

SCRIPTIE

Neerlands Koopvaardij onder Vuur

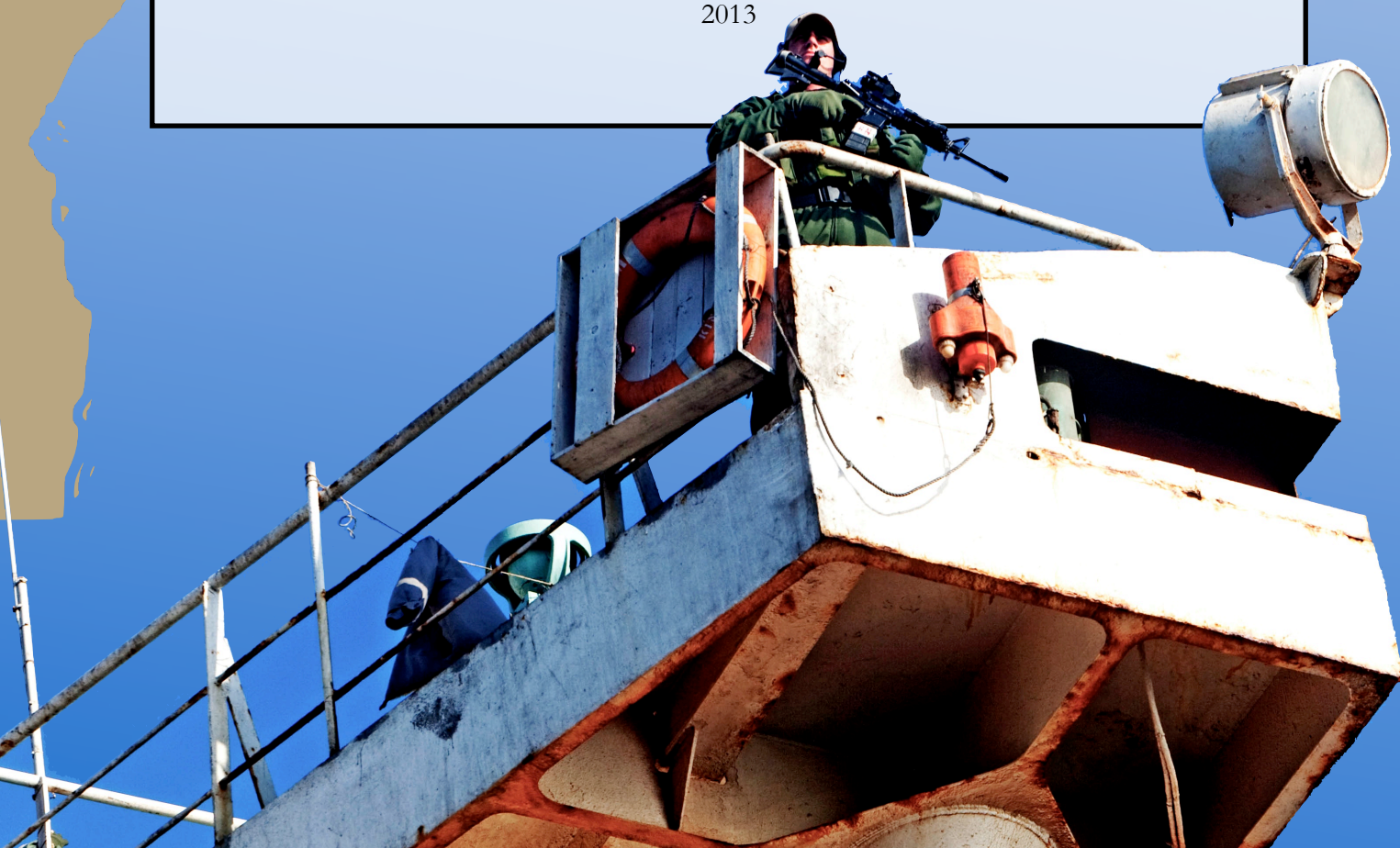
Volkenrechtelijke Verplichtingen voor het toestaan van Private Gewapende Beveiliging

PIETER SYMON MARINUS
RADEMAKERS

Ter voldoening van de vereisten voor het behalen van de titel
Bachelor of Laws

Onder de supervisie van
drs. B.F.J. Heezen-Gerritsen LL.M.
en
prof. dr. ir. J.J.C. Voorhoeve

2013



Neerlands Koopvaardij onder Vuur

Volkenrechtelijke Verplichtingen
voor het toestaan van
Private Gewapende Beveiliging

PIETER SYMON MARINUS
RADEMAKERS

Ter voldoening van de vereisten voor het behalen van de titel
Bachelor of Laws

Onder de supervisie van
Mw. drs. B.F.J. Heezen-Gerritsen LL.M.
en
prof. dr. ir. J.J.C. Voorhoeve

Met studentnummer
08015449

Bron omslagfoto: Ministerie van Defensie, 2011

P.S.M. Rademakers

Email: p.s.m.rademakers@gmail.com

Linkedin: www.linkedin.com/in/pieterrademakers

*“Iure Gentium hoc introductum est, ut cunctis hominibus inter se libera esset negotiandi facultas,
quae a nemine posset adimi.”*

*- Hugo Grotius**

* “Under the law of nations, the following principle was established: that all men should have the power to trade freely with one another, nor might they be deprived of that power by any person.” Zie Hugo Grotius, *Mare Liberum* 1609-2009, Ed. door Robert Feenstra, Brill, Leiden 2009, p. 52

VOORWOORD

Het was april 2009 toen ik met 20 andere studenten via Stichting JASON, een studentenorganisatie welke zich ten doel stelt studenten en jonge professionals te informeren over internationale vrede- en veiligheidsvraagstukken, twee weken aan boord van marineschip Zr. Ms. Johan de Witt doorbracht. Na een week voor anker in de havenstad Constanza (Roemenië), waar we getuige waren van diverse militaire oefeningen, lezingen en seminars, voeren we door de Bosporus naar Napels.

Mede naar aanleiding van deze ervaring, heeft JASON, waar ik tot oktober 2013 voor werkte, een project gewijd aan piraterij voor de kust van Somalië. Diverse activiteiten, zoals bezoeken aan de Marinebasis in Den Helder en een lezing van de (toenmalig) Commandeur van de Nederlands Maritime Force (NLMARFOR) Pieter Bindt, en uiteindelijk een thema-nummer over piraterij van het JASON Magazine¹ waren daar de uitkomsten van. In januari 2012, besteedde ik namens JASON wederom aandacht aan het fenomeen door een activiteit te organiseren in samenwerking met de Bibliotheek van het Vredespaleis. Officier van Justitie Henny Baan, Commandeur Michiel Hijmans en Senior Juridisch Adviseur van het Ministerie van Defensie Marten Zwanenburg spraken over de operationele en juridische aspecten van het stoppen en berechten van piraten.

Zoals u zult begrijpen, won ik uit de zojuist besproken gebeurtenissen eenvoudig de motivatie en interesse om mijn scriptie over piraterij te schrijven. Hoewel ik aanvankelijk de vervolging van piraten wilde onderwerpen aan onderzoek, bleek dat deel al voldoende belicht. De beveiliging van onder Nederlandse vlag varende koopvaardischepen blijkt echter nog steeds een actueel en heikel punt te zijn. Ook dit aspect van de piraterij-bestrijding is al veelvuldig besproken, maar in tegenstelling tot het aspect vervolging, zijn de vragen met betrekking tot de inzet van *private security companies* (PSC's), en met name de gebruikmaking van geweld door hen onvoldoende beantwoord. Met het stuk dat u nu voor u heeft is daar nu verandering in gekomen.

Veel dank gaat uit naar drs. Barbara Heezen-Gerritsen LLM voor de goede begeleiding en het leveren van altijd constructieve terugkoppeling. Dankzij haar opmerkingen ben ik niet verstrikt geraakt in uitzoeken van oneindige zijsporen. Ik dank Kapitein-ter-Zee mr. Niels Woudstra voor het lezen en bespreken van een van de eerste versies. Dr. Christophe Paulussen en Dr. Otto Spijkers, met wie ik samenwerkte bij respectievelijk het T.M.C. Asser Instituut en de Bibliotheek van het Vredespaleis, ben ik dankbaar voor hun tips en het toezenden van relevante informatie.

Pieter Rademakers,
Den Haag, 15 november 2013

¹ *JASON Magazine*, jaargang 35, nr. 2

SAMENVATTING

Sinds 2008 is het aantal aanvallen van piraterij in de Hoorn van Afrika flink toegenomen. Nederlandse koopvaardij schepen die dat gebied doorkruisen lopen kans ten prooi te vallen van dit fenomeen, maar kunnen zich door de beperkte inzet van Nederlandse militaire detachementen en het Nederlandse verbod op bezit van wapens niet terdege verdedigen. Is deze positie van de Nederlandse staat houdbaar?

In dit onderzoek is bekeken of op de Nederlandse overheid een internationale verplichting rust om deze koopvaardij schepen adequaat te beschermen. Bovendien is onderzocht of de overheid moet toestaan dat koopvaardij schepen zich middels gewapende *private security companies* kunnen bewapenen tegen dit gevaar.

Daartoe is rechtswetenschappelijk onderzoek gedaan naar verplichtingen die voortvloeien uit het zeerecht, inclusief verplichtingen van de vlagstaat en het maritiem arbeidsrecht, naar het recht op leven als bedoeld in het EVRM, en het *jus cogens*. Daarbij is ingegaan op verschillende definities van jurisdictie, waarbij de toepasselijkheid van het EVRM aan boord van Nederlandse koopvaardij schepen uitgebreid is besproken. Vervolgens is besproken of aan deze verplichtingen adequaat gehoor wordt gegeven en, wanneer niet, of het geweldsmonopolie moet worden herzien.

Dat er voor de Nederlandse overheid daadwerkelijk volkenrechtelijke verplichtingen bestaan zijn koopvaardij schepen te beschermen tegen piraten, is één van de belangrijkste resultaten. Deze verplichtingen vloeien voort uit het zeerecht, het maritieme arbeidsrecht en uit het Europees verdrag voor de rechten van de mens. Hoewel in diverse rapporten reeds werd aangenomen dat het EVRM van toepassing is, is nu door uitgebreide analyse gebleken dat dit inderdaad het geval is.

Met dit stuk is aangetoond dat op de Staat der Nederlanden een volkenrechtelijke verplichting rust om de koopvaardij schepen die onder zijn vlag in de internationale wateren van de Hoorn van Afrika varen, te beschermen tegen aanvallen van piraten door het treffen van maatregelen welke zich zouden moeten uiten in het leveren van adequate gewapende bescherming van zulke schepen, of, wanneer deze vorige verplichting een buitenproportionele last vormt, het aannemen van wet- en/of regelgeving die private gewapende bescherming mogelijk maakt.

SUMMARY

Dutch Merchant Shipping under Fire

International Legal Obligations to allow for Private Armed Security

Pieter Symon Marinus Rademakers

Since 2008, there has been a significant increase of piracy attacks in the Horn of Africa. Dutch merchant vessels crossing that area risk to become victims of this phenomenon. Due to limited deployment of Dutch military detachments and the prohibition under Dutch law to bear arms, these ships cannot adequately defend themselves. Is this position of the government tenable?

This study elaborated on the question whether on the Dutch government rests an international obligation to protect its merchant vessels adequately. Moreover, it has been examined if the government should allow merchant vessels to arm themselves with private security companies against this threat.

To that end, legal-scientific research has been conducted to the obligations which flow out the laws of the sea, including obligations of the flag-state and of maritime labour laws, to the right of life, as mentioned in the European Convention of Human Rights (ECHR), and to the *jus cogens*. Thereby, several notions of the term jurisdiction and the applicability of the ECHR aboard of Dutch merchant vessels were extensively discussed. Subsequently, there has been elaboration to the question whether these obligations are obeyed in an adequate manner, and, if not, whether the state's monopoly on violence should be reconsidered.

One of the most important results of this study is the conclusion that there are indeed international legal obligations for the Dutch state to protect its merchant vessels against piracy. These are derived from the laws of the sea, the maritime labour-laws, and from the ECHR. However it was in several other studies already assumed that the ECHR is applicable, now, by extensive analyses, it appears this is indeed the case.

This study has shown that on the Dutch state rests an international obligation to protect its merchant vessels flying its flag and sailing the waters of the Horn of Africa against attacks of piracy by taking measures which express themselves in either giving adequate armed security of those ships, or, when this obligation appears to be a extra-proportional burden, to pass laws or regulations which will make private armed security possible.

INHOUDSOPGAVE

<i>Voornwoord</i>	v
<i>Samenvatting</i>	vi
<i>Summary</i>	vii
<i>Abbreviaties</i>	xi
<i>Jurisprudentie</i>	xiii
<i>Instrumenten</i>	xv

I. INTRODUCTIE

1. Inleiding	1
2. Piraterij Jure Gentium	1
3. Hugo de Groot en de Vereenighde Oostindische Compagnie	3
4. Bedreiging van de Hedendaagse Koopvaardij	3
5. Vraagstelling	6

II. VOLKENRECHTELIJKE VERPLICHTINGEN

1. Inleiding	9
2. Het Zeerecht	9
2.1 Vlagstaat en Jurisdictie	10
2.1.1 Rechtsmacht op Zee ...	10
2.1.2 ... en de Nederlandse Vlag	11
2.1.3 Voorgeschreven Jurisdictie	12
2.2 Vlagstaat Verplichtingen	13
2.2.1 Het UNCLOS	13
2.2.2 IMO Resoluties & Regelingen	15
2.2.3 Het Maritiem Arbeidsverdrag	16
3. Het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens	17
3.1 Extraterritoriale Toepassing	18
3.1.1 Vlagstaat- en 'Artikel 1'-jurisdictie	18
3.1.2 'Effective Control' over Plaatsen en Personen	19
3.1.3 De Jure Control	21
3.1.4 Extraterritoriaal Effect	22
3.1.5 Conclusie	23
3.2 Het Recht op Leven	23
3.2.1 Negatieve Verplichting	24
3.2.2 Positieve Verplichting	24
3.2.3 Analyse	25
3.2.4 Proportionaliteit	26
3.2.5 Conclusie	27
4. Jus Cogens, Obligatio Erga Omnes	27
4.1 Jus Cogens Normen in het Geding?	28
4.2 Obligatio	29

5.	Conclusie: Een Volkenrechtelijke Verplichting tot Bescherming?	30
III. DELEGATIE VAN HET GEWELDSMONOPOLIE		
1.	Inleiding	31
2.	Voldaan aan de Volkenrechtelijke Verplichtingen?	31
2.1	Wetgevende Maatregelen	31
2.2	Operationele Optreden	32
2.3	Conclusie	33
3.	Delegatie van het Geweldsmonopolie?	34
3.1	Het Geweldsmonopolie	34
3.2	Redelijkheid	35
3.3	Delegatie	36
3.3.1	Uitvoerbare Maatregelen	36
3.3.2	Gelijkheid der Wapenen	36
3.4	Conclusie	37
IV. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN		
1.	Inleiding	39
2.	Beantwoording van de Hoofdvraag	39
3.	Aanbevelingen	39
	<i>Epiloog</i>	41
	<i>Bibliografie</i>	42
	<i>Bijlagen</i>	49

ABBREVIATIES

AIV	Adviescommissie Internationale Vraagstukken
BMP4	Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy 4
ECHR	European Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Freedoms
ECtHR	European Court of Human Rights
EHRM	Europees Hof voor de Rechten van de Mens
EU	Europese Unie
EVRM	Europees Verdrag tot Bescherming van de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden
ICC	International Chamber of Commerce
ICJ	International Court of Justice
ICoC	International Code of Conduct for Private Security Service Providers
ILA	International Law Association
IMB	International Maritime Bureau
IMCO	Intergovernmental Maritime Consultative Organization
IMO	International Maritime Organisation
ISPS	International Ship and Port facility Security Code
ITLOS	International Tribunal for the Law of the Sea
KVNR	Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders
LJN	Landelijk Jurisprudentie Nummer
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MLC	Maritime Labour Convention
NAVO	Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
NJ	Nederlandse Jurisprudentie
NJB	Nederlandse Juristenblad
PLF	Palestine Liberation Front
PSC	Private Security Company
Res	Resolutie
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
Sr	Wetboek van Strafrecht
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
SUA	Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
VN	Verenigde Naties
VOC	Verenigde Oostindische Compagnie

VPD Vessel Protection Detachment

JURISPRUDENTIE

Internationaal

European Commission of Human Rights

Cyprus v. Turkije, App. No. 6780/74 en 6950/75, 26 mei 1975

X. and Y. v. Switzerland, App. No. 7289/75 en 7349/76, 14 juli 1977

Europees Hof voor de Rechten van de Mens

Al-Skeini and Others v. the United Kingdom, App. No. 55721/07, 07 juli 2011, Judgment

Bankovic and Others v. Belgium and 16 other Contracting States, App. No. 52207/99, 12 december 2001, Decision

Drozd and Janousek v. France and Spain, App. No. 12747/87, 26 juni 1992, Judgment

Giuliani and Gaggio v. Italy, App. No. 23458/02, 24 maart 2011, Judgment

Hirsi Jamaa and Others v. Italy, App. no. 27765/09, 23 februari 2012, Judgment

Ilaşcu and Others v. Moldova and Russia, App. No. 48787/99, 8 juli 2004, Judgment

İlbeyi Kemaloglu and Meriye Kemaloglu v. Turkey, App. No. 19986/06, 10 april 2012, Judgment

LCB v. the United Kingdom, App. No. 23413/94, 9 juni 1998, Judgment

Loizidou v. Turkey, App. No. 15318/89, 23 februari 1995, Judgment (preliminary objections)

Maiorano et al v. Italy, App. No. 28634/06, 15 december 2009, Judgment

Mastromatteo v. Italy, App. No. 37703/97, 24 oktober 2002, Judgment

Medvedyev and Others v. France, Application no. 3394/03, 29 maart 2010, Judgment

Öneryıldız v. Turkey, App. No. 48939/99, 30 november 2004, Judgment

Osman v. the United Kingdom, App. No. 23452/94, 28 oktober 1998, Judgment

Rigopoulos v. Spain, App. No. 37388/97, 12 januari 1999, Decision

Streletz, Kessler and Krenz v. Germany, App. Nos. 34044/96, 35532/97 and 44801/98, 22 maart 2001, Judgment

Women on Waves et al v. Portugal, App. No. 31276/05, 3 februari 2009, Arrest

Xhavara c. l'Italie et l'Albanie, App. No. 39473/98, 11 januari 2001, Decision

Permanent Hof van Internationale Justitie

The Lotus Case (Frankrijk v. Turkije), PCIJ, Series A, No. 10, 1927

Internationaal Gerechtshof

Advisory opinion on the Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons, ICJ Reports 1996

Barcelona Traction case (België v. Spanje), ICJ Reports 1970

Libya/Malta, ICJ Reports 1985

Permanent Hof van Arbitrage

Muscat Dhows Case (Frankrijk v. Verenigd Koninkrijk), *Award of the Tribunal*, 8 Augustus 1905

Internationaal Tribunaal voor het Recht van de Zee

The M/V Saiga (No. 2) (*Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea*), ITLOS Reports 1999

Nationaal

Nederland

Bijlmer doodslag, Hoge Raad, nr. 76533, 23 oktober 1984, NJ 1986, 56

Decembermoorden, Hoge Raad, nr. 00749/01, 18 september 2001, LJN: AB1471

Derde Somalische piratenzaak, Rechtbank Rotterdam, nr. 10/960072-11, 12 oktober 2012, LJN: BX9986

Eerste Somalische piratenzaak, Rechtbank Rotterdam, nr. 10/600012-09, 17 juni 2010, LJN: BM8116

Mothers of Srebrenica vs. De Staat der Nederlanden, Hoge Raad, nr. 10/04437, 13 april 2012, LJN: BW1999

Stichting Nederlands Middelbaar Onderwijs Curacao v. De Staat der Nederlanden, Rechtbank 's-Gravenhage, zaaknummer / rolnummer: 312925 / HA ZA 08-1904, 5 augustus 2009, Vonnis, LJN: BM6346

Tweede Somalische piratenzaak [SV de Choizil], Gerechtshof 's-Gravenhage, zaak nummer 22-004016-11, 20 december 2012, Arrest, LJN: BY6945

Tweede Somalische piratenzaak [SV de Choizil], Rechtbank Rotterdam, nr. 10/960256-10 en 10/960248-10, 12 augustus 2011, LJN: BR4931 & BR4930

INSTRUMENTEN

Internationaal

Verdragen

Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism 1999

Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation 1988

Europees Verdrag tot Bescherming van de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden 1950

Geneva Convention on the High Seas 1958

International Convention against the Taking of Hostages 1979

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973

International Convention for the Safety of Life at Sea 1974

International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978

Maritiem Arbeidsverdrag 2006

Montreux Document 2008

Statuut van het Internationaal Gerechtshof, geannexeerd tot het VN-Handvest 1945

Verdrag tegen Foltering en Andere Wrede, Onmenselijke of Onterende Behandeling of Bestrafing 1985

Verdrag van de Verenigde Naties inzake het Recht van de Zee 1982

Resoluties Veiligheidsraad

UN S/RES/1816 (2008)

UN S/RES/1838 (2008)

UN S/RES/1846 (2008)

UN S/RES/1851 (2008)

UN S/RES/1897 (2009)

UN S/RES/1918 (2010)

UN S/RES/1950 (2010)

UN S/RES/1976 (2011)

UN S/RES/2015 (2011)

UN S/RES/2020 (2011)

Resoluties International Maritime Organisation

IMO, MSC.1/Circ.1334, 23 juni 2009

IMO, MSC.1/Circ.1339, 14 september 2011

IMO, MSC.1/Circ.1406/Rev.2, 25 mei 2012

IMO, MSC.1/Circ.1443, 25 mei 2012

Anders

IMO, Best Management Practices 4 2011

IMO, Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden. (Djibouti Code of Conduct) 2009

Anders

International Code of Conduct for Private Security Service Providers 2010

Nederland

Wet- en regelgeving

Circulaire wapens en munitie 2012

Grondwet voor het Koninkrijk der Nederlanden

Unie van Utrecht

Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting

Wet op de particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus

Wet op het voortgezet onderwijs

Wet wapens en munitie

Wetboek van strafrecht

Zeebrievenwet

Kamerstukken

Kamerstukken II 2009/10, 21 501 28, nr. 61

Kamerstukken II 2011/12, 32 706, nr. 23

Kamerstukken II 2011/12, Beantwoording Kamervragen over het bericht dat Nederlandse schoolexamens op Curaçao op een marineschip afgenomen kunnen worden, 3367, 3 september 2012

Kamerstukken II 2012/13, 32 706, nr. 35

Kamerstukken II 2012/13, 32 706, nr. 36

Kamerstukken II 2012/13, 32 706, nr. 37

I.

INTRODUCTIE

1. Inleiding

Het is algemeen bekend dat de wateren rond de Hoorn van Afrika, en met name de Golf van Aden en grote delen van de Indische Oceaan; het Somali Basin, geteisterd worden door vormen van piraterij. Gezien het Suez Kanaal, welke uitloopt in de Rode Zee en vervolgens in de Golf van Aden, een van de drukste handelsroutes ter wereld is, behoeft het weinig verdere uitleg dat piraterij een enorme bedreiging vormt voor zowel de zeevarenden als voor de wereldeconomie in het algemeen. De internationale gemeenschap van staten is zich hiervan bewust en zet zich dan ook in om deze bedreiging de kop in te drukken. Desalniettemin is het heden ten dage niet uitgesloten dat piraten in kleine bootjes greep krijgen op koopvaardischepen in het genoemde gebied.

Er bestaat aldus een reële, althans niet uit te sluiten, kans dat tijdens een vaart door de wateren van de Hoorn van Afrika piraten een - veelal - gewapende aanval uitvoeren op een schip van de Nederlandse koopvaardij.² Deze dreiging is, hoewel door de aanwezigheid in het gebied van multinationalaal militair vertoon de laatste jaren gedaald, nog steeds aanwezig. Derhalve zoeken rederijen bovenop de huidige aanwezigheid van militaire vloten naar extra beveiliging van hun schepen. Zo wordt naast het actief bestrijden van piraten en het konvoieren van koopvaardischepen steeds vaker gebruik gemaakt van beveiliging op de handelsschepen zelf. Deze vorm van beveiliging bestaat uit militaire of private ‘*detachements*’ en is onderhevig aan diverse regels en belemmeringen.

2. Piraterij Jure Gentium

Maar wat is piraterij eigenlijk? Hoewel prof. mr. Paul Mevis, hoogleraar straf- en strafprocesrecht aan de Erasmus Universiteit Rotterdam, eens grapte dat piraterij wellicht het oudste, zo niet het op een na oudste, beroep ter wereld is,³ moet wel aan die anciënniteit worden gedacht. Vaak wordt het omschreven als het oudste internationale misdrijf en is het onderhevig aan universele rechtsmacht.⁴ Doch ondanks het zo oud is, kent het meerdere definities.

² De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNRR) geeft aan dat tot 2009 om en nabij 500 Nederlandse schepen met een totaal van ongeveer 5000 bemanningsleden, per jaar door de Golf van Aden voeren. Volgens hen is door de wezenlijke dreiging van piraterij is het aantal schepen momenteel gedaald naar 250 tot 300 op jaarbasis. Zie <http://www.kvnr.nl/CMS/showpage.aspx?id=433> (Deze link leidt thans 14-11-2013 naar een afgeschermd gedeelte van de website)

³ Uit eigenwaarneming van de auteur, tijdens de ‘Winterlezing’ ‘Gewapende beveiligers aan boord van Nederlandse schepen?’ Publiek- en privaatrechtelijke aspecten van beschermingsmaatregelen tegen moderne piraterij, Erasmus Universiteit Rotterdam, 16 maart 2012, sprekers: prof. mr. Paul Mevis & prof. mr. Frank Smeele.

⁴ In Nederland is het Art. 381 in het Wetboek van Strafrecht (Sr) dat piraterij, als zijnde zeeroof, strafbaar stelt voor schipper en schepeling. Op grond van Art. 4, 5° Sr rust op het feit universele rechtsmacht.

Hoewel dit stuk niet ziet op een uitgebreide beschrijving van het fenomeen zelf, is het van belang te weten waar we het over hebben. De betekenis van piraterij in deze is die zoals het voorkomt in de internationale wateren van de Hoorn van Afrika en is gedefinieerd in het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het Recht van de Zee, verder 'UNCLOS' genoemd.⁵ Dit verdrag spreekt in artikel 101:

Piracy consists of any of the following acts:

- (a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:
 - (i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;
 - (ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;
- (b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;
- (c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).

Piraterij, zoals in dit onderzoek besproken en internationaal erkend, vindt dus plaats buiten de binnen- en territoriale wateren van iedere staat, of wel, in volle zee.⁶

Verder verdient het opmerking dat de gedragingen als geschetst in het hierboven geciteerde UNCLOS art. 101, ook kunnen vallen binnen het kader van andere misdrijven en/of conventies. Voorbeelden hiervan zijn de SUA Conventie⁷, de Hostages Convention⁸ en de Terrorism Financing Convention.⁹ Omwille relevantie en de beperkte ruimte in dit onderzoek, wordt niet overal evenveel op ingegaan.

⁵ United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). Dit verdrag is aangenomen op 10 december 1982 en in werking getreden op 16 november 1994. Door Nederland geratificeerd en in werking getreden in 1996. Het verdient opmerking dat, gezien Nederland uit meerdere landen bestaat, ratificering en inwerkingtreding van een verdrag per land binnen het Koninkrijk kan verschillen.

Zie voor de actuele informatie hierover de Verdragenbank van het Nederlandse ministerie van Buitenlandse Zaken: <http://www.minbuza.nl/producten-en-diensten/verdragen/zoek-in-de-verdragenbank>

⁶ Zie Geneva Convention on the High Seas, Art. 1. Dit verdrag is aangenomen op 29 april 1958 en in werking getreden op 30 september 1962. Door is het Nederland geratificeerd en in werking getreden in 1966. Het verdient opmerking dat, gezien Nederland uit meerdere landen bestaat, ratificering en inwerkingtreding van een verdrag per land binnen het Koninkrijk kan verschillen.

⁷ Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation 1988

⁸ International Convention against the Taking of Hostages 1979

⁹ Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism 1999. Zie ook Robert C. Beckman, Do We Need a New Convention on Piracy and Armed Robbery Against Ships?, In: *The Regulation of International Shipping: International and Comparative Perspectives - Essays in Honor of Edgar Gold*, Aldo Chircop [et al.] (red.), Nijhoff 2012, p. 94-95

3. Hugo de Groot en de Vereenighde Oostindische Compagnie

Hoewel piraterij zoals het zich hedendaags manifesteert is gecodificeerd in het vrij recente UNCLOS, bestaat het fenomeen, en de bestrijding er van, al veel langer. Als zeevarende natie heeft Nederland zich dan ook al eens eerder gebogen over de onderhavige problematiek.

Toen de Republiek der Zeven Vereenighde Nederlanden in oorlog was met Portugal-Spanje (1588-1654), verkreeg de Vereenighde Oostindische Compagnie (VOC) van de Staten-Generaal het recht om met garnizoenen en bewapening haar handelsdoelstellingen in Oost-Indië te behalen. Naar verluid had de VOC slechts de bevoegdheid gekregen dit geweld te gebruiken in geval van zelfverdediging of voor het herstel van opgelopen schade. Met het geven van die bevoegdheid, delegerde de Staten-Generaal het in de Unie van Utrecht (1579) opgenomen geweldsmonopolie op het 'defenderen' van de provinciën en zijn onderdanen.¹⁰

Maar toen Admiraal Jacob van Heemskerck in 1603 het Portugese schip de *Santa Catarina* in de Straat van Singapore kaapte als vergelding en straf voor de slechte behandeling van de Nederlandse koopvaardij in Portugees Azië, ontstond er veel internationaal tumult. Nadat de Amsterdamse Kamer van de VOC in 1604 Hugo de Groot had gevraagd om een rechtvaardiging van deze daad te schrijven, kwam in 1606 het werk *De Jure Praedae Commentarius*, 'Over het Buitrecht'.¹¹ Hiervan werd aanvankelijk slechts één hoofdstuk, *Mare Liberum*, gepubliceerd.¹²

Hugo de Groot analyseerde de daad en kwam tot de conclusie dat deze rijmde met het natuurrecht. Immers, zo concludeerde De Groot, had Van Heemskerck als vertegenwoordiger van de VOC geen andere mogelijkheid dan zelf actie te ondernemen wegens het gebrek aan staatsmacht in het gebied waar hij zich bevond.¹³ Dit rechtvaardigde de oorlogshandeling, het nemen van de buit; een recht dat normaal was voorbehouden aan een staat.¹⁴

4. Bedreiging van de Hedendaagse Koopvaardij

Terug naar het heden. Ook vandaag de dag wordt de koopvaardij geteisterd door zeerovers. Door Somalische piraten zijn momenteel 2 schepen gekaapt en werden eind 2012 nog zo'n 150 bemanningsleden in gijzeling gehouden.¹⁵

De economische schade is enorm: De impact op de mondiale economie is geschat op zo'n 6,6 a 6,9 miljard dollar in 2011 en 5,7 a 6,1 miljard in 2012, waarvan de scheepvaart ongeveer 80% van

¹⁰ De Unie van Utrecht, 1579, Artikel II en III

¹¹ 'Tegenwoordig bestaat dit 'prijsrecht' niet meer. Dat heeft het tot vrij recent wel gedaan, zie L.C. Winkel en J. Hoogstad, Waar is het prijsrecht gebleven?, In: *Nederlands Juristenblad*, 2011/1628, 2011

¹² Hugo Grotius, *Mare Liberum 1609-2009*, Ed. door Robert Feenstra, Brill, Leiden 2009, p. x

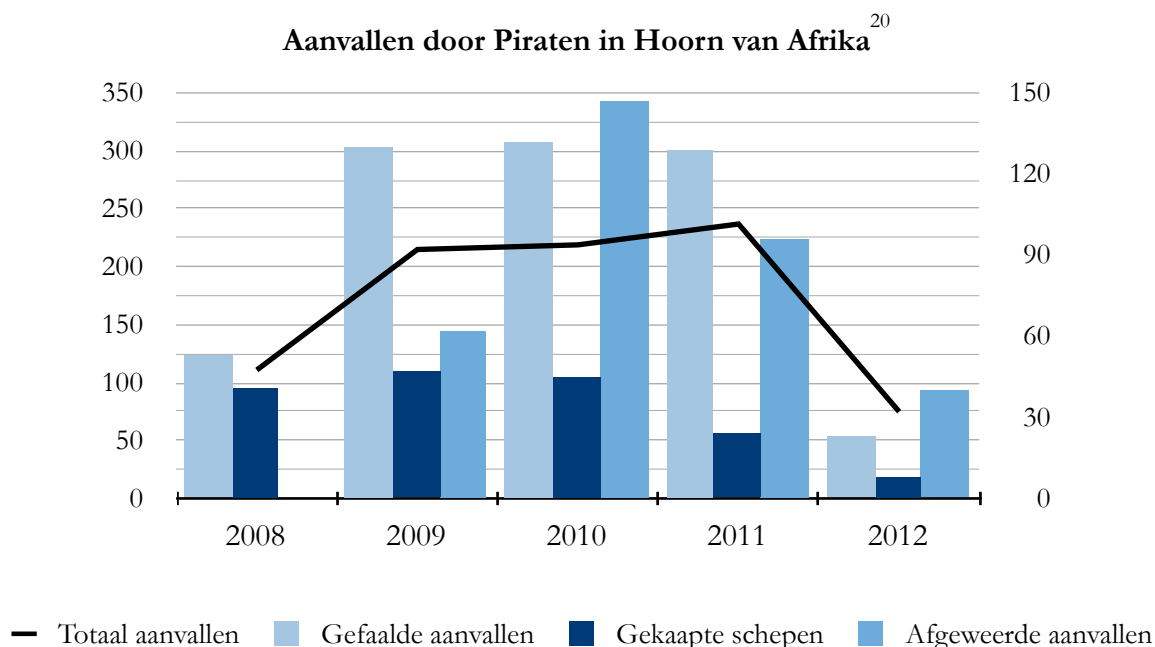
¹³ Jacob Giltaij, Iets over Hugo de Groot (1583-1645) en de VOC (1602-1799) In: *Ars Aequi*, Jaargang 57, No. 11, november 2008, p. 775

¹⁴ *Ibid*, zie ook Hugo Grotius, *Mare Liberum 1609-2009*, Ed. door Robert Feenstra, Brill, Leiden 2009, p. 153-155

¹⁵ Cijfers van ICC IMB, laatste update op 22-10-2013. Zie

<http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/piracynewsfigures> (14-11-2013)

de kosten droeg.¹⁶ Afhankelijk van de soort van het transport, zouden Nederlandse koopvaardij-schepen al snel €50.000 tot €100.000 extra kosten per transport moeten rekenen.¹⁷ Deze kosten zijn afhankelijk van de aard van het transport en bestaan uit het aanbrengen van beveiligingsmate-riaal aan boord van het schip, uit het inzetten van beveiligers, en uit verzekeringskosten. Met 250 tot 300 Nederlandse vlaggen die op jaarbasis door de Golf van Aden varen,¹⁸ is de schade voor de Nederlandse economie tevens enorm te achten.



Hoewel door de aanwezigheid van multinationale militaire operaties in het gebied¹⁹ het aantal aanvallen de laatste jaren is gedaald, zoals van de bovenstaande grafiek²⁰ valt af te lezen, bestaat

¹⁶ Anna Bowden & Shikha Basnet, *The Economic Cost of Somali Piracy 2011*, Oceans Beyond Piracy 2012, p. 1. Zie http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/economic_cost_of_piracy_2011.pdf (10-11-2013) en Jonathan Bellish, *The Economic Cost of Somali Piracy 2012*, Oceans Beyond Piracy 2013 http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/ecop2012final_2.pdf

¹⁷ Zie Adviescommissie gewapende particuliere beveiliging tegen piraterij [Commissie De Wijkerslooth], *Geweldsmonopolie en Piraterij*, Ministerie van Veiligheid en Justitie 2011, p. 20, nr. 44

¹⁸ De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) geeft aan dat tot 2009 om en nabij 500 Nederlandse schepen met een totaal van ongeveer 5000 bemanningsleden, per jaar door de Golf van Aden voeren. Volgens hen is door de wezenlijke dreiging van piraterij het aantal schepen momenteel gedaald naar 250 tot 300 op jaarbasis. De AIV stelt vraagtekens bij deze laatste redenering. Volgens de adviesgroep de daling immers ook te wijten kunnen zijn aan de wereldwijde economische crisis. Zie Adviesraad Internationale Vraagstukken, *Piraterijbestrijding op Zee - Een Herijking van Publieke en Private Verantwoordelijkheden*, 2010, p. 58.

¹⁹ Ten tijde van dit onderzoek waren in de Indische Ocean zowel de Europese Unie met operatie ATALANTA - , de NAVO - met operatie Ocean Shield - alsook diverse andere (multi-)nationale militaire maritieme operaties actief. Op 15 november 2013 werd de Nederlandse bijdrage aan beiden missies met een 1 jaar verlengd.

²⁰ Afgeweerde aanvallen zijn in deze aanvallen die door militaire tussenkomst zijn gestopt. De getallen zijn gebaseerd op het aantal aanvallen in de delen van de Golf van Aden, de Arabische Zee en de Indische Oceaan die behoren tot de Hoorn van Afrika; het operationele gebied van de NAVO missie. Gegevens ontleent van NATO Allied Command Operations, Operation Ocean Shield, *Pirate Attacks 2008 – 2012*. Het aantal aanvallen loopt bij de verschillende autoriteiten licht uiteen. De dalende trend is echter overal duidelijk zichtbaar.

Zie <http://www.aco.nato.int/page208433730.aspx> (10-11-2013)

er momenteel nog een niet uit te sluiten kans dat piraten een aanval uitvoeren op een Nederlands schip. Zo konden Nederlandse mariniers in januari 2012 door gericht vuur voorkomen dat een Nederlands steenstortschip werd gekaapt.²¹

Vanwege deze dreiging zoeken rederijen bovenop de huidige aanwezigheid van militaire vloten naar extra beveiliging van hun schepen. Zo wordt naast het actief bestrijden van piraten en het konvoieren van koopvaardij schepen steeds vaker gebruik gemaakt van beveiliging op de handelsschepen zelf.²² Zoals eerder genoemd, zijn dit militaire of private ‘*detachements*’ en zijn zij aan diverse regels en belemmeringen onderhevig.

Het is namelijk momenteel onder Nederlandse wetgeving nog niet mogelijk om op een schip onder Nederlandse vlag private gewapende beveiliging te monstren. De staat behoudt het monopolie op het gebruik van geweld, vormen van zelfverdediging en rechtvaardigingsgronden²³ uitgesloten, en is het dragen van wapens van enige adequate slagkracht volgens de wet niet toegestaan.²⁴

Wellicht heeft Nederland deze mening omdat het bang is dat deze beveiligers *trigger happy*²⁵ zijn. In een groeiend aantal Europese landen, zoals Cyprus, Denemarken, Finland, Griekenland, Italië, Noorwegen, Portugal, Spanje en het Verenigd Koninkrijk, is private gewapende beveiliging echter wel toegestaan.²⁶ Bovendien zijn buurlanden als Duitsland, België en Luxemburg bezig hun wet-

²¹ Ministerie van Defensie, *Mariniers slaan aanval piraten af*, Nieuwsbericht 17-01-2012,

zie <http://www.rijksoverheid.nl/nieuws/2012/01/17/mariniers-slaan-aanval-piraten-af.html> (13-11-2013)

²² Volgens ‘*The Economic Cost of Somali Piracy 2011*’ was in 2011 op ongeveer 25% van de schepen die door het onderhavige gebied voeren voorzien van private beveiligers. Echter is dit cijfer flink zijn gestegen naar 50% tegen het einde van 2012, zie Anna Bowden & Shikha Basnet, *The Economic Cost of Somali Piracy 2011*, Oceans Beyond Piracy 2012, p. 17 en Jonathan Bellish, *The Economic Cost of Somali Piracy 2012*, Oceans Beyond Piracy 2013, p. 1

²³ Rechtvaardigingsgronden involge het wetboek van Strafrecht (Sr) zijn: overmacht in de zin van noodtoestand (Art. 40 Sr), wettelijke voorschrift (Art. 42 Sr), bevoegd gegeven ambtelijk bevel (Art. 43 lid 1 Sr), en noodweer (Art. 41 lid 1 Sr). Dat neemt niet de strafbaarheid van het wapenbezit weg. Verder kent Nederland schulditsluitingsgronden, welke zijn: ontoerekeningsvatbaarheid (Art. 39 Sr), psychische overmacht (Art. 40 Sr), noodweer-exces (Art. 41 lid 2 Sr), een onbevoegd gegeven ambtelijk bevel (Art. 43 lid 2 Sr) en afwezigheid van alle schuld (AVAS).

Overigens sluit het gebruik van een onwettig wapen een geslaagd beroep op deze gronden niet *per se* uit, zoals bleek uit het arrest *Bijlmer doodslag*, Hoge Raad der Nederlanden, nr. 76533, 23 oktober 1984, NJ 1986, 56.

²⁴ Private beveiligers zijn onderworpen aan de Wet op de particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus. Deze staat op zijn hoogst, onder voorwaarden, het gebruik van handboeien toe. De Wet wapens en munitie sluit het bezit van wapens in principe uit. Echter is bestaat er mogelijkheid tot verlof voor de uitrusting van vaartuigen en luchtvaartuigen, alsmede van de bemanning daarvan, involge Art. 14 lid 4 sub c. In de Circulaire wapens en munitie 2012 staat vervolgens aangegeven dat ‘[e]en verlof tot het voorhanden hebben van vuurwapens ten behoeve van zelfverdediging met het oog op mogelijke piraterij in beginsel voor ten hoogste één handvuurwapen (pistool of revolver) en/of één geweer zal worden verleend.’

²⁵ Deze aanduiding gebruikt Ybo Buruma in *Piraten, Mariniers en Bewapende Beveiligers*, In: *Nederlands Juristenblad* 2012/1680, 31-08-2012

²⁶ ‘Landen die gewapende particuliere beveiligers aan boord van koopvaardij schepen niet toestaan zijn: Frankrijk, Japan, Rusland en Turkije.’ Zie Brief van de Minister van Defensie, 2 november 2012, Kamerstukken II 2012/13, 32 706, nr. 36, p. 1.

geving aan te passen ten einde gewapende beveiligers toe te staan.²⁷ In april 2013 heeft de Nederlandse regering echter aangegeven te gaan voorzien in wet- en regelgeving die de inzet van gewapende particuliere beveiliging onder strenge nog te bepalen voorwaarden toestaat op nader te bepalen categorieën transporten in het risicogebied nabij Somalië.²⁸

Totdat die wetgeving is doorgevoerd, kan de Nederlandse reder slechts terugvallen op de Nederlandse overheid voor de inzet van mariniers welke in de vorm van *Vessel Protection Detachements* (VPD's) tegen betaling bescherming bieden. Deze kunnen echter lang niet op alle Nederlandse koopvaardij schepen worden geplaatst.²⁹ Hoewel veelal aan boord van een koopvaardij schip allerlei preventieve maatregelen worden getroffen om een aanval af te weren, zoals het plaatsen van prikkeldraad, zou men tot de conclusie kunnen komen dat een schip zich zonder VPD niet adequaat kan verdedigen.³⁰ Immers, wat begin je zonder wapens tegen een wanhopige piraat die met een raketwerper je schip aanvalt? In een interview met voormalig kapitein Kees Pronk bleek de machteloosheid die ontstaat bij een aanval door piraten. Terwijl de kogels inslaan op de schoorsteen van het schip, probeert Pronk met behulp van vuurpijlen de aanval van de piraten af te weren. Uiteindelijk weet Pronk door een manoeuvre van het schip de piraten op afstand te houden, waarna ze het voor gezien houden.³¹

5. Vraagstelling

Herhaalt de geschiedenis zich? Zouden we voor de beantwoording van het vraagstuk over de bewapening van de huidige Nederlandse koopvaardij slechts een exemplaar van *De Jure Praedae Commentarius* moeten aanbieden aan de huidige Staten-Generaal? Was het maar zo gemakkelijk. In de tijd van de VOC werd een politiek besluit genomen om wapens en het gebruik van geweld toe te staan. Dit werd achteraf juridisch 'goed gepraat'. Vandaag is de vraag anders.

In tegenstelling tot destijds, wil de overheid nu niet het gebruik van geweld door anderen dan door staatsorganen toestaan. Maar is dat wel rechtvaardig als de bescherming van de staat te kort schiet? Of met de woorden van Hugo de Groot: '[Er is] geen andere mogelijkheid dan zelf actie te ondernemen wegens het gebrek aan staatsmacht in het gebied waar hij zich bevond.'³² De vraag rijst of de houding van de staat ten opzichte van het geweldsmonopolie geoorloofd is. In

²⁷ *Ibid*, 'België, Duitsland, Kroatië en Luxemburg zijn voornemens of bezig hun wetgeving aan te passen om gewapende particuliere beveiligers toe te staan. De inwerkingtreding van de Duitse wetgeving is voorzien in augustus 2013.'

²⁸ Rijksoverheid, Kabinet maakt weg vrij voor particuliere beveiliging op koopvaardij schepen, 26-04-2013, zie <http://www.rijksoverheid.nl/nieuws/2013/04/26/kabinet-maakt-weg-vrij-voor-particuliere-beveiliging-op-koopvaardij-schepen.html> (14-11-2013)

²⁹ Als voorbeeld: In januari 2012 rapporteert de minister van Defensie Hillen aan de Tweede Kamer dat van de 31 effectieve aanvragen door de Koopvaardij voor VPD's in de periode oktober t/m december 2011 er in totaal 13 in aanmerking gekomen voor inzet van een VPD. Zie Kamerstukken II 2011/12, 32 706, nr. 23, p. 1.

³⁰ Ybo Buruma lijkt deze mening te delen, zie Ybo Buruma, Piraten, Mariniers en Bewapende Beveiligers, In: *Nederlands Juristenblad* 2012/1680, 31-08-2012

³¹ Interview met voormalig kapitein Kees Pronk, Stichting JASON, najaar 2009 (niet gepubliceerd).

³² Hugo Grotius, *Mare Liberum* (2009), p. x-xii, 153

deze studie wordt die gedachtegang juridisch geanalyseerd. Een en ander vindt plaats ter beantwoording van de volgende centrale vraag:

Moet de Staat der Nederlanden zijn monopolie op het gebruik van geweld ‘delegeren’ aan private personen, ten einde bescherming van de koopvaardij onder Nederlandse vlag door die private personen tegen aanvallen van Somalische piraten in de internationale wateren mogelijk te maken?

Dat gekozen is voor de geografische afbakening tot Somalische piraterij, waarmee wordt bedoeld op de piraterij die voorkomt in de wateren rond de Hoorn van Afrika (Zie bijlage 1), heeft meerdere redenen. Het mondiale probleem piraterij vindt zijn epicentrum in deze wateren; meer dan de helft van alle aanvallen in 2011 vonden plaats in de Hoorn van Afrika³³, zie ook onderstaande kaart. Bovendien heeft de VN Veiligheidsraad zich meerdere malen uitgesproken over piraterij in dit gebied en concentreren de meeste militaire anti-piraterij operaties zich tevens in dit gebied.³⁴ Dat is niet zomaar; ongeveer 20% van de wereldhandel gaat door de Golf van Aden.³⁵



Bron: Anna Bowden & Shikha Basnet, *The Economic Cost of Somali Piracy 2011*, Oceans Beyond Piracy 2012, p. 3

³³ Zie ICC - IMB *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report for the Period 1 January – 31 December 2011*, p. 24 Zie ook www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2012 voor cijfers van 2012 (14-11-2013)

³⁴ Zie alle Veiligheidsraad resoluties aangaande piraterij: Res. 1816, 1838, 1846, 1851, 1897, 1918, 1950, 1976, 2015, en 2020; Oceans & Law of the Sea - United Nations Documents on Piracy, http://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy_documents.htm (14-11-2013)

³⁵ Michelle Wiese Bockmann, *Piracy Costing \$6.9 Billion as Attacks Off Somalia's Coast Climb to Record*, Bloomberg 08-02-2012, zie www.bloomberg.com/news/2012-02-08/piracy-costing-6-9-billion-as-attacks-off-somalia-s-coast-climb-to-record.html (14-11-2013)

Staten zijn soeverein en besluiten daardoor in principe zelf wat voor beleid zij voeren. Hoewel het volkenrecht, een synoniem voor internationaal publiekrecht, ook plichten kent voor individuen, reguleert het van oudsher, door bijvoorbeeld verdragen, de verhoudingen tussen staten. Een staat kan middels het sluiten van een verdrag verplichtingen aangaan die invloed hebben op verdere nationale beleidskeuzes. Dit kunnen verplichtingen zijn die een staat opdragen iets te doen, of juist iets te laten, respectievelijk een positieve of negatieve verplichting genoemd.

Zo geeft het Verdrag tegen Foltering en Andere Wrede, Onmenselijke of Onterende Behandeling of Bestrafing (CAT) aan de lidstaat de positieve verplichting om maatregelen te treffen, in de vorm van bijvoorbeeld wetgeving, om ‘foltering binnen elk onder zijn rechtsmacht vallend gebied’ te voorkomen.³⁶ Bovendien verplicht het verdrag een staat zich te onthouden, een negatieve verplichting, een persoon uit te zetten naar een staat als er ‘gegronde redenen zijn om aan te nemen dat hij daar gevaar zou lopen te worden onderworpen aan foltering.’³⁷

Gezien wetgeving op nationaal niveau tot stand komt als resultaat van politieke besluiten, die gemotiveerd worden door morele argumenten en, als het goed is, met kennisname en in achtneming van internationale verplichtingen, behoeft het voor dit onderzoek de vraag te beantwoorden of er een dergelijke internationale verplichting bestaat die de beleidsvorming aangaande het beschermen van de koopvaardij zou kunnen beïnvloeden. Bovendien luidt de Nederlandse Grondwet in artikel 94: ‘[b]innen het Koninkrijk geldende wettelijke voorschriften vinden geen toepassing, indien deze toepassing niet verenigbaar is met een ieder verbindende bepalingen van verdragen en van besluiten van volkenrechtelijke organisaties.’ Vandaar dat de eerste deelvraag luidt:

Heerst op de Staat der Nederlanden, als vlagstaat, een volkenrechtelijke verplichting zijn koopvaardij schepen te beschermen, en hoe ver reikt deze?

Voldoet de Nederlandse beleidskeuze aan de volkenrechtelijke verplichtingen? Is dat niet zo, omdat zij dat niet kan of niet wil, moet de staat dan als substituut het geweldsmonopolie doorbreken en het gebruik van geweld door anderen dan de overheid mogelijk maken? Vandaar de deelvraag:

Moet de Staat der Nederlanden het geweldsmonopolie delegeren? Zo ja, aan wie?

Gezien de ruimte voor dit onderzoek beperkt is, zal voor de beantwoording van de vraag ‘aan wie?’ slechts worden getoetst of de inzet van gewapende private beveiliging redelijk is, zonder dat alternatieven aan bod komen.

³⁶ Verdrag tegen Foltering en Andere Wrede, Onmenselijke of Onterende Behandeling of Bestrafing, Art. 2 lid 1.

³⁷ *Ibid*, Art.3 lid 1

II.

VOLKENRECHTELIJKE VERPLICHTINGEN

1. Inleiding

Verplichtingen van volkenrechtelijke aard kunnen voortvloeien uit de diverse rechtsbronnen van het internationale recht. Dit recht bestaat, zo leest het Statuut van het Internationaal Gerechtshof (ICJ), uit internationale verdragen, zowel van algemene als van bijzondere aard, de internationale gewoonte, als blijk van statelijk handelen (*'state practice'*) en *opinio juris*³⁸, de algemene principes van het recht, alsook de 'rechterlijke beslissingen, alsmede de opvattingen van de meest bevoegde schrijvers der verschillende naties, als [zijnde] hulpmiddelen voor het bepalen van rechtsregels.'³⁹ Uit jurisprudentie van de Nederlandse rechterlijke macht en andere hoven, zoals het Europees Hof voor de Rechten van de Mens, kunnen ook besluiten vloeien die internationale verplichtingen uitleggen.

Deze regels behoren voorrang te genieten op nationale wetgeving, gezien de Grondwet bepaalt dat '[b]innen het Koninkrijk geldende wettelijke voorschriften geen toepassing [vinden], indien deze toepassing niet verenigbaar is met een ieder verbindende bepalingen van verdragen en van besluiten van volkenrechtelijke organisaties.'⁴⁰ Dit geldt overigens ook voor ongeschreven regels van het volkenrecht, alhoewel daarvoor een toetstingsverbod voor de rechter bestaat.⁴¹

2. Het Zeerecht

Regulering van het gebruik van de zeeën is een oude traditie.⁴² Een en ander is voortgekomen uit Hugo de Groot's concept van de vrije zee, waarin de zee wordt bestemd voor vredelievend gebruik door een ieder, en waardoor geen enkele staat rechtsmacht kan claimen over zeegebieden. Hoewel de zeeën vrij zijn, bleek dat een rechtsvacuüm niet gewenst was.⁴³ Derhalve zijn onder-

³⁸ *State practice* en *opinio juris* wordt door Shabtai Rosenne in *Practice and Methods of International Law*, Oceana Publications 1984, op pagina 55 respectievelijk uitgelegd als de 'the consistent conduct of states' en 'acting out of the belief that the law required them to act that way'. Zie ook *Libya/Malta*, ICJ Reports, 1985, pp. 13 & 29; *Advisory opinion on the Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons*, ICJ Reports, 1996, pp. 226, 253.

³⁹ Statuut van het Internationaal Gerechtshof, geannexeerd tot het VN-Handvest, Art. 38 lid 1

⁴⁰ Grondwet voor het Koninkrijk der Nederlanden, Art. 94

⁴¹ Zie J.W.A. Fleuren, Voorrang bij een ieder verbindende bepalingen bij: Grondwet, Artikel 94, In: *Tekst & Commentaar Grondwet*, Kluwer 2012. Voor discussie: H.G. Hoogers & M. Nap, Het Statuut, de Grondwet en het Internationale Recht, In: *50 jaar Statuut voor het koninkrijk der Nederlanden*, L.J.J. Rogier en H.G. Hoogers (red.), Erasmus Universiteit Rotterdam, 2004, pag. 53-86

⁴² Zie e.g. E. Somers, *Inleiding tot het Internationaal Zeerecht*, 5e Herwerkte uitgave, Kluwer 2010, p. 1-3; Donald R. Rothwell & Tim Stephens, *The International Law of the Sea*, Hart Publishing 2010, p. 2-6; R.R. Churchill & A.V. Lowe, *The Law of the Sea*, Derde editie, Manchester University Press 1999, p. 3-4;

⁴³ Zie Somers 2010, p. 3

werpen als de exploitatie van de zee en haar bodem, veiligheid, en het milieu op en in de zeeën door de jaren heen steeds meer gereguleerd.

Ook met betrekking tot de bestrijding van piraterij zijn internationale regels opgesteld. Het UNCLOS doet in artikel 100 de bestrijding vrij abstract af met de verplichting voor alle staten om tot de *'fullest possible extent'* samen te werken in de repressie er van. Als voorbeeld van deze samenwerking erkent de Algemene Vergadering van de VN:

“[T]he crucial role of international cooperation at the global, regional, subregional and bilateral levels in combating, in accordance with international law, threats to maritime security, including piracy, (...) through bilateral and multilateral instruments and mechanisms aimed at monitoring, preventing and responding to such threats, the enhanced sharing of information among States relevant to the detection, prevention and suppression of such threats, and the prosecution of offenders with due regard to national legislation, and the need for sustained capacity-building to support such objectives[.]”⁴⁴

Het verdrag geeft echter wel enkele concrete vehikels die de repressie mogelijk maken. Deze zijn de mogelijkheden tot het behoud of verlies van de nationaliteit van een piratenschip (Art. 104), de inbeslagname van zo'n schip (Art. 105), en het recht van onderzoek (*right of visit*) (Art. 107).

Gezien deze bepalingen niet verplichten om schepen of opvarenden te beschermen tegen piraten, zal nader worden bekeken of andere bepalingen - binnen het UNCLOS of in andere verdragen - daartoe wel concluderen. Het UNLCOS moet daarbij, met name als het aankomt op de verplichtingen van de vlagstaat, worden beschouwd als het kapstok-verdrag.

2.1 Vlagstaat en Jurisdictie

Dat een koopvaardijship welke de Nederlandse vlag voert iets met Nederland te maken heeft, is zonneklaar. Echter rijzen de vragen waar deze verbinding tussen staat en schip uit bestaat, hoe ver deze rijkt, en wie of wat er door geraakt wordt. Antwoord op dit vraagstuk vinden we in de rechtsmacht-doctrine. Voor de duidelijkheid: Deze studie limiteert zich tot Nederlandse koopvaardijshippen die in volle zee zijn, en richt zich derhalve niet op het principe van kuststaat- of havenstaat-jurisdictie. Immers geldt voor die dat het schip zich dan niet in volle zee bevindt.

2.1.1 Rechtsmacht op Zee ...

Jurisdictie, of rechtsmacht, is de onder het volkenrecht erkende en inherente macht van een soevereine staat om personen, goederen of omstandigheden te reguleren, of anderzijds te beïnvloeden.⁴⁵ Onder territoriale jurisdictie wordt verstaan de exclusieve bevoegdheid van een staat rechtsmacht uit te oefenen op zijn territorium en op alles wat zich daarop bevindt.⁴⁶ Hoewel jurisdictie primair op territorium is gebaseerd, komt deze ook voor op basis van nationaliteit. Zo

⁴⁴ Resolutie van de Algemene Vergadering van de VN, A/RES/64/71 - Oceans and the law of the sea, 4 december 2009, p. 14

⁴⁵ Zie Malcolm N. Shaw, *International Law*, Sixth Edition, Cambridge University Press 2008, p. 645

⁴⁶ Zie Peter H. Kooijmans, *Internationaal Publiekrecht in Vogelvlucht*, Tiende druk, Kluwer 2008, p. 43

kan het dat een onderdaan binnen de rechtsmacht van zijn staat ressorteert, terwijl hij zich buiten het territorium van die staat bevindt.⁴⁷

Geen enkele staat kan middels territoriale jurisdictie rechtsmacht uitoefenen over *terra nullius* en *res communis*, respectievelijk gebieden die tot geen enkel territorium van een bepaalde staat kunnen worden gerekend en gebieden die tot iedereen behoren, en zij die zich daarop bevinden.⁴⁸ De hoge zee wordt, sinds het verschijnen van Hugo de Groot's schrift *Mare Liberum* in 1609, gezien als *res communis*. Dit brengt met zich mee dat staten geen territoriale jurisdictie kunnen vestigen op delen van de hoge zee. Een schip in volle zee kan aldus niet worden gezien als drijvend territorium van de vlagstaat, i.e. als een exclave van de vlagstaat.

Wanneer een schip in volle zee is, is het, een enkele uitzondering daargelaten,⁴⁹ uitsluitend onderworpen aan de rechtsmacht van de vlagstaat.⁵⁰ Dit principe van exclusieve jurisdictie van de vlagstaat is universeel aanvaard en kwam tot stand in de beroemde, veel aangehaalde, uitspraak in de *Lotus* zaak van het Permanent Hof van Internationale Justitie (PCIJ).⁵¹

2.1.2 ... en de Nederlandse Vlag

Involge het UNCLOS, maar ook involge andere instrumenten,⁵² heeft een schip de nationaliteit van de staat wiens vlag het gerechtigd is te voeren.⁵³ Zo bepaalt artikel 92:

1. Ships shall sail under the flag of one State only and, save in exceptional cases expressly provided for in international treaties or in this Convention, shall be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas. A ship may not change its flag during a voyage or while in a port of call, save in the case of a real transfer of ownership or change of registry.
2. A ship which sails under the flags of two or more States, using them according to convenience, may not claim any of the nationalities in question with respect to any other State, and may be assimilated to a ship without nationality.

⁴⁷ Zie e.g. Shaw 2008, p. 645 en verder, en *Cyprus v. Turkey* (dec.), ECHR, App. Nos. 6780/74 & 6950/75, 26 mei 1975, p. 136, § 8

⁴⁸ Zie Shaw 2008, 'Jurisdiction' op p. 645 en verder.

⁴⁹ Zie e.g. Andrew Serdy, Public International Law Aspects of Shipping Regulation, In: *Maritime Law*, Yvonne Baatz (red.), Second Edition, Sweet & Maxwell Thomson Reuters 2011, p. 363 e.v.

⁵⁰ Zie UNCLOS, Art. 91 & 92 lid 1 en Geneva Convention on the High Seas 1958, Art. 6.

⁵¹ PCIJ, *Lotus Case* (Frankrijk v. Turkije), Series A, No. 10, 1927, p. 25: 'It is certainly true that - apart from certain special cases which are defined by international law - vessels on the high seas are subject to no authority except that of the State whose flag they fly.'

⁵² Zie e.g. High Seas Convention Art. 5(1) Voor meer informatie, zie George K. Walker, "Words! Words! Words!": Dilemmas in Definitions, In: *Definitions for the Law of the Sea - Terms not Defined by the 1982 Convention*, George K. Walker (Red.), Martinus Nijhoff Publishers 2012, p. 195

⁵³ Zie ook PCA, *Muscat Dhows Case* (Frankrijk v. Verenigd Koninkrijk), Award of the Tribunal, 8 Augustus 1905, p. 2: '[G]enerally speaking it belongs to every Sovereign to decide to whom he will accord the right to fly his flag and to prescribe the rules governing such grants[.]'

Staten hebben zelf de verantwoordelijkheid om voorwaarden te stellen voor het voeren van hun vlag,⁵⁴ moet er een ‘genuine link’ (wezenlijke band) bestaan tussen het schip en de staat.⁵⁵ Aldus zijn zeeschepen gerechtigd de Nederlandse vlag te voeren, wanneer zij voorzien zijn van een zeebrief als bedoeld in de Zeebrievenwet.⁵⁶ Zeebrieven worden afgegeven voor zeeschepen die zijn ingeschreven in het rompbevrachtingsregister, genoemd in artikel 2 van de Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting. Door inschrijving in het rompbevrachtingsregister verkrijgt ook zeeschip dat buiten Nederland in een eigenaarsregister teboek staat,⁵⁷ de hoedanigheid van Nederlands schip.⁵⁸ Als in dit stuk wordt gesproken over een Nederlands schip of een schip onder de Nederlandse vlag, wordt de hierboven bedoelde nationaliteit van die schepen verondersteld.

2.1.3 Voorgeschreven Jurisdictie

Involge het UNCLOS oefent een staat ‘doeltreffend zijn rechtsmacht en toezicht in administratieve, technische en sociale aangelegenheden uit over schepen die zijn vlag voeren.’ Voorts, zo staat in hetzelfde artikel, dient een staat ‘ingevolge zijn binnenlandse wetgeving rechtsmacht op zich te nemen over elk schip dat zijn vlag voert en over de kapitein, officieren en bemanning daarvan met betrekking tot administratieve, technische en sociale aangelegenheden betreffende het schip.’⁵⁹ Ook met betrekking tot strafrechtelijke jurisdictie heeft de vlagstaat in principe het monopolie.⁶⁰ Dit principe is onderdeel van het internationaal gewoonterecht en is erkend in de eerder aangehaalde *Lotus*-zaak.

Het Internationaal Tribunaal voor het Recht van de Zee (ITLOS) legt in de *M/V Saiga*-zaak uit dat de bedoelde jurisdictie in het UNCLOS betrekking heeft op eenieder welke met het schip te maken heeft, rechts- dan wel natuurlijk persoon, van welke nationaliteit dan ook:

“Articles 94 and 217, in particular, set out the obligations of the flag State which can be discharged only through the exercise of appropriate jurisdiction and control over natural and juridical persons such as the Master and other members of the crew, the owners or operators and other persons involved in the activities of the ship. No distinction is made in these provisions between nationals and non-nationals of a flag State.”⁶¹

Echter lijkt na het bestuderen van wetenschappelijke publicaties de enige conclusie mogelijk dat aan boord van een schip onder Nederlandse vlag niet alles is geregeld. Buiten de aspecten die de staat moet regelen involge een verplichting voortkomend uit de diverse internationale rechts-

⁵⁴ Somers 2010, p. 248

⁵⁵ UNCLOS, Art. 91, Geneva Convention on the High Seas, Art. 5

⁵⁶ Zeebrievenwet, Art. 3 lid 1

⁵⁷ Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting, Aanhef

⁵⁸ *Ibid*, Art. 5 lid 1

⁵⁹ UNCLOS, Art. 94 lid 2 sub b

⁶⁰ De kanttkening die hierbij moet worden geplaatst, is dat, in het geval van een aanvaring, naast de vlagstaat tevens de staat waarvan de verdachte een onderdaan is de mogelijkheid tot vervolging kan hebben. Deze regeling is opgenomen in UNCLOS, Art. 97, lid 1. Zie ook SUA, Art. 6 voor de vestiging van jurisdictie over misdrijven.

⁶¹ *The M/V Saiga* (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), ITLOS Reports 1999, § 105

bronnen, bestaat er op volle zee aan boord van een Nederlands schip een juridisch vacuüm voor aspecten die men wel op Nederlandse bodem terug kan vinden.

Als concreet voorbeeld hiervan: Het staatsexamen voorgezet onderwijs kan krachtens de Nederlandse (onderwijs-)wetgeving niet worden afgelegd buiten het Nederlands grondgebied.⁶² Op kamervragen met de suggestie of dit aan boord van een Nederlands marineschip zou kunnen plaatsvinden, antwoordde toenmalig van minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap Marja van Bijsterveldt dat hoewel er aan boord van een Nederlands schip sprake is van rechtsmacht door de vlagstaat, daarmee nog geen sprake is van grondgebied van die vlagstaat.⁶³ Aldus kan het staatsexamen niet worden afgelegd aan boord van een schip onder Nederlandse vlag.

Gezien niet kan worden gesteld dat aan boord van een schip één op één dezelfde wetten en verdragen van toepassing zijn als op het territorium van de vlagstaat, moet worden onderzocht wat met betrekking tot de vraagstukken van dit onderzoek wel van toepassing is.

2.2 *Vlagstaat Verplichtingen*

2.2.1 Het UNCLOS

UNCLOS Artikel 94 somt de verplichtingen van de vlagstaat op. Stuk voor stuk komen deze verplichtingen ook in andere instrumenten voor. De bijgevoegde tabel, welke evenals artikel 94 als bijlage is toegevoegd, geeft de onderlinge relatie aan.⁶⁴ Vele regelingen verplichten niet de vlagstaat tot direct handelen, maar geven, zoals verderop zal blijken, juist die vlagstaten de verplichting om de reder, de bemanning en/of de kapitein van een schip te verplichten zich aan bepaalde regels te houden.

Lid 3 van Artikel 94 bepaalt echter dat ‘iedere staat ten aanzien van de schepen die zijn vlag voeren **alle** maatregelen [moet nemen] die nodig zijn om de veiligheid op zee te verzekeren.’⁶⁵ Hoewel het lijkt alsof deze maatregelen niet limitatief zijn, afgeleid uit het woord ‘alle’, maar ook uit de authentieke tekst ‘*inter alia*’ welke voorafgaat aan enkele voorbeelden van maatregelen, is deze bepaling toch beperkt door lid 5 van hetzelfde artikel.

Als voorbeelden worden in lid 3 en 4 onder andere maatregelen met betrekking tot de bouw, de uitrusting, en de zeewaardigheid van schepen, alsook de opleiding van de bemanning, het gebruik

⁶² ‘Nu de WVO slechts betrekking heeft op de regeling van het voortgezet onderwijs aan scholen in Nederland, moet worden aangenomen dat de wetgever heeft beoogd dat de eindexamens – als deel van de wettelijk voorgeschreven onderwijstaken van die scholen – in Nederland worden afgenomen.’ Zie *Stichting Nederlands Middelbaar Onderwijs Curaçao v. De Staat der Nederlanden*, Rechtbank ‘s-Gravenhage, zaaknummer / rolnummer: 312925 / HA ZA 08-1904, 5 augustus 2009, Vonnis, LJN: BM6346, onder 4.6

⁶³ Kamerstukken II 2011/12, Beantwoording Kamervragen over het bericht dat Nederlandse schoolexamens op Curaçao op een marineschip afgenomen kunnen worden, 3367, 3 september 2012, p. 2

⁶⁴ Zie bijlage 2 en 3

⁶⁵ UNCLOS (Nederlandse vertaling), Art. 94 lid 3, aanhef (arcering toegevoegd PR)

van signalen, het onderhoud van de schepen en het voorkomen van aanvaringen gegeven.⁶⁶ Hoewel de term ‘zeewaardigheid’ in eerste opzicht zou moeten worden uitgelegd als ‘*in a fit condition to undergo a voyage, and to encounter stormy weather*’, zou de bekwaamheid van de bemanning en de uitrusting, maar ook de staat van het veiligheidsbeleid aan boord van het schip er onder vallen.⁶⁷ Volgens Rothwell & Stephens 2010 zijn vlagstaten ook gehouden om zekere maatregelen te nemen ter garantie van de levensveiligheid op zee, als zijnde een uitbreiding van de zeewaardigheids-garantie.⁶⁸

Art. 94 Lid 5 beperkt de definitie van ‘alle maatregelen’ in lid 3 en bepaalt dat een staat zich dient te houden aan ‘*generally accepted international regulations, procedures and practices and to take any steps which may be necessary to secure their observance*.’⁶⁹ Dit betekent dat behoudens de bovenstaande voorbeelden, naar maatregelen buiten het UNCLOS moeten worden gezocht. De zinsnede, welke vaker voorkomt in het UNCLOS,⁷⁰ slaat volgens een studie van de International Maritime Organisation (IMO) op de toepassing van IMO regels en standaarden.⁷¹

Involge een VN-publicatie uit 2004 lijkt die analyse te eng en zijn de lidstaten van het UNCLOS gebonden om maatregelen, welke vallen onder de ‘*generally accepted international regulations, procedures and practices*’, uit te voeren, zelfs als die ‘*regulations*’ voortkomen uit instrumenten (verdragen, resoluties, etc.) waar de betreffende UNCLOS lidstaat niet door gebonden is.⁷² Dezelfde publicatie benadrukt dat een dergelijke algemeen geaccepteerde regel niet *per se* tot het gewoonterecht hoeft te behoren,⁷³ terwijl de International Law Association (ILA) in tegenstelling daartoe juist bepleit dat de bedoelde regels niet met het gewoonterecht kunnen worden vergeleken:

“[C]ertain rules which had not taken the form of an international convention in force for the states concerned, but which were nevertheless respected by most states. Generally accepted international rules and standards cannot be equated with customary law nor with legal instruments in force for the states concerned. Generally accepted international rules and standards, instead, are primarily based on state practice, attaching only secondary im-

⁶⁶ Zie UNCLOS, Art. 94. Zie ook Somers 2010, p. 255

⁶⁷ John N.K. Mansell, *Flag State Responsibility - Historical Development and Contemporary Issues*, Springer 2009, p. 58. Zie ook Satya N. Nandan C.B.E. & Shabtai Rosenne, *United Nations Convention on the Law of the Sea - A Commentary*, Volume III, Martinus Nijhoff Publishers 1995, p. 147

⁶⁸ Donald R. Rothwell & Tim Stephens, *The International Law of the Sea*, Hart Publishing 2010, p. 160

⁶⁹ UNCLOS, Art. 94 lid 5. Zie ook Ho-Sam Bang, The incident of the container ship MSC Napoli: is it an intractable problem?, In: *Ethics, Law & Society: Volume IV*, Jennifer Gunning, Søren Holm & Ian Kenway (Red.), Ashgate 2009, p. 371-372

⁷⁰ Zie e.g. Art. 60, Art. 80, Art. 210 lid 4 en lid 6, Art. 211, et. al

⁷¹ IMO, Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organisation, 19 januari 2012, p. 10

Zie <http://www.imo.org/OurWork/Legal/documents/implications%20of%20unclos%20for%20imo.pdf> (14-11-2013)

⁷² United Nations, *The Law of the Sea: Obligations of States Parties under the United Nations Convention on the Law of the Sea and Complimentary Instruments*, United Nations, Office of Legal Affairs 2004, p. 2

⁷³ *Ibid*

portance to the nature and status of the instrument containing the respective rule or standard.”⁷⁴

Hoewel de indruk is gewekt dat er meer regelingen bestaan waar de vlagstaat zich aan dient te houden, is het getuige bovenstaande analyse volstrekt onduidelijk waar deze *generally accepted international regulations, procedures and practices* toe behoren (wel/niet gewoonterecht), laat staan welke regels het specifiek zijn of welke verplichtingen eruit voortvloeien. De gestelde limieten aan de omvang van dit stuk beperkt verdere onderzoek hiernaar.⁷⁵

2.2.2 IMO Resoluties & Regelingen

Naar aanleiding van de kaping van het Italiaanse cruiseschip ‘*Achille Lauro*’ door vier leden van het Palestine Liberation Front (PLF) in 1985⁷⁶, ontstond er veel aandacht voor maritieme veiligheid. De International Maritime Organisation (IMO)⁷⁷ nam in 1986 een resolutie aan en in 1988 volgde de Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, kortweg de SUA Conventie. Zoals hierboven besproken, kunnen IMO resoluties en regelingen worden gezien als een weergave van ‘*generally accepted international regulations, procedures and practices*’ als bedoeld in UNLCOS Art. 94 lid 5. Lidstaten van het UNCLOS zouden derhalve ook uit hoofde van het UNCLOS aan deze resoluties en regelingen gehouden zijn.

Naar aanleiding van 9/11 heeft de IMO in 2002 nieuwe maatregelen getroffen, waaronder de International Ship and Port facility (ISPS) Code, welke de veiligheid op schepen en in havens moet bevorderen. Deze code ziet toe op de veiligheid van schepen in havens en geeft een standaard

⁷⁴ “Based on the drafting history of the notion of generally accepted international rules and standards, as it first appeared in the 1958 Geneva Convention on the High Seas, the application of this concept to the environmental sphere in the 1982 Convention is believed to retain the same ultimate objective, namely to make compulsory for all states certain rules which had not taken the form of an international convention in force for the states concerned, but which were nevertheless respected by most states.” Zie Kari Hakapaa, Erik Franckx, Erik J Molenaar et al, Final Report of the Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution, In: *Report of the Sixty-Ninth Conference*, International Law Association, London 2000, p. 33

⁷⁵ Zie voor een overzicht van Vlagstaatverplichtingen ook Yoshinobu Takei, Assessing Flag State Performance in Legal Terms: Clarifications of the Margin of Discretion, In: *International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 28, afl. 1, pag. 97-133, 2013

⁷⁶ In ruil voor de vrijlating van de 97 gijzelaars werd de vrijlating van vijftig Palestijnse gevangenen in Israël geëist. Aan dit verzoek werd geen gehoor gegeven. Later, op 8 oktober, hebben de militanten de bejaarde Amerikaans-Joodse - aan rolstoel gekluisterde - Leon Klinghoffer doodgeschoten en over boord gegooid. Zie Richard Pallardy, *Achille Lauro hijacking*, Encyclopædia Britannica, <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/3574/Achille-Lauro-hijacking> (14-11-2013)

⁷⁷ De International Maritime Organisation (IMO) is een agentschap van de Verenigde Naties welke in 1948 naar aanleiding van de United Nations International Maritime Conference in Genève als de Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO) in het leven werd geroepen. De huidige missie van het speciale agentschap is het promoten van veilige, beveiligde, milieuvriendelijke, efficiënte en duurzame scheepvaart door middel van samenwerking. Een van de taken die hieruit voortvloeit is het bieden van een antwoord op de hedendaagse piraterij in de Golf van Aden.

raamwerk voor het in kaart brengen van veiligheidsrisico's. Vlagstaten moeten er op toezien dat de ISPS Code wordt nageleefd.⁷⁸

Naast de ISPS Code heeft de IMO nog meer resoluties aangenomen welke Lidstaten aanmoedigen en oproepen piraterij tegen te gaan. De Djibouti Code of Conduct uit 2009, welke tot samenwerking en maatregelen op het gebied van aanhouden en berechten van piraten oproept, is daar een voorbeeld van.⁷⁹ Nederland is echter geen verdragspartij bij deze laatste. In resolutie MSC.1/Circ.1339 van 14 september 2011⁸⁰ kondigde de IMO een handleiding aan voor schepen welke door het gebied met een hoog risico op piraterij varen;⁸¹ de Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy 4 (BMP4).

In deze regelingen, resoluties en handleidingen kunnen echter geen vlagstaatverplichtingen worden gevonden welke direct voor dit onderzoek relevant zijn.

2.2.3 Het Maritiem Arbeidsverdrag

Het Maritiem Arbeidsverdrag geeft vlagstaten verplichtingen aangaande de arbeidsomstandigheden van zeevarenden aan boord van schepen onder hun vlag.

Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over ships that fly its flag by establishing a system for ensuring compliance with the requirements of this Convention, including regular inspections, reporting, monitoring and legal proceedings under the applicable laws.⁸²

Uit hoofde van dit citaat rust op de staat een indirecte verplichting de naleving van de conventiebepalingen te waarborgen. Het verdrag bepaalt dat iedere zeevarende het recht heeft op een veili-

⁷⁸ Zie M. Hugh & Mary R. Brooks, Consequences of Securing Merchant Shipping for Contractual Relations in the Carriage of Seaborne Trade, Kindred, In: *The Future of Ocean Regime-building: Essays in Tribute to Douglas M. Johnston*, Aldo Chircop, Ted L. McDorman, Susan J. Rolston (red.), Nijhoff 2009, p. 323

⁷⁹ De Arab-East African Djibouti Code of Conduct (2009), een overeenkomst tussen de overheden van Comoros, Djibouti, Egypte, Eritrea, Ethiopië, Frankrijk, Jordanië, Madagaskar, de Malediven, Mauritius, Mozambique, Oman, Saudi-Arabië, de Seychellen, Somalië, Zuid-Afrika, Sudan, de Verenigde Arabische Emiraten, Tanzania en Jemen, ziet er op toe dat er meer samenwerking plaatsvindt op het gebied van informatiedeling, het tegengaan van piraterij door bijvoorbeeld aanhouding en berechting en het aan boord van patrouille schepen brengen van rechtshandhavers. De Code is hier beschikbaar: <http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Documents/DCoC%20English.pdf> (14-11-2013)

⁸⁰ Zie IMO, Piracy and Armed Robbery against Ships in Waters off the Coast of Somalia, Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy, MSC.1/Circ.1339, 14 September 2011, <http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/piracy/Documents/1339.pdf> (14-11-2013)

⁸¹ In BMP4 is de hoge risico zone als volgt omschreven: 'The High Risk Area defines itself by where pirate activity and/ or attacks have taken place. For the purpose of BMP the High Risk Area is an area bounded by Suez and the Strait of Hormuz to the North, 10°S and 78°E.' Deze laatste coördinaten verwijzen naar een punt in de Indische Oceaan. Zie www.shipping.nato.int/SiteCollectionDocuments/Anti%20Piracy%20Chart%202nd%20Edition.jpg (14-11-2013)

⁸² Maritime Labour Convention (MLC), 2006, Art. V, § 2. Dit verdrag is aangenomen op 23 februari 2006 en op 20 augustus 2013 in werking getreden. Door Nederland geratificeerd in november 2011. Het verdient opmerking dat dit verdrag, 60 reeds bestaande verdragen en regelingen van de Internationale Arbeidsorganisatie vervangt.

ge (*'safe and secure'*) werkplek, op fatsoenlijke (*'decent'*) werk- en leefomstandigheden en op bescherming van de gezondheid, gezondheidszorg, welzijnsmaatregelen en andere vormen van sociale bescherming.⁸³ De vlagstaat heeft naast een uitgebreide inspectie- en certificeringsplicht, ook de plicht om, zoals uit volgend citaat blijkt, het naleven van de vereisten uit het verdrag te handhaven:

Each Member shall prohibit violations of the requirements of this Convention and shall, in accordance with international law, establish sanctions or require the adoption of corrective measures under its laws which are adequate to discourage such violations.⁸⁴

Het verdrag voorziet dus niet in verplichtingen jegens de vlagstaat om zelf goede arbeidsomstandigheden aan boord van een schip onder zijn vlag te garanderen; De vlagstaat dient de naleving van de vereisten aan goede omstandigheden te garanderen. Het is dus aan de reder of scheepseigenaar om veilige en fatsoenlijke arbeidsomstandigheden te bieden, en de taak van de vlagstaat de situatie te inspecteren, te keuren, en zo nodig, te bekeuren.

Hieruit kan *a contrario* worden opgemaakt dat, hoewel de reder verantwoordelijkheid draagt voor het bieden van goede arbeidsomstandigheden aan boord, de vlagstaat wel degelijk ook een verantwoordelijkheid heeft, te weten die om de reder niet te beperken in het naleven van die vereisten. De vraag die natuurlijk na deze beredenering rijst: Beperkt de Nederlandse overheid als vlagstaat de reder in de adequate naleving van de vereisten gesteld aan het bieden van waardige en veilige arbeidsomstandigheden door gewapende beveiliging van de koopvaardischepen niet toe te staan? Beantwoording van deze vraag vindt plaats in deel III van dit onderzoek 'Delegatie van het Geweldsmonopolie'.

3. Het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens

Zoals uit het eerder aangehaalde verhaal⁸⁵ van voormalig kapitein Kees Pronk blijkt, is er een grote kans dat een aanval door piraten een levensbedreigende situatie voor de bemanning zal voortbrengen. Als bepaald in artikel 2 van het Europees Verdrag tot Bescherming van de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden, beter bekend als het EVRM, heeft eenieder recht op leven en zal dat recht worden beschermd door de wet. Het recht op leven is volgens het Europees Hof voor de Rechten van de Mens een *'inalienable attribute of human beings and forms the supreme value in the hierarchy of human rights'*.⁸⁶ Maar in hoeverre zijn een aanval door piraten, en de mogelijke consequenties daarvan, een inbreuk op het recht op leven? En valt die inbreuk de Nederlandse staat te verwijten?

Het afdwingbaar karakter van zijn bepalingen door de rechtspraak van het Europees Hof voor de

⁸³ MLC 2006, Art. IV, lid 1, 3 en 4.

⁸⁴ MLC 2006, Art. V, § 6

⁸⁵ Zie pagina 6

⁸⁶ *Streletz, Kessler and Krenz v. Germany*, ECtHR, App. Nos. 34044/96, 35532/97 and 44801/98, 22 maart 2001, Judgment, § 94

Rechten van de Mens (‘EHRM’, of ‘Hof’) en de toepassing ervan door de Nederlandse rechter, maakt het EVRM het belangrijkste mensenrechtenverdrag waar Nederland partij bij is. Derhalve ligt de focus in deze studie op dat verdrag.

3.1 Extraterritoriale Toepassing

Doch alvorens het recht op leven zelf te analyseren, is het zaak te onderzoeken of het EVRM, zoals de Commissie De Wijkerslooth veronderstelde,⁸⁷ überhaupt van toepassing is. De vraag rijst of dat de relevante bepalingen uit het EVRM ook van toepassing zijn voor de Nederlandse koopvaardij schepen, gezien, zoals bleek in het hoofdstuk *Vlagstaat en Jurisdictie*, van territoriale jurisdictie van een staat in volle zee geen sprake kan zijn. Kortom: Valt een Nederlands koopvaardij schip in volle zee, en/of zijn bemanning, binnen de *ratione loci* van het EVRM, i.e. binnen de jurisdictie in artikel 1 van de conventie, welke leest:

The High Contracting Parties shall secure to everyone within their jurisdiction the rights and freedoms defined in Section I of this Convention⁸⁸

Hoewel de zinsnede ‘*everyone within their jurisdiction*’ geen territoriale beperking op de reikwijdte van de conventie lijkt te leggen, werd in de beroemde *Bankovic*-zaak uit 2001 bepaald dat de bedoelde jurisdictie een ‘*essentially territorial notion*’ is,⁸⁹ en dat de conventie niet was ontwikkeld om overal ter wereld te worden toegepast.⁹⁰ In casu ging het om een bombardement van de NAVO op de Servische televisie- en radiodienst, waarbij journalisten waren omgekomen. De klagende partijen, familieleden van de omgekomen journalisten, betoogden dat de slachtoffers door het bombardement binnen de jurisdictie van de 17 beklagde NAVO staten waren gekomen. Het Hof bepaalde echter om diverse, waarvan enkele later besproken, redenen dat dit niet zo was.

3.1.1 Vlagstaat- en ‘Artikel 1’-jurisdictie

Hoewel extraterritoriale toepassing van het EVRM bijna altijd in één adem wordt genoemd met *Bankovic*, was al eerder over dit vraagstuk geoordeeld. De Europese Commissie voor de Rechten van de Mens,⁹¹ welke rechtspraak voorafgaand aan het Europees Hof, maakte in 1975, zonder daar verder op in te gaan, in de zaak *Cyprus v. Turkey* de volgende overweging:

⁸⁷ Adviescommissie Gewapende Particuliere Beveiliging tegen Piraterij 2011, p. 11 & 14

⁸⁸ ECHR, Art. 1.

⁸⁹ *Bankovic and Others v. Belgium and 16 other Contracting States*, ECtHR, App. No. 52207/99, 12 december 2001, Decision, § 61. Zie ook § 63: ‘[T]he Court finds clear confirmation of this essentially territorial notion of jurisdiction in the travaux préparatoires which demonstrate that the Expert Intergovernmental Committee replaced the words “all persons residing within their territories” with a reference to persons “within their jurisdiction” with a view to expanding the Convention’s application to others who may not reside, in a legal sense, but who are, nevertheless, on the territory of the Contracting States.’

Zie ook Jacobs, White & Ovey, *The European Convention on Human Rights*, Fifth Edition, Oxford University Press 2010, p. 89

⁹⁰ *Bankovic and Others v. Belgium and 16 other Contracting States*, § 80

⁹¹ De European Commission on Human Rights bepaalde tussen 1954 en 1998 of een zaak ontvankelijk was. Zo positief, werd de zaak doorverwezen naar het Europees Hof voor de Rechten van de Mens. In deze verder ‘Commissie’ genoemd.

“The Commission further observes that nationals of a State, including registered ships and aircraft, are partly within its jurisdiction wherever they may be, and that authorised agents of a State, including diplomatic and consular agents and armed forces, not only remain under its jurisdiction when abroad but bring any other persons or property ‘within the jurisdiction’ of that State, to the extent that they exercise authority over such persons or property. Insofar as, by their acts or omissions, they affect such persons or property, the responsibility of the State is engaged.”⁹²

Zonder te verwijzen naar eerdere uitspraken van de Europese Commissie, beperkte het Hof het bovenstaande door in de zaak *Banković*⁹³ op te merken dat ‘andere erkende vormen’ van extraterritoriale jurisdictie bestaan bij de gedragingen van diplomaten in het buitenland en aan boord van vaartuigen en schepen geregistreerd in, of met de vlag van, een staat.⁹³ Het internationaal gewoonterecht en verdragsbepalingen hebben volgens het Hof erkenning gegeven aan deze extraterritoriale toepassing van jurisdictie.⁹⁴

Het Hof refereert met die opmerking onder meer naar de reeds besproken vlagstaat jurisdictie.⁹⁵ Die vorm van jurisdictie is de door het internationaal zeerecht aan een staat gegeven bevoegdheid om wet- en regelgeving te kunnen voorschrijven waarmee personen, goederen en omstandigheden aan boord van een schip dat zijn vlag voert, kunnen worden gereguleerd.⁹⁶ Die definitie van jurisdictie is echter wezenlijk anders dan de jurisdictie bedoeld in artikel 1 EVRM: Aldaar gaat, het zoals later uitgelegd, om meer dan slechts de bevoegdheid regels voor te schrijven, namelijk om de manier waarop de staat daadwerkelijk zijn macht uitoefent en in welke mate.

Derhalve kan niet zonder meer worden aangenomen dat de aanwezigheid van voorgeschreven jurisdictie van Nederland (i.e. vlagstaat jurisdictie) eveneens betekent dat een schip daarmee ook valt onder de ruimtelijke vorm van jurisdictie, als bedoeld in artikel 1 EVRM, van Nederland.⁹⁷

3.1.2 ‘Effective Control’ over Plaatsen en Personen

Het woord jurisdictie in artikel 1 heeft aldus een geheel eigen betekenis. In 1995 overwoog het Hof in de preliminaire hoedanigheid van de *Loizidou*-zaak voor het eerst dat jurisdictie kon worden uitgelegd als de ‘effective control’ van een staat over buitenlands territorium:⁹⁸

⁹² *Cyprus v. Turkey* (dec.), ECHR, App. Nos. 6780/74 & 6950/75, 26 mei 1975, p. 136, § 8

⁹³ *Banković and Others*, § 73. Overigens vallen vliegtuigen hier ook onder. Zie ook *Ilbeyi Kemaloglu and Meriye Kemaloglu v. Turkey*, § 34, en *Medvedyev and Others v. France*, ECtHR, Application no. 3394/03, Judgment, 29 March 2010, § 65.

⁹⁴ Zie *Banković and Others v. Belgium and 16 other Contracting States*, § 73

⁹⁵ Zie deel II, hoofdstuk 2, *Vlagstaat en Jurisdictie*

⁹⁶ Zie Marko Milanovic, *Extraterritorial Application of Human Rights Treaties - Law, Principles, and Policy*, Oxford University Press 2011, p. 161 en Shaw, M. 2008, p. 645

⁹⁷ Zie Milanovic 2011, p. 167

⁹⁸ Zie ook Milanovic 2011, p. 161 en de analyse van Douglas Guilfoyle in Human Rights Issues and Non-Flag State Boarding of Suspect Ships in International Waters, In: Clive R. Symmons (red.), *Selected Contemporary Issues in the Law of the Sea*, Nijhoff 2011

“[T]he responsibility of a Contracting Party may also arise when as a consequence of military action - whether lawful or unlawful - it **exercises effective control of an area outside its national territory**. The obligation to secure, in such an area, the rights and freedoms set out in the Convention derives from the fact of such control whether it be exercised directly, through its armed forces, or through a subordinate local administration.”⁹⁹

Later werd de redenering - eerst impliciet, later expliciet - uitgebreid. Waar in *Bankovic* werd bepaald dat deze redenering alleen op zou gaan als op het territorium in kwestie normaal ook onder de conventie zou vallen, i.e. in de Europese ‘legal space’¹⁰⁰, zoals in *Loizidou* het geval was, werd daar in latere zaken weer van afgeweken. Zo werd de conventie bijvoorbeeld ook van toepassing geacht in diverse staten buiten de Europese juridische ruimte,¹⁰¹ bijvoorbeeld in noord Irak, en in - in deze relevante - volle zee.

In onder andere *Women on Waves*, waar de autoriteiten in volle zee een Nederlands schip tegenhielden, werd de toepasselijkheid van de conventie niet eens betwist.¹⁰² In een latere zaak met soortgelijke feiten waar dit wel gebeurde, werd bepaald dat de gevangengenomen bemanning én hun schip onder de ‘full and exclusive control’ van de Franse marine stonden en dat beiden daarmee in de rechtsmacht van Frankrijk waren.¹⁰³ Het Hof maakt daar echter niet duidelijk of Frankrijk het schip beheerste - en daardoor ook de bemanning -, of de bemanning beheerste - en daardoor het schip. Dit laatste is van belang om te bepalen of het hof een ruimtelijk (*spatial*) of persoonlijk (*personal*) model van jurisdictie toepast. Met de zaak van *Al-Skeini* komt daar enigszins duidelijkheid in:

“The Court does not consider that jurisdiction in the above cases[, dit zijn de zaken welke deze auteur tevens heeft besproken,] arose solely from the control exercised by the Contracting State over the buildings, aircraft or ship in which the individuals were held. What is decisive in such cases is the exercise of physical power and control over the person in question.

⁹⁹ *Loizidou v. Turkey*, ECtHR, App. No. 15318/89, 23 februari 1995, Judgment (preliminary objections), § 62. (arceering toegevoegd PR) Zie ook *Medvedyev and Others v. France*, ECtHR, App. No. 3394/03, 29 maart 2010, Judgment, § 63

¹⁰⁰ De Europese ‘legal space’ moet worden gelezen als alle grondgebied binnen de geografische grenzen van de lidstaten van de Raad van Europa, welke tot het EVRM partij zijn. In *Loizidou* ging het om een Turkse bezettingsmacht op Cyprus. Beiden landen zijn partij bij het EVRM en derhalve viel Cyprus in de ‘legal space’ van de conventie, zo het Hof in *Bankovic* oordeelde.

¹⁰¹ De conventie werd toegepast in o.a. het noorden van Irak, Kenia, in Iran en in de neutrale VN zone op Cyprus. Zie Jacobs, White & Ovey, *The European Convention on Human Rights*, Fifth Edition, Oxford University Press 2010, p. 91.

¹⁰² *Women on Waves et al v. Portugal*, ECtHR, App. No. 31276/05, 3 februari 2009, Arret. Zo ook *Xhavara c. l'Italie et l'Albanie*, ECtHR, App. No. 39473/98, 11 januari 2001 en *Rigopoulos v. Spain*, ECtHR, App. No. 37388/97, 12 januari 1999.

¹⁰³ *Medvedyev and Others v. France*, ECtHR, App. No. 3394/03, 29 maart 2010, Judgment, § 67: ‘the Court considers that, as this was a case of France having exercised full and exclusive control over the Winner and its crew, at least *de facto*, from the time of its interception, in a continuous and uninterrupted manner until they were tried in France, the applicants were effectively within France's jurisdiction for the purposes of Article 1 of the Convention (contrast *Bankovi*, cited above).’ Zie ook *Al-Skeini and Others v. the United Kingdom*, ECtHR, App. No. 55721/07, 07 juli 2011, Judgment, § 136

137. It is clear that, whenever the State through its agents exercises control and authority over an individual, and thus jurisdiction, the State is under an obligation under Article 1 to secure to that individual the rights and freedoms under Section 1 of the Convention that are relevant to the situation of that individual.”¹⁰⁴

Men kan tot de volgende conclusie komen: Wanneer een EVRM-lidstaat buiten de territoriale grenzen effectieve controle heeft over een mix van respectievelijk personen en plaatsen, waarbij nadruk op personen, vallen die personen en eenieder die zich op zo’n plaats bevindt, binnen de rechtsmacht van die lidstaat.¹⁰⁵ De bedoelde effectieve controle bestond in alle relevante zaken uit (politie)agenten of militairen van de beklaagde staat die arrestaties verrichtte, personen gevangen houden, een gebied militair bezette, of anderzijds feitelijke macht uitoefenden over gebieden of plaatsen, maar in ieder geval over personen.

3.1.3 De Jure Control

Zoals hierboven besproken, wordt de toepassing van het EVRM slechts aanwezig geacht via de effectieve controle van agenten of militairen op personen; niet slechts via de macht over een schip waar die activiteit op plaatsvindt. Het verbaast dan ook niet dat tot vrij recent, namelijk tot op 23 januari 2012, het Hof nooit in zijn uitspraken de aanwezigheid van vlagstaat-jurisdictie als vehikel heeft (durven) gebruiken om te overwegen dat het EVRM van toepassing was aan boord van een schip.

In de zaak *Hirsi Jamaa and Others v. Italy*, waarvan uitspraak werd gedaan op laatstgenoemde datum, is daar verandering in gekomen: Het Hof heeft de in respectievelijk *Cyprus v. Turkey* en *Bankovic* uitgevonden en aangehaalde ‘jurisdictie-via-vlagstaat’-doctrine verder uitgebouwd en toegepast. Samengevat betrof het in casu vluchtelingen die, in een poging het Europese vaste land te bereiken, in volle zee gered moesten worden en aan boord van Italiaanse marineschepen werden gebracht. Vervolgens zijn de vluchtelingen door de Italiaanse militairen aan de Libische autoriteiten overgedragen. In de beoordeling bevestigt het Hof wederom dat involge het zeerecht een schip in volle zee onder de exclusieve rechtsmacht van de vlagstaat valt:¹⁰⁶

“The Court observes that by virtue of the relevant provisions of the law of the sea, a vessel sailing on the high seas is subject to the exclusive jurisdiction of the State of the flag it is flying. This principle of international law has led the Court to recognise, in cases concerning acts carried out on board vessels flying a State’s flag, in the same way as registered aircraft, cases of extra-territorial exercise of the jurisdiction of that State. (...) Where there is control over another, this is *de jure* control exercised by the State in question over the individuals concerned.”¹⁰⁷

¹⁰⁴ *Al-Skeini and Others v. the United Kingdom*, ECtHR, App. No. 55721/07, 07 juli 2011, Judgment, § 136 en 137

¹⁰⁵ Zie ook Marek Szydło, Extra-Territorial Application of the European Convention on Human Rights After *Al-Skeini* and *Al-Jedda*, In: *International Criminal Law Review* (2012), Vol. 12 Issue 2, p. 283 en Milanovic 2011, p. 41

¹⁰⁶ *Hirsi Jamaa and Others v. Italy*, ECtHR, App. no. 27765/09, 23 februari 2012, Judgment, § 77. Het Hof verwijst in dezelfde paragraaf terug naar de zaken *Bankovic* en *Medvedev and Others v. France* (zie onder), waar het eerder het bestaan van vlagstaat-jurisdictie erkende.

¹⁰⁷ *Hirsi Jamaa and Others v. Italy*, § 77

En verderop:

“In the Court’s opinion, in the period between boarding the ships of the Italian armed forces and being handed over to the Libyan authorities, the applicants were under the continuous and exclusive *de jure* and *de facto* control of the Italian authorities.”¹⁰⁸

De jure is hierbij de belangrijkste term. Met die term geeft namelijk het Hof aan van oordeel te zijn dat via de vlagstaat-jurisdictie een nexus (verbinding) bestaat tussen de beklagde staat en het schip waarop de klagers zich bevonden, i.e. het Hof is van oordeel dat door de nationaliteit van het schip de klagers in de artikel 1 jurisdictie van die staat waren.

3.1.4 Extraterritoriaal Effect

In het artikel ‘*Over de Grens. Staatsaansprakelijkheid en de doden aan de grenzen van Europa*’ betoogt hoogleraar migratierecht Thomas Spijkerboer dat migranten ook op volle zee in de rechtsmacht van een Europese staat kunnen ressorteren wanneer zij rechtstreeks door het beleid van zo’n staat worden geraakt.¹⁰⁹ Door intensivering van grensbewaking langs die Europese kust waar migranten relatief gemakkelijk over kunnen steken, kiezen migranten voor langere en gevaarlijkere routes, met - volgens hem - meer slachtoffers als voorspelbaar gevolg.

Door dit beleid, zo oordeelt Spijkerboer, ressorteren de migranten - of zij zich nou in de tot Europa behorende territoriale wateren of in volle zee bevinden - onder de rechtsmacht van de staat welke dat beleid voert.¹¹⁰ Spijkerboer heeft die mogelijkheid verondersteld, gestoeld op overwegingen van de Commissie in *X. and Y. v. Switzerland* (1977). In die zaak werd geoordeeld dat Zwitserland verantwoordelijk was voor de effecten die zijn douanebeleid genereerde in Liechtenstein, waarmee de aldaar getroffen in de EVRM-jurisdictie van Zwitserland vielen.¹¹¹

Deze vergelijking blijkt echter te kort door de bocht: In casu had Zwitserland een douaneverdrag met Liechtenstein, welke laatste geen verdragspartij tot het EVRM was, en was Zwitserland tevens verantwoordelijk voor dat beleid én vond het beleid plaats met goedkeuring van de staat Liechtenstein.¹¹² Dat valt moeilijk te vergelijken met een effect dat in volle zee plaatsvindt, gezien er daar sprake is van een rechtsvacuüm en er geen overeenkomst bestaat welke dat gat opvult.

Een meer recentere zaak, *Drozd and Janousek v. France and Spain*, schept echter, met verwijzing naar onder meer *X. and Y. v. Switzerland*, een betere voedingsbodem voor een plausibele vergelijking:

“The term ‘jurisdiction’ is not limited to the national territory of the High Contracting Parties; their responsibility can be involved because of acts of their authorities producing ef-

¹⁰⁸ *Hirsi Jamaa and Others v. Italy*, § 81

¹⁰⁹ Zie Thomas Spijkerboer, *Over de Grens. Staatsaansprakelijkheid en de doden aan de grenzen van Europa*, In: *ArsAequi*, oktober 2009, p. 625-632

¹¹⁰ Spijkerboer 2009, p. 626

¹¹¹ *X. and Y. v. Switzerland*, ECRM, App. No. 7289/75 en 7349/76, 14 juli 1977, Decision, p. 73

¹¹² *Ibid*

fects outside their own territory.” The question to be decided here is whether the acts [...] can be attributed to [the State], even though they were not performed on the territory of [that State].”¹¹³

Een overheidsdaad gepleegd binnen het territorium van Nederland, welke een effect buiten dat territorium veroorzaakt, kan aldus de door dat effect getroffen persoon in de in artikel 1 EVRM bedoelde jurisdictie van Nederland brengen.

3.1.5 Conclusie

De definitie van de reikwijdte van het Europees Verdrag tot Bescherming van de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden is door de jaren heen onderwerp geweest van veel debat en rechtspraak. De hierboven weergegeven jurisprudentie schetst een evolutie in de betekenis van de zinsnede ‘*everyone within their jurisdiction*’. Sinds de uitspraken van de Europese Mensenrechtencommissie zijn er over de extraterritoriale werking van het EVRM drie lijnen in de jurisprudentie te onderscheiden, te weten rechtsmacht middels ‘*effective control*’ over plaatsen en personen, rechtsmacht via de nationaliteit van personen of schepen, en rechtsmacht via het extraterritoriaal effect van binnenlands overheidshandelen/beleid.

Wat betreft de derde mogelijkheid, het extraterritoriaal effect van daden of beleid, rijst de vraag of er daadwerkelijk een causaal verband kan worden gevonden tussen het beleid van de Nederlandse staat en door piraten berokkende schade aan Nederlandse onderdanen of Nederlandse schepen. Het bespreken van dat causaal verband is hier echter niet relevant. Wat er wel toe doet is de blote vaststelling van het bestaan van deze vorm van extra-territoriale toepasselijkheid van het EVRM.

Na analyse van deze drie, soms door het Hof door elkaar gebruikte en kruisende doctrines, moet worden geconcludeerd dat een Nederlands koopvaardijship in volle zee in de EVRM-jurisdictie van Nederland ressorteert. De Nederlandse jurisdictie op zo’n schip, welke van exclusief karakter is én inherent is aan het voeren van de Nederlandse vlag, zorgt voor ‘*de jure control exercised by the State*’.¹¹⁴ Vanaf het moment dat men voet zet op een Nederlands schip, zal men zich in de rechtsmacht van Nederland bevinden én zal men een beroep op de rechten van het EVRM kunnen doen.

3.2 *Het Recht op Leven*

Nu is vastgesteld dat het EVRM inderdaad van toepassing is, kan worden onderzocht of het recht op leven in het geding is. Kort gezegd geeft het EVRM middels artikel 2 (Recht op Leven) zowel negatieve als positieve verplichtingen voor een lidstaat in de bescherming van het recht op leven. Een negatieve verplichting in de zin dat een staat zich dient te onthouden datgene te doen wat het recht zal schenden, positief in de zin dat een staat actie dient te ondernemen om het recht te beschermen. Het artikel leest:

¹¹³ *Drozd and Janousek v. France and Spain*, ECtHR, App. No. 12747/87, 26 juni 1992, Judgment, § 91

¹¹⁴ *Hirsi Jamaa and Others v. Italy*, § 77

1. Everyone's right to life shall be protected by law. No one shall be deprived of his life intentionally save in the execution of a sentence of a court following his conviction of a crime for which this penalty is provided by law.
2. Deprivation of life shall not be regarded as inflicted in contravention of this Article when it results from the use of force which is no more than absolutely necessary:
 - (a) in defence of any person from unlawful violence;
 - (b) in order to effect a lawful arrest or to prevent the escape of a person lawfully detained;
 - (c) in action lawfully taken for the purpose of quelling a riot or insurrection.¹¹⁵

3.2.1 Negatieve Verplichting

Aldus eerder besproken, manifesteert de juiste naleving van een negatieve verplichting zich niet door iets te ondernemen, maar juist door zich ergens van de onthouden. De negatieve verplichting van de staat om het recht op leven te waarborgen komt concreet neer op het zich onthouden van onrechtmatig gebruik van levensbedreigend geweld. Derhalve is verdere bespreking van deze verplichting in dit onderzoek niet relevant, er vanuit gaande dat de Nederlandse overheid zich naar verwachting zal onthouden van onrechtmatig gebruik van geweld jegens de Nederlandse koopvaardij.

3.2.2 Positieve Verplichting

Het is pas sinds 1998, toen het EHRM in *LCB v. the United Kingdom* bepaalde dat artikel 2 lid 1 een verdragsstaat niet alleen beveelt '*to refrain from the intentional and unlawful taking of life, but also to take appropriate steps to safeguard the lives of those within its jurisdiction*',¹¹⁶ dat werd erkend dat het recht op leven ook een positieve verplichting inhoudt. In die uitspraak gaf het Hof zichzelf de opdracht om te bevinden of de beklaagde staat alles had gedaan wat nodig zou kunnen zijn geweest om de levensbedreigende situatie te voorkomen.¹¹⁷

Het Straatsburgse Hof heeft inmiddels diverse gevallen voor zich gehad waarin het bepaalde dat de beklaagde staat inderdaad een verplichting had om het leven te beschermen. Hiertoe behoren onder andere situaties in de gezondheidszorg, militaire oefeningen, industriële uitstoot van giftige emissies, het gevangeniswezen en de veiligheid op bouwterreinen, van het wegennet, en aan boord van schepen.¹¹⁸ Hoewel hier een aantal voorbeelden zijn gegeven, is de positieve verplichting van toepassing in de context van iedere activiteit, zowel van publieke aard of anders, waarin het recht op leven in het geding kan zijn.¹¹⁹

¹¹⁵ ECHR, Art. 2

¹¹⁶ *LCB v. the United Kingdom*, ECtHR, App. No. 23413/94, 9 juni 1998, Judgment, § 36. Zie ook *Öneryıldız v. Turkey*, ECtHR, App No. 48939/99, 30 november 2004, Judgment, § 71

¹¹⁷ *LCB v. the United Kingdom*, § 36

¹¹⁸ Zie R. White & C. Ovey, *The European Convention on Human Rights*, Fifth Edition, Oxford University Press 2010, p. 155. en *İlbeşi Kemaloglu and Meriye Kemaloglu v. Turkey*, § 34.

¹¹⁹ *Öneryıldız v. Turkey*, § 71: 'The Court considers that this obligation must be construed as applying in the context of any activity, whether public or not, in which the right to life may be at stake[.]'

In concreto bestaat de waarborging van het recht op leven uit het nemen van preventieve en afschrikkende wetgevende maatregelen tezamen met effectieve maatregelen om deze wetgeving te handhaven.¹²⁰ Hieronder valt bijvoorbeeld het strafbaar stellen van levensbedreigende situaties. In de zaak *Osman*, waarbij de vraag was of de Engelse politie voldoende had gedaan om een man te beschermen tegen een stalker, bepaalde het Hof voor het eerst dat in specifieke gevallen ook het ondernemen van operationele maatregelen, zoals de inzet van persoonsbeveiliging, onder de positieve verplichting viel.¹²¹ Deze operationele verplichting werd toepasbaar op één of enkele geïdentificeerde personen, en slechts in beperkte mate van toepassing op een grotere, meer algemene groep, zoals bij een demonstratie.¹²² De drempel voor het schenden van deze laatste verplichting ligt tamelijk hoog;

“[T]he authorities are under a duty to protect the life of an individual where it is known, or ought to have been known to them in view of the circumstances, that he or she was at real and immediate risk from the criminal acts of a third party.”¹²³

In *Öneryıldız* verdween de voorwaarde ‘één of enkele geïdentificeerde’ personen: Het Hof oordeelde dat de overheid, gezien zij wist of behoorde te weten dat er een reël en onmiddellijk risico bestond voor ‘een aantal personen’, zij de positieve verplichting had om operationele maatregelen te treffen welke noodzakelijk én voldoende waren om hen te beschermen.¹²⁴

Daarbij moet overigens de kanttekening worden geplaatst dat niet kan worden verlangd dat de operationele verplichting een onmogelijke of buiten proportionele last op de schouders van de staat legt.¹²⁵ Tevens is het voor een geslaagd beroep op de schending van het recht op leven, evident dat tussen de veronderstelde inbreuk en het handelen of nalaten van de overheid een causaal verband bestaat.

3.2.3 Analyse

Het moge zonneklaar zijn dat wanneer piraten een koopvaardijship proberen te monsteren, wat veelal met behulp van AK47's en granaatwerpers gepaard gaat, dit een levensbedreigende situatie voor de bemanning van het schip oplevert.

¹²⁰ *Öneryıldız v. Turkey*, ECtHR, App. No. 48939/99, 30 november 2004, Judgment, § 89: ‘The positive obligation to take all appropriate steps to safeguard life for the purposes of Article 2 (see paragraph 71 above) entails above all a primary duty on the State to put in place a legislative and administrative framework designed to provide effective deterrence against threats to the right to life.’ Zie ook *Osman v. the United Kingdom*, ECtHR, App. No. 23452/94, 28 oktober 1998, Judgment, § 115

¹²¹ *Osman v. the United Kingdom*, § 115

¹²² Zie *Giuliani and Gaggio v. Italy*, ECtHR, App. No. 23458/02, 24 maart 2011, Judgment, § 247. Zie ook *Maiorano et al v. Italy*, App. No. 28634/06, 15 december 2009, Judgment, § 107 en *Mastromatteo v. Italy*, ECtHR, App. No. 37703/97, 24 oktober 2002, Judgment, § 74

¹²³ *İlbeşi Kemaloglu and Meriye Kemaloglu v. Turkey*, ECtHR, App. No. 19986/06, 10 april 2012, Judgment, § 33. Zie ook *Osman v. the United Kingdom*, § 116

¹²⁴ *Öneryıldız v. Turkey*, § 101

¹²⁵ *Giuliani and Gaggio v. Italy*, ECtHR, App. No. 23458/02, 24 maart 2011, Judgment, § 245. Het spreekt van een ‘impossible or disproportionate burden on the authorities’

Gezien opvarenden van een Nederlands koopvaardijship in volle zee de rechten van het EVRM behoren te genieten, kan uit de voorgaande uiteenzetting van het recht op leven worden geconcludeerd dat die opdoemende levensbedreigende situatie een positieve verplichting voor de Staat der Nederlanden opwerpt het recht op leven van de opvarenden te waarborgen middels het treffen van het nemen van preventieve en afschrikkende wetgevende maatregelen, tezamen met effectieve maatregelen om deze wetgeving te handhaven. Immers is hierboven aangetoond dat is voldaan aan de gestelde eisen:

- I. Het EVRM is van toepassing, en
- II. Er is sprake van een situatie waarbij het recht op leven in gevaar komt.

Bovendien kan worden beredeneerd dat er tevens operationele maatregelen moeten worden getroffen. De voorwaarden daarvoor zijn:

- I. Het EVRM is van toepassing, en
- II. de overheid weet, of behoort te weten,
- III. dat door de criminele activiteiten van derden,
- IV. een reëel en onmiddellijk risico voor het leven bestaat voor een aantal personen.

Reeds is gebleken dat aan voorwaarde I is voldaan. Aan voorwaarde III idem dito. Dan wordt het complexer: Is het weten dat in het gebied relatief veel piraterij voorkomt voldoende om aan voorwaarde II te voldoen, of moet het geografisch gezien specifiek zijn? Bijvoorbeeld wanneer autoriteiten opmerken dat een gemonitorde groep piraten een aanval inzet? En vormt die activiteit een zodanig risico op inbreuk op het recht op leven dat dat reëel en onmiddellijk van aard is?

Hoewel een diepte analyse hier op z'n plaats zou zijn, wordt hier, met respect voor de grootte van dit onderzoek, verondersteld dat door de alomtegenwoordige militaire aanwezigheid in het gebied, waardoor iedere verdachte beweging van kleine bootjes wordt onderzocht en gecommuniceerd, aan voorwaarde II is voldaan. Met dien verstande kan tevens worden beredeneerd dat wanneer deze verdachte bootjes in de buurt komen van een Nederlands koopvaardijship, tevens aan voorwaarde IV is voldaan.

3.2.4 Proportionaliteit

Hoewel er *sec* sprake zou kunnen zijn van een verplichting tot het treffen van operationele maatregelen, moet er tevens rekening worden gehouden met de vraag of die verplichting niet een disproportionele last vormt. Gezien de zeeën rond de Hoorn van Afrika zo'n uitgestrekt gebied vormen, en het om een groot aantal Nederlandse schepen gaat, zou de overheid kunnen aanvoeren dat hij, hoewel hij zou willen, niet bij krachten is om al die schepen te beveiligen: De afstanden zijn te groot en er zijn te weinig VPD's beschikbaar om het recht te waarborgen. Zo berede-

neert, zou de onderhavige positieve verplichting een buitenproportionele last zijn waarvan redelijker wijs niet kan worden verlangd te worden nagekomen.

Echter, zoals Irini Papanicolopulu in discussie met de in deze aangehaalde auteur Milanovic aanvoert, zou het niet zo moeten zijn dat de schijnbaar praktische onuitvoerbaarheid van een plicht, de plicht doet vervallen:

‘I do not advocate an unlimited applicability of positive obligations, but [I] cannot also admit that a State may choose to take advantage of a power given to it – in this case the right to give its nationality to vessels – without at the same time accepting the obligations that flow from it – by simply referring to its inability to control the object over which it can exercise this power.’¹²⁶

Deze redenering is ook terug te vinden in de uitspraak van het Hof in de zaak *Ilaşcu*.¹²⁷ Hoewel het daar om het eigen territorium van een staat ging, geeft de essentie weer dat een staat gehouden blijft maatregelen te nemen die hij kan nemen in een situatie waar zijn autoriteit beperkt is:

‘[Positive] obligations [to ensure respect for those EVRM rights and freedoms] remain even where the exercise of the State's authority is limited in part of its territory, so that it has a duty to take all the appropriate measures which it is still within its power to take.’¹²⁸

3.2.5 Conclusie

Nu hierboven is aangetoond dat aan alle voorwaarden kan worden voldaan, en er geen sprake hoeft te zijn van een buitenproportionele last, volgt de conclusie dat op de staat inolge het EVRM de opvarenden van zijn koopvaardischepen in volle zee moet beschermen tegen aanval- len van piraten, niet alleen middels wetgevende, maar mogelijk ook door het nemen van operationele maatregelen.

4. Jus Cogens, Obligatio Erga Omnes

Het *jus cogens* bevat normen die zijn geaccepteerd en erkend door de gehele internationale gemeenschap van staten en waarop bovendien geen inbreuk is toegestaan.¹²⁹ Het geniet de hoogste

¹²⁶ Irini Papanicolopulu, *A Response to Milanovic on Extraterritorial Application of Human Treaties: The Significance of International Law Concepts of Jurisdiction*, Blog of the European Journal of International Law, december 2011, zie <http://www.ejiltalk.org/a-response-to-milanovic-on-extraterritorial-application-of-human-treaties-the-significance-of-international-law-concepts-of-jurisdiction/> (14-11-2013)

¹²⁷ *Ilaşcu and Others v. Moldova and Russia*, ECtHR, App. No. 48787/99, 8 juli 2004, Judgment

¹²⁸ *Ibid.*, § 313

¹²⁹ Verdrag van Wenen inzake het Verdragenrecht, Art. 53. Zie ook de *Barcelona Traction* case (België v. Spanje), ICJ Reports 1970, p. 32, § 33: ‘[A]n essential distinction should be drawn between the obligations of a State towards the international community as a whole, and those arising vis-à-vis another State in the field of diplomatic protection. By their very nature the former are the concern of all States. In view of the importance of the rights involved, all States can be held to have a legal interest in their protection; they are obligations *erga omnes*.’

status in de hiërarchie van internationale verplichtingen en kan aldus als superieur worden gezien aan de andere regels die ontstaan uit de bronnen van het internationale recht.¹³⁰

In het internationale recht is het concept *jus cogens* een vreemde eend in de bijt: Alle verdragen, wetgeving en overheidshandelingen die doorkruisen, zijn ongeldig. Bovendien moet de naleving van deze normen absoluut worden gegarandeerd door alle staten. Dit maakt het *jus cogens* een zeer krachtig instrument, een soort ‘super-gewoonterecht’.¹³¹ Niet slechts erkennen staten het *jus cogens*; bovendien ze zijn er van overtuigd dat, gezien de ernst en het fundamentele karakter van de normen, zij de verplichtingen die eruit voortvloeien moeten naleven. Ook de Nederlandse rechter erkent het bestaan en heeft het in enkele zaken besproken.¹³²

Voorbeelden van *jus cogens*-normen zijn de verboden op genocide, het gebruik van geweld (agressie), slavernij, foltering en raciale discriminatie.¹³³ Veel van deze voorbeelden kennen heden ten dage individuele strafrechtelijke aansprakelijkheid en staan bekend als internationale misdrijven.¹³⁴ De vraag is of er ook *jus cogens*-normen in het geding zijn bij een aanval van piraten, en, zo ja, welke verplichtingen hieruit voortvloeien.

Doch juist omdat het instrument *jus cogens* zo krachtig is, moet men terughoudend zijn met het gebruik er van. Bovendien bestaat er in de doctrine en rechtstoepassing eenduidigheid over welke regels hiertoe precies horen, noch over wat de reikwijdte daarvan is.¹³⁵ Derhalve heeft de auteur er voor gekozen dit concept als laatst te bespreken, met dien verstande dat de internationale verplichtingen op de staat grotendeels worden gebaseerd op de hiervoor besproken (meer tastbare) instrumenten.

4.1 *Jus Cogens Normen in het Geding?*

Het Internationaal Gerechtshof (ICJ) bepaalde impliciet dat de beginselen en regels omtrent de fundamentele rechten van de mens behoren tot het *jus cogens*.¹³⁶ Rechten die eveneens in het geding komen bij een aanval van piraten. Ook in de rechtstoepassing van diverse andere internatio-

¹³⁰ Zie e.g. Shaw, M. 2008, p. 125; Mary Ellen O’Connell, *Jus Cogens: International Law’s Higher Ethical Norms*; In: *The Role of Ethics in International Law*, Donald Earl Childress III (red.), Cambridge University Press 2012, p. 83. O’Connell benadrukt dat regels afgeleid uit het *jus cogens* regels van andere bronnen nietig kunnen maken.

¹³¹ Mary Ellen O’Connell, *Jus Cogens: International Law’s Higher Ethical Norms*; In: *The Role of Ethics in International Law*, Donald Earl Childress III (red.), Cambridge University Press 2012, p. 83

¹³² Zie e.g. *Mothers of Srebrenica vs. de Staat der Nederlanden*, Hoge Raad, nr. 10/04437, 13 april 2012, LJN: BW1999; *Decembermoorden*, Hoge Raad, nr. 00749/01, 18 september 2001, LJN: AB1471

¹³³ Zie Shaw 2008, p. 124

¹³⁴ Zie ook International Crimes Database, *jus cogens*; www.internationalcrimesdatabase.org/Crimes/Introduction (14-11-2013)

¹³⁵ Zie e.g. ILC, Yearbook of the International Law Commission 1966, volume II, p. 25, en Antonio Cassese, *For an Enhanced Role of Jus Cogens*, In: *Realizing Utopia: The Future of International Law*, Antonio Cassese (red.), Oxford University Press 2012, p. 158 Zie ook International Crimes Database

¹³⁶ *Barcelona Traction* case (België v. Spanje), ICJ Reports 1970, p. 32, § 34

nale en nationale gerechtshoven zijn *jus cogens*-normen erkend, waaronder het recht op leven.¹³⁷ Daarnaast is piraterij, zoals ook andere internationale misdrijven, zelf een tot het *jus cogens* behorend fenomeen.¹³⁸ De Romeinse rechtsfilosoof Marcus Cicero (106 AD - 43 AD) noemde piraten al vijanden van de gehele mensheid,¹³⁹ mede waardoor piraterij wellicht zelfs het oudste internationale misdrijf is dat als zodanig is erkend.¹⁴⁰

4.2 *Obligatio*

Involge de *obligatio erga omnes* - een verplichting jegens allen - heeft de Nederlandse overheid de plicht jegens de gehele internationale gemeenschap om het fenomeen piraterij te bestrijden. In de strafrechtelijke zin zal Nederland verdachten van piraterij moeten vervolgen, ofwel uitleveren aan een andere staat die hen wil vervolgen (het principe *aut dedere aut judicare*¹⁴¹). Deze laatste verplichting is tevens opgenomen in de SUA-conventie.¹⁴² Ook het UNCLOS verplicht met artikel 105 de vervolging van piraten.

Alhoewel in het UNCLOS, zoals eerder besproken, het zeerecht is gecodificeerd, spreekt het nergens over dwingende regels of *jus cogens*.¹⁴³ Echter bevat het wel regels die tot het *jus cogens* behoren, namelijk artikel 99, slavernij, en artikel 100, piraterij.¹⁴⁴ Beiden artikelen, en enkelen die daarop volgen, geven alle staten verplichtingen omtrent de repressie van de genoemde delicten. Deze zijn derhalve, naar mening van de auteur, *obligatio erga omnes*.

¹³⁷ Zie e.g. Dinah Shelton, Are there Differentiations among Human Rights?: Jus Cogens, Core Human Rights, Obligations Erga omnes and Non-Derogability, In: *The Status of International Treaties on Human Rights*, Venice Commission (red.), Council of Europe Publishing 2006, pp. 159-186. Zij noemt, na analyse, het recht op leven, het recht op een eerlijk proces, het recht op raciale gelijkheid, het recht niet te worden onderworpen aan foltering, het recht niet te worden blootgesteld aan arbitraire vrijheidsontneming, en de fundamentele bescherming van gemeenschappelijk artikel 3 van de Geneefse verdragen uit 1949.

¹³⁸ Zie e.g. ILC, Yearbook of the International Law Commission 1966, volume II, p. 248 onder 3.; Cherif Bassiouni, *International Criminal Law*, Volume 1, 3rd Edition, Martinus Nijhoff Publishers 2008, p. 138; Vladimir Ibler, Jus cogens and the Law of the Sea, In: *Promoting Justice, Human Rights and Conflict Resolution through International Law: Liber Amicorum Lucius Caflisch*, Marcelo G. Kohen (red.), Nijhoff 2007, p. 757. Tot het *jus cogens* behoren de ernstigste internationale misdrijven, zoals genocide, agressie, oorlogsmisdrijven, foltering, en misdaden tegen de menselijkheid.

¹³⁹ Marcus Tullius Cicero, *De Officiis, Libri Tres*, Accedunt in usum juventutis notæ quædam anglie scriptæ. Ex editione postrema et emendatissima Valpiana, Philadelphia, Hogan & Thompson; [etc.], 1833, p. 299: 'Nam pirata, non est perduellium numero definitus, sed communis hostis omnium'.

¹⁴⁰ Zie Robert Yewdall Jennings & Sir Arthur Watts (eds.), *Oppenheim's International Law*, 9th edition 1992, Vol. 1, p. 746; Yoram Dinstein, Piracy "jure gentium", In: *Coexistence, Cooperation and Solidarity: Liber Amicorum Rüdiger Wolfrum*, ed. door Holger Hestermeyer ... [et al.], Nijhof 2012; L. Oppenheim, *International Law: A Treatise, Vol. 1 Peace*, Longman, Green & Co 1912, 2nd Edition, p. 341; ICD over piraterij: www.internationalcrimesdatabase.org/Crimes/Piracy

¹⁴¹ De uitdrukking 'aut dedere aut judicare' is een moderne versie van Hugo de Groot's: 'aut dedere aut punire' (uitleveren of straffen), zie M. Cherif Bassiouni en E.M. Wise, *Aut Dedere Aut Judicare: The Duty to Extradite or Prosecute in International Law*, Martinus Nijhoff Publications 1995, p. 4.

Zie ook Hugo de Groot, *De Iure Belli ac Pacis, Book II*, chap. XXI, paras. III and IV; Engelse vertaling, *The Law of War and Peace* (Classics of International Law, F.W. Kelsey vertaling) 1925, pp. 526-529.

¹⁴² SUA, Art. 10

¹⁴³ Zie voor eenzelfde constatering: Vladimir Ibler, Jus cogens and the Law of the Sea, In: *Promoting justice, human rights and conflict resolution through international law: liber amicorum Lucius Caflisch*, Marcelo G. Kohen (red.), Nijhoff 2007, p. 755

¹⁴⁴ UNCLOS, Art. 99 & 100

Uit analyse van het *jus cogens* kan worden geconcludeerd dat Nederland, net als iedere andere staat, een verplichting heeft om piraterij te onderdrukken. Echter kan niet met zekerheid worden vastgesteld welke verplichtingen, buiten het *aut dedere aut judicare* beginsel, hieruit precies voortvloeien. De auteur kan niet tot de conclusie komen dat het *jus cogens* een verplichting op Nederland als vlagstaat legt, die zo ver rijkt dat het zijn koopvaardischepen moet beschermen tegen piraterij.

5. Conclusie: Een Volkenrechtelijke Verplichting tot Bescherming?

In de hoofdstukken hierboven is onderzocht of er uit hoofde van het internationaal recht bepalingen zijn te destilleren die de Staat der Nederlanden opdragen zijn koopvaardischepen tegen piraterij te beschermen. In conclusie moet die vraag, de eerste deelvraag, positief beantwoord worden.

Zo blijkt dat inolge het zeerecht staten moeten tot de '*fullest possible extent*' moeten samenwerken in de repressie van piraterij en moet piraterij strafbaar worden gesteld. Bovendien moet Nederland, als zijnde vlagstaat, alle maatregelen nemen die nodig zijn om de veiligheid van zijn schepen op zee te garanderen. Daaronder valt ook de zeewaardigheid van een schip, uit hoofde waarvan het veiligheidsbeleid adequaat moet zijn en de levensveiligheid op zee zou moeten worden gegarandeerd. Het gaat hier met name om het nemen van wetgevende maatregelen.

Het maritiem arbeidsrecht verplicht Nederland om een veilige werkplek en fatsoenlijke werk- en leefomstandigheden aan boord van zijn schepen te garanderen. Hoewel de reder die plek moet bieden, moet de staat middels het treffen van wetgevende maatregelen en een handhavingmechanisme de plek afdwingen. Die verplichting impliceert dat de staat het voor de reder niet onmogelijk moet maken deze rechten te bieden.

Inolge het EVRM kan het uitblijven van optreden door Nederland een schending van het recht op leven opleveren. De staat dient wetgeving en handhaving daarvan te effectueren bij een situatie waarbij dit recht in het geding kan komen. Gezien het alomte bewustzijn van de aanwezigheid van piraterij en de reële en onmiddellijke risico's daaraan verbonden, dient de staat bovendien operationele maatregelen te nemen in het beschermen van zijn schepen.

Dan nog het *jus cogens*. Nederland is ook uit hoofde daarvan gehouden tot bestrijden van piraterij. Verdachten van dit misdrijf moeten worden berecht of worden uitgeleverd. Hoewel het aldus allerm minst geoorloofd zou zijn om niet te handelen, kan echter hieruit geen verplichting worden gedestilleerd die zo ver rijkt dat de staat zijn koopvaardischepen moet beschermen tegen piraterij.

III.

DELEGATIE VAN HET GEWELDSMONOPOLIE

1. Inleiding

Nu vaststaat dat er op de Staat der Nederlanden een verplichting rust zijn koopvaardischepen te beschermen, moet de vraag worden beantwoord of de staat hier thans voldoende gehoor aan geeft. De maatregelen die de Nederlandse overheid reeds heeft genomen, zowel in wetgevende als operationele zin, zullen daarbij worden besproken. Wanneer op deze vraag een positief antwoord volgt, zal de vervolgvraag, namelijk of het geweldsmonopolie moet worden gedelegeerd, hoogstwaarschijnlijk negatief worden beantwoord. Immers volgt de redentie dat, zou de staat de plicht tot beschermen welke voortvloeit uit een geweldsmonopolie adequaat vervullen, dan kan delegatie op grond van een te kort schieten door de staat niet worden verantwoord. Commissie-De Wijkerslooth citeert auteurs die dezelfde mening delen.¹⁴⁵

Wanneer deze vragen zijn beantwoord, moet worden gezien wat de consequenties zijn. Moet de Staat der Nederlanden iets veranderen aan zijn geweldsmonopolie?

2. Voldaan aan de Volkenrechtelijke Verplichtingen?

Welke maatregelen heeft Nederland reeds tegen piraterij genomen? En voldoen die maatregelen doeltreffend aan de internationale verplichtingen die op de staat rusten? In het volgende hoofdstuk worden deze vragen beantwoord.

2.1 *Wetgevende Maatregelen*

Nederland heeft involge Art. 4, onderdeel 8, sub a van zijn wetboek van strafrecht (Sr) rechtsmacht op een ieder die zich buiten Nederland bevindt wanneer die zich schuldig maakt aan de misdrijven doodslag en moord indien het feit is begaan tegen een Nederlands zeegaand vaartuig.¹⁴⁶ In Sr. Art. 3 leest men dat de Nederlandse Strafwet van toepassing is op eenieder die zich buiten Nederland aan boord van een Nederlands schip aan een strafbaar feit schuldig maakt. Piraterij, als zijnde het misdrijf zeeroof, is strafbaar gesteld in artikel 381 Sr en in samenhang met artikel 4, onderdeel 5 Sr onderhevig aan universele rechtsmacht, wat betekent dat eenieder die zich schuldig maakt aan zeeroof, in Nederland berecht kan worden.

¹⁴⁵ Commissie-De Wijkerslooth, p. 31

¹⁴⁶ Zie ook het vonnis in de *derde Somalische piratenzaak*, Rechtbank Rotterdam, zaak nummer 10/960072-11, 12 oktober 2012, Uitspraak, LJN: BX9986. In deze zaak werd door de verdediging bestreden dat het schieten van piraten op twee *Rhib's* (snelle kleine vaartuigen) van het Nederlands marinefregat Zr. Ms. Tromp het misdrijf moord kon opleveren. De rechtbank oordeelde dat deze schepen moeten worden aangemerkt als Nederlandse zeegaande vaartuigen, waardoor involge Art. 4, nummer 8, sub a Sr. Nederland strafrechtelijke jurisdictie geniet.

Wat betreft de internationale verplichting, voortvloeiend uit het zeerecht, het *jus cogens* en de mensenrechten, bepaalde levensbedreigende situaties en piraterij strafbaar te stellen, moet worden geconcludeerd dat Nederland met voorgenoemde wetgeving daaraan voldoet. Met inmiddels drie rechtszaken, en één in aantocht, waarbij verdachten van zeeroof te recht (hebben ge)staan,¹⁴⁷ kan tevens positief worden geoordeeld over de handhaving van deze strafrechtelijke wetgeving. Wat betreft deze maatregelen, is het handelen van Nederland in lijn met de normen.

De bepalingen uit het maritiem arbeidsrecht en de vereisten aan de zeewaardigheid van een schip maken dat de veiligheid aan boord van een Nederlands schip van zodanige kwaliteit moet zijn, dat de bemanning een waardige en veilige werkplek heeft. Daarbij mag de levensveiligheid niet in het geding komen. Het risico op blootstelling aan piraten zou dan ook opgevangen mogen worden wanneer het schip in kwestie niet in aanmerking komt voor een Vessel Protection Detachment's (VPD).

Het moeten bieden van een veilige werkplek, maar het verbod om die te bieden, maakt de huidige wetgeving op dit punt paradoxaal. Gezien reders door het risicovolle gebied moeten, zal door de staat een alternatief geboden moeten worden om aan de verplichtingen te voldoen.

2.2 Operationele Optreden

Met de Koninklijke Nederlandse Marine draagt Nederland bij aan diverse multinationale militaire operaties in de Hoorn van Afrika. Feitelijk komt het neer op het konvoieren en begeleiden van koopvaardij- en VN World Food Programme-schepen, patrouilleren en respons bieden aan oproepen van schepen onder aanval. Zowel in de NAVO missie *Ocean Shield*, als in de missie van de Europese Unie, ATALANTA, is Nederland goed vertegenwoordigd.¹⁴⁸ Met deze inzet, en met het internationaal samenwerken op het gebied van vervolgen van piraten, geeft Nederland gehoor aan de in het UNCLOS bepaalde verplichting samen te werken in het bestrijden van piraterij.

Zoals eerder aangegeven, zet de overheid tevens VPD's in op Nederlandse schepen die daarvoor - na toetsing aan het in 2008 opgestelde draaiboek piraterij - in aanmerking zijn komen. In maart 2011 werd voor het eerst een VPD aan boord van een Nederlands koopvaardijship gemonsterd,

¹⁴⁷ *Eerste Somalische piratenzaak*, Rechtbank Rotterdam, zaak nummer 10/600012-09, 17 juni 2010, Uitspraak, LJN: BM8116; *Tweede Somalische piratenzaak [SV de Choizil]*, Rechtbank Rotterdam, zaak nummer 10/960256-10 en 10/960248-10, 12 augustus 2011, Uitspraak, LJN: BR4931 & BR4930; *Derde Somalische piratenzaak*, Rechtbank Rotterdam, zaak nummer 10/960072-11, 12 oktober 2012, Uitspraak, LJN: BX9986. Ten tijde van dit onderzoek diende het hoger beroep van de Tweede Somalische piratenzaak, en verscheen het arrest op 20 december 2012; *Tweede Somalische piratenzaak [SV de Choizil]*, Gerechtshof 's-Gravenhage, zaak nummer 22-004016-11, 20 december 2012, Arrest, LJN: BY6945. Op 20 november 2012 maakte minister van Defensie Hennis-Plasschaert bekend dat vier op 24 oktober 2012 door de bemanning van de Zr. Ms. Rotterdam uit het water geredde en aangehouden Somalische verdachten in Nederland zullen worden vervolgd voor 'vuurwapengeweld tegen Nederlandse militairen en zeeroof'; Zie Kamerstukken II 2012/13, 32 706, nr. 37.

¹⁴⁸ Op 14 november 2013 werd aangekondigd dat de Nederlandse bijdrage aan deze beiden missies nog eens met 1 jaar zal worden verlengd.

en tot 1 november 2012 waren dit er in totaal 33. Voor deze beveiliging moet worden betaald (€5.000,- per dag)¹⁴⁹ en de inzet is niet voor ieder koopvaardijschip mogelijk.

Maar voldoet deze inzet van VPD's aan de in *Osman v. the United Kingdom* bedoelde vereisten 'operationele maatregelen' welke moeten worden genomen in het garanderen van het recht op leven, of schiet de selecte inzet te kort?

Hoewel het klaarblijkelijk feitelijk mogelijk is om met een groep mariniers een schip te beveiligen, zijn er grenzen aan de hoeveelheid VPD's die kunnen worden ingezet. Het zou begrijpelijk zijn dat niet ieder van de 200 a 300 Nederlandse schepen die jaarlijks door het gebied varen, een VPD kan worden toegewezen, wanneer hiervoor domweg niet genoeg capaciteit bestaat. Wanneer de capaciteit te kort schiet, zou inzet van VPD's op ieder schip een buitenproportionele last zijn. Het toewijzen van de beschikbare VPD's op basis van welk schip het grootste risico loopt, is daarmee ook gerechtvaardigd.

Echter betekent dat niet dat er niets door de staat gedaan kan, en aldus moet, worden. Dat zou immers een vacuüm opwerpen. Het toestaan van private gewapende beveiliging zou dat kunnen opvullen.

2.3 Conclusie

Men kan stellen dat Nederland inderdaad naar de verplichtingen handelt door militaire *acte de présence* te geven in het Somali Basin. Of dat Nederland dat doet omwille die verplichting, of omwille andere redenen, zoals het in het geding zijn van het Nederlands economisch belang, doet verder niet ter zake.

Met het in april 2013 door het kabinet uitgesproken voornemen om wet- en regelgeving voor het toestaan van private gewapende beveiligers te ontwikkelen,¹⁵⁰ wordt gehoor geven aan de internationale verplichting al het redelijkerwijs mogelijke te doen de koopvaardischepen te beschermen tegen piraterij. Nederland volgt met dit besluit een groot aantal Europese staten.

Echter, totdat deze regelgeving is doorgevoerd, schiet de staat aldus tekort in het nakomen van de volkenrechtelijke verplichtingen.

¹⁴⁹ Alvorens 16 juli 2012 bedroeg de prijs €8.300,- per dag; zie Ministerie van Defensie 2012, *Brede Evaluatie Inzet Vessel Protection Detachements*, 24 oktober 2012, p. 10. Dit stuk is bijlage van de Brief van de Minister van Defensie, 2 november 2012, Kamerstukken II 2012/13, 32 706, nr. 35.

¹⁵⁰ Rijksoverheid, Kabinet maakt weg vrij voor particuliere beveiliging op koopvaardischepen, 26-04-2013, zie <http://www.rijksoverheid.nl/nieuws/2013/04/26/kabinet-maakt-weg-vrij-voor-particuliere-beveiliging-op-koopvaardischepen.html> (14-11-2013)

3. Delegatie van het Geweldsmonopolie?

Hoewel reeds stappen zijn ondernomen om private gewapende beveiligers onder Nederlands recht mogelijk te maken,¹⁵¹ is daarmee niet gezegd of deze stappen gezet hadden moeten worden op basis van een juridisch argument, niet op basis van een economisch belang. De vraag moet worden beantwoord of het niet nakomen van een verplichting, omdat de staat hieraan niet kan voldoen wegens praktische en financiële obstakels, de consequentie schept gewapende private beveiliging toe te staan. Kortom, moet de Staat der Nederlanden het geweldsmonopolie delegeren?

3.1 *Het Geweldsmonopolie*

Voordat die vraag wordt beantwoord, eerst een antwoord op de vraag wat het geweldsmonopolie nu precies is. In *'Geweldsmonopolie en Piraterij'* haalt de Commissie De Wijkerslooth een aantal teksten van politiek- en rechtsfilosofische aard aan om het geweldsmonopolie van de staat te definiëren. De theorieën van filosofen De Groot, Hobbes, Weber, en van enkele meer recente denkers, passeren de revue. De verschillen tussen Hobbes conservatieve absolute machtsmonopolie van de soevereine vorst, en de meer moderne opvatting van Weber, waarbij niet alleen de staat gerechtigd is om de wetten te handhaven, maar er aldus ook ruimte is voor gebruik van geweld door individuen, althans mits dit door die staat is toegestaan, worden genoemd.¹⁵² Volgens Ybo Buruma komt het geweldsmonopolie er op neer dat burgers zich niet hoeven te bewapenen omdat de staat iedereen beschermt, ook hen die daarvoor niet kunnen betalen.¹⁵³ De definities lopen aldus uiteen.

Hoewel deze definities van filosofische aard een goede basis kunnen vormen voor politiek debat, betekent het geweldsmonopolie in de harde juridische realiteit echter dat burgers en bedrijven zich (vooralsnog) niet met wapens mogen beschermen, omdat het dragen van wapens van adequate slagkracht volgens de wet niet is toegestaan.¹⁵⁴ Vormen van zelfverdediging en rechtvaardigingsgronden¹⁵⁵ zijn daarvan uitgesloten, zoals bleek in het arrest van de Hoge Raad waar het gebruik van een onwettig wapen een geslaagd beroep op deze gronden niet uitsloot.¹⁵⁶

¹⁵¹ *Ibid*

¹⁵² Adviescommissie Gewapende Particuliere Beveiliging tegen Piraterij 2011, p. 13

¹⁵³ Zie Ybo Buruma, Piraten, Mariniers en Bewapende Beveiligers, In: *Nederlands Juristenblad* 2012/1680, 31-08-2012

¹⁵⁴ Private beveiligers zijn onderworpen aan de Wet op de particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus. Deze staat op zijn hoogst onder voorwaarden het gebruik van handboeien toe. De Wet wapens en munitie sluit het bezit van wapens in principe uit. Echter is bestaat er mogelijkheid tot verlof voor de uitrusting van vaartuigen en luchtvaartuigen, alsmede van de bemanning daarvan, involge Art. 14 lid 4 sub c. In de Circulaire wapens en munitie 2012 staat vervolgens aangegeven dat '[e]en verlof tot het voorhanden hebben van vuurwapens ten behoeve van zelfverdediging met het oog op mogelijke piraterij in beginsel voor ten hoogste één handvuurwapen (pistool of revolver) en/of één geweer zal worden verleend.'

¹⁵⁵ Rechtvaardigingsgronden involge het wetboek van Strafrecht (Sr) zijn: overmacht in de zin van noodtoestand (Art. 40 Sr), wettelijke voorschrift (Art. 42 Sr), bevoegd gegeven ambtelijk bevel (Art. 43 lid 1 Sr), en noodweer (Art. 41 lid 1 Sr). Dat neemt niet de strafbaarheid van het wapenbezit weg. Verder kent Nederland schulduitsluitingsgronden, welke zijn: ontoerekeningsvatbaarheid (Art. 39 Sr), psychische overmacht (Art. 40 Sr), noodweer-exces (Art. 41 lid 2 Sr), een onbevoegd gegeven ambtelijk bevel (Art. 43 lid 2 Sr) en afwezigheid van alle schuld (AVAS).

¹⁵⁶ *Bijlmer doodslag*, Hoge Raad der Nederlanden, nr. 76533, 23 oktober 1984, NJ 1986, 56.

De Commissie concludeert uiteindelijk dat '[het geweldsmonopolie] ruimte biedt voor het toestaan van vormen van gewapende zelfbescherming, maar alleen dan wanneer er een zorgplicht van de overheid bestaat die niet toereikend kan worden nagekomen.'¹⁵⁷ De genoemde zelfverdediging en rechtvaardigingsgronden zijn hier in feite voorbeelden van, zo oordeelt ook Geert-Jan Knoops.¹⁵⁸

3.2 Redelijkheid

Zou het überhaupt redelijk zijn om wapengebruik door private entiteiten toe te staan? Niemand wil *trigger happy* cowboys die op alles schieten wat beweegt. Bovendien komt hier het vraagstuk van verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid voor de daden van gewapende private beveiligers boven drijven.

Recentelijk zijn een aantal instrumenten, waaronder IMO-resoluties, met betrekking tot de inzet van PSC's uitgevaardigd.¹⁵⁹ Hoewel de IMO erkent dat niet alle lid/vlagstaten de inzet van gewapende private beveiligers toestaan,¹⁶⁰ en zij oproept noch verplicht tot het toestaan daarvan, roept zij derhalve wel lidstaten op tot implementatie van nieuwe richtlijnen aangaande de inzet van PSC's wanneer zij deze wél toestaan. De aanbevelingen geven (vlag)staten een leidraad bij de ontwikkeling van beleid aangaande PSC's en zijn bedoeld om die ontwikkeling op nationaal niveau te assisteren en harmonisatie daarvan op internationaal niveau te faciliteren.¹⁶¹ Voor vlagstaten specifiek zijn aanbevelingen en overwegingen opgenomen in de annex tot resolutie MSC.1/Circ.1406/Rev.2.¹⁶²

Op voordracht van de Zwitserse overheid en het Internationale Committee van het Rode Kruis bestaat het zogenaamde '*Montreux Document*'. Dit stuk uit 2008, vanaf het begin gedragen door 17 staten, nu (november 2013) 46, waaronder Nederland en ook de Europese Unie als internationale organisatie), ziet eveneens op de regulering van private militaire- en beveiligingsbedrijven en zet internationale verplichtingen (voortvloeiend uit het internationale humanitaire oorlogsrecht en de mensenrechten) met betrekking tot hen uit een.¹⁶³ Daaruit voortvloeiend bestaat sinds 2010 een *code of conduct* waarmee PSC's zich kunnen verbinden tot het respecteren van de in het Montreux

¹⁵⁷ Adviescommissie Gewapende Particuliere Beveiliging tegen Piraterij 2011, p. 31

¹⁵⁸ Geert Jan Knoops, *De inzet van private beveiligingsorganisaties bij beveiliging van Nederlandse koopvaardij schepen tegen piraterij vanuit internationaalrechtelijk perspectief*, Knoops & Partners Advocaten, Amsterdam 2011

¹⁵⁹ Zie voor een volledig overzicht: Oceans Beyond Piracy, Introduction to Private Maritime Security Companies (PMSCs), http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/pmsc_map_final_6.pdf (14-11-2013)

¹⁶⁰ Zie IMO, MSC.1/Circ.1334, 23 juni 2009, bijlage: Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships, p. 13

¹⁶¹ IMO, MSC.1/Circ.1443, 25 mei 2012, § 3

¹⁶² IMO, *Revised Interim Recommendations for Flag States Regarding the Use of Private Contracted Armed Security Personnel on Board in the High Risk Area*, bijlage van MSC.1/Circ.1406/Rev.2, 25 mei 2012.

¹⁶³ Zie *Montreux Document On Pertinent International Legal Obligations and Good Practices for States Related to Operations of Private Military and Security Companies During Armed Conflict*, 17 september 2008, <http://www.eda.admin.ch/psc> (14-11-2013)

Document opgesomde verplichtingen.¹⁶⁴ Tot dusver hebben meer dan 708 PSC's zich gecommitteerd aan de code.¹⁶⁵

Het verdient opmerking dat hoewel deze laatste drie instrumenten geen verplichtingen leggen op de Staat der Nederlanden zijn koopvaardij schepen te beschermen, deze wel verbinden tot het reguleren van PSC's en de inzet daarvan. De aangesloten bedrijven vormen een poule van naar verwachting (meer) betrouwbare beveiligers; van de gevreesde *trigger happy* cowboys hoeft bij de correcte naleving van de code geen sprake te zijn. Bovendien kunnen duidelijke afspraken over de verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid worden gemaakt. Dit kan dan ook naar mening van deze auteur niet een reden zijn om de inzet van PSC's tegen te houden. Met de beschikbare regelingen en te maken afspraken valt de voorgestelde delegatie van het geweldsmonopolie aldus deze auteur binnen de proporties van redelijkheid.

3.3 *Delegatie*

3.3.1 Uitvoerbare Maatregelen

Zoals besproken onder hoofdstuk 3.2.4 van deel II, blijft een staat uit hoofde van het EVRM toch gehouden maatregelen te nemen die hij kan nemen in een situatie waar zijn autoriteit beperkt is. In concreto betekent dit dat de staat is gehouden om alle uitvoerbare maatregelen te nemen om het recht op leven te garanderen.

Uit hoofde van het zeerecht moet Nederland als vlagstaat bovendien toestaan dat rederijen hun schepen zeewaardig kunnen maken en een veilige en waardige werkplek kunnen bieden. Zo lang het monteren van een VPD of andere gewapende beveiliging niet mogelijk is, voldoen de schepen niet aan de gestelde eisen.

Het bestaande vacuüm kan, en aldus moet, worden opgevuld door private gewapende beveiligers toe te staan. Immers is dat een maatregel welke door de wetgevende en/of bestuurlijke macht kan worden genomen.

3.3.2 Gelijkheid der Wapenen

Buiten de voorgaande motieven welke voortvloeien uit een internationale verplichting tot delegatie van het geweldsmonopolie, zijn ook de volgende motieven te vinden.

Buiten de Nederlandse grenzen, in een gebied waar geen enkele andere staat de orde handhaaft, is het niet mogelijk om te rekenen op veiligheid die door de overheid wordt gehandhaafd. Het strafrechtelijke begrip 'noodweer' zou daarom omgekeerd evenredig met de aanwezigheid van een politiemacht, moeten worden opgerekt naar proporties die wel adequaat zijn. In concreto zou dit moeten betekenen dat burgers in volle zee zelf het recht moeten hebben om zich terdege te kun-

¹⁶⁴ Zie *International Code of Conduct for Private Security Service Providers (ICoC)*, 9 november 2010, <http://www.eda.admin.ch/eda/en/home/topics/intla/humlaw/pse/coc.html> (14-11-2013)

¹⁶⁵ ICoC Signatory Companies: <http://www.icoc-psp.org/ICoCSignatoryCompanies.html> (14-11-2013)

nen beschermen tegen de daar aanwezige bedreigingen. Dat maakt een schip voor het onderhavige gebied zeewaardig en levert letterlijk een gelijkheid der wapenen.

Het recht zou voor een balans moeten zorgen tussen de rechten van de dreigende persoon en die van degene welke wordt aangevallen. Bij een aanval op een persoons' leven, zou zelfverdediging middels proportioneel gebruik van geweld niet slechts het uiterste moeten zijn, maar ook een recht. Derhalve zou in een situatie waarbij een overheidsorgaan niet voor bescherming kan zorgen, het mogelijk moeten zijn om zelf adequaat te kunnen reageren op een levensbedreigende situatie. De Hoge Raad heeft dit principe reeds erkent in het *Bijlmer doodslag*-arrest.¹⁶⁶ Het gebruik is aldus geduld, maar het bezit van adequate wapens niet. Vanuit dit perspectief, zou de overheid het dragen van degelijke wapens moeten toestaan in gebieden waar de overheid niet voor adequate bescherming kan zorgen.

3.4 Conclusie

Uit het voorgaande volgt dat de Staat der Nederlanden met het huidige beleid, waarin onvoldoende VPD's beschikbaar zijn voor alle Nederlandse schepen die door het risicogebied in de Hoorn van Afrika varen en het monsteren van gewapende beveiligers niet is toegestaan, niet aan alle de internationale verplichtingen voldoet. Hoewel het vereisen van meer operationele inzet ter bescherming van de koopvaardij waarschijnlijk een buitenproportionele last zou vormen, is daarmee de kous niet af: Gezien het binnen de macht van de overheid ligt om op een controleerbare wijze gecertificeerde private gewapende beveiligers toe te staan, moet de staat die maatregel nemen.

De motivering voor het toestaan van gewapende private beveiligers volgt niet slechts uit een internationale verplichting: De Staat der Nederlanden moet het geweldsmonopolie in zoverre delegeren, dat het reeds bestaande recht op zelfverdediging tegen piraten adequaat kan worden genomen in gevallen waar geen VPD aan boord is. In concreto betekent dit dat niet slechts het gebruik van wapens moet worden toegestaan, zoals de Hoge Raad heeft erkent, maar ook het bezit, in deze specifieke situatie op volle zee, gelegaliseerd zou moeten worden.

¹⁶⁶ *Bijlmer doodslag*, Hoge Raad der Nederlanden, nr. 76533, 23 oktober 1984, NJ 1986, 56.

IV.

CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

1. Inleiding

Dit onderzoek moet nu ten einde komen. Nu de deelvragen zijn beantwoord, rest slechts de beantwoording van de hoofdvraag en het doen van enkele aanbevelingen.

2. Beantwoording van de Hoofdvraag

Na een inleiding tot het probleem in kwestie, een korte uiteenzetting van het begrip piraterij, een terugblik op de VOC en bespreking van de huidige bedreiging voor de koopvaardij, is de volgende hoofdvraag geopperd:

‘Moet de Staat der Nederlanden zijn monopolie op het gebruik van geweld ‘delegeren’ aan private personen, ten einde bescherming van de koopvaardij onder Nederlandse vlag door die private personen tegen aanvallen van Somalische piraten in de internationale wateren mogelijk te maken?’

Om deze vraag te beantwoorden, is bekeken of de staat uit hoofde van een internationale verplichting zijn koopvaardij schepen moet beschermen. Deze verplichtingen blijken inderdaad, weliswaar in meer en mindere mate, voort te vloeien uit het zeerecht, het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, en uit het *jus cogens*. Vervolgens is getoetst in hoeverre de staat thans aan deze verplichtingen voldoet en is besproken of dat tekortkomen zou nopen tot delegatie van het geweldsmonopolie, i.e. het toestaan van gewapende private beveiligers aan boord van die schepen.

Met dit stuk is aangetoond dat op de Staat der Nederlanden een volkenrechtelijke verplichting rust om de koopvaardij schepen die onder zijn vlag in de internationale wateren van de Hoorn van Afrika varen, te beschermen tegen aanvallen van piraten, door het treffen van maatregelen welke zich zouden moeten uiten in het leveren van adequate gewapende bescherming van zulke schepen, of, wanneer deze vorige verplichting een buitenproportionele last vormt, het aannemen van wet- en/of regelgeving die private gewapende bescherming mogelijk maakt.

3. Aanbevelingen

De auteur komt tot de volgende aanbevelingen:

1. Zoals besproken en bekend, heeft de Nederlandse overheid reeds vele maatregelen genomen om piraterij te bestrijden. Vaak wordt (in de media) als argument voor het nemen van deze maatregelen een economisch belang genoemd (Zeevarende natie & Rotterdamse haven). Nu in deze studie is gebleken dat er ook zwaarwegende internationaal-rechtelijke verplichtingen

bestaan om piraterij te bestrijden, en dat de staat aldus uit hoofde daarvan is gebonden op te treden, wordt geadviseerd dat de overheid deze verplichtingen ook erkent en uitspreekt uit hoofde daarvan te handelen. Het is een overheidstaak uit hoofde van een juridische verplichting, en zou niet moeten afhangen van het wel of niet dienen van een economisch belang.

2. De Staat der Nederlanden zou blijk geven van het nemen van zijn verantwoordelijkheid door de Nederlandse koopvaardischepen middels VPD's, of middels het toestaan van private gewapende beveiligers, effectief te beschermen.
3. De overheid zou bij het voorbereiden van de reeds aangekondigde wetgeving waarmee private gewapende beveiliging aan boord van Nederlandse koopvaardischepen kan worden toegestaan, rekening moeten houden met de bestaande regelingen voor de regulering van PSC's, zoals het Montreux-document en de IMO-regelingen, ten einde bij te dragen aan de multilaterale uniformiteit van het rechtskader waarbinnen PSC's opereren. PSC's en rederijen zijn gebaat bij eenduidig beleid op Europees/mondiaal niveau wat bijdraagt aan de rechtszekerheid.
4. Bovendien wordt geadviseerd dat de staat niet slechts zulks beveiliging zal toestaan, maar dat hij er ook op toeziet dat rederijen daadwerkelijk een veilige en waardige werkplek bieden waarbij het recht op leven van de opvarenden niet in het geding komt. Uit hoofde van het maritiem arbeidsrecht en het EVRM is de staat daartoe gehouden. Of een rederij moet worden verplicht haar schip te wapenen wanneer dat door een risicogebied gaat varen, is een vraag voor een volgende studie.
5. Gelet op de beknoptheid van dit onderzoek, wordt het doen van nader onderzoek naar alle vlagstaat-verplichtingen met betrekking tot veiligheid geadviseerd.

EPILOOG

Met deze studie heb ik geprobeerd, naast een vaak aangehaald economisch belang, een solide juridisch argument te destilleren voor de bescherming van de Nederlandse koopvaardij schepen tegen piraterij. Tijdens deze zoektocht was het aanvankelijk allerm minst zonneklaar of het antwoord op deze vraag positief of negatief zou worden beantwoord. Naar mate het onderzoek vorderde, ben ik echter tot de overtuiging gekomen dat dit juridisch argument inderdaad bestaat. Het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, en de uitleg daarvan door het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM), welke soms paradoxaal overkwam, bieden naar mijn mening een sterke basis.

Het antwoord op de vervolgvraag, ‘moet het geweldsmonopolie worden gedelegeerd?’, leek tevens aanvankelijk lastig juridisch te beargumenteren. In de aan deze studie voorafgaande rapporten en adviezen werd met betrekking tot dit onderwerp in een discussie van politiek- en rechtsfilosofische aard gedoken. Met dit stuk heb ik getracht daar vanaf te wijken, wat ten goede moest komen van de gewichtigheid van het argument om tot delegatie over te gaan. De uiteindelijk gevonden argumenten, die deels stoelen op een uitspraken van de Hoge Raad en het EHRM, hebben die wens ingewilligd.

Tijdens mijn zoektocht verrezen nieuwe vragen, zijsporen en andere onvoorziene knelpunten. Hoewel ik heb geprobeerd om velen van deze in de studie mee te nemen, de één wat uitvoeriger dan de ander, heb ik, omwille van de gestelde beperkingen aan de tijd en omvang van dit onderzoek, niet alles kunnen beantwoorden of belichten. Enkele van deze relevante vraagstukken, zoals over de aansprakelijkheid voor geweldsgebruik en de kostenlast van de bewapende (private) beveiliging, vereisen naar mijn mening een geheel eigen diepteonderzoek.

BIBLIOGRAFIE

Deze bibliografie bevat de aangehaalde en geraadpleegde literatuur, rapporten, interviews, nieuwsartikelen en digitale bronnen.

Boeken

Anderson & Fitzpatrick 2005

Deirdre Fitzpatrick & Michael Anderson (red.), *Seafarers' Rights*, Oxford University Press 2005

Bassiouni & Wise 1995

M. Cherif Bassiouni en E.M. Wise, *Aut Dedere Aut Judicare: The Duty to Extradite or Prosecute in International Law*, Martinus Nijhoff Publications 1995

Bassiouni 2008

Cherif Bassiouni, *International Criminal Law*, Volume 1, 3rd Edition, Martinus Nijhoff Publishers 2008

Berube & Cullen 2012

Claude Berube & Patrick Cullen (red.), *Maritime Private Security; Market Responses to Piracy, Terrorism and Waterborne Security Risks in the 21st Century*, Routledge 2012

Bijl 1951

A. Bijl, *De Nederlandse convooidiensdienst 1300-1800: de maritieme bescherming van koopvaardij en zeevisserij tegen piraten en oorlogsgevaar in het verleden*, Nijhoff 1951

Churchill & Lowe 1999

R.R. Churchill & A.V. Lowe, *The Law of the Sea*, Derde editie, Manchester University Press 1999

Cicero 1833

Marcus Tullius Cicero, *De Officiis, Libri Tres*, Accedunt in usum juventutis notæ quædam angliee scriptæ. Ex editione postrema et emendatissima Valpiana, Philadelphia, Hogan & Thompson; [etc.], 1833

Davison 2009

Neil Davison, *"Non-lethal" Weapons*, Palgrave Macmillan 2009

Drongelen, van & van Rijs

J. van Drongelen & A.D.M. van Rijs (red.), *De Goedkeuringswet van het Maritiem Arbeidsverdrag; Parlementaire Geschiedenis*, Deel 1, Uitgeverij Paris 2011

Elementair Internationaal Recht 2011

T.M.C. Asser Instituut, *Elementair Internationaal Recht 2011*, T.M.C. Asser Press 2011

Grotius 1925

Hugo de Groot, *De Iure Belli ac Pacis, Book II*, chap. XXI, paras. III and IV; Engelse vertaling, *The Law of War and Peace* (Classics of International Law, F.W. Kelsey vertaling) 1925

Grotius 2009

Hugo Grotius, *Mare Liberum 1609-2009*, Robert Feenstra (red.), Brill 2009

Haeck & vande Lanote 2004

Johan vande Lanote; Yves Haeck (red.), *Handboek EVRM, Deel 2 Artikelgewijze Commentaar, Volume 1*, Intersentia 2004

Jacobs, White & Ovey 2010

Jacobs, White & Ovey, *The European Convention on Human Rights, Fifth Edition*, Oxford University Press 2010

Jennings & Watts 1992

Robert Yewdall Jennings & Sir Arthur Watts (eds.), *Oppenheim's International Law*, 9th edition 1992, Vol. 1

Kooijmans 2008

P.H. Kooijmans, *Internationaal Publiekrecht in Vogelvlucht*, Tiende druk, Kluwer 2008

Boeken

Kraska 2011

James Kraska, *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea*, Praeger 2011

Lowe & Talmon 2009

A.V. Lowe & S.A.G. Talmon, *Basic Documents on the Law of the Sea - The Legal Order of the Oceans*, Hart Publishing 2009

Mansell 2009

John N.K. Mansell, *Flag State Responsibility - Historical Development and Contemporary Issues*, Springer 2009

Mathieu 2006

Bertrand Mathieu, *The Right to Life*, Council of Europe Publishing 2006

Milanovic 2011

Marko Milanovic, *Extraterritorial Application of Human Rights Treaties - Law, Principles, and Policy*, Oxford University Press 2011

Nandan & Rosenne 1995

Satya N. Nandan C.B.E. & Shabtai Rosenne, *United Nations Convention on the Law of the Sea - A Commentary*, Volume III, Martinus Nijhoff Publishers 1995

Oppenheim 1912

L. Oppenheim, *International Law: A Treatise, Vol. 1 Peace*, Longman, Green & Co 1912, 2nd Edition

Rosenne 1984

Shabtai Rosenne, *Practice and Methods of International Law*, Oceana Publications 1984

Rothwell & Stephens 2010

Donald R. Rothwell & Tim Stephens, *The International Law of the Sea*, Hart Publishing 2010

Shaw, M. 2008

Malcolm N. Shaw, *International Law*, Sixth Edition, Cambridge University Press 2008

Somers 2010

E. Somers, *Inleiding tot het Internationaal Zeerecht, 5e Herwerkte uitgave*, Kluwer 2010

Symmons 2011

Clive R. Symmons, (Red.), *Selected Contemporary Issues in the Law of the Sea*, Nijhoff 2011

United Nations 2004

United Nations, *The Law of the Sea: Obligations of States Parties under the United Nations Convention on the Law of the Sea and Complimentary Instruments*, United Nations, Office of Legal Affairs 2004

Woodward 2013

Peter Woodward, *Crises in the Horn of Africa - Politics, Piracy and the Threat of Terror*, I.B. Tauris 2013

Artikelen en hoofdstukken uit boeken

Bang 2009

Ho-Sam Bang, *The incident of the container ship MSC Napoli: is it an intractable problem?*,

In: *Ethics, Law & Society: Volume IV*, Jennifer Gunning, Søren Holm & Ian Kenway (Red.), Ashgate 2009, pp. 369 et seq.

Beckman 2012

Robert C. Beckman, *Do We Need a New Convention on Piracy and Armed Robbery Against Ships?*,

In: *The Regulation of International Shipping: International and Comparative Perspectives - Essays in Honor of Edgar Gold*, Aldo Chircop [et al.] (red.), Nijhoff 2012

Artikelen en hoofdstukken uit boeken

Brooks & Hugh 2009

M. Hugh & Mary R. Brooks, *Consequences of Securing Merchant Shipping for Contractual Relations in the Carriage of Seaborne Trade*,

In: *The Future of Ocean Regime-building: Essays in Tribute to Douglas M. Johnston*, ed. by Aldo Chiriacop, Ted L. McDorman, Susan J. Rolston, Nijhoff 2009

Buruma 2012

Ybo Buruma, *Piraten, Mariniers en BenapendeBeveiligers*,

In: *Nederlands Juristenblad* 2012/1680, 31-08-2012

Cacciaguidi-Fahy 2007

Sophie Cacciaguidi-Fahy, *The Law of the Sea and Human Rights*,

In: *Panóptica*, Vitória, ano 1, n. 9, jul. – ago. 2007, p. 1-21

Casey-Maslen & Priddy 2012

Alice Priddy and Stuart Casey-Maslen, *Counter-piracy Operations by Private Maritime Security Contractors*,

In: *Journal of International Criminal Justice*, Volume 10, No. 4, September 2012, pp. 839-856

Cassese 2012

Antonio Cassese, *For an Enhanced Role of Jus Cogens*,

In: *Realizing Utopia: The Future of International Law*, Antonio Cassese (red.), Oxford University Press 2012

Christodoulo-Varotsi 2012

Iliana Christodoulo-Varotsi, *Critical Review of the Consolidated Maritime Labour Convention (2006) of the International Labour Organization: Limitations and Perspectives*,

In: *Journal of Maritime Law and Commerce*; vol. 43, afl. 4, pag. 467-489, 2012

Crawford 2006

James Crawford, *From Peremptory Norms to International Crimes of State and Back Again: The Decriminalization of State Responsibility*,

In: *Multilateral Rights and Obligations in International Law*, James Crawford (red.), *Recueil des Cours* 319, Nijhoff 2006

Dinstein 2012

Yoram Dinstein, *Piracy "Jure Gentium"*,

In: *Coexistence, Cooperation and Solidarity: Liber Amicorum Rüdiger Wolfrum*, Holger Hestermeyer ... [et al.] (red.), Nijhof 2012

Fleuren 2012

J.W.A. Fleuren, *Voorrang bij een ieder verbindende bepalingen bij: Grondwet, Artikel 94*,

In: *Tekst & Commentaar Grondwet*, Kluwer 2012

Gammeltoft-Hansen 2011

Thomas Gammeltoft-Hansen, *The Externalisation of European Migration Control and the Reach of International Refugee Law*,

In: *The First Decade of EU Migration and Asylum Law*, pp. 273-298

Giltaij 2008

Jacob Giltaij, *Iets over Hugo de Groot (1583-1645) en de VOC (1602-1799)*

In: *ArsAequi*, Jaargang 57, No. 11, 2008, p. 775

Guilfoyle (Combating Piracy: Executive Measures on the High Seas) 2010

Douglas Guilfoyle, *Combating Piracy : Executive Measures on the High Seas*

In: *The Japanese Yearbook of International Law*; vol. 53, 2010, pp. 149-177

Guilfoyle 2011

Douglas Guilfoyle, *Human Rights Issues and Non-Flag State Boarding of Suspect Ships in International Waters*,

In: Clive R. Symmons (red.), *Selected Contemporary Issues in the Law of the Sea*, Nijhoff 2011

Artikelen en hoofdstukken uit boeken

Hoogers & Nap 2004

H.G. Hoogers & M. Nap, *Het Statuut, de Grondwet en het Internationale Recht*,

In: 50 jaar Statuut voor het koninkrijk der Nederlanden, L.J.J. Rogier en H.G. Hoogers (red.), Erasmus Universiteit Rotterdam, 2004, pag. 53-86

Hoogstad & Winkel 2011

L.C. Winkel en J. Hoogstad, *Waar is het prijsrecht gebleven?*,

In: Nederlands Juristenblad, 2011

Ibler 2007

Vladimir Ibler, *Jus cogens and the Law of the Sea*,

In: Promoting justice, human rights and conflict resolution through international law: liber amicorum Lucius Caflisch, Marcelo G. Kohen (red.), Nijhoff 2007

Iseke 2010

Lena Iseke, *Monitoring of the Flag State Obligations (Audit System)*,

In: Rainer Lagoni, Peter Ehlers, Marian Paschke (Red.), Recent Developments in the Law of the Sea, Lit Verslag 2010

McConnell 2011

Moirá L. McConnell, *The Maritime Labour Convention, 2006 : Reflections on Challenges for Flag State Implementation*,

In: WMU Journal of Maritime Affairs, Vol. 10, Issue 02, pp. 127-141, 2011

Noussia 2009

Kyriaki Noussia, *Maritime Piracy Revisited: Implications for Insurance, Shipping and Trade*

In: Transportrecht; vol. 32, issue 7-8, pp. 298-303, 2009

O'Connell 2012

Mary Ellen O'Connell, Jus Cogens: International Law's Higher Ethical Norms;

In: *The Role of Ethics in International Law*, Donald Earl Childress III (red.), Cambridge University Press 2012

Oya Ozcayir 2003

Z. Oya Ozcayir, *The IMO - Flag State Implementation*,

In: The Journal of International Maritime Law, Volume 9 Issue 3, 2003

Shaw, R. & Tsimplis 2011

Richard Shaw & Michael Tsimplis, *Maritime Law: the Liabilities of the Vessel*

In: Maritime Law, Yvonne Baatz (red.), Second Edition, Sweet & Maxwell Thomson Reuters 2011

Spijkerboer 2009

Thomas Spijkerboer, Over de Grens. Staatsaansprakelijkheid en de doden aan de grenzen van Europa,

In: *ArsAequi*, oktober 2009, p. 625

Szydło 2012

Marek Szydło, *Extra-Territorial Application of the European Convention on Human Rights After Al-Skeini and Al-Jedda*,

In: International Criminal Law Review, Vol. 12 Issue 2, p. 283 et seq., 2012

Takei 2013

Yoshinobu Takei, *Assessing Flag State Performance in Legal Terms: Clarifications of the Margin of Discretion*,

In: International Journal of Marine and Coastal Law; vol. 28, afl. 1, pag. 97-133, 2013

Walker 2012

George K. Walker, *"Words! Words! Words!": Dilemmas in Definitions*,

In: Definitions for the Law of the Sea - Terms not Defined by the 1982 Convention, George K. Walker (Red.), Martinus Nijhoff Publishers 2012

Andere publicaties

AIV 2010

Adviesraad Internationale Vraagstukken, *Piraterijbestrijding op Zee - Een Herijking van Publieke en Private Verantwoordelijkheden*, 2010

Backes, Blomberg, Dotinga & Soons 2005

W. Backes, A.B. Blomberg, H.M. Dotinga, A.H.A. Soons, *Internationale en Europeesrechtelijke verplichtingen ten aanzien van handhaving in de zeescheepvaart*, Centrum voor Omgevingsrecht en Beleid Netherlands Institute for the Law of the Sea (NILOS), Universiteit Utrecht, Rapport ten behoeve van het ministerie van Justitie Utrecht, eindrapport, maart 2005

Bellish 2013

Jonathan Bellish, *The Economic Cost of Somali Piracy 2012*, Oceans Beyond Piracy 2013

BMP4

IMO, Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy, MSC.1/Circ.1339, 14 September 2011, <http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/piracy/Documents/1339.pdf> (14-11-2013)

Bowden & Basnet 2012

Anna Bowden & Shikha Basnet, *The Economic Cost of Somali Piracy 2011*, Oceans Beyond Piracy 2012

De Wijkerslooth 2011

Adviescommissie gewapende particuliere beveiliging tegen piraterij [Commissie De Wijkerslooth], *Geweldsmonopolie en Piraterij*, Ministerie van Veiligheid en Justitie 2011, p. 20, nr. 44

ICC - IMB 2011

ICC - IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report for the Period 1 January – 31 December 2011*

ILA 2000

Kari Hakapaa, Erik Franckx, Erik J Molenaar et al, *Final Report of the Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution*,

In: Report of the Sixty-Ninth Conference, International Law Association, London 2000

ILC 1966

International Law Commission, Yearbook of the International Law Commission 1966, volume II

IMO 2012

IMO, Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organisation, 19-01-2012

<http://www.imo.org/OurWork/Legal/documents/implications%20of%20unclos%20for%20imo.pdf>

IMO 2012

International Maritime Organisation, *Revised Interim Recommendations for Flag States Regarding the Use of Private Contracted Armed Security Personnel on Board in the High Risk Area*, Bijlage van MSC.1/Circ.1406/Rev.2, 25 mei 2012

Knoops 2011

G.J. Knoops, *De inzet van private beveiligingsorganisaties bij beveiliging van Nederlandse koopvaardij schepen tegen piraterij vanuit internationaalrechtelijk perspectief*, Knoops & Partners Advocaten, Amsterdam 2011

Ministerie van Defensie 2012

Ministerie van Defensie 2012, Brede Evaluatie Inzet Vessel Protection Detachements, 24 oktober 2012. Dit stuk is bijlage van de Brief van de Minister van Defensie, 2 november 2012, Kamerstukken II 2012/13, 32 706, nr. 35.

Ministerie van Defensie 2012

Ministerie van Defensie, *Mariniers slaan aanval piraten af*, Nieuwsbericht 17-01-2012, zie

<http://www.rijksoverheid.nl/nieuws/2012/01/17/mariniers-slaan-aanval-piraten-af.html> (14-11-2013)

Pallardy 2012

Richard Pallardy, *Achille Lauro hijacking*, Encyclopædia Britannica Online 2012,

<http://www.britannica.com/EBchecked/topic/3574/Achille-Lauro-hijacking> (14-11-2013)

Andere publicaties

Papanicolopulu 2011

Irini Papanicolopulu, *A Response to Milanovic on Extraterritorial Application of Human Treaties: The Significance of International Law Concepts of Jurisdiction*, Blog of the European Journal of International Law, december 2011, zie

<http://www.ejiltalk.org/a-response-to-milanovic-on-extraterritorial-application-of-human-treaties-the-significance-of-international-law-concepts-of-jurisdiction/> (14-11-2013)

Stichting JASON 2009

Interview met voormalig kapitein Kees Pronk, Stichting JASON, najaar 2009

Stichting JASON 2010

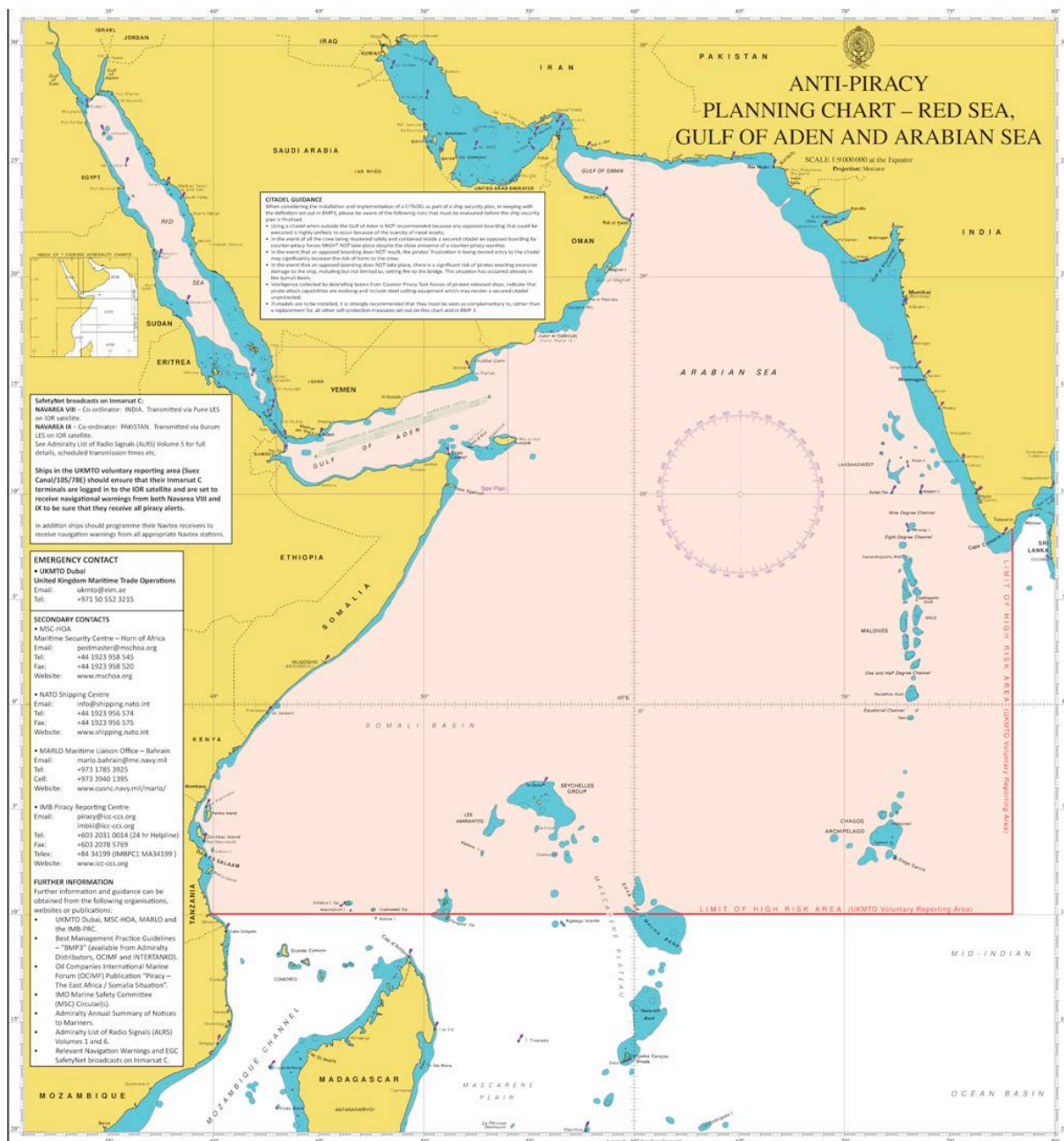
Stichting JASON, *JASON Magazine*, jaargang 35, nr. 2, www.stichtingjason.nl/magazine/jason-35-2-2/

Wiese Bockmann 2012

Michelle Wiese Bockmann, *Piracy Costing \$6.9 Billion as Attacks Off Somalia's Coast Climb to Record*, Bloomberg 08-02-2012,

<http://www.bloomberg.com/news/2012-02-08/piracy-costing-6-9-billion-as-attacks-off-somalia-s-coast-climb-to-record.html> (14-11-2013)

1. The High Risk Area



Bron: NATO Shipping Centre;

www.shipping.nato.int/SiteCollectionDocuments/Anti%20Piracy%20Chart%202nd%20Edition.jpg (14-11-2013)

2. UNCLOS Article 94. Duties of the flag State

1. Every State shall effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.

2. In particular every State shall:

(a) maintain a register of ships containing the names and particulars of ships flying its flag, except those which are excluded from generally accepted international regulations on account of their small size; and

(b) assume jurisdiction under its internal law over each ship flying its flag and its master, officers and crew in respect of administrative, technical and social matters concerning the ship.

3. Every State shall take such measures for ships flying its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard, *inter alia*, to:

(a) the construction, equipment and seaworthiness of ships;

(b) the manning of ships, labour conditions and the training of crews, taking into account the applicable international instruments;

(c) the use of signals, the maintenance of communications and the prevention of collisions.

4. Such measures shall include those necessary to ensure:

(a) that each ship, before registration and thereafter at appropriate intervals, is surveyed by a qualified surveyor of ships, and has on board such charts, nautical publications and navigational equipment and instruments as are appropriate for the safe navigation of the ship;

(b) that each ship is in the charge of a master and officers who possess appropriate qualifications, in particular in seamanship, navigation, communications and marine engineering, and that the crew is appropriate in qualification and numbers for the type, size, machinery and equipment of the ship;

(c) that the master, officers and, to the extent appropriate, the crew are fully conversant with and required to observe the applicable international regulations concerning the safety of life at sea, the prevention of collisions, the prevention, reduction and control of marine pollution, and the maintenance of communications by radio.

5. In taking the measures called for in paragraphs 3 and 4 each State is required to conform to generally accepted international regulations, procedures and practices and to take any steps which may be necessary to secure their observance.

6. A State which has clear grounds to believe that proper jurisdiction and control with respect to a ship have not been exercised may report the facts to the flag State. Upon receiving such a report, the flag State shall investigate the matter and, if appropriate, take any action necessary to remedy the situation.

7. Each State shall cause an inquiry to be held by or before a suitably qualified person or persons into every marine casualty or incident of navigation on the high seas involving a ship flying its flag and causing loss of life or serious injury to nationals of another State or serious damage to ships or installations of another State or to the marine environment. The flag State and the other State shall cooperate in the conduct of any inquiry held by that other State into any such marine casualty or incident of navigation.

3. Relatie tussen de UNCLOS Art. 94-vereisten en de IMO & ILO regelingen

UNCLOS	Vereiste	Regeling	Organisatie
94.3 (a)	Constructie, uitrusting en zeewaardigheid	SOLAS	IMO
94.3 (b)	De bemanning van schepen	SOLAS	IMO
	Arbeidsomstandigheden	Meerdere, o.a. MLC	ILO
	Opleiding van de bemanning	STCW	IMO
94.3 (c)	Het gebruik van signalen	SOLAS	IMO
94.3 (c)	Het voorkomen van botsingen	SOLAS	IMO
94.3 (c)	Het onderhoud van communicatie	SOLAS	IMO
94.4 (b)	Gekwalificeerde kapitein en officieren	STCW	IMO
	Gepast aantal gekwalificeerde bemanningsleden	SOLAS	
94.4 (c)	Bemanning heeft kennis van toepasselijke regelingen	SOLAS, STCW	IMO
94.7	Onderzoek van incidenten	SOLAS, MARPOL	IMO

Bron: Data van Mansell 2009, p. 67

