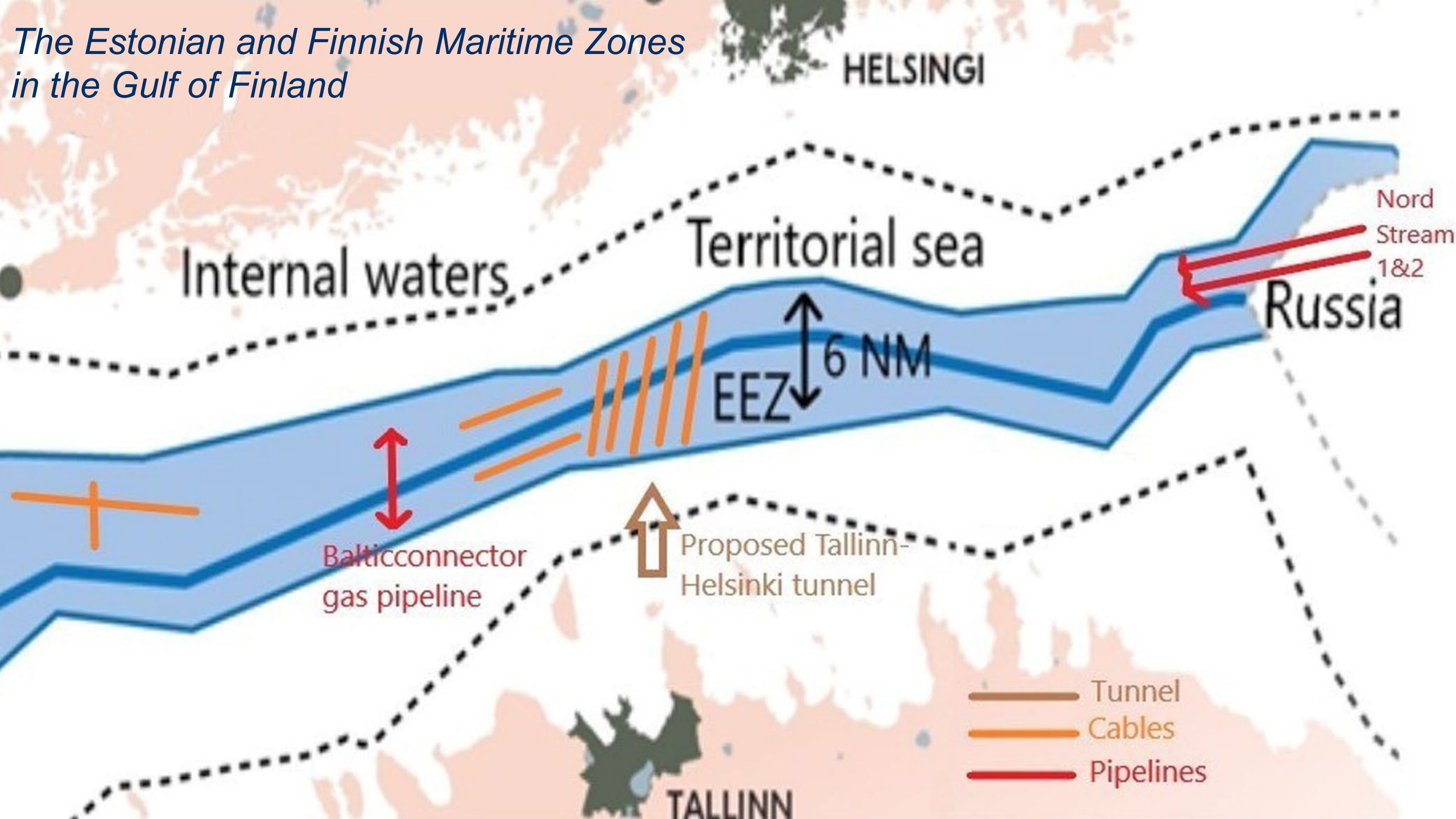
Eagle S (2024) – Finland forced the vessel into territorial waters to take action

What if these had occurred in Belgian waters?





The Estonian and Finnish Maritime Zones in the Gulf of Finland



Chinese bulk carrier Yi Peng 3

**Yi Peng 3 (2024) – Sweden could not
intervene without flag-state permission
Swedish police on board as an observer
invited by Chinese authorities**



Country

Belgium

France

Territorial Waters

Full jurisdiction

Full enforcement

EEZ Powers

Limited to economic regulation

Can intervene for security threats

Expanded enforcement since





De Marine en de strijd tegen illegale drugshandel op zee

13 Nov 25

Intern Gebruik

FKP Drs. Ilja VAN HESPEN, Lic. Handelsir.
Naval Policy Staff – Deputy Director



Marine en Douane

- artikelen 47 tot 50 van de wet van 22 april 1999 betreffende de **exclusieve economische zone** van België in de Noordzee;
- samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en het Vlaams Gewest van 08 juli 2005 betreffende de oprichting van een structuur **kustwacht** en de samenwerking erin, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 23 oktober 2006;
- Defensie, naast de opdrachten op nationaal en internationaal vlak, is er regelmatig toe gehouden om taken te vervullen van **hulp aan de Natie**;



Marine en Douane

- sommige van die taken kunnen **steunverlening** inhouden aan de Algemene Administratie der Douane en Accijnzen door het ter beschikking stellen van:
 - menselijke en materiële middelen,
 - expertise en
 - gespecialiseerde kennis

Doel: steun die Defensie levert aan de Algemene Administratie der Douane en Accijnzen moet toelaten haar opdrachten in de beste omstandigheden uit te voeren, vooral in de strijd tegen de ongeoorloofde handel van goederen, het terrorisme en de onveiligheid

Uitgesloten dat:

- Defensie de **plaats zou innemen** van de Algemene Administratie der Douane en Accijnzen of
- **functies zou uitoefenen** die behoren tot het bevoegdheidsgebied van de Alg Adm der Douane en Accijnzen



Marine en Douane

- Koninklijk Besluit van 6 februari 2009 betreffende de oprichting en de organisatie van het maritiem informatiekruispunt (MIK);
- **Protocolakkoord** tussen de Minister van Defensie en de Minister van Financiën betreffende de steun van Defensie aan de Algemene Administratie der Douane en Accijnzen **12 juni 2006**
- hernieuwd in **2016**





Soorten activiteiten

- Ondersteuning bij toezicht en controle (patrouilleren, observeren en aan boord gaan) op zee, in havengebieden en op de binnenwateren.
- Ondersteuning bij "rummage", het doorzoeken van het inwendige en het uitwendige van schepen.
- Monitoring en/of onderschepping van als verdacht gesignaleerde vaartuigen.
- Het onderzoeken van boeien, boor- en kunstmatige eilanden of iedere andere kunstmatige installatie.
- In het havengebied, de controle op de regelmatige aanwezigheid van vaartuigen.
- Het vaststellen van niet-aangevraagde douaneactiviteiten, verdachte handelingen of bewegingen (bij voorbeeld de overladingen of lozingen op volle zee, ...).
- Onderwateractiviteiten (opsporen van op de zeebodem geplaatste voorwerpen).
- Steun aan visvangstinspectie.





Op zee

Middel	Aantal	Technische specificaties	Inzetbaarheid	Beschikbaarheid	Opmerkingen
Coastal Patrol Vessel P901 CASTOR P902 POLLUX	2	Max Snelheid: 22 knopen Diepgang: 3,19 m (volle belading) Accommodatie: 15 personen Uitgerust met 2 RHIB met GPS, AIS, VHF, kompas, radar, blauw zwaailicht <i>(RHIB = Rigid Hull Inflatable Boat)</i>	Operationele inzet Ops : transit: SS 4 RHIB Ops : SS 3 <i>(SS = SeaState)</i>	24/24 uur (volgens beurtrol) Varensklaar na 30 Min (tijdens de diensturen) Varensklaar na 120 Min (na de diensturen)	Permanent vaarorder voor de wateren onder juridische Belgische verantwoordelijkheid



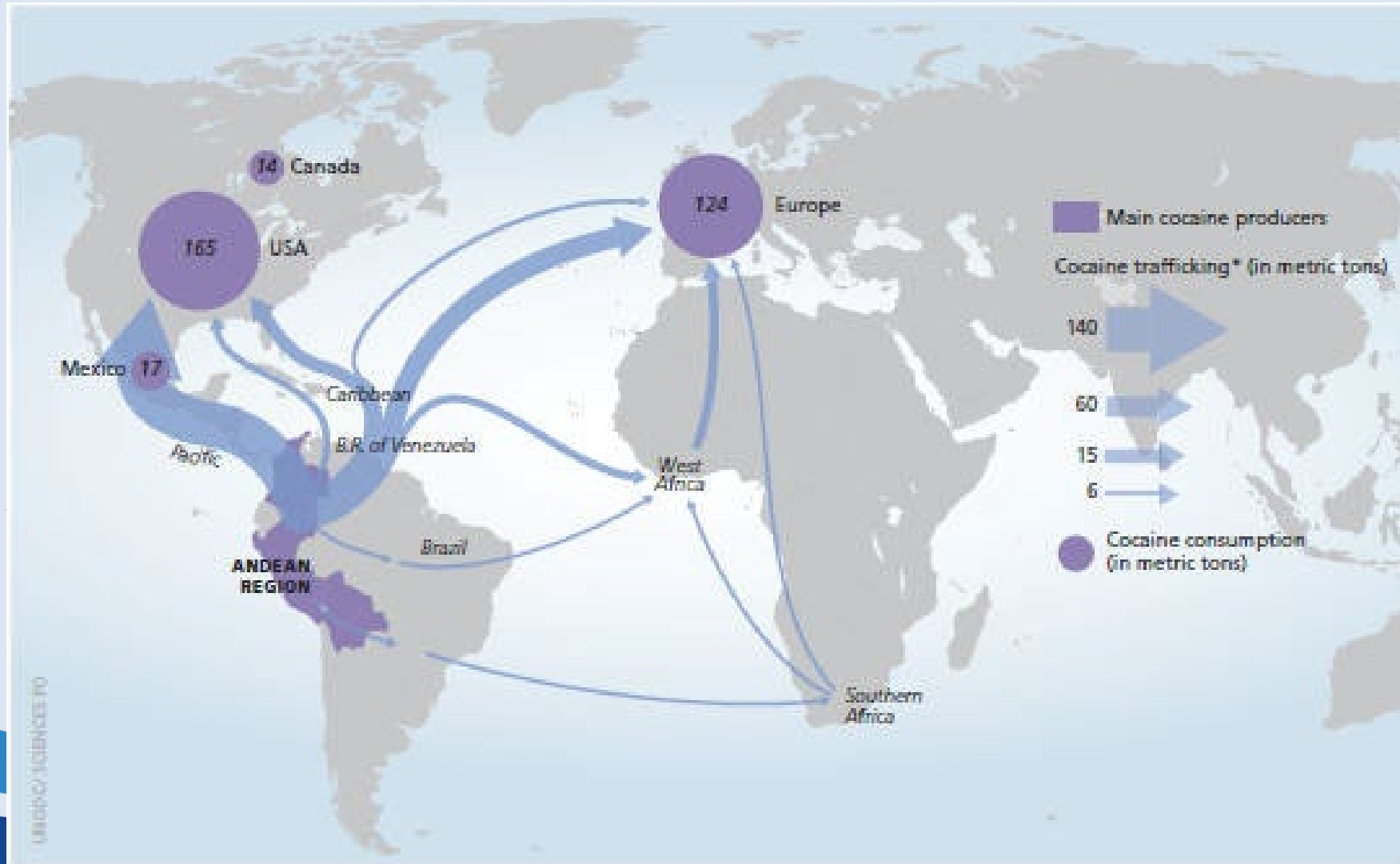
Illegale drugshandel over zee: cannabis versus cocaïne in de EU

- United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC):
- Drugshandel is *"een wereldwijde illegale handel die bestaat uit het kweken, produceren, distribueren en verkopen van stoffen die onderworpen zijn aan de drugverbodwetgeving"* (<https://www.unodc.org/unodc/en/drug-trafficking>)
- 400 miljard dollar per jaar ⁽¹⁾
- Kuststaten hebben de volledige wettelijke bevoegdheid om nationale drugswetten voor te schrijven en te handhaven om de illegale handel in gebieden die onder hun soevereiniteit vallen, tegen te gaan;

⁽¹⁾ A. Bennett, "That sinking feeling. Stateless Ships, Universal Jurisdiction, and the Drug Trafficking Vessel Interdiction Act", *The Yale Journal of International Law*, vol. 37:433 (2012), 441

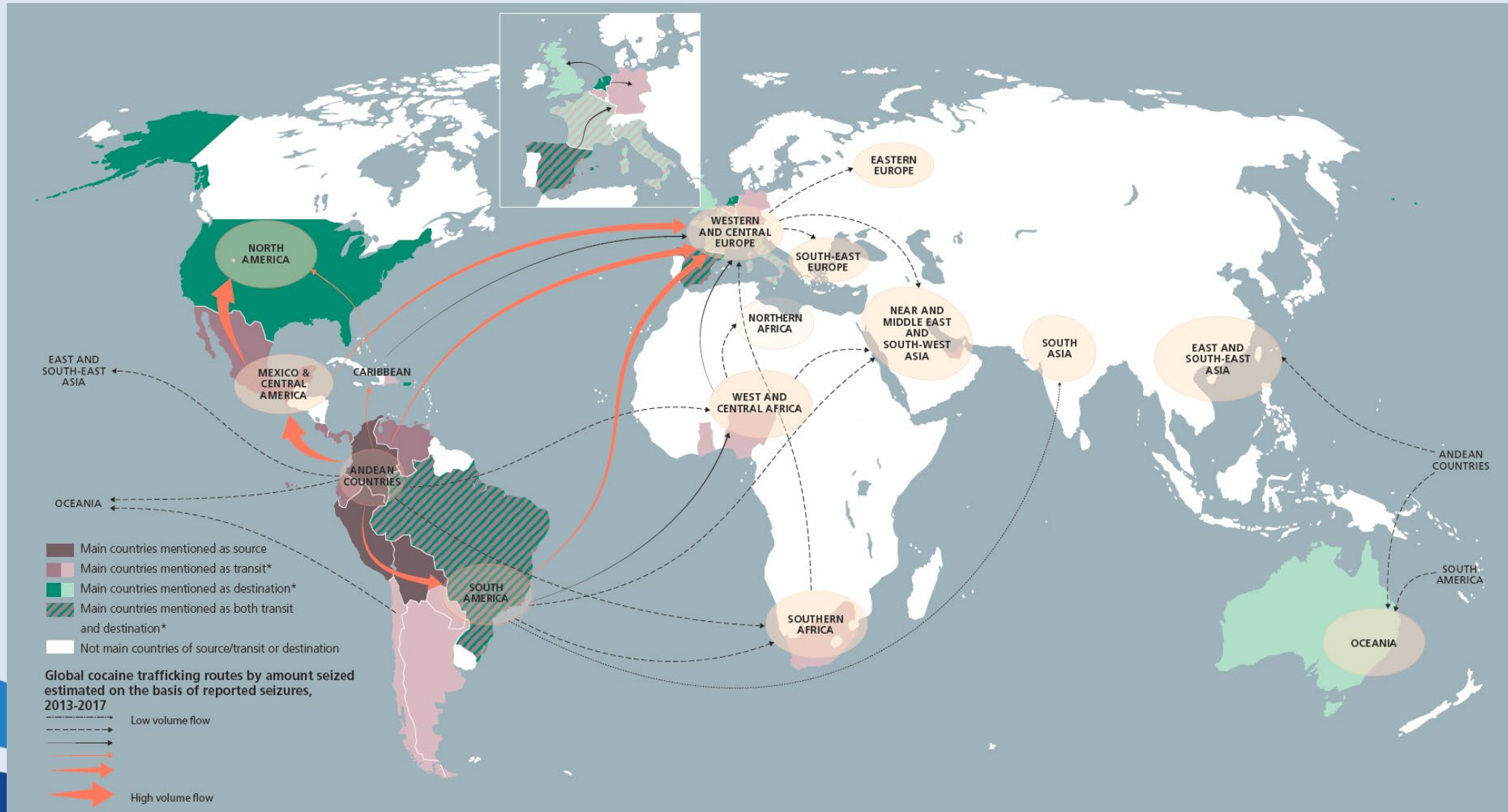


Belangrijkste cocaïnestromen





Cocainestromen (inbeslagnames)





Narco-onderzeeërs

- 500.000 US \$
- 2000 zeemijl
- Bouw: 3 maand





Capaciteit kustwacht?

- In september 2017 besprak de Amerikaanse kustwacht admiraal Charles Ray de kwestie van de illegale drugshandel in het oostelijk deel van de Stille Oceaan en het Caribisch gebied voor het Congres, waar hij de senatoren vertelde (*eigen vertaling*) :
- dat de dienst *"goede informatie heeft over tussen de 80% en 90% van deze bewegingen"*.
- dat *"we slechts de capaciteit hebben om ongeveer 30% van deze zendingen te onderscheppen"*, omdat *"de oostelijke Stille Oceaan van de westkust van Zuid-Amerika naar de Galapagoseilanden en tot aan de wateren voor het westen van Mexico en het zuidwesten van de VS een gebied is dat ongeveer even groot is als het continentale gebied van de VS"*.
- *"Op een bepaalde dag hebben we hier tussen de zes en tien kustwachtschepen,"*
- *"Als je je voorstelt om dat op [een gebied ter grootte van] de Verenigde Staten te plaatsen... is het een uitdaging voor de capaciteit."*



Capaciteit kustwacht?

- De Verenigde Staten behielden hun traditionele driemijls territoriale zeeclaim tot 27 december 1988. Op deze datum werd deze uitgebreid tot 12 zeemijlen door presidentiële proclamatie.
- Over de noodzaak voor de VS om de drugswetten buiten de territoriale zee te handhaven, stelt US Circuit Judge Kravitch in *US v Gonzalez* ⁽³⁾: "Men hoeft maar een blik te werpen op een kaart van de [Caraïbische] regio en de enorme lengte van de Amerikaanse kust te vergelijken met de smalle zeestraatjes tussen Yucatan en Cuba ... en de andere smalle doorgangen door West-Indië om de redelijkheid van de handhaving van onze drugswetten buiten onze territoriale zee te begrijpen"

⁽³⁾ *US v Gozales*, 776 F 2d 931, 1985 op 939



Capaciteit kustwacht?

- De USCG heeft in het fiscale jaar 2018 ⁽⁴⁾:
 - meer dan 2.400 kotterdagen besteed
 - meer dan 1.400 dagen met helikopters gevlogen
 - meer dan 3.400 surveillance-vliegtuiguren besteed aan anti-drugspatrouilles
- USCG Law Enforcement Detachments werden gedurende meer dan 600 dagen ingezet aan boord van de Amerikaanse Marine, alsook aan boord van Britse, Nederlandse en Canadese oorlogsschepen.
- Als gevolg daarvan verstoorde de USCG 222 pogingen tot drugsmokkel, waarbij er inbeslagname volgde van 160 schepen, detentie van 602 verdachte smokkelaars voor verder onderzoek en vervolging, en de inbeslagname van 209,6 ton cocaïne en 24,4 ton marihuana

⁽⁴⁾ volgens het *Bureau of International Narcotics and Law Enforcement Affairs* van het Amerikaanse Ministerie van Buitenlandse Zaken



Vraagzijde: cannabis in de EU?

- In 1993 richt de Europese Unie het Europees Waarnemingscentrum voor drugs en drugsverslaving (EWDD) op als een gedecentraliseerd agentschap (ingehuldigd in Lissabon in 1995) om de EU en haar lidstaten een feitelijk overzicht te geven van de Europese drugsproblematiek.
- Met 24,7 miljoen inwoners van de Europese Unie in de leeftijdsgroep van **15 tot 64 jaar**, oftewel **7,4%** van de bevolking in deze leeftijdsgroep, die het **afgelopen jaar cannabis** heeft gebruikt, schat het Europees Waarnemingscentrum voor drugs en drugsverslaving (EWDD) dat cannabis de meest gebruikte drug is binnen de Europese Unie.
- Het geschatte aantal EU-burgers in dezelfde leeftijdsgroep dat ten minste eenmaal in het leven cannabis heeft gebruikt, bedraagt 91,2 miljoen of 27,4%.
- Vooral jongvolwassenen in de leeftijdsgroep van **15 tot 34 jaar** gebruiken vaak cannabis, aangezien **17,5 miljoen of 14,4%** het afgelopen jaar hebben gerapporteerd dat ze cannabis hebben gebruikt.



Vraagzijde: cocaïne in de EU?

- Met 3,9 miljoen volwassenen in de leeftijdsgroep van 15 tot 64 jaar, oftewel **1,2% van de bevolking** in deze leeftijdsgroep, die het **afgelopen jaar cocaïne** heeft gebruikt, schat het EWDD dat cocaïne de op één na meest gebruikte drug is binnen de Europese Unie.
- Het aantal EU-burgers in dezelfde leeftijdsgroep van 15 tot 64 jaar dat naar schatting ten minste eenmaal in het leven cocaïne heeft gebruikt, wordt geschat op 18 miljoen of 5,4%.
- Vooral jongvolwassenen in de leeftijdsgroep van **15 tot 34 jaar** hebben moeite om zich te verzetten tegen het gebruik van cocaïne, aangezien 2,6 miljoen of **2,1%** van hen het afgelopen jaar cocaïne heeft gebruikt.



Aanbodzijde: cocaïne in de EU?

- In 2017 meldden de 27 EU-landen, plus Turkije en Noorwegen, in verband met cocaïne het hoogste aantal drugsvangsten ooit te hebben gerealiseerd, namelijk 109.000 voor een totaal van 140,2 ton.
- De hoeveelheid overtrof het vorige record van 2006 met 20 ton en vertegenwoordigde een verdubbeling van de in beslag genomen hoeveelheid in 2016.
- België (45 ton) en Spanje (41 ton) zijn samen goed voor het grootste deel van de drugsvangsten in verband met cocaïne (86 ton), maar ook Frankrijk (17,5 ton) en Nederland (14,6 ton) maakten melding van grote hoeveelheden in beslag genomen drugs in 2017.
- Bovendien is de zuiverheid van de cocaïne in de detailhandel altijd hoog geweest en is de gemiddelde prijs per gram voor de consument stabiel gebleven, met een nationale gemiddelde waarde van ongeveer 55 tot 82 EUR per gram (interkwartielgroep), een minimum van 38 EUR en een maximum van 135 EUR.



Illegale drugshandel over zee: cannabis versus cocaïne in de EU

- Illegale handel in grote hoeveelheden van cocaïne over zee voldoet aan alle voorwaarden die in het internationaal gewoonterecht zijn gesteld om als een internationaal misdrijf te worden beschouwd;
- Elke kuststaat kan universele rechtsmacht over een dergelijk misdrijf uitoefenen zonder dat hij hoeft aan te tonen dat er een verband is met de betrokken kuststaat ⁽⁴⁾, op voorwaarde dat
 - het om een "staatloos" schip gaat of dat
 - de betrokken vlaggenstaat er uitdrukkelijk mee instemt dat de kuststaat zijn wetten toepast en dus afziet van zijn preferentiële rechtsmacht

⁽⁴⁾ Hespens, I. van (2020) Can the Law Contribute to Combating Illicit Narcotic Drug Trafficking by Sea? The U.S. Legal Framework and the Extra-Territorial Enforcement Jurisdiction of Coastal States. *Journal for International Trade and Transport Law*, 20(1), pp. 3-66



Een internationaal misdrijf?

'Voorspelling' van het *American Law Institute* in 1987 ⁽⁵⁾ :

"De toenemende bezorgdheid over de illegale handel in verdovende middelen kan leiden tot een erkenning van het recht om buitenlandse schepen die van dergelijke handel worden verdacht te stoppen en te doorzoeken, en zelfs om de drugs in beslag te nemen of het schip en zijn bemanning te arresteren".

⁽⁵⁾ *Restatement of the Law Third: The Foreign Relations Law of the United States*, 1987, American law Institute, St Paul, MN, Vol 2, p. 81.



Treaties related to drug trafficking?

- In 1912, the international community recognized that there were problems associated with the use of specified types of drugs. This has led to the adoption of the first international instrument in this regard, the 1912 International Opium Convention, 8 *LNTS* 187.
- Several treaties followed, such as the Second Opium Convention (1925), the Convention for the Limiting the Manufacture and Regulating the Distribution of Narcotic Drugs (1931) and the Convention for the Suppression of the Illicit Traffic in Dangerous Drugs (1936).



Treaties related to drug trafficking?

- The 1961 and 1971 Drug Conventions ⁽¹³⁾ address mostly the production of illicit drugs, trying to avoid for them to become available on the market, but do only marginally address the issue of the trafficking on an international scale.
- Though not establishing an international crime as such, nor creating an exception to the exclusive flag State enforcement jurisdiction, the 1988 Drug Convention does specifically provide for a legal basis allowing any State Party, other than the Flag State, to intercept a ship on the high seas if the Intervening Party suspects it of illicit trafficking.



Treaties related to drug trafficking?

- Article 17, paragraph 3 1988 Drug Convention ⁽¹³⁾ reads:
“A Party which has reasonable grounds to suspect that a vessel exercising the freedom of navigation in accordance with international law and flying the flag or displaying marks of registry of another Party is engaged in illicit traffic may so notify the flag State, request confirmation of registry and, if confirmed, request authorisation from the flag State to take appropriate measures in regard to that vessel.”
- The text does not explicitly mention ‘on the high seas’, but instead refers to ‘a vessel exercising the freedom of navigation’. Consequently, this author argues that the dispositions of this treaty with regard to enforcement jurisdiction over non-nationals on the high seas also apply in the EEZ, this in accordance with Article 58 paragraph 2 LOSC, since it is compatible with the specific dispositions of LOSC applicable to the EEZ .



Treaties related to drug trafficking?

- This vision is confirmed by the ruling of the District Court for Southern California in *United States v. Portocarrero-Angulo* ⁽¹⁴⁾, stating that, according to current case law, the “high seas” begin seaward of the territorial sea, which extends to 12 nautical miles seaward of a coastal state and that, therefore, anything seaward of 12 nautical miles is “high seas” as far as American courts are concerned.
- This author argues that any ‘Intervening State’ first may request confirmation of registry to the alleged flag State, but does not need any ‘authorisation’ when the registry is not confirmed by the alleged flag State, which leaves the possibility for the ‘Intervening State’ to exercise enforcement jurisdiction over a vessel, considered ‘stateless’ at the time of the offence, even when in a later stadium the actual flag State may become known.



Treaties related to drug trafficking?

- Article 24 1988 Drug Convention ‘Application of stricter measures than those required by this Convention’ :

“A Party may adopt more strict or severe measures than those provided by this Convention if, in its opinion, such measures are desirable or necessary for the prevention or suppression of illicit traffic.”

- Moreover, Article 3, paragraph 3 1988 Drug Convention reads:

“Knowledge, intent or purpose required as an element of an offence set forth in paragraph 1 of this article may be inferred from objective factual circumstances.”



The US Legal Framework?

- Currently, the U.S. legal framework in the fight against illicit trafficking of narcotic drugs at sea consists of the 1986 Maritime Drug Law Enforcement Act (MDLEA)⁽¹⁸⁾ and the 2008 Drug Trafficking Vessel Interdiction Act (DTVIA)⁽¹⁹⁾.
- Whereas on the high seas in principle only flag states have jurisdiction over ships flying their flag, in 1986 with the MDLEA, the U.S. have expanded their prescriptive jurisdiction to cover drug trafficking on the high seas
- MDLEA as re-codified in 2006 at 46 U.S.C. Section 70503 (a) ‘Prohibitions’ reads:
“While on board a covered vessel, an individual may not knowingly or intentionally— (1) manufacture or distribute, or possess with intent to manufacture or distribute, a controlled substance; (2) destroy (including jettisoning any item or scuttling, burning, or hastily cleaning a vessel), or attempt or conspire to destroy, property that is subject to forfeiture under section 511(a) of the Comprehensive Drug Abuse Prevention and Control Act of 1970 (21 U.S.C. 881(a)); or (3) conceal, or attempt or conspire to conceal, more than \$100,000 in currency or other monetary instruments on the person of such individual or in any conveyance, article of luggage, merchandise, or other container, or compartment of or aboard the covered vessel if that vessel is outfitted for smuggling.”

⁽¹⁹⁾ Drug Trafficking Vessel Interdiction Act, Pub. L. No. 110-407, 18 U.S.C.A. § 2285.

⁽¹⁸⁾ Maritime Drug Law Enforcement Act, 46 U.S.C. §§ 70503-07 (2006). In 2006, Congress repealed the MDLEA as codified at 46 U.S.C. app. §§ 1001-1004 (2002) and re-codified it in Title 46 itself. The new form maintains the same policies and much of the same wording as the old form.



The US Legal Framework?

- MDLEA as re-codified in 2006 at 46 U.S.C. Section 70503 (e) ‘Covered defined’ reads:
“In this section the term “covered vessel” means— (1) a vessel of the United States or a vessel subject to the jurisdiction of the United States; or (2) any other vessel if the individual is a citizen of the United States or a resident alien of the United States.
- The fact that any ‘stateless’ vessel is ‘subject to the jurisdiction of the United States’, has been confirmed by the US Court of Appeals in *US v Marino-Garcia* ⁽²⁰⁾, concluding that:
“[...] international law permits any nation to subject stateless vessels on the high seas to its jurisdiction. Such jurisdiction neither violates the law of nations nor results in impermissible interference with another sovereign nation's affairs. We further conclude that there need not be proof of a nexus between the stateless vessel and the country seeking to effectuate jurisdiction. Jurisdiction exists solely as a consequence of the vessel's status as stateless.”

⁽²⁰⁾ *US v Marino-Garcia* 679 F 2d 1373, 1982, at 1383



The US Legal Framework?

- In 2008, by adopting the DTVIA, the U.S. have even gone further and have criminalized the mere fact of operating or embarking in any submersible or semi-submersible vessel without nationality in order to evade detection, regardless of whether there are drugs on board or not.
- DTVIA as codified in 18 U.S.C.A. § 2285 (a) ‘Offense’ stipulates:
“Whoever knowingly operates, or attempts or conspires to operate, by any means, or embarks in any submersible vessel or semi-submersible vessel that is without nationality and that is navigating or has navigated into, through, or from waters beyond the outer limit of the territorial sea of a single country or a lateral limit of that country’s territorial sea with an adjacent country, with the intent to evade detection, shall be fined under this title, imprisoned not more than 15 years, or both.”



Following the example?

- Some states such as Norway, Italy, Spain and the United Kingdom have already made steps in the same direction as the United States, asserting extra-territorial jurisdiction over non-nationals on board of ships with foreign nationality or stateless ships.
- As transnational criminal organizations tend to use stateless vessels when performing illicit drug trafficking operations at sea or to prepare for terrorist attacks from the sea, considering the operation in itself of a stateless vessel to be a universal crime could become customary international law if enough states were to follow the example of the United States.
- See R.E. Fife, “Elements of Nordic Practice 2006: Norwegian Measures Taken Against Stateless Vessel Conducting Unauthorized Fishing on the High Seas”, *The Nordic Journal of International Law*, vol. 76:301 (2007), 302 (discussing the extra-territorial effect of the Salt Water Fisheries Act of 3 June 1983, applying equally to ships flying the Norwegian flag and to stateless vessels).
- See E. Papastavridis, “Interception of Human Beings on the High Seas: A Contemporary Analysis Under International Law”, *Syracuse Journal of International Law & Commerce*, vol. 36:145 (2009) 160-161. (The author discusses a case where an Italian judge held that Italian authorities had rightfully arrested migrants on board stateless vessels on the high seas).

⁽²¹⁾ Drug Trafficking Vessel Interdiction Act (DTVIA), Pub. L. No. 110-407, 18 U.S.C.A. § 2285.



Following the example?

- As stated by R. Garcia-Llavel, F. Piniella and M. Acosta-Sanchez ⁽²²⁾, “In the fight against illicit traffic by sea, Spain deploys an agency under the Ministry of Finance and framed within the Department of Customs and Excise, called the **Customs Surveillance Service**. This agency, created in 1955 and originally called the Special Fiscal Surveillance Service, has eight hundred marine officers and a fleet of thirty seven ships (high-speed craft, medium-sized patrol boats and ocean-going patrol boats) distributed along the Spanish coast at twenty five maritime bases situated in strategic locations, which play a key role in the fight against illicit traffic by sea. Although now primarily operating in territorial waters, in the years when Spain applied the principle of Universal Jurisdiction there was an extraordinary increase in seizures, mainly on the high seas, and Spain became the leading country in Europe as regards suppression of this type of practice. However, since March 2014, the policy reversal entailed in the Universal Justice reform has led to a considerable reduction in the agency’s actions, to the extent that Spain no longer undertakes any intervention in the case of ships in international waters, despite the success of previous operations.”

(22) R. Garcia-Llavel, F. Piniella and M. Acosta-Sanchez, “Maritime Interdiction on the High Seas: a Case Study of Spain and the Concept of ‘Universal Jurisdiction’” *Journal of Maritime Research*, Vol. XII, No. III, 2015, pp. 77-87, at p. 81.



Questions?



⁽²³⁾ USCG Cutter *Stratton* investigates a semi-submersible interdicted in international waters off the coast of Central America (19 Jul 2015).

DOSSIER

Regering-De Wever

Volg al het nieuws over het beleid van de regering-De Wever met de experten van De Tijd.

LEES MEER

DOSSIER

Handelsoorlog

Met zijn tarieven... nieuws tot Amerikaanse... leest u al wereldwij... log

LEES

DOSSIER

...Midden-Oosten

DOSSIER

Oorlog in Oekraïne

Rusland lanceerde op 24 februari 2022 een aanval op Oekraïne. Het Westen reageert met sancties en bedrijven bevrozen of stoppen hun activiteiten in Rusland.

LEES MEER

BELGIË

Francken over drone-incidenten: 'De hybride dreiging is reëel en ernstig'

Russische hackers halen websites Proximus en Scarlet even uit de lucht, ook UZ Gent gehinderd

De spo...

Meer dan een kanon nodig t...

Veiligheidsraad komt samen nu drones opduiken

Amerikaanse topexperte: 'Ja, de oorlog tegen cyberbedreiging'

'Vroeger ging het over diamant, bier en chocolade op handelsmissies, nu over defensie' verlegt focus

De maritieme sector is de ruggengraat van onze economie. Maar hoe garanderen we continuïteit en veiligheid in een wereld van cyberdreigingen, geopolitieke spanningen en supply chain-disrupties? Hoe kunnen samenwerking en co-innovatie resilience versterken?

Spaanse black-out kwam er na 5 seconden met mysterieuze voorvallen



In 5 seconden viel maandag in Spanje en Portugal meer dan de helft van de stroom uit. ©REUTERS



Video-testimonial

Mykhailo Kravchenko, Head of
Fleet and commercial
transshipment Ops @ KERNEL |
Railway Logistics | Terminals

Q & A

You have

Questions

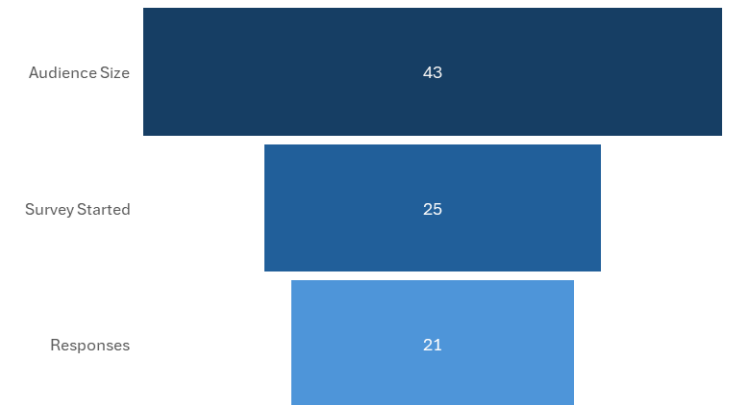
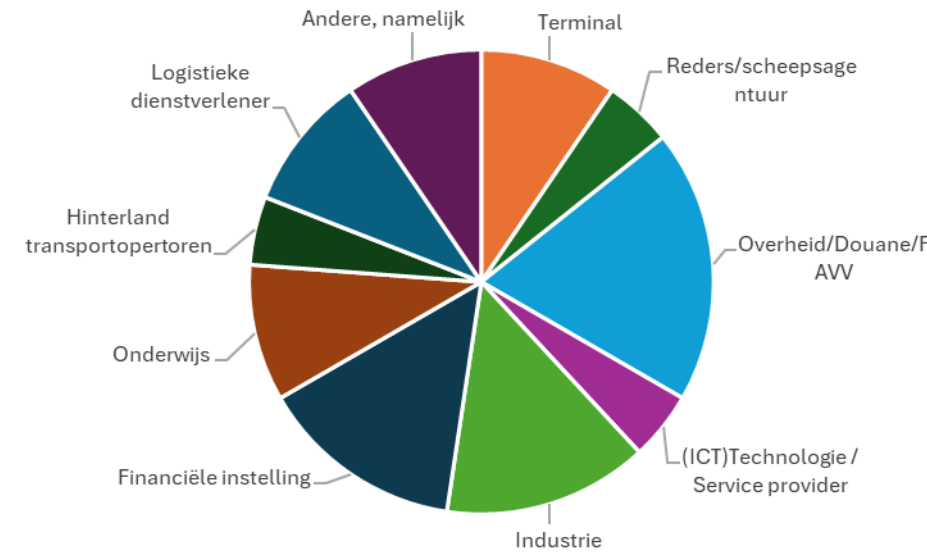
We have

Answers

Vragenlijst

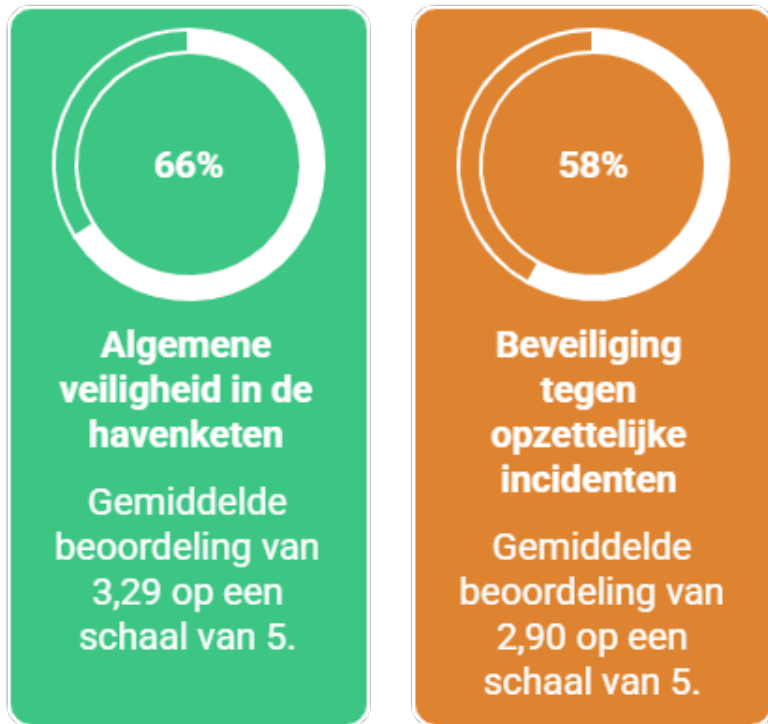


Rol binnen Maritieme Ecosysteem

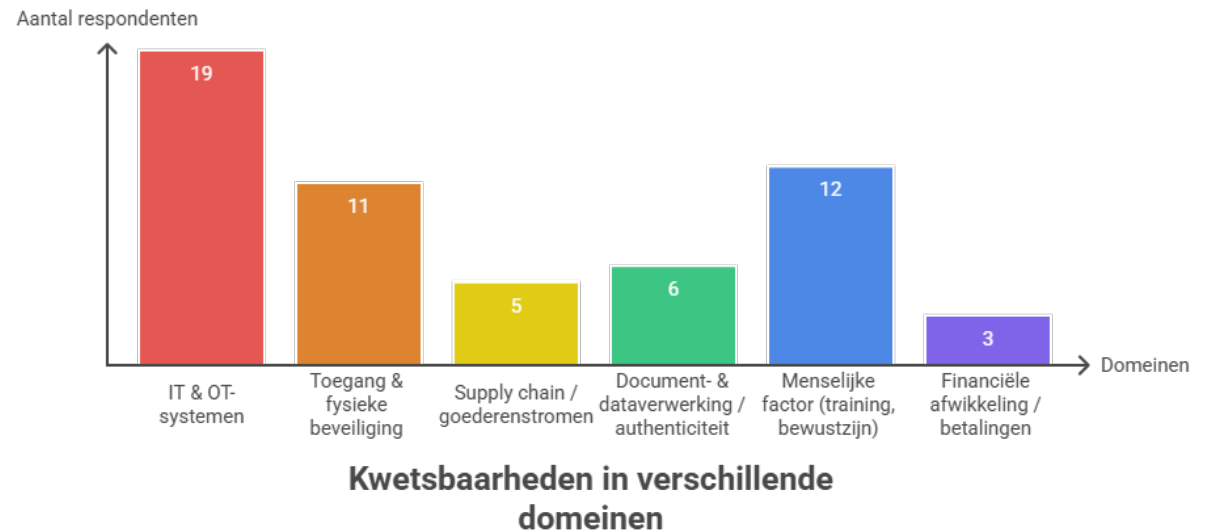
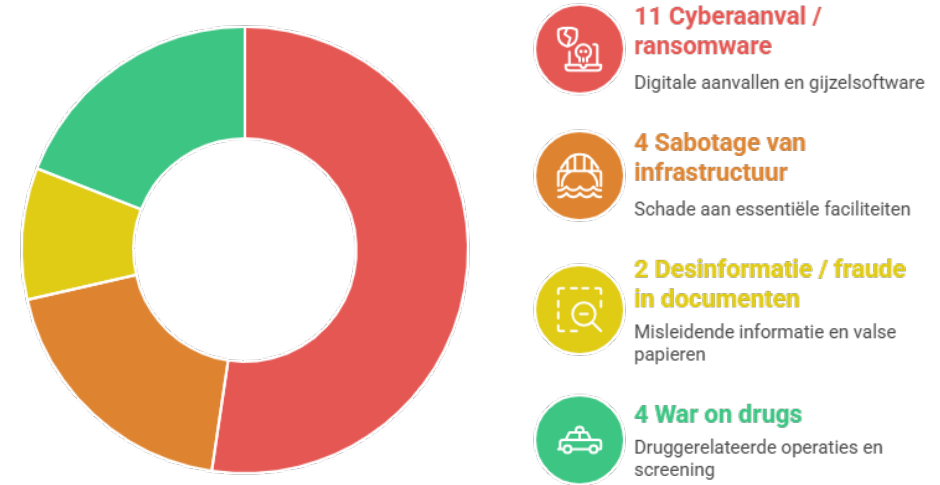


Wat en waar is het probleem?

Beoordeling van veiligheid en beveiliging in de havenketen



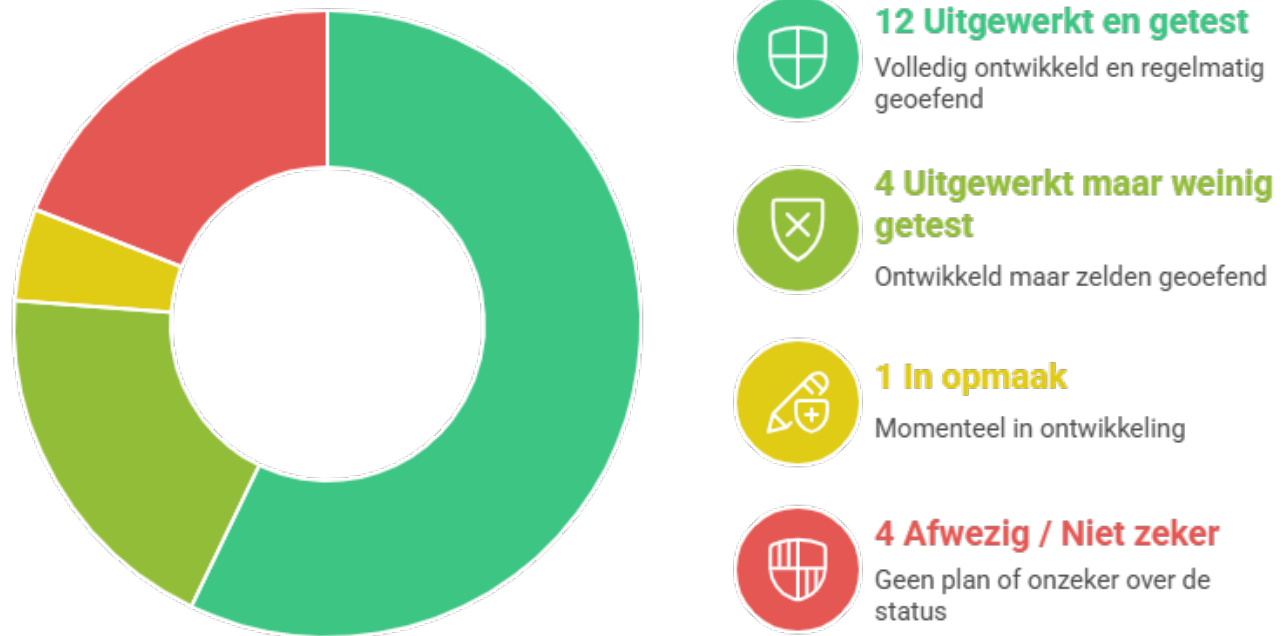
Bezorgdheid over Externe Dreigingen



Zijn we voorbereid?

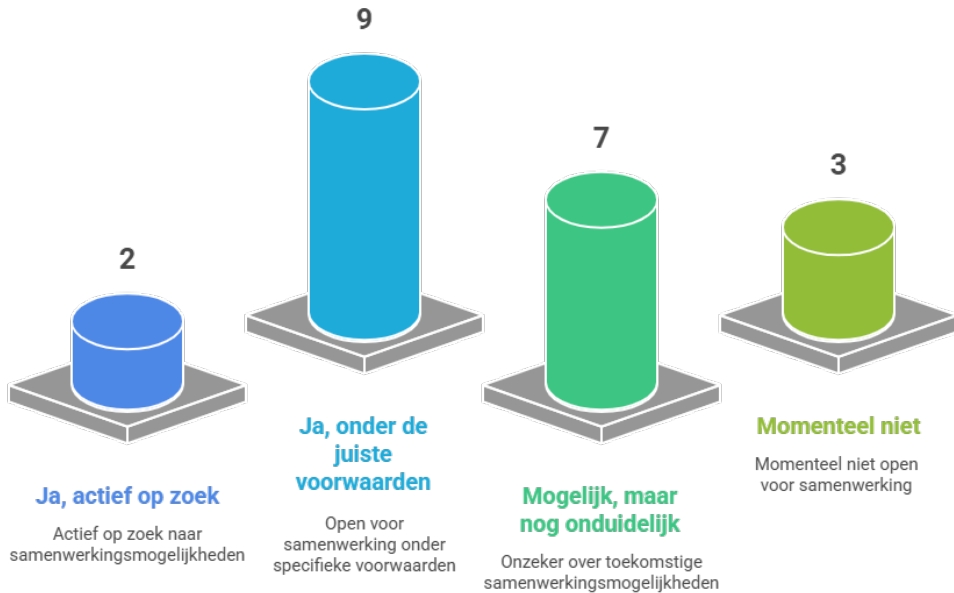


Status van Crisismanagement- en Business Continuity-plannen in Organisaties

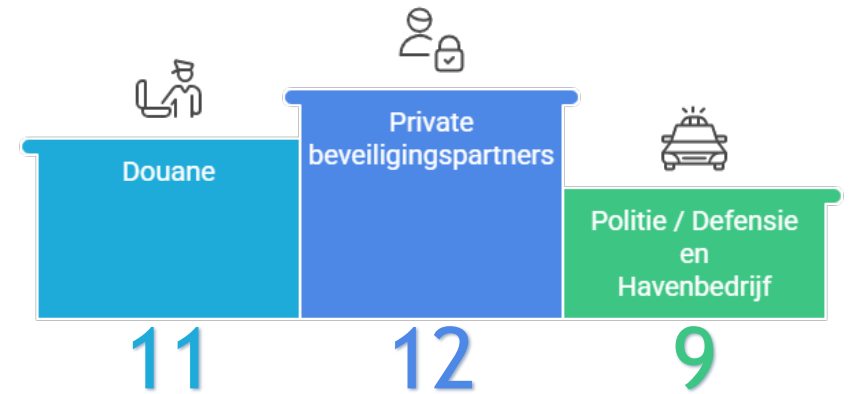


Moeten we samenzitten? Met wie?

Openheid voor toekomstige samenwerking in beveiliging

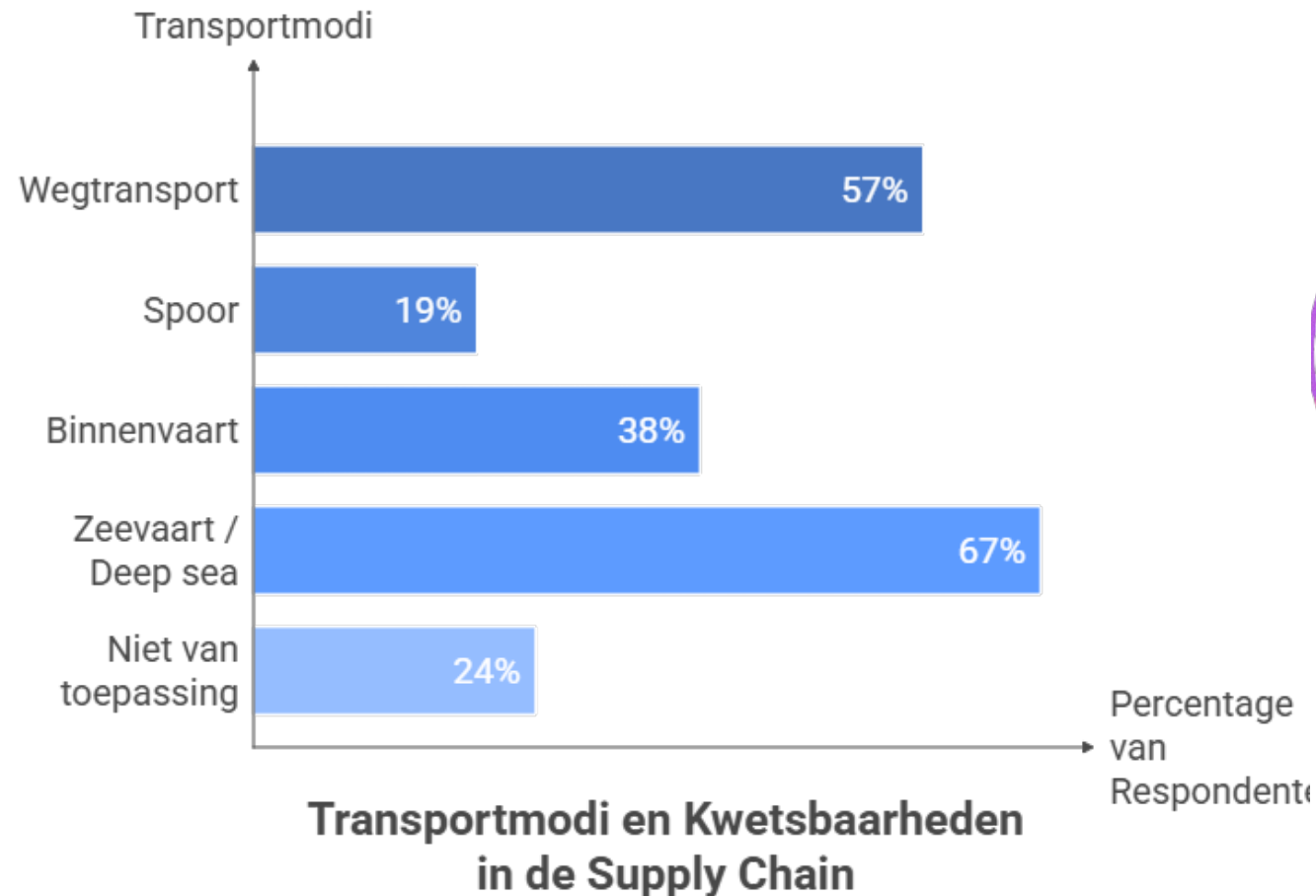


Belangrijkste partners voor veiligheid en beveiliging



Corridor thinking

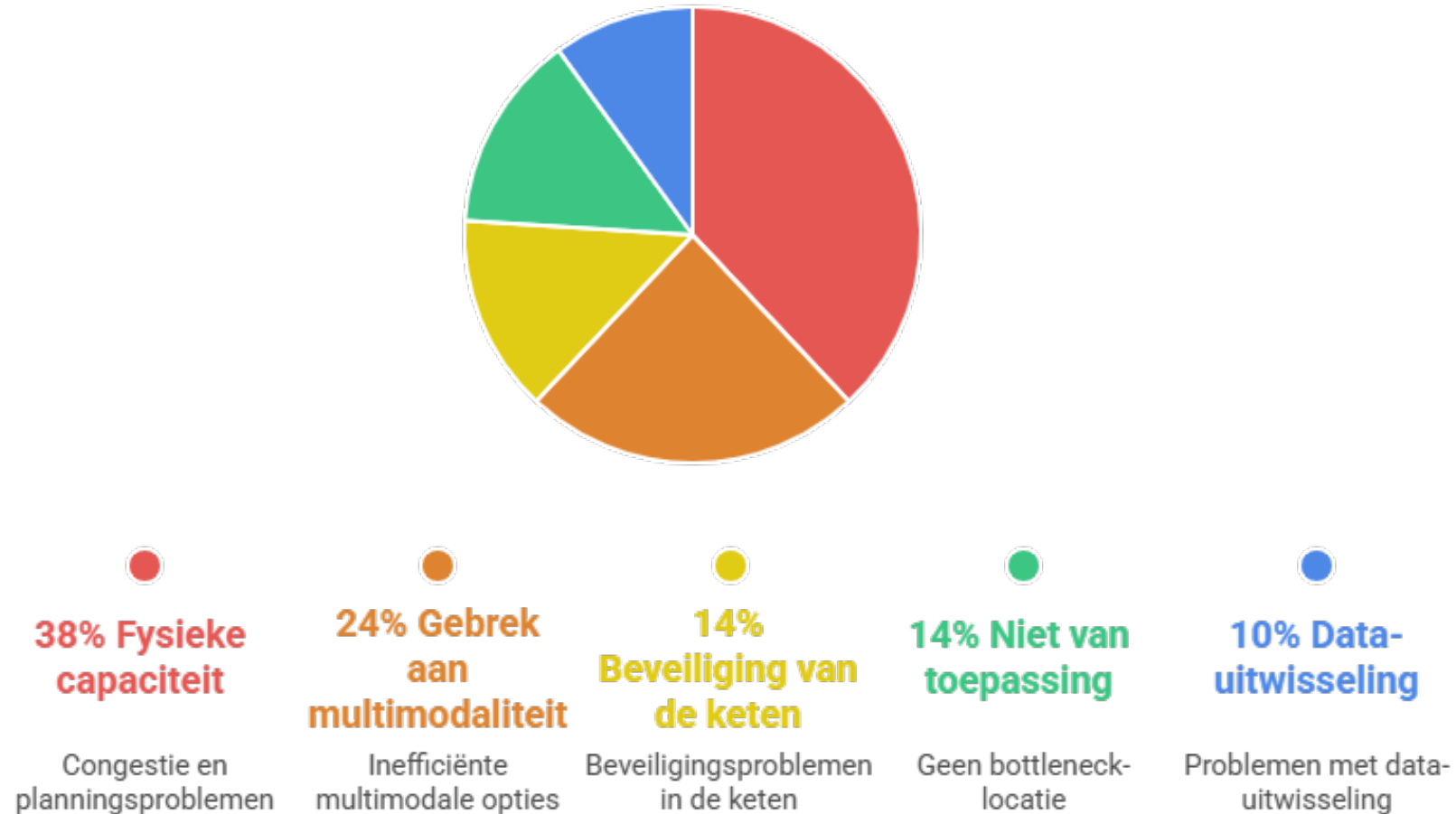
Verdeling van kwetsbaarheden in het transportproces



- **9 Laden/lossen**
Kwetsbaarheden bij het laden en lossen van goederen
- **12 Infrastructuur/bruggen/sluisen**
Kwetsbaarheden in transportinfrastructuur
- **5 Nachtoperaties**
Kwetsbaarheden tijdens nachtelijke transportactiviteiten
- **1 Wachtperiodes**
Kwetsbaarheden door lange wachttijden
- **9 Crew / chauffeurswissels**
Kwetsbaarheden bij crew- en chauffeurswissels
- **2 Andere**
Diverse andere kwetsbaarheden

Corridor thinking (ctd)

Verdeling van Bottleneck-Locaties in Hinterland-Corridor





SIMULATIE OEFENING

Antwerp

Bruges

Doel

- Bewustwording creëren over risico's en veerkracht.
- Testen hoe deelnemers reageren op een crisisscenario.
- Brug slaan tussen individuele verantwoordelijkheid, samenwerking, en globale kaders
- Identificeren van blinde vlekken en kansen voor samenwerking en co-innovatie.

Wat?

- Vandaag testen we hoe veerkrachtig ons maritieme ecosysteem is. We simuleren twee crisisscenario's. Uw opdracht: reageer vanuit uw rol, denk na over continuïteit en samenwerking. Tijd is beperkt – beslissingen moeten snel gebeuren!!

Aanpak

- Scenario in break-out-rooms
 - M102 – tafel 1 – rood
 - M103 – tafel 2 – geel
 - M104 – tafel 3 – groen
 - M106 – tafel 4 – blauw

Niveau	Issues	Kosten	Oplossingen
Individueel			
Samen			
Globaal			





Hot wash

- **Directe reflectie**
 - Wat werkte?
 - Waar zaten blinde vlekken?
 - Waar zaten de grootste spanningen (kosten, prioriteiten, communicatie)?
 - Welke samenwerking had verschil gemaakt?
 - Wat had er moeten gebeuren om sneller te reageren?
 - Hoe kan co-innovatie helpen om dit structureel op te lossen?



Q&A

- Niels Vanlaer, havenkapitein PoAB, doctoraal onderzoeker @ UA on crisis governance

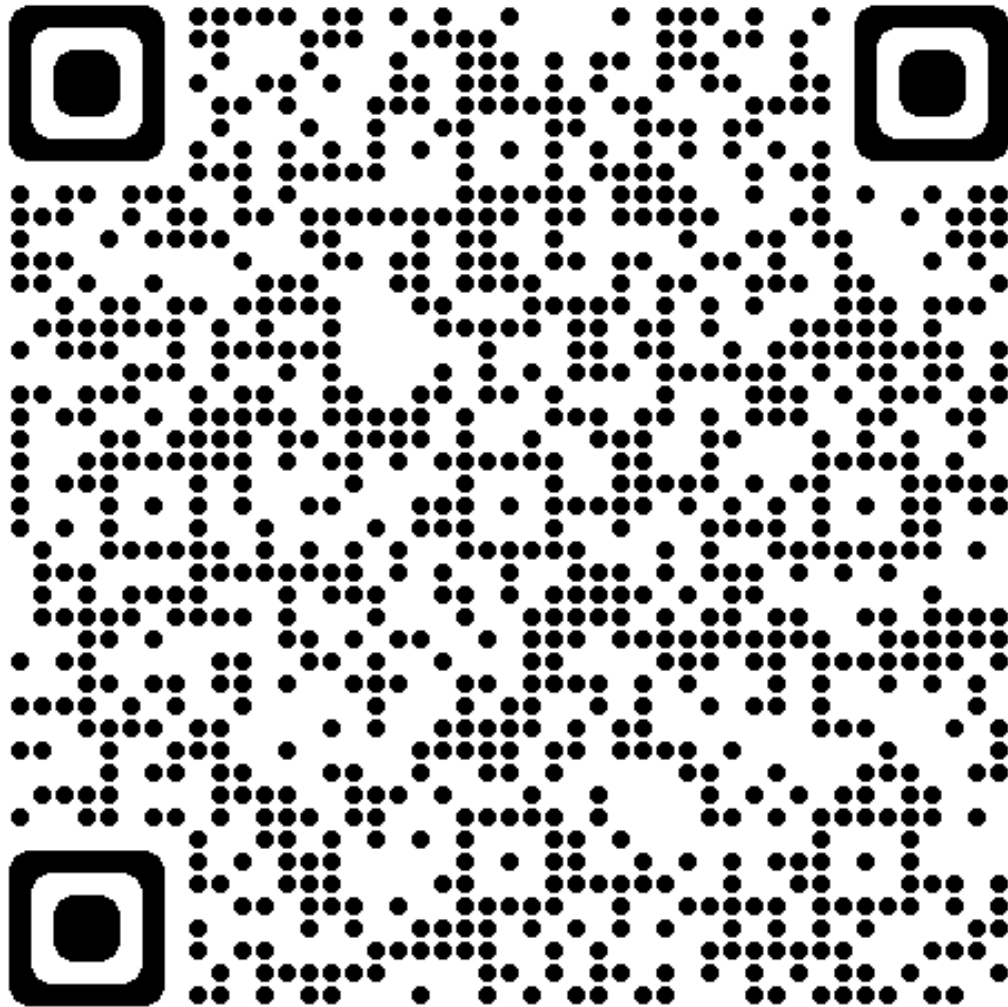


Closing

Koen Ceysens, Director -
Corporate Coverage Belgium

Networking





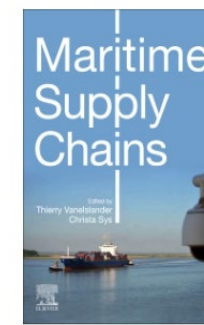
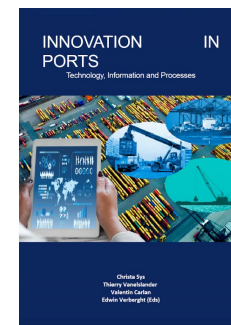
Prof. Christa Sys

Holder BNP Paribas Fortis Chair Transport,
Logistics and Ports/Course coordinator C-
MAT/Promotor Chair Dennie Lockefer

Prinsstraat 13, 2000 Antwerpen

@ www.uantwerpen.be/tpr

 christa.sys@uantwerpen.be





University of Antwerp

| **TPR** | Department of Transport
and Regional Economics