



# PRIVATE BEVEILIGING IN DE STRIJD TEGEN DE PIRATERIJ: EEN ONDERZOEK NAAR DE AANSPRAKELIJKHEID VAN PRIVATE BEVEILIGERS EN VAN DE STAAT

*Lucas Roorda, Cedric Ryngaert & Bram Straten\**

## 1 INTRODUCTIE

In Nederland heerst momenteel discussie over de vraag of private beveiligingsbedrijven (*private security companies* – ‘PSCs’) kunnen worden ingezet om Nederlandse koopvaardischepen te beschermen tegen piraterij. Indien dergelijke bedrijven inderdaad worden ingezet nemen zij publieke taken waar: de uitoefening van geweld berust immers klassiek, en zelfs exclusief bij de overheid. Dit betekent echter niet dat zij organen van de overheid worden; hoogst worden zij bekleed met de uitoefening van elementen van overheidsgezag.<sup>1</sup>

Verskillende rapporten (2010–2013)<sup>2</sup> hebben over deze kwestie al hun licht laten schijnen en de minister van Defensie bestudeert de kwestie momenteel.<sup>3</sup> Andere landen hebben de inzet van PSCs in anti-piraterijoperaties reeds mogelijk gemaakt.<sup>4</sup>

Met name de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNRR) heeft zich opgeworpen als pleitbezorger van private beveiliging aan boord van Nederlandse schepen.

---

\* De auteurs zijn respectievelijk onderzoeker internationaal publiekrecht (NWO), hoogleraar internationaal publiekrecht, en student master internationaal publiekrecht, Universiteit Utrecht.

- 1 Indien PSCs als private actoren inderdaad worden bekleed met de uitoefening van elementen van overheidsgezag, kan de aansprakelijkheid van de Staat in het gedrang komen op basis van art. 5 van de ILC-artikelen over de aansprakelijkheid van Staten voor internationale onrechtmatige daden (2001). Het loutere verkrijgen van een licentie van de Staat om veiligheidsactiviteiten te verrichten betekent echter niet dat de PSC gemandateerd wordt om overheidsactiviteiten uit te oefenen. Niettemin kan de aansprakelijkheid van de Staat ook in dit geval nog in het gedrang komen op basis van diens falen om voldoende toezicht uit te oefenen over PSC. Zie over staatsaansprakelijkheid in verband met PSC-activiteiten verder deel 2 van dit artikel.
- 2 Zie met name het rapport van onderzoeksinstituut Clingendael (2013). Zie ook het rapport van Adviesraad Internationale Vraagstukken (AIV, 2011).
- 3 In april 2014 maakte de PvdA echter bekend dat zij tegen het plan is om PSC's aan boord van Nederlandse schepen toe te laten, dit tot grote woede van de reders. Zie NOS, ‘Reders woest op PvdA’, 10 april 2014. Zonder steun van de PvdA kan het plan in het parlement voorlopig geen doorgang vinden.
- 4 Rapport Clingendael, a.w. noot 2, p. 22; International Chamber of Shipping, ‘Comparison of flag state laws on armed guards and arms on board’, beschikbaar op: <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Piracy-Docs/flag-state-rules-and-requirements-on-arms-and-private-armed-guards-on-board-vessels-11-13.pdf>.

Volgens de KVNR staat de Nederlandse scheepvaart onder druk doordat piraten inmiddels weten dat een Nederlands schip een gemakkelijk doelwit is wegens de afwezigheid van beveiliging aan boord.<sup>5</sup> Bovendien eisen een aantal verzekeraars gewapende beveiliging op schepen.<sup>6</sup> Als gevolg daarvan hebben heel wat reders ervoor gekozen onder een andere vlag te varen. Zo heeft rederij Vroon momenteel slechts 20 van haar 160 schepen onder Nederlandse vlag varen.<sup>7</sup> Waar in 2009 nog 500 Nederlandse schepen door de straat van Aden voeren, is dat aantal nu gehalveerd.<sup>8</sup> Deze daling levert aanzienlijke verliezen op voor de Staat, aangezien een Nederlands schip de Nederlandse economie jaarlijks 3 tot 4 miljoen euro oplevert.<sup>9</sup>

Wettelijk kan de beveiliging aan boord van een Nederlands schip, gezien het geweldsmonopolie van de overheid, voorlopig enkel door Nederlandse militairen worden verzorgd, door een zogenaamd 'vessel protection detachment' (VPD). Nederlandse koopvaardij-schepen zijn echter niet automatisch gerechtigd op zo'n VPD. Wanneer de overheid een aanvraag voor een VPD ontvangt, maakt zij een analyse van de dreiging, en staat zij uitsluitend bij 'kwetsbare' schepen een VPD toe. Dit betekent dat schepen die niet in die categorie vallen het moeten doen met passieve maatregelen als prikkeldraad en waterkannonnen.<sup>10</sup> Een beroep doen op een VPD gaat overigens gepaard met hoge kosten voor reders: de inzet van een VPD kost ongeveer 5000 euro per dag, wat neer kan komen op 105.000 euro per reis.<sup>11</sup> Een PSC kost daarentegen tussen 11.000 en 75.000 euro per reis.<sup>12</sup> Dit wordt deels verklaard door het feit dat een standaard VPD-team uit 11 tot 15 militairen bestaat, terwijl een PSC normaal minder personeel gebruikt.<sup>13</sup>

Gezien de risico's op piraterijaanvallen, met name in de buurt van Somalië, de moeilijkheden om een VPD te verkrijgen, alsook de kosten, valt te overwegen het gebruik van PSCs aan boord van Nederlandse schepen – onder bepaalde voorwaarden – toe te laten. Bij het overwegen van regelgeving met betrekking tot de activiteiten van PSCs dient men zich evenwel rekenschap te geven van de essentiële verschillen tussen VPDs – die momenteel de anti-piraterijbeveiliging voor hun rekening nemen – en PSCs. Een VPD van Defensie bestaat uit militairen die zijn onderworpen aan het militaire straf- en tuchtrecht. Dat betekent dat de bevelstructuur juridisch vastgelegd is, en dat het niet opvolgen van een bevel een strafbaar feit is.<sup>14</sup> Dit geldt niet voor PSCs, aangezien de werknemers

5 'Rederij Vroon strijkt Nederlandse vlag op schepen omwille van veiligheid', *Provinciale Zeeuwse Courant*, 11 april 2013.

6 G4S, 'Wapen je tegen piraterij', 7 februari 2012, beschikbaar op [www.g4s.nl](http://www.g4s.nl).

7 *Provinciale Zeeuwse Courant*, a.w. noot 5.

8 *Ibid.*

9 *Ibid.*

10 Rapport Clingendael (2013), p. 20.

11 *Ibid.*, p. 19.

12 *Ibid.*

13 *Ibid.*, p. 20.

14 Art. 125 e.v. Wetboek van Militair Strafrecht.

*PRIVATE BEVEILIGING IN DE STRIJD TEGEN DE PIRATERIJ: EEN ONDERZOEK NAAR DE  
AANSPRAKELIJKHEID VAN PRIVATE BEVEILIGERS EN VAN DE STAAT*

van een PSC bestaan uit civiel personeel. Wanneer een bevel niet wordt opgevolgd, leidt dat niet tot een strafbaar feit zoals bij militair personeel. Bij PSCs worden de bevelsverhoudingen (of beter gezegd: de verantwoordelijkheden van elke partij) vastgelegd in een civiel contract tussen de PSC en de reder. Wanneer de afspraken geschonden worden is sprake van contractbreuk. Eventuele sancties volgen dan uit het desbetreffende contract dan wel uit het aanvullende contractenrecht.<sup>15</sup> Men kan hierbij denken aan financiële compensatie, onmiddellijke of graduele beëindiging van het contract, uitsluiting van toekomstige contracten, of het verwijderen van individuen verantwoordelijk voor de contractbreuk.<sup>16</sup> In het licht van de contractuele verhoudingen tussen de PSC en de reder heeft de Staat slechts in beperkte mate grip en toezicht op de PSC, in vergelijking met militair detachementen.<sup>17</sup> Kwaliteitswaarborgen kunnen hierdoor ontbreken bij PSCs. Dit kan leiden tot ernstige misstanden, zoals het *Nisour Square* incident – waarbij 17 burgers door personeel van een PSC werden gedood in Irak – bewijst. Dit gevaar op misstanden wordt nog vergroot op zee, waar de Staat sowieso minder toezicht kan uitoefenen dan op land. Ten slotte beperkt het bij de Staat berustende geweldsmonopolie het geweld dat een PSC kan uitoefenen. Waar, afhankelijk van het mandaat en de bijbehorende *rules of engagement*, militairen gerechtigd zijn het initiatief te nemen tot het militair aangrijpen van een tegenstander, kan civiel personeel in principe niet deelnemen aan gevechten, behalve in geval van zelfverdediging.<sup>18</sup>

Als de keuze zou worden gemaakt om de beveiliging zo te privatiseren zal de Staat dan ook kwaliteitseisen moeten stellen aan het personeel dat PSCs inzetten, en verduidelijken in welke gevallen PSCs welke vorm van geweld kunnen gebruiken in anti-piraterijoperaties. In dit artikel gaan we na hoe een regelgevend kader met betrekking tot PSC-inzet kan, of moet worden vormgegeven. We doen daarvoor inspiratie op bij twee Staten die, anders dan Nederland, een dergelijk kader al hebben ontworpen: het Verenigd Koninkrijk en België. In het tweede deel onderzoeken wij wanneer PSCs en hun leden aansprakelijk kunnen zijn voor overtredingen van de regels, en met name hoe zij rekenschap moeten afleggen wanneer zij schade aan derden – bijvoorbeeld vermoedelijke piraten – veroorzaken. Vanuit een beleidsperspectief – de strijd tegen de straffeloosheid en de rechten van individuen – is een goed ontwikkeld kader van regelgeving, toezicht en aansprakelijkheid zonder meer aanbevelenswaardig.

Een internationaalrechtelijke voorvraag hierbij is of Staten ook *verplicht* zijn een dergelijk kader te ontwikkelen, met andere woorden of de uitwerking van dit kader meer is dan een discretionaire keuze van de Staat. Indien het antwoord daarop bevestigend is, lopen Staten tegen staatsaansprakelijkheid aan indien zij een inadequaat rechtskader

<sup>15</sup> Voetelink (2013), p. 250. Zie ook art. 6:74 BW inzake wanprestatie.

<sup>16</sup> Montreux Document, para. 20.

<sup>17</sup> Liss (2009), p. 75.

<sup>18</sup> Art. 41 Sr.

voorzien. Deze kwestie wordt als eerste behandeld. De precieze vormgeving van het regelgevend kader volgt daarop. De overkoepelende onderzoeksvraag van dit artikel luidt dan: zijn Staten internationaalrechtelijk verplicht de inzet van PSCs in anti-piraterijoperaties te reguleren, en welke nationaal-rechtelijke mechanismen bieden een adequaat regelgevend kader? Er valt op te merken dat indien het antwoord op de eerste deelvraag ontkennend is ('er is geen internationale reguleringsverplichting'), de tweede deelvraag haar waarde niet verliest, aangezien regulering in het licht van de risico's verbonden met private gewelduitoefening (zie hoger) sowieso maatschappelijk wenselijk is.

## 2 IS DE STAAT INTERNATIONAALRECHTELIJK VERPLICHT PSC-ACTIVITEITEN AAN BOORD VAN ZIJN SCHEPEN TE REGULEREN?

### 2.1 Inleiding

Dit deel onderzoekt of de regulering van PSC-activiteiten aan boord van koopvaardij schepen louter een beleidsoptie is voor de Staat, dan wel of het internationaal publiekrecht Staten *verplicht* een regelgevend kader te voorzien.

Hoewel het internationaal recht geen specifieke regels bevat over PSC-activiteiten op zee, kunnen algemene regels inzake internationale verplichtingen worden toegepast op vlaggenstaten van schepen die PSCs inzetten. Deze verplichtingen zijn deels te vinden in het recht van de zee, deels in het recht van de mensenrechten, in het bijzonder het EVRM wat betreft Nederland. Een duidelijke inventarisatie van welke verplichtingen bij de Staat blijven liggen, kan aanknopingspunten bieden voor de procedures die de licentieverstrekende Staat moet optuigen, zowel in voorbereiding op zo'n licentie als in het geval van misbruik. Zo zou Nederland op basis van het EVRM een *positieve verplichting* kunnen hebben om slechts onder bepaalde voorwaarden licenties te verstrekken aan een PSC, en om de geweldsuitoefening van PSCs – al dan niet ter zelfverdediging – te onderzoeken.<sup>19</sup>

De specifieke reikwijdte van deze verplichtingen is echter niet gevrijwaard van onduidelijkheden en conceptuele verwarring. Primair is deze reikwijdte een kwestie van rechtsmacht zoals bedoeld in artikel 1 EVRM en artikel 2(1) van het Internationaal Verdrag inzake Burgerlijke en Politieke Rechten (IVBPR): vallen slachtoffers van geweld uitgeoefend door PSCs binnen de rechtsmacht van Nederland als vlaggenstaat? Indien het antwoord op deze vraag ontkennend is, rusten er geen verplichtingen op Nederland. Indien het antwoord

<sup>19</sup> Vergelijk de problematiek rond *Al-Skeini v UK*, App. No. 55721/07 (EHRM 7 juli 2011), hieronder *Al-Skeini*, waarin de rechtsvraag aan de orde was of het Verenigd Koninkrijk verplicht was een onderzoek in te stellen naar de handelingen van Britse soldaten, en of het onderzoek dat was uitgevoerd aan de eisen van artikel 2 EVRM had voldaan.

*PRIVATE BEVEILIGING IN DE STRIJD TEGEN DE PIRATERIJ: EEN ONDERZOEK NAAR DE  
AANSPRAKELIJKHEID VAN PRIVATE BEVEILIGERS EN VAN DE STAAT*

bevestigend is, rijst de bijkomende vraag of Nederland positieve verplichtingen heeft om individuen te beschermen tegen onrechtmatige handelingen van PSCs. Beide vragen zijn niet eenvoudig te beantwoorden. Ten eerste hebben begrippen als territoriale controle, soevereiniteit en rechtsmacht een andere functie bij het reguleren van het gedrag aan boord van schepen, helemaal wanneer deze zich op volle zee bevinden. Ten tweede is in deze situaties vaak sprake van een contract tussen twee particulieren, onder licentie van de Staat, in plaats van een direct contract tussen de Staat en een private partij. Beide vragen worden successief behandeld in 2.2 en 2.3.

## 2.2 *PSCs en de rechtsmacht van de Staat*

De eerste deelvraag die een antwoord behoeft, is de voorvraag of de personen wiens recht op leven in het gedrang komt in een door een PSC uitgevoerde anti-piraterijoperatie, *überhaupt* binnen de rechtsmacht van de vlaggenstaat vallen. Indien het antwoord daarop ontkennend is, heeft de Staat in overeenstemming met art. 1 van het EVRM of artikel 2(1) IVBPR geen enkele verplichting jegens deze personen.<sup>20</sup> Het is belangrijk eerst vast te stellen dat de betekenis van ‘rechtsmacht’ of jurisdictie zoals bedoeld in art. 1 EVRM een andere is dan die doorgaans in het internationaal publiekrecht en onder nationaal recht wordt gebruikt. In het internationaal publiekrecht en nationaal privaats- of strafrecht wordt onder rechtsmacht verstaan, het gezag dat een Staat heeft om haar regels op te leggen, disputen over die regels te beslechten en handhavend op te treden teneinde die regels af te dwingen.<sup>21</sup> Zoals Milanovic beargumenteert is de notie van rechtsmacht in art. 1 EVRM daaraan gerelateerd, maar heeft het een andere betekenis.<sup>22</sup> Het gaat hier om de vraag of een verdragsluitende Staat de jure of de facto macht uitoefent over een individu. Wanneer dergelijke macht vastgesteld kan worden, is het EVRM van toepassing en worden de verplichtingen die dat verdrag op Staten stelt van kracht. Zoals hieronder betoogd, kan dat eveneens macht zijn zonder dat de betreffende Staat wetgevende of uitvoerende rechtsmacht had zoals bedoeld onder internationaal publiekrecht. De vraag die hier dus aan de orde moet komen is of de uitoefening van geweld door private beveiligers aan boord van een in Nederland geregistreerd schip, voldoende is om het EVRM van toepassing te achten.

---

20 Deze bepalingen luiden respectievelijk ‘De Hoge Verdragsluitende Partijen verzekeren een ieder die ressorteert onder haar rechtsmacht de rechten en vrijheden die zijn vastgesteld in de Eerste Titel van dit Verdrag’ en ‘Iedere Staat die partij is bij dit Verdrag verbindt zich de in dit Verdrag erkende rechten te eerbiedigen en deze aan een ieder die binnen zijn grondgebied verblijft en aan zijn rechtsmacht is onderworpen te verzekeren [...]’.

21 Brownlie (2008), p. 287.

22 Milanovic (2011), pp. 30–34.

Het meest relevante EHRM-precedent dat de problematiek van rechtsmacht in anti-piraterijoperaties betreft, is wellicht de zaak *Medvedyev*.<sup>23</sup> In deze zaak nam het Hof rechtsmacht aan over de handelingen van Franse mariniers bij het enteren, overmeesteren en vervolgens naar de haven slepen van een Cambodjaans schip met drugs aan boord. Het Hof keek daarbij met name naar de *feitelijke macht* die door Franse overheidsorganen over het schip, en de personen aan boord, werd uitgeoefend.<sup>24</sup>

Deze zaak betrof echter controle uitgeoefend door staatsambtenaren aan boord van een vreemd schip, terwijl het in geval van PSCs gaat om de incidentele uitoefening van geweld door een *private actor*, die doorgaans effecten *buiten* het schip zelf heeft. In een traditionele ‘territoriale’ opvatting van rechtsmacht zouden slachtoffers van een incidentele ‘extraterritoriale’ geweldsuitoefening niet binnen de statelijke rechtsmacht vallen,<sup>25</sup> maar als men als criterium de uitoefening door staatsorganen van een publieke taak (waar dan ook ter wereld) hanteert (zoals het EHRM deed in de zaak *Al-Skeini*),<sup>26</sup> vallen ze mogelijk *wel* binnen de statelijke rechtsmacht. Deze redenering gaat echter enkel op voor VPDs. Het is immers hoogst twijfelachtig of PSCs statelijke agenten zijn en/of een publieke taak uitoefenen. Ten eerste vallen PSCs niet onder de definitie van staatsorganen. De aantrekkingskracht van particuliere beveiliging bestaat er immers juist in dat zij niet onder direct staatsgezag opereren, maar op basis van contracten. Voor wat betreft op land opererende PSCs die door Staten gecontracteerd worden is dat al problematisch, maar deze distantie zal nog sterker gelden voor contracten die gesloten zijn met andere particulieren, zoals de contracten tussen reders en PSCs. Het verlenen van een licentie is vermoedelijk onvoldoende om PSCs tot staatsorganen te kunnen rekenen.<sup>27</sup> Ten tweede is het maar de vraag of het verstrekken van particuliere beveiliging een publieke taak is, zoals de Britse militaire operaties in Irak dat wel waren in *Al-Skeini*.<sup>28</sup> Uiteindelijk dient deze beveiliging slechts een particulier belang, dat van de reder en de bemanning.

Wanneer het echter niet gaat om gebruik van geweld met effecten buiten het schip, maar de piraten daadwerkelijk aan boord klimmen en zich op een plek bevinden waar de Staat de volledige controle heeft, dan wel wanneer zich een situatie van detentie voordoet, is het aannemelijk dat de relevante verplichtingen onder het EVRM van toepassing worden. Maar ook dan is het nog maar de vraag of Staten controle hebben over koopvaardij schepen zoals zij controle hebben over hun eigen militaire schepen. In die context valt te argumenteren dat de kapitein als *master of the ship* aan boord van het schip bijzondere handhavings-

23 *Medvedyev v France*, App. No. 3394/03 (EHRM GC 29 maart 2010).

24 *Ibid.*, paras. 50–51.

25 *Zie Bankovic and others v Belgium and others*, App. No. 52207/99 (EVRM GC 12 december 2001).

26 *Al Skeini*, paras. 149–150. Zie voor een verdere discussie van *Al-Skeini*: Milanovic (2012), p. 127 e.v.

27 Deze mogelijkheid wordt opgeworpen in Bodini (2011), pp. 846–847. Douglas Guilfoyle bekritiseert die suggestie in Guilfoyle (2012).

28 Zie Milanovic, a.w. noot 26.

*PRIVATE BEVEILIGING IN DE STRIJD TEGEN DE PIRATERIJ: EEN ONDERZOEK NAAR DE  
AANSPRAKELIJKHEID VAN PRIVATE BEVEILIGERS EN VAN DE STAAT*

bevoegdheden heeft die op land enkel aan de Staat toekomen, en dus dat personen aan boord van dit schip binnen de rechtsmacht van de Staat vallen.<sup>29</sup>

Hoewel het Hof ruimte laat voor maatwerk op basis van de Conventie, lijken handelingen van PSCs die gevolgen hebben buiten het schip echter niet onder de reikwijdte van het EVRM te vallen. Betekent dat direct dat potentiële slachtoffers van onrechtmatig gebruik van geweld door PSCs geheel gevrijwaard zijn van mensenrechtenbescherming onder het EVRM? Wellicht niet. Ten eerste biedt het EVRM minimumstandaarden; een Staat is vrij om in binnen eigen wetgeving dezelfde substantiële en procedurele garanties in te bouwen die het EVRM zou hebben vereist. Het is bovendien mogelijk dat het Hof in een toekomstige zaak de rechtsmacht verder uitbreidt, dan wel een constructie opzet waarbij de scheepskapitein als tijdelijk vertegenwoordiger van de Staat wordt beschouwd die de vereiste controle over de handelingen van PSCs uitoefent. Hiermee zouden dergelijke handelingen alsnog onder de reikwijdte van het EVRM vallen, daarmee de positieve verplichtingen in het leven roepend die hieronder worden behandeld. Op dit moment is echter duidelijk dat de jurisprudentie van het EHRM nog weinig oog heeft voor de versplintering en opdeling van staatsmacht. Zo'n twintig jaar na de eerste groeispurt van de particuliere beveiligingssector, en tien jaar na hun eerste optredens op zee, heeft het Hof nog geen plek voor ze gevonden binnen het regime van de Conventie. Nu steeds meer verdragsluitende Staten onder het EVRM licentieregimes voor mariene PSCs aannemen wordt de kans ook groter op PSC-gerelateerde zaken; het zal dan blijken hoe ver het Hof wil gaan bij het aannemen van een relatie tussen de verdragsluitende Staat, en degenen die de gevolgen ervaren van het handelen van de PSC.

### 2.3 *PSCs en positieve verplichtingen van de Staat*

Zelfs als slachtoffers van handelingen van PSCs binnen de rechtsmacht van Nederland vallen, is het de vraag of op Nederland positieve verplichtingen rusten om het handelen van één private actor (de PSC) jegens een andere private actor (het individu) te reguleren. Het is in ieder geval vaste jurisprudentie van zowel het EHRM als het VN-Mensenrechtencomité (dat toezicht houdt op de implementatie van het IVBPR) dat Staten verplicht zijn maatregelen te nemen om te voorkomen dat de rechten uit het EVRM en het IVBPR worden aangetast door private partijen.<sup>30</sup> Daarmee creëren zowel het IVBPR als het EVRM

---

<sup>29</sup> Zie in dat kader de beslissing van het EHRM in *Hirsi v Italy* over de *de jure* controle die Staten uitoefenen aan boord van schepen onder haar vlag, die daarmee Conventieverplichtingen met zich meebrengt. Het Hof verwees daarbij slechts als subsidiair argument naar het feit dat *Hirsi* een Italiaans marineschip betrof, en achtte het irrelevant dat het schip zich voor andere doeleinden in het gebied bevond. Zie *Hirsi v Italy*, App. No. 27765/09 (EHRM, Grote Kamer, 23 februari 2012).

<sup>30</sup> Zie Augenstein (2011).



een verkapte horizontale verplichting, gegoten in de vorm van een positieve verplichting die op de verdragsluitende Staat rust.

Meer in het bijzonder onderscheidde het EHRM in *Fadayeva*<sup>31</sup> twee vormen van verplichtingen die de Staat heeft met betrekking tot particulieren, specifiek ondernemingen: negatieve verplichtingen wanneer de particulier binnen de staatsstructuur opereert, en de positieve verplichting tot regulering van de relaties tussen private partijen wanneer Conventierechten in het geding zijn. Met name die laatste verplichting is relevant voor PSCs, die anders dan VPDs, immers geen overheidsorgaan zijn en wier handelingen in beginsel niet direct tot de aansprakelijkheid van de Staat leiden. Dit onderscheidt de verplichtingen van Staten ten opzichte van PSCs van die ten opzichte van VPDs.

Een uitputtende discussie van alle rechten die positieve verplichtingen voor de Staat in het leven roepen, is hier niet op zijn plaats. De meest in het oog springende norm in het kader van PSC-operaties is de bescherming van het recht op leven, zoals onder andere vervat in artikel 2 EVRM en artikel 6 IVBPR.<sup>32</sup> De relevantie van dit recht is in de context van particuliere beveiliging maar al te duidelijk. Zelfs in situaties die geen gewapend conflict inhouden, hebben PSCs de capaciteit om geweld te gebruiken en daarmee het recht op leven te beïnvloeden. Deze capaciteit heeft niet alleen betrekking op daadwerkelijke piraten waartegen PSCs zich moeten verdedigen, maar ook op vissersboten en andere onschuldige vaartuigen en hun opvarenden die moeilijk te onderscheiden zijn van piraten. Daarnaast kan de situatie ontstaan dat PSCs per ongeluk gijzelaars op een piratenschip raken. Het *Enrica Lexie*-incident (zie onder 4.3) laat zien dat het zelfs voor goedgetrainde mariniers bijzonder lastig is om in te schatten of een naderende boot verkeerde intenties heeft of niet. We kunnen derhalve aannemen dat ook in het geval van een licentiehoudende PSC met een goede reputatie, de dreiging van dodelijke incidenten nog steeds aanwezig is, waarmee de bescherming op het recht op leven relevant blijft.

Het is belangrijk in te zien dat de artikelen 2 EVRM en 6 IVBPR het recht op leven niet op absolute wijze beschermen. De artikelen staan het opzettelijk beroven van iemands leven toe in geval van toepassing van de doodstraf, de uitoefening van wetshandhaving en zelfverdediging. Het EVRM kent daarnaast nog een derogatiemogelijkheid tijdens een gewapend conflict.<sup>33</sup> In het geval van particuliere beveiliging op zee zal in principe alleen de uitzonderingsgrond 'zelfverdediging' van toepassing zijn, aangezien gevallen van piraterij niet binnen de definitie van een gewapend conflict vallen, en PSCs doorgaans geen wetshandhaving of executies uitvoeren.<sup>34</sup>

31 *Fadayeva v Russia*, App. No. 55723/00 (EHRM 9 juni 2005).

32 Zie voor een verdere discussie van de relevantie van dit recht voor PSCs: Lenzerini (2011).

33 Art. 15 EVRM: 'In tijd van oorlog of in geval van enig andere algemene noodtoestand die het bestaan van het land bedreigt, kan iedere Hoge Verdragsluitende Partij maatregelen nemen die afwijken van zijn verplichtingen ingevolge dit Verdrag, voor zover de ernst van de situatie deze maatregelen strikt vereist en op voorwaarde dat deze niet in strijd zijn met andere verplichtingen die voortvloeien uit het internationale recht.'

34 Lenzerini (2011).

*PRIVATE BEVEILIGING IN DE STRIJD TEGEN DE PIRATERIJ: EEN ONDERZOEK NAAR DE  
AANSPRAKELIJKHEID VAN PRIVATE BEVEILIGERS EN VAN DE STAAT*

Ten opzichte van de uitoefening van dit private zelfverdedigingsrecht draagt de Staat de verantwoordelijkheid om het risico op mogelijke schendingen te minimaliseren, situaties waar zulke schendingen toch plaatsvonden te onderzoeken en waar nodig te bestraffen.<sup>35</sup> Die verplichting strekt zich niet alleen uit tot situaties waar daadwerkelijk dodelijk geweld gebruikt is, maar ook waar de continue dreiging van dat geweld bestaat,<sup>36</sup> zoals in het geval van PSCs. Concreet nemen Staten daarmee de verplichting op zich waar mogelijk maatregelen te nemen die het risico op het gebruik van dodelijk geweld verminderen, zoals bijvoorbeeld het opstellen van gedragscodes en richtlijnen als onderdeel van de licentieprocedure, zoals besproken. Wat de uitoefening van het recht op zelfverdediging betreft, kan de inhoud van die instructies verschillen: zo leggen sommige Staten de macht om te beslissen over het gebruik van geweld in zelfverdediging neer bij de kapitein, terwijl bijvoorbeeld het Verenigd Koninkrijk die beslissing alleen laat bij degene die feitelijk bij machte is die zelfverdediging uit te voeren.<sup>37</sup> Zoals eerder aangegeven, kan dan ook de aansprakelijkheid voor een foutief uitoefenen van het recht op zelfverdediging van Staat tot Staat verschillen.

Wanneer het recht op leven (mogelijk) geschonden is door het gebruik van geweld door een PSC, legt artikel 2 EVRM een verplichting bij de Staat om effectief onderzoek te doen door een onafhankelijke juridische instantie, en waar nodig maatregelen te nemen ter compensatie of bestraffing.<sup>38</sup> Als een licentieverstrekende Staat onvoldoende processuele garanties inbouwt of geen afdoende onderzoek doet, kan dat op zichzelf een schending opleveren van artikel 2 EVRM, ook al zijn de PSCs geen staatsorgaan en handelen zij ook niet op instructies van de vlaggenstaat.

Dat een dergelijk onderzoek bepaald niet vanzelfsprekend is, blijkt uit het feit dat hoewel de meeste Europese staten gebruik maken van PSCs, dan wel wetgeving hebben aangenomen die dit mogelijk maakt, in slechts een enkel geval onderzoek heeft plaatsgevonden naar een mogelijk geweldsincident waar een PSCs bij betrokken was.<sup>39</sup> Tegelijkertijd blijkt echter uit interviews met onder andere Instituut Clingendael dat bij de inzet van

---

35 Het is in die context belangrijk dat PSC's geen staatsorganen zijn. De Staat draagt directe verantwoordelijkheid voor het gedrag van haar organen en heeft zelfs bij wetshandhaving of zelfverdediging de verplichting om het risico op dodelijke consequenties te minimaliseren; met andere woorden, voor zover het gedrag van haar organen betreft is er een resultaatsverplichting tot het beschermen van het recht op leven. Zie hiervoor o.a. *McCann v United Kingdom*, App. No. 18984/91 (EHRM GC 27 september 1995).

36 *Osmanóglu v Turkey*, App. Nos. 16064/90, 16065/90, 16066/90, 16068/90, 16069/90, 16070/90, 16071/90, 16072/90 en 16073/90 (EHRM GC 18 september 2009).

37 Zie Rapport Clingendael (2013), p. 47, verwijzend naar *Interim Guidance to UK Flagged Shipping on the Use of Armed Guards to Defend Against the Threat of Piracy in Exceptional Circumstances*, versie 1.2 Department of Transport (mei 2013), art. 5.6.

38 Zie voor een uitgebreidere bespreking van die verplichting Chevalier-Watts (2010).

39 BBC News, "Pirate" dies as ship's guards repel attack off Somalia', 24 maart 2010, beschikbaar op <http://news.bbc.co.uk/2/hi/8584604.stm> (laatst bezocht 22 april 2014).

zowel VPD's als PSCs in gebieden waar het risico op aanvallen door piraten groot is, meerdere malen aanwijzingen zijn gevonden voor gebruik van dodelijk geweld.<sup>40</sup>

Behalve het recht op leven zijn er meer rechten die nadelig beïnvloed kunnen worden door PSCs, en ten bate waarvan de Staat specifieke inspanningen moet leveren. Waar PSCs van piraterij verdachte personen vasthouden – waartoe zij op basis van de hoger geschetste Britse en Belgische regelgeving bevoegd zijn – kunnen zowel het verbod op foltering en onmenselijke behandeling,<sup>41</sup> als het recht op vrijheid en veiligheid<sup>42</sup> in gedrang komen. Incidenten op land hebben laten zien dat ook goed getrainde PSCs over kunnen gaan tot foltering, en in ieder geval onmenselijke behandeling door het weigeren van voedsel, water of medicijnen.<sup>43</sup> Dergelijke handelingen vallen zonder meer binnen de rechtsmacht van de Staat, aangezien hethier situaties betreft waar de piraten zich direct onder de controle van de PSC en dus vermoedelijk op het schip zelf bevinden. Overigens is de scheepskapitein, zoals eerder aangegeven, als *master of the ship*, primair verantwoordelijk voor wetshandhaving aan boord van het schip. Met betrekking tot detentie van piraten door PSCs ligt de verantwoordelijkheid voor het verzekeren van Conventierechten dan ook in de eerste plaats bij hem. De Staat zal dan ook de nodige preventieve en repressieve maatregelen moeten nemen ten aanzien van de kapitein. De Staat zal er daarbij met name voor moeten zorgen dat de kapitein de gedetineerden zo spoedig mogelijk overdraagt aan een onafhankelijke rechter, die kan beslissen over de grond van de detentie, zoals vereist door artikel 5 lid 3 EVRM.<sup>44</sup>

Hoewel de hierboven besproken mensenrechtenverdragen de meest uitgebreide jurisprudentie hebben waarin de positieve verplichtingen van de Staat ten opzichte van individuen buiten zijn territorium wordt uitgewerkt, kennen zowel het internationaal publiekrecht als specifiek het recht van de zee een aantal positieve verplichtingen die betrekking kunnen hebben op de verhouding tussen Staten en PSCs. De meest algemene daarvan vinden we in *Corfu Channel*,<sup>45</sup> een zaak waarin het Internationaal Gerechtshof bepaalde dat Staten een algemene verplichting hebben om alles in hun macht te doen om te voorkomen dat

40 Eén Vandaag, 'Clingendael: Beveiligers op koopvaardij schepen', beschikbaar op [http://www.eenvandaag.nl/buitenland/oorlog-tegen-terreer/44809/clingendael\\_beveiligers\\_op\\_koopvaardij\\_schepen](http://www.eenvandaag.nl/buitenland/oorlog-tegen-terreer/44809/clingendael_beveiligers_op_koopvaardij_schepen) (laatst bezocht 22 april 2014).

41 Art. 3 EVRM, art. 7 IVBPR.

42 Art. 5 EVRM, art. 9 IVBPR.

43 Zie bijvoorbeeld de incidenten in de Abu Ghraib-gevangenis, waar werknemers van CACI en L-3 Services bij betrokken waren, uitgebreider besproken in Tonkin (2011), pp. 192–193. De civielrechtelijke claims tegen de betrokken bedrijven zijn later afgewezen vanwege immuniteit van de contractanten, zie oa *Ibrahim v Titan Corp*, 391 F Sup. 2d 10 (DDC 2005), *Saleh v Titan Corp* 436 F Sup. 2d 55 (DDC 2006) en de nog lopende zaak van *Al-Shimari v CACI Premier Technology Inc et al*, (E.D. 2013) No. 08-00827.

44 Uit *Medvedyev* blijkt dat gezien de beperkingen van transport op volle zee dergelijke bepalingen ruim moeten worden uitgelegd, maar dat de verplichting niet verdwijnt en in ieder geval zo spoedig mogelijk moet worden uitgevoerd. *Medvedyev*, a.w. noot 23, paras. 130–131

45 *United Kingdom v Albania* (Corfu Channel), 15 December 1949, ICJ Rep. 1949.

*PRIVATE BEVEILIGING IN DE STRIJD TEGEN DE PIRATERIJ: EEN ONDERZOEK NAAR DE  
AANSPRAKELIJKHEID VAN PRIVATE BEVEILIGERS EN VAN DE STAAT*

schade wordt toegebracht aan andere Staten. Deze *due diligence*-verplichting werd nog eens aangehaald door het Zeerechttribunaal in een advies uit 2011,<sup>46</sup> daarbij aantekend dat hoe groter de potentiële schade en hoe riskanter de activiteit, hoe verder de verplichting tot voorkomen van die schade reikt. Deze formulering zal voor veel Staten, waaronder Nederland niet onbekend voorkomen; voor de Nederlandse burgerlijk rechter sluit hij aan op de bekende Kelderluikcriteria, en hij vindt eveneens zijn weerslag in de Learned Hand formule voor het berekenen van aansprakelijkheid bij nalatigheid.<sup>47</sup> Uit deze zaken valt af te leiden dat wanneer Staten hun eigen geweldsmonopolie uitbesteden, een algemene zorgplicht blijft bestaan die vervuld kan worden middels zorgvuldige regelgeving omtrent het gebruik van geweld door PSCs. Staatsaansprakelijkheid zou ingevolge *Corfu Channel* kunnen volgen uit een gebrek aan adequate regels en onzorgvuldige procedures bij het verlenen van licenties, waardoor het risico ontstaat dat slecht getrainde PSCs aan boord van schepen nadelige gevolgen veroorzaken voor onderdanen van andere Staten.

Meer specifiek kent het VN-Zeerechtverdrag aan de vlaggenstaat van een schip bepaalde plichten toe. De exclusieve rechtsmacht van de vlaggenstaat valt samen met een initiële verplichting om te zorgen dat er een daadwerkelijke connectie ('genuine link') bestaat tussen het schip en de vlaggenstaat (art. 91–92). De Staat is op grond van artikel 94 vervolgens verplicht om deze rechtsmacht ook daadwerkelijk uit te oefenen. Artikel 94 somt een aantal omstandigheden op die aangeven wanneer die uitoefening plaats moet vinden, waarvan de meest in het oog springende de verplichting is om een onderzoek te doen naar ieder incident dat schade toebrengt aan andere schepen, of resulteert in de dood van de onderdaan van een andere Staat. In zijn algemeenheid creëert artikel 94 een regime dat de Staat verplicht een zekere orde te handhaven aan boord van schepen die onder haar vlag varen, vergelijkbaar met de orde binnen zijn eigen territorium.

De vraag die daarbij gesteld kan worden, is tweërlei. Ten eerste is het twijfelachtig of alle vlaggenstaten voldoende controle uitoefenen over de schepen onder hun vlag om te spreken van een 'genuine link'. Zo niet, dan is het eveneens onzeker of Staten inderdaad hun verantwoordelijkheden moeten nemen die hen door artikel 94 worden toegekend. De tweede vraag is in hoeverre Staten ook daadwerkelijk op hun verantwoordelijkheden gewezen kunnen worden, en deze kunnen worden afgedwongen. Zoals hierboven is aangegeven, is de omvang en inhoud van EHRM-jurisprudentie op dit gebied groter dan binnen het zeerecht. Dat is mede omdat het EVRM in tegenstelling tot het VN-Zeerechtverdrag een individueel klachtrecht kent. Dit geeft slachtoffers van geweldgebruik door PSCs een veel directere aanspreekbaarheid. Bovendien zijn EVRM-rechten in Neder-

---

46 *Responsibilities and obligations of States sponsoring persons and entities with respect to activities in the Area*, Advies, Bijzondere Kamer voor geschillen betreffende de Zeebodem van het Internationaal Zeerechttribunaal (ITLOS), No. 17, 1 februari 2011 (2011) 50 ILM 458, para. 110, 'an obligation to deploy adequate means, to exercise best possible efforts, to do the utmost, to obtain this result'.

47 Grossmann e.a. (2006).

land, evenals in een aantal andere lidstaten van de Raad van Europa, direct voor de nationale rechter inroepbaar.<sup>48</sup> Ook hierdoor heeft een beroep op de artikelen 2, 3 en 5 EVRM een grotere kans om regulering van PSCs aan te scherpen dan wanneer de relevante positieve verplichtingen vanuit het VN- Zeerechtverdrag zou moeten komen.

### 3 HET TOELATEN VAN PSC-INZET: DE ORGANISATIE VAN EEN REGELGEVEND KADER

#### 3.1 *Introductie*

Van Staten, in het bijzonder vlaggenstaten (de Staten waar koopvaardij schepen zijn geregistreerd), kan worden verwacht dat zij een reguleringsverantwoordelijkheid nemen ten aanzien van de activiteiten van PSCs aan boord van hun schepen. Deze verwachting kan voortvloeien uit een internationaalrechtelijke verplichting, onder meer op basis van de internationale mensenrechten (zie deel 2). Zelfs in afwezigheid van een internationale verplichting blijft er niettemin een legitieme reguleringsverwachting van de internationale gemeenschap, aangezien PSCs in een rechtsvrije ruimte dreigen te opereren in het licht van de reeds aangehaalde risico's. Wanneer de Nederlandse overheid de inzet van PSCs op koopvaardij schepen overweegt, zal zij dan ook in een afdoend regelgevend kader dienen te voorzien. Dit regelgevend kader is op basis van art. 94 van het VN-Zeerechtverdrag van toepassing op schepen die de Nederlandse vlag voeren, ook buiten de Nederlandse wateren.

Aangezien andere Staten al tot de privatisering van anti-piraterijbeveiliging zijn overgegaan, kan de Nederlandse regelgever zich laten leiden door de door die Staten gehanteerde *best practices*. Met name het Verenigd Koninkrijk en België verdienen hier enige aandacht. Het Verenigd Koninkrijk (VK) is van oudsher een grote zeevarende natie en is de Europese Staat die tot nu toe het meest gebruik heeft gemaakt van PSCs, met name op land. Het VK heeft een aantal specifieke richtlijnen en procedures – die echter niet de status van wet hebben – uitgevaardigd om de inzet van PSCs op Britse schepen te regelen. België is relevant als vergelijkingspunt omdat daar in 2013 een specifieke *wet* is aangenomen die gericht is op de regulering van de inzet van PSCs in anti-piraterijoperaties; deze wet stelt een *licentiesysteem* voorop.

#### 3.2 *Het VK*

Het Verenigd Koninkrijk hanteert een *Interim Guidance to UK Flagged Shipping on the Use of Armed Guards to Defend Against the Threat of Piracy in Exceptional Circumstances*

<sup>48</sup> Art. 93 Gw.

PRIVATE BEVEILIGING IN DE STRIJD TEGEN DE PIRATERIJ: EEN ONDERZOEK NAAR DE  
AANSPRAKELIJKHEID VAN PRIVATE BEVEILIGERS EN VAN DE STAAT

als regelgevend kader.<sup>49</sup> Dit document bevat richtlijnen voor reders, maar heeft niet de status van wet. PSCs doen er echter goed aan deze richtlijnen te volgen, aangezien de beoordeling van de aanvraag die de reder bij het Britse Departement van Transport en het Ministerie van Binnenlandse Zaken doet om private bewakingsactiviteiten te ontplooiën, gebaseerd is op deze richtlijnen.<sup>50</sup>

Het Verenigd Koninkrijk laat de inzet van PSCs aan boord van koopvaardij schepen slechts toe in 'uitzonderlijke omstandigheden',<sup>51</sup> namelijk wanneer de route van het desbetreffende schip door een gebied met een hoog piraterijrisico loopt (zoals de kust van Somalië), wanneer de correcte toepassing van de door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) ontwikkelde *Best Management Practices (BMP)*<sup>52</sup> onvoldoende bescherming tegen piraterij biedt, en wanneer de plaatsing van een PSC een verminderd risico voor eenieder aan boord van het schip oplevert; dit zijn cumulatieve vereisten.<sup>53</sup> Het Verenigd Koninkrijk bekijkt vervolgens de aanwezigheid van keurmerken, de financiële positie van het bedrijf, verzekerings technische aspecten, de structuur van het bedrijf, en gaat na of de desbetreffende PSC daadwerkelijk geschikt is voor de beveiligingstaak.<sup>54</sup> Dit laatste blijkt uit de ervaring die het personeel kan voorleggen, de kennis van internationale anti-piraterij operaties, de kennis van de BMP, uitgeschreven procedures met betrekking tot commandostructuren, toegang tot juridisch advies, begrip van nationaal recht van de haven- en kuststaten, en kennis van procedures die na een incident worden gebruikt.<sup>55</sup> Wanneer aan alle vereisten is voldaan, bepalen PSC en reder de grootte en samenstelling van het PSC-detachement. Het is daarbij van belang dat de PSC medisch personeel incorporeert, capabele leidinggevend in zet en dat de gecombineerde grootte van personeel van de reder en PSC niet groter is dan de maximale capaciteit van het schip.<sup>56</sup>

Het is van belang in te zien dat de reder zichzelf ervan moet overtuigen dat de PSC voldoet aan de eisen die gesteld worden door de overheid. De reder is dus zelf verantwoordelijk voor het kiezen van een competente PSC.<sup>57</sup> Zo zal hij in samenspraak met de PSC de *background checks* van het personeel van de PSC aan moeten vragen bij de *Disclosure*

49 *Interim Guidance to UK Flagged Shipping on the Use of Armed Guards to Defend Against the Threat of Piracy in Exceptional Circumstances*, versie 1.2 Department of Transport (mei 2013).

50 *Home Office guidance to applicants to possess firearms to protect UK registered ships – Authorisation process on the use of armed guards on UK registered ships*, maart 2013, p. 6.

51 *Interim Guidance*, a.w. noot 49, para 2.2.

52 Internationale Maritieme Organisatie, BMP 4. *Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy. Suggested Planning and Operational Practices for Ship Operators and Masters of Ships Transiting the High Risk Area* (Version 4 – August 2011). Dit document omschrijft o.a. een aantal voorzorgsmaatregelen, procedures en 'what if'-scenario's die reders in acht moeten nemen wanneer zij door een *High Risk Area* varen.

53 *Interim Guidance*, a.w. not 49, para 1.6.

54 *Interim Guidance*, a.w. noot 49, para 3.5.

55 *Ibid.*, para 3.9 – 3.12.

56 *Ibid.*, para 4.3 – 4.7

57 *Ibid.*, para 3.5.

and Barring Service (DBS),<sup>58</sup> moeten voorzien in medische/psychische keuringen en relevante up-to-date training moeten verzorgen.<sup>59</sup> Na het opstellen van het contract vraagt de PSC *clearance* aan bij het *Home Office*, waarbij bijvoorbeeld DBS-certificaten moeten kunnen worden overlegd. Deze certificaten tonen onder andere aan dat een personeelslid op het moment van uitgifte geen strafblad heeft. Voor nieuwe reizen moet steeds een nieuw DBS-certificaat worden aangevraagd, waarbij PSCs gebruik kunnen maken van een ‘updateservice’ die ervoor zorgt dat de DBS constant de status van het personeel monitort.<sup>60</sup> Om vuurwapens te mogen gebruiken moet een PSC ook aanvraag hebben gedaan bij het *Home Office*.<sup>61</sup> De reder heeft de verantwoordelijkheid om te controleren dat de PSC alle benodigde certificaten heeft wanneer de reis begint.<sup>62</sup> Alleen PSCs die een *clearance* hebben van het *Home Office* komen in aanmerking voor daadwerkelijke inzet, maar de reder is zelf verantwoordelijk om slechts gekwalificeerde PSCs aan boord te nemen in overeenstemming met de *Interim Guidance*.<sup>63</sup>

### 3.3 België

Naast het Verenigd Koninkrijk heeft ook België recent regelgeving uitgevaardigd ter regulering van anti-piraterij-PSCs. Anders dan in het VK is deze regelgeving in de vorm van een wet gegoten, de in 2013 aangenomen ‘Wet houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij’,<sup>64</sup> die samen met de ‘Wet tot regeling van de private en bijzondere veiligheid’<sup>65</sup> moet worden gelezen. Deze wet bevat specifieke regels met betrekking tot de inhoud van het contract tussen reder en PSC, en beperkt dus de contractsvrijheid. Deze regels zijn inhoudelijk vergelijkbaar met de Britse regels en vereisen met name dat de door de PSC na te leven regels en de BMP-regels in het contract worden opgenomen, dat het leidinggevend personeel van de PSC bekend is met de Belgische en buitenlandse wetgeving die betrekking heeft op de reis, dat de aansprakelijkheid van de PSC verzekerd is, en dat de PSC geen gebruik maakt van onderaannemers.<sup>66</sup> Het laatste verbod vereenvoudigt aansprakelijkheidskwesties in geval van eventuele misstanden, zoals de Nederlandse Adviesraad Internationale Vraagstukken (AIV) eerder al opmerkte.<sup>67</sup>

58 De DBS is een overheidsinstantie die verantwoordelijk is voor het uitvoeren van achtergrond *checks*, waaronder het strafblad van een mogelijke PSC-medewerker.

59 *Interim Guidance*, a.w. noot 49, para 3.9.

60 *Home Office Guidance*, a.w. noot 50, Armed Guards, para 8, p. 3.

61 *Home Office Guidance*, a.w. noot 50, Section 5 application, para 1, p. 2.

62 *Interim Guidance*, a.w. noot 49, para 3.5.

63 *Home Office Guidance*, a.w. noot 50, Section 5 application, para 1, p. 2.

64 Wet houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, *Belgisch Staatsblad*, 16 januari 2013, p. 4730.

65 Wet tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, *Belgisch Staatsblad*, 23 januari 2014, p. 5631.

66 Art. 6 Wet houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, a.w. noot 64.

67 Advies AIV, a.w. noot 2, para 65.



*PRIVATE BEVEILIGING IN DE STRIJD TEGEN DE PIRATERIJ: EEN ONDERZOEK NAAR DE  
AANSPRAKELIJKHEID VAN PRIVATE BEVEILIGERS EN VAN DE STAAT*

Anders dan krachtens de Britse wetgeving hoeven reders niet een aanvraag in te dienen bij de overheid om PSCs in te zetten, maar worden PSCs rechtstreeks gecertificeerd door de overheid.<sup>68</sup> Waar een PSC in het Verenigd Koninkrijk later in het proces *clearance* moet aanvragen bij het *Home Office*, worden PSCs in België van tevoren gecertificeerd. Zonder certificering kunnen reder en PSC geen contract sluiten; een contract dat overigens woordelijk moet verwijzen naar de certificering.<sup>69</sup>

Een inbreuk op de certificeringsvereisten door de PSC kan resulteren in een geldboete van maximaal 25.000 euro.<sup>70</sup> Verder kan de overheid de vergunning van de PSC geheel intrekken, met name in geval van inbreuken op de regels met betrekking tot de verhouding tussen de kapitein en de PSC.<sup>71</sup> Het is echter maar de vraag hoe inbreuken precies kunnen worden vastgesteld in internationale wateren. Volgens de Belgische wet houdt de politie toezicht op de naleving van de bepalingen,<sup>72</sup> maar in internationale wateren patrouilleert de Belgische politie niet. Hoogstens patrouilleert de Belgische marine daar in het kader van een internationale anti-piraterijmissie, maar deze heeft in beginsel geen politionele bevoegdheden. Handhaving van de wet lijkt daarom bijna volledig afhankelijk te zijn van een correcte incidentmelding *door de PSC zelf*. De wet draagt in die context de operationeel verantwoordelijke op alle activiteiten van de PSC bij te houden in een logboek,<sup>73</sup> en een verslag van elke opdracht op te maken.<sup>74</sup> Deze verantwoordelijke heeft de verplichting incidenten onverwijld te melden indien de PSC gebruikt heeft gemaakt van vuurwapens of personen heeft aangetroffen, verdacht van deelname aan feiten van piraterij, of indien het schip werd aangevallen door piraten.<sup>75</sup> Wanneer een incident plaatsvindt, hebben de PSC en de kapitein overigens bijzondere handhavende bevoegdheden. Zo bevatten zowel de Britse regelgeving als de Belgische wetgeving procedures met betrekking tot het veiligstellen van videomateriaal en andere data, het afnemen van getuigenissen, fouilleren, boeien, en het voorlopig in hechtenis nemen van personen.<sup>76</sup>

### 3.4 *Tussenconclusie*

Uit het voorgaande blijkt dat zowel het Verenigd Koninkrijk als België van oordeel zijn dat het geweldmonopolie van de Staat zich niet verzet tegen de inzet van PSCs in anti-

68 Art. 13.18 Wet tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, a.w. noot 65.

69 Art. 6(1) Wet houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, a.w. noot 64.

70 Art. 13.33 Wet tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, a.w. noot 65.

71 *Ibid.*, art. 17.1.

72 *Ibid.*, art. 16.

73 *Ibid.*, art. 13.29.

74 *Ibid.*, art. 13.30.

75 *Ibid.*, art. 13.31.

76 *Interim Guidance*, a.w. noot 49, *Annex 5*, p. 52; en *Merchant Shipping Act 1995*, S. 105 *Master's power of arrest*; art. 13.31 Belgische Wet tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, a.w. noot 65.



piraterij-operaties. Dit betekent evenwel niet dat die PSCs *zomaar* hun diensten kunnen aanbieden aan reders. Gezien de risico's die gepaard gaan met de privatisering van het gebruik van geweld, hebben zij de inzet van PSCs onderworpen aan een regelgevend en toezichhoudend kader. Zo een kader is verdedigbaar, maar het is op dit moment nog te vroeg om te oordelen of het ook effectief is: Beperkt het inderdaad het aantal incidenten op zee, en bevordert het de adequate afhandeling van dergelijke incidenten?<sup>77</sup> Van belang is op te merken dat de handhaving van de regelgeving aan boord van schepen tijdens de vaart niet door overheidsagenten geschiedt, maar door de PSC zelf; dit is de kat op het spek binden. Het valt daarom te overwegen overheidsagenten te plaatsen aan boord van koopvaardij schepen die PSCs inzetten. Als men dat overweegt, rijst echter meteen de vraag waarom men de veiligheidshandhaving überhaupt aan PSCs zou overlaten: is het gebruik van – wat kleinere – *vessel protection detachments* van Defensie dan niet verkieslijker?

#### 4 AANSPRAKELIJKHEID EN RECHTSMACHT

##### 4.1 *Inleiding*

Een kader van toezicht op PSCs heeft in de eerste plaats de ambitie misstanden te *voorkomen* door de inzet van PSCs te onderwerpen aan regelgeving. Bij overtreding van de regelgeving kan de PSC haar licentie verliezen of is het de reder niet langer toegestaan gebruik te maken van PSCs. Het kader van toezicht zegt echter weinig over de verantwoordelijkheid van PSCs ten aanzien van personen aan wie zij schade berokkenen, bijvoorbeeld een visser die onterecht als piraat wordt aanzien en onder vuur wordt genomen. In dit deel gaan we na in hoeverre PSCs aansprakelijk gehouden kunnen worden voor onrechtmatige handelingen begaan op volle zee en welke Staat rechtsmacht heeft over deze daden.

##### 4.2 *Onrechtmatig handelen op volle zee*

Er zij allereerst op gewezen dat PSCs of hun personeel in beginsel niet geacht worden eigen beslissingen te nemen met betrekking tot de veiligheid van het schip aan boord waarvan zij hun activiteiten verrichten. Op basis van het *master of the ship*-beginsel uit het maritiem

---

<sup>77</sup> Louter vanuit een utilitaristisch perspectief kan worden geredeneerd dat de incidentie van misstanden afgewogen moet worden tegen de mogelijk drastische reductie van piraterij als gevolg van de aanwezigheid van PSC's aan boord van koopvaardij schepen. Het aantal aanvallen van piraten is de laatste tijd inderdaad afgenomen (zie NOS, 'Minder piraterij bij Somalië', 24 oktober 2013), maar het is niet duidelijk of dit het gevolg is van de inzet van PSC's veeleer dan VPD's dan wel van een andere oorzaak. Bovendien doet een utilitaristisch perspectief geen recht aan de individuele slachtoffers van PSC-activiteiten, en ondermijnt het de internationale *rule of law*.

*PRIVATE BEVEILIGING IN DE STRIJD TEGEN DE PIRATERIJ: EEN ONDERZOEK NAAR DE  
AANSPRAKELIJKHEID VAN PRIVATE BEVEILIGERS EN VAN DE STAAT*

recht draagt de *kapitein* van het schip eindverantwoordelijkheid en neemt enkel hij de beslissingen.<sup>78</sup> Het Verenigd Koninkrijk stelt bijvoorbeeld dat de commandant van de PSC slechts als adviseur optreedt, en dat de kapitein uiteindelijk alle beslissingen neemt.<sup>79</sup> De eindverantwoordelijkheid van de kapitein als *master of the ship* is ook neergelegd in de Belgische wetgeving.<sup>80</sup> De PSC aan boord van het schip kan de kapitein adviseren over eventuele handelwijzen in geval van piraterijdreiging, maar de kapitein neemt uiteindelijk het besluit.<sup>81</sup> Wanneer de PSC de kapitein slechts adviseert en bevelen van de kapitein opvolgt, zal de kapitein verantwoordelijk moeten worden gehouden voor eventuele acties wanneer hij daartoe opdracht heeft gegeven. Het beginsel van de bevelsverantwoordelijkheid van de meerdere voor de acties van zijn ondergeschikte is hierbij van toepassing.<sup>82</sup>

Wat de concrete uitvoering van deze beslissingen betreft, is het wel voorstelbaar dat in het contract tussen reder en PSC bepaalde verantwoordelijkheden worden gedelegeerd aan de PSC. Deze delegatie zal juridisch echter goed geregeld moeten worden. De *Guidance* van het VK vereist bijvoorbeeld een duidelijke commandostructuur, met de afspraak dat de PSC opereert onder bevel van de kapitein van het schip, een procedure voor heldere communicatie tussen de kapitein van het schip en de commandant van de PSC, een lijst van taken, verwachte handelingen en gedrag van PSC-personeel aan boord van het schip, en een briefing door de PSC van haar *modus operandi*.<sup>83</sup>

Zonder een goede regeling *op voorhand* zullen reders van de overheid geen toelating krijgen om PSCs in te zetten.<sup>84</sup> Wanneer blijkt dat de afspraken in de praktijk niet worden nageleefd, zou de overheid de toelating kunnen intrekken. Bovendien kan de ene partij ook een contractuele claim tegen de andere instellen (op grond van, in Nederlandse termen, wanprestatie), bijvoorbeeld de reder tegen de PSC wanneer die laatste de afspraken niet naar behoren uitvoert. Hierbij kunnen vragen inzake het dan toepasselijk recht rijzen, die op basis van het internationaal privaatrecht moeten worden opgelost, al zullen partijen vaak een eigen rechtskeuze in het contract maken.<sup>85</sup>

---

78 SOLAS XI-2 Verdrag, Regulation 8(1) of Chapter XI ('The master shall not be constrained by the Company, the charterer or any other person from taking or executing any decision which, in the professional judgment of the master, is necessary to maintain the safety and security of the ship.'). Nederland is partij bij dit verdrag.

79 *Interim Guidance*, a.w. noot 49, para 5.4.

80 Art. 7 Wet houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij, a.w. noot 64.

81 Art. 13.23 Wet tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, a.w. noot 65.

82 De vraag die hierbij moet worden beantwoord is of de kapitein *effectieve controle* heeft over de PSC dan wel slechts *substantiële invloed*. In het laatste geval zou er geen sprake zijn van bevelsverantwoordelijkheid. Zie Moloto (2009).

83 *Interim Guidance*, a.w. noot 49, para 3.15.

84 Zie bijvoorbeeld het Verenigd Koninkrijk, waar bij iedere aanvraag een *Counter Piracy Plan* moet worden ingediend: *Home Office Guidance*, a.w. noot 50, p. 6.

85 Voetelink (2013), p. 52.

4.3 *Toepasselijk recht en bevoegde rechter*

Het contractenrecht biedt echter geen oplossing in geval de PSC door haar daden schade berokkent aan derde partijen, door bijvoorbeeld te vuren op een verkeerdelijk als piraat geïdentificeerde visser. Dergelijke geschillen worden beheerst door het civiel recht inzake onrechtmatige daad (waarbij uiteraard ook kwesties van internationaal privaatrecht rijzen), of door het strafrecht.

Wat het strafrecht betreft, is het Nederlands recht in beginsel van toepassing wanneer op volle zee op een Nederlands schip een misdrijf wordt gepleegd.<sup>86</sup> Artikel 3 van het Wetboek van Strafrecht bepaalt dat de Nederlandse strafwet toepasselijk is op ieder die zich buiten Nederland aan boord van een Nederlands vaartuig of luchtvaartuig aan enig strafbaar feit schuldig maakt. Handelen van een PSC aan boord van in Nederland geregistreerde schepen valt dus onder het Nederlandse strafrecht.<sup>87</sup> Indien dit handelen leidt tot een aanvaring of een ander navigatie-incident, zal de vlaggenstaat exclusieve jurisdictie hebben in overeenstemming met het VN-Zeerechtverdrag.<sup>88</sup> Wanneer een PSC geweld gebruikt jegens personen die zich *buiten* het schip bevinden – met name schieten op piraten op een skiff, aan boord gaan van het piratenschip en daar geweld gebruiken – is het echter maar de vraag of Nederland zijn rechtsmacht op exclusieve wijze kan uitoefenen. Het Zeerechtverdrag regelt deze situatie niet, waardoor het algemene rechtsmachtrecht van toepassing is. Concreet betekent dit dat naast Nederland zelf (de PSC handelt immers vanop een Nederlands schip), vaak ook andere Staten rechtsmacht zullen kunnen uitoefenen. Indien de PSC in een andere Staat is geïncorporeerd (dit zal doorgaans het geval zijn gezien de afwezigheid van een eigen particuliere militaire en beveiligingsindustrie in Nederland), of indien personeelsleden van de PSC de nationaliteit van een andere Staat hebben, kan ook die andere Staat op basis van het nationaliteitsbeginsel rechtsmacht uitoefenen. Indien het incident zich in de territoriale wateren voordoet, kan ook nog de kuststaat rechtsmacht uitoefenen.

Wat het civiele recht betreft, kunnen PSCs op basis van de verwijzingsregels van het internationaal privaatrecht<sup>89</sup> worden aangeklaagd in het land waar zij zijn gevestigd dan wel waar het misdrijf zich heeft voorgedaan.<sup>90</sup> Slachtoffers kunnen eventueel ook een zaak

86 Eventueel geweldgebruik door PSCs aan boord van een Nederlands schip kan overigens uitsluitend plaatsvinden op volle zee, aangezien anti-piraterijoperaties aan boord van schepen varend onder vreemde vlag normaal geen gebruik kunnen maken van hun recht van onschuldige doorvaart. Zie art. 17–19 VN-Zeerechtverdrag.

87 AIV advies (2011), para. 11.

88 Art. 97 VN-Zeerechtverdrag.

89 Het VN-Zeerechtverdrag regelt enkel de strafrechtelijke jurisdictie en bewaart het stilzwijgen over de civielrechtelijke jurisdictie over incidenten op volle zee.

90 Zie wat de Europese Unie betreft respectievelijk art. 2(1) en art. 5(3) van de EEX-Verordening, Verordening (EG) nr. 44/2001 van de Raad van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken, Publicatieblad Nr. L 012 van

brengen voor de rechtbanken van de vlaggenstaat van het schip dat het incident veroorzaakt heeft.<sup>91</sup> Deze mogelijkheden zijn echter niet geheel bevredigend voor het slachtoffer. Enerzijds zijn de domicilie- en vlaggenstaatsprincipes minder effectief dan ze lijken, aangezien het voor het slachtoffer niet vanzelfsprekend is een procedure te starten in een ver land. Anderzijds kan het territorialiteitsbeginsel moeilijk toepassing vinden aangezien het misdrijf zich heeft voorgedaan op volle zee, een gebied buiten de nationale rechtsmacht.

Deze laatste omstandigheid levert ook problemen op wat het toepasselijk recht betreft, aangezien in afwezigheid van een grondgebied de *lex loci delicti* bezwaarlijk kan gelden. Op basis van het maritieme recht wordt in dergelijke gevallen doorgaans de *lex fori* toegepast, dit is het eigen recht van de rechter.<sup>92</sup> Amerikaanse rechtbanken passen ook wel eens het recht toe van de Staat die de meest betekenisvolle band heeft met het incident,<sup>93</sup> of zelfs internationaal publiekrecht voor zover het gaat om schendingen van 'sufficiently definite norms of international law'.<sup>94</sup> Zoals eerder aangegeven staan praktische bezwaren de toegang van het slachtoffer tot de normaal bevoegde rechtbanken echter vaak in de weg, waardoor de kwestie van toepasselijk recht in de praktijk slechts van secundair belang is.

Wat het civiel recht betreft kunnen we besluiten dat er een *accountability*-vacuüm bestaat, met name omdat het slachtoffer praktisch gezien moeilijk toegang tot een rechter zal hebben. Een dergelijk *accountability*-probleem kan ook rijzen in strafrechtelijke procedures, waar het slachtoffer essentieel afhankelijk is van de bereidheid van het openbaar ministerie om de strafprocedure op te starten (opportunititeitsbeginsel). Er zijn niettemin, althans theoretisch gezien, meerdere rechtsmachtgronden waar rechters en aanklagers zich op kunnen baseren om hun jurisdictie vast te stellen. Deze veelheid van potentiële rechtsmachtclaims over anti-piraterij-incidenten kan tot een internationaal conflict leiden. Het *Enrica Lexie* incident kan hier tot voorbeeld strekken. Op 15 februari 2012 werden twee Indische vissers gedood door schoten van een anti-piraterij-VPD bestaande uit Italiaanse mariniers aan boord van de olietanker 'Enrica Lexie'. Het Italiaanse schip werd door de Indische kustwacht naar een Indische haven gesommeerd, waar de mariniers werden

---

16/01/2001 blz. 0001 – 0023. Zie voor een algemeen overzicht over internationaal privaatrecht en PSC-activiteiten (op land): Atteritano (2011).

91 Zie *R v Anderson* (1868) 11 Cox Crim Cases 198 (Court of Criminal Appeal, England).

92 Zie voor Engeland: *Submarine Telegraph Company v. Dickson*, (1864) 143 ER 983 (Court of Common Pleas); Verenigde Staten: *Oceanic Steam Navigation Co Ltd v. Mellor*, 233 US 718 (1913) (Supreme Court of the United States); U.S. *Restatement First of Conflict of Law*, at s 410(b) ('Liability for an alleged tort caused by collision on the high seas ... is governed, ...; (b) by the law of the forum if the laws of the States whose flags the vessels fly are not the same.');

Frankrijk: *Ministère d'Etat v Starr*, Dec 1970, JCP 71; Canada: *Parker v Commonwealth* (1965) 112 CLR 295 at 306–307.

93 *Lauritzen v Larsen*, 345 US 571; 1953 AMC 1211 (1953).

94 De Alien Tort Statute (28 U.S.C. para. 1350) voorziet immers civiele rechtsmacht voor federale rechtbanken voor schendingen van 'the law of nations'. Zie voor de normen die aanleiding kunnen geven tot uitoefening van deze rechtsmacht: *Sosa v Alvarez Machain*, 452 U.S. 692 (2004). Bemerkt dat in *Kiobel v. Royal Dutch Petroleum Co.*, 133 S.Ct. 1659 (2013), het Amerikaanse Hooggerechtshof de uitoefening van rechtsmacht beperkte tot zaken die 'touch and concern the United States'.

gearresteerd op verdenking van moord. Zowel India als Italië claimen rechtsmacht over dit incident: India op basis van het passief personaliteitsbeginsel (Indiase nationaliteit van de slachtoffers), en Italië op basis van het actief personaliteitsbeginsel (Italiaanse nationaliteit van de vermeende daders). Deze beginselen zijn beide legitiem, en het ene geniet internationaalrechtelijk geen voorrang boven het andere.<sup>95</sup> In deze zaak spelen overigens ook vragen van immuniteit een rol spelen, aangezien een VPD bestaat uit overheidsfunctionarissen die in beginsel voor rekening van de Staat handelen en dus staatsimmunitet genieten voor de rechtbanken van vreemde Staten.<sup>96</sup>

De onderworpenheid van een PSC aan meervoudige regulering leidt bovendien niet enkel tot rechtsmachtconflicten; zij bevordert evenmin de rechtszekerheid. Staten kunnen immers verschillende wijzen van interpretatie hebben als het aankomt op de definitie van zelfverdediging. Waar een PSC normaal slechts geweld kan gebruiken om zich te verdedigen tegen een aanval door piraten,<sup>97</sup> is het maar de vraag of PSCs dit zelfverdedigingsrecht *preventief* kunnen gebruiken wanneer een piratenskip een schip nadert en de PSC hieruit een intentie van piraterij afleidt. Kan de PSC in dit geval niet-dodelijk geweld gebruiken, zoals het schieten voor de boeg of door het motorblok?<sup>98</sup>

## 5 AFSLUITENDE OPMERKINGEN

De keuze om private beveiligers aan boord van koopvaardijsschepen in te zetten om een bij uitstek publieke taak te vervullen – geweld gebruiken, een traditioneel monopolie van de staat – is in de eerste plaats een politieke, ideologische, of economische keuze. Zodra deze keuze gemaakt is, rijst echter een groot aantal juridische vragen, die alle verband houden met de centrale kwestie of de Staat bij het uitbesteden van publieke taken aan private beveiligers ook zijn verantwoordelijkheid uitbestedt. Het internationaal recht van de staatsaansprakelijkheid bepaalt dat in dergelijke gevallen Staten inderdaad onder omstandigheden aansprakelijk kunnen worden gesteld voor de handelingen van private actoren, of althans voor het falen om het gedrag van private actoren te reguleren. Om aan aansprakelijkheid te ontsnappen zal de Staat dan een kader van regulering en toezicht dienen te ontwerpen, waarbij hij intervenueert in de contractsvrijheid van private partijen (reder en PSC), en een forum biedt dat geschillen met betrekking tot onrechtmatig handelen van deze partijen beslecht.

95 Een reden om het proces in India te laten verlopen kan zijn de genoegdoening voor de families voor de slachtoffers met betrekking tot het principe van een eerlijk proces, maar anderzijds kunnen de families van de mariniers hun geliefden moeilijk opzoeken in een Indiase gevangenis: Sankar (2013).

96 Voetelink en Fink (2012), p. 2286.

97 Zie voor Nederland: art. 41 Sr (noodweer).

98 Rapport Clingendael (2013), p. 25.

*PRIVATE BEVEILIGING IN DE STRIJD TEGEN DE PIRATERIJ: EEN ONDERZOEK NAAR DE  
AANSPRAKELIJKHEID VAN PRIVATE BEVEILIGERS EN VAN DE STAAT*

Het is echter niet geheel duidelijk of het internationaal recht Staten werkelijk verplicht PSC-activiteit te reguleren. Het lijkt er weliswaar op dat Staten een positieve verplichting hebben om de schendingen van de mensenrechten gepleegd door één private partij (PSC) jegens een andere (piraat/visser/andere derde) te voorkomen en te beteugelen. Het is echter twijfelachtig of die laatste partij *überhaupt* binnen de mensenrechtelijke rechtsmacht van de Staat valt, aangezien zij zich in een gebied buiten nationale rechtsmacht bevindt en schade lijdt als gevolg van een handeling van een private actor waarover de Staat geen of weinig controle uitoefent. Niettemin, zelfs al zou de internationale aansprakelijkheid van de Staat niet in het gedrang komen indien hij nalaat regelgeving uit te vaardigen af te dwingen, is het raadzaam dat de Staat toch in zekere mate ingrijpt, vooral omdat de inzet van PSCs gepaard gaat met het erg risicovolle potentiële gebruik van geweld. Heel wat Staten, zoals het Verenigd Koninkrijk en België, hebben daarom bepaald dat in uitzonderlijke omstandigheden, wanneer statelijke bescherming het risico op piraterij-aanvallen niet significant doet dalen, PSCs kunnen worden ingezet, zij het onder strikte voorwaarden. Welk systeem van regelgeving en toezicht het best werkt, valt nog af te wachten, aangezien de bestaande systemen nog maar pas zijn ingevoerd. De Nederlandse overheid doet er goed aan de implementatie en evaluatie daarvan nauwgezet te volgen, alvorens een weloverwogen beslissing te nemen om PSCs al dan niet toe te laten aan boord van Nederlandse koopvaardij schepen.

#### LITERATUUR

##### **Atteritano 2011**

A. Atteritano, *Liability in Tort of Private Military and Security Companies: Jurisdictional Issues and Applicable Law*, Oxford: Oxford UP (2011)

##### **Rapport AIV 2011**

Adviesraad Internationale Vraagstukken (AIV), 'Piraterijbestrijding op zee – Een herijking van publieke en private verantwoordelijkheden' (2011) (Rapport AIV 2011), beschikbaar op [www.aiv-advies.nl](http://www.aiv-advies.nl)

##### **Augenstein 2011**

D. Augenstein, 'State responsibilities to regulate and adjudicate corporate activities under the European Convention of Human Rights', Submission to the Special Representative of the United Nations Secretary-General (SRSG) on the issue of Human Rights and Transnational Corporations and Other Business Enterprises, april 2011, via [https://www.academia.edu/1366098/State\\_Responsibilities\\_to\\_Regulate\\_and\\_Adjudicate\\_Corporate\\_Activities\\_under\\_the\\_European\\_Convention\\_on\\_Human\\_Rights](https://www.academia.edu/1366098/State_Responsibilities_to_Regulate_and_Adjudicate_Corporate_Activities_under_the_European_Convention_on_Human_Rights) (laatst bezocht 21 april 2014)

**Bodini 2011**

S.P. Bodini, 'Fighting Maritime Piracy under the European Convention of Human Rights', 22 *European Journal of International Law* 3 (2011)

**Brownlie 2008**

I. Brownlie, *Principles of Public International Law*, 2008 (7<sup>th</sup> Ed.), Oxford: Oxford UP

**Chevalier-Watts 2010**

J. Chevalier-Watts, 'Effective Investigations under Article 2 of the European Convention on Human Rights: Securing a Right to Life or an Onerous Burden on the State?', 21 *European Journal of International Law* 3 (2010)

**Rapport Clingendael 2013**

Clingendael, B. Van Ginkel, F.-P. Van Der Putten en W. Molenaar 'State or Private Protection against Maritime Piracy? – A Dutch Perspective', Netherlands Institute of International Relations Clingendael (2013) (Rapport Clingendael 2013), beschikbaar op [www.clingendael.nl](http://www.clingendael.nl)

**Grossman, Cearley & Cole 2006**

P.Z. Grossman, R.W. Cearley & D.H. Cole, 'Uncertainty, insurance and the Learned Hand formula', 5 *Law, Probability and Risk* (2006/1)

**Guilfoyle 2012**

D. Guilfoyle, 'Shooting fishermen mistaken for pirates: jurisdiction, immunity and State responsibility' *EJIL:Talk!* 2 maart 2012, via <http://www.ejiltalk.org/shooting-fishermen-mistaken-for-pirates-jurisdiction-immunity-and-state-responsibility/> (laatst bezocht op 21 april 2014)

**Lenzerini 2011**

F. Lenzerini, 'The Role of Human Rights in the Regulation of Private Military and Security Companies', in F. Francioni en N. Ronzitti (eds.), *War by Contract: Human Rights, Humanitarian Law, and Private Contractors*, 2011: Oxford, Oxford UP

**Liss 2009**

C. Liss, 'Privatisering van zeeroof', 35 *Justitiële Verkenningen* 63 (2009)

**Milanovic 2011**

M. Milanovic, *Extraterritorial Application of Human Rights Treaties*, 2011, Oxford: Oxford UP

PRIVATE BEVEILIGING IN DE STRIJD TEGEN DE PIRATERIJ: EEN ONDERZOEK NAAR DE  
AANSPRAKELIJKHEID VAN PRIVATE BEVEILIGERS EN VAN DE STAAT

**Milanovic 2012**

M. Milanovic, 'Al-Skeini and Al-Jedda in Strasbourg', 23 *European Journal of International Law* 1 (2012)

**Moloto 2009**

B.J. Moloto, 'Command Responsibility in International Criminal Tribunals', 3 *Berkeley Journal of International Law Publicist* 12 (2009)

**Montreux Document**

Montreux Document on Pertinent International Legal Obligations and Good Practices for States related to Operations of Private Military and Security Companies during Armed Conflict, ICRC/Zwitserse regering, 2008

**Sankar 2013**

H. Sankar, 'Jurisdictional and Immunity Issues in the Story of Enrica Lexie: A Case of Shoot & Scoot turns around!', *EJIL:Talk!*, 25 maart 2013

**Tonkin 2011**

H. Tonkin, *State Control over Private Military and Security Companies in Armed Conflict*, 2011: Cambridge, Cambridge UP

**Voetelink & Fink 2012**

J. Voetelink en M.D. Fink, 'Het Enrica Lexie-incident. Rechtsmacht over Militaire Vessel Protection Detachments (VPD's)', *Nederlandse Jurisprudentie*, 28 september 2012, afl. 33

**Voetelink 2013**

J. Voetelink, *Militair operationeel recht*, Wolf Legal Publishers, Oosterwijk (2013)



