

> Retouradres Postbus 20301 2500 EH Den Haag

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20017  
2500 EA DEN HAAG

**Directoraat-Generaal  
Rechtspleging en  
Rechtshandhaving**

Turfmarkt 147  
2511 DP Den Haag  
Postbus 20301  
2500 EH Den Haag  
[www.rijksoverheid.nl/jenv](http://www.rijksoverheid.nl/jenv)

**Ons kenmerk**  
2479255

*Bij beantwoording de datum  
en ons kenmerk vermelden.  
Wilt u slechts één zaak in uw  
brief behandelen.*

Datum 18 januari 2019  
Onderwerp 34 558 Voorstel van wet van de leden Koopmans en Van  
Helvert houdende regels voor de inzet van gewapende  
particuliere maritieme beveiligers aan boord van Nederlandse  
koopvaardij schepen (Wet ter Bescherming Koopvaardij)

Namens de regering dank ik de fracties van de VVD, het CDA, D66, de SP, de PvdA en de ChristenUnie voor hun vragen. In de memorie van antwoord die de initiatiefnemers op 12 november 2018 uw Kamer hebben toegezonden, vindt u de antwoorden op vragen aan de initiatiefnemers. De regering stemt met genoegen in met de door de initiatiefnemers gegeven antwoorden op de vragen die ook aan de regering zijn gesteld. Omwille van de overzichtelijkheid zal ik deze antwoorden hier niet herhalen.

In deze brief ga ik in op de vragen die uitsluitend aan de regering zijn gesteld alsook op de vragen waarbij de initiatiefnemers in de memorie van antwoord voor aanvullende beantwoording naar de regering verwijzen omdat het onderwerpen betreft die raken aan de verantwoordelijkheid van de regering respectievelijk de minister van Justitie en Veiligheid voor de nadere uitwerking en implementatie van het wetsvoorstel, onder andere door middel van lagere regelgeving bij algemene maatregel van bestuur respectievelijk bij ministeriële regeling.

## **1. Vergunningverlening en toezicht**

Over de vergunningverlening, het toezicht en hieraan verbonden kosten zijn vragen gesteld door de leden van de SP-fractie en de PvdA-fractie. Zij hebben in de toelichting bij het wetsvoorstel gelezen dat de vergunningverlening en het toezicht zal worden uitgeoefend door (en daardoor werklasteffecten heeft voor) de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

De SP-fractie constateert dat de kosten die worden gemaakt bij de vergunningverlening voor rekening komen van de aanvrager en dat, omdat de initiatiefnemers het niet wenselijk achten ook het toezicht kostendekkend in te richten, de kosten die met het toezicht zijn gemoeid, financiële consequenties heeft voor de Rijksbegroting. De leden van de SP-fractie vragen hoe groot de totale financiële consequenties voor het extra werk van de ILT zijn en waarom het niet wenselijk is om het toezicht kostendekkend in te richten. De leden PvdA fractie vragen hoe

het toezicht op de naleving zal plaatsvinden in het geval dat buitenlandse beveiligers worden ingezet of gebruik gemaakt wordt van 'floating armouries'.

**Directoraat-Generaal  
Rechtspleging en  
Rechtshandhaving**

De Inspectie Leefomgeving en Transport die in ieder geval vooralsnog uitvoering geeft aan de vergunningverlening en het toezicht, heeft op dit moment nog geen goed omljnd beeld van de financiële consequenties. Het in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel genoemde bedrag ter dekking van de kosten voor het toezicht vormt nog steeds een richtsnoer. Bij gelegenheid van het in procedure brengen van de algemene maatregel van bestuur waarmee uitvoering wordt gegeven aan de verschillende delegatiegrondslagen in het wetsvoorstel, zal er meer helderheid zijn over kosten en de precieze dekking van de kosten voor het toezicht.

**Datum**  
18 januari 2019

**Ons kenmerk**  
2479255

Wel is al een iets beter omljnd beeld van de wijze waarop de vergunningverlening en het toezicht zou kunnen worden ingericht. Wat betreft de vergunningverlening zal gelden dat particuliere beveiligingsbedrijven slechts voor een vergunning in aanmerking komen indien zij door een door de minister van Justitie en Veiligheid aangewezen certificerende instantie zijn gecertificeerd tegen de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen set van normen en regels (op grond van artikel 13, tweede lid, van het wetsvoorstel). De bewijsstukken daarvan zullen zij bij hun aanvraag moeten overleggen. De bedrijven zullen enkel beveiligers, wapens en munitie mogen inzetten die aan de krachtens de wet gestelde eisen voldoen. In verband daarmee zullen de aanvragers opgave moeten doen van onder meer de antecedenten en opleiding van hun particuliere beveiligers, de wapens die zij in eigendom hebben en van de te gebruiken munitie. Ook van wijzigingen in deze gegevens zullen bedrijven opgave moeten doen. Belangrijk aspect daarbij is dat de aanvragers zullen moeten aantonen dat de in te zetten beveiligers – doordat zij een speciale opleidingsmodule hebben gevolgd – kennis hebben van de bijzondere eisen en omstandigheden die gelden als zij bescherming bieden op een onder Nederlandse vlag varende koopvaardijship.

Het toezicht zal zien op de naleving van de bij en krachtens de wet gestelde regels door particuliere beveiligingsbedrijven en reders (toezicht op de naleving) alsook op de werking van het stelsel van auditing, certificering en toestemming per transport. In het kader van het toezicht op de naleving van de wettelijke regels zal mede worden voorzien in preventieve 'on the spot'- controles op de schepen die een beveiligingsteam aan boord hebben en op de floating armouries.

Het openbaar ministerie beoordeelt de geweldsaanwending en in dit verband het gebruik van geweldsmiddelen. Indien geweldsmiddelen zijn aangewend dienen de kapitein en teamleider na afloop van het transport in hun rapportage aan minister respectievelijk de melding aan het openbaar ministerie hiervan verslag te doen (artikelen 11 en 12). Bij zowel de rapportages als de melding worden de verplichte beeld- en geluidsregistraties gevoegd. Aan de hand van de melding toetst het openbaar ministerie de rechtmatigheid van de uitoefening van

geweldsbevoegdheden door de teamleider en de particuliere beveiligers. In geval er aanwijzingen zijn van strafbaar handelen kan het openbaar ministerie besluiten tot het doen van een nader onderzoek en het instellen van vervolging.

Ook nu al beoordeelt het openbaar ministerie de uitoefening van geweldsbevoegdheden indien geweld is gebruikt door bijvoorbeeld militairen van een VPD. De verwachting is dat na inwerkingtreding van het initiatiefwetsvoorstel door de toename van het aantal beschermde transporten ook het aantal toetsingen door het openbaar ministerie zal toenemen. De kosten hiervan worden binnen de begroting van het ministerie van Justitie en Veiligheid opgevangen.

**Directoraat-Generaal  
Rechtspleging en  
Rechtshandhaving**

**Datum**  
18 januari 2019

**Ons kenmerk**  
2479255

De reden om de kosten verbonden aan het toezicht niet door te berekenen aan onder toezicht gestelden - in casu de beveiligingsbedrijven en reders - vindt zijn oorsprong in de Aanwijzingen voor de Regelgeving (aanwijzing 5.56) en het toetsingskader Maat houden (Kamerstukken II 2013/14, 24036, nr. 407). De algemene lijn die uit de aanwijzingen en het toetsingskader kan worden gedestilleerd is dat de kosten van het toezicht op de naleving uit algemene middelen worden bekostigd tenzij de onder toezicht gestelden hiervan een individueel toerekenbaar profijt hebben. Daarvan is in het onderhavige wetsvoorstel geen sprake.

Genoemde particuliere beveiligingsbedrijven hebben wel een individueel toerekenbaar profijt bij het verkrijgen van een vergunning. Dit profijt bestaat erin dat een toegelaten particulier beveiligingsbedrijf bepaalde handelingen mag verrichten die voor andere beveiligingsbedrijven verboden zijn. Vanwege dit individueel toerekenbare profijt zullen de kosten van de vergunningverlening worden doorberekend aan aanvragers (zie artikel 13, vijfde lid, van het wetsvoorstel).

Daarentegen zullen de kosten verbonden aan de procedure van het verlenen van de toestemming per transport niet aan de reders worden doorberekend. Met het verlenen van de toestemming zal de Kustwacht namens de minister van Justitie en Veiligheid zijn belast. Hoewel uit de verkregen toestemming het profijt volgt dat de reder kan rekenen op de bescherming door een Vessel Protection Detachment (VPD) van Defensie of een particulier maritiem beveiligingsteam, plaatst dit profijt de reder niet in een preferente positie ten opzichte van andere reders. Alle reders en hun onder Nederlandse vlag varende koopvaardij schepen moeten immers indien nodig kunnen rekenen op de bescherming tegen piraterij omdat het bieden of het toestaan van die bescherming een primaire verantwoordelijkheid is van de overheid. De kosten verbonden aan de toestemmingsprocedure zullen daarom uit algemene middelen worden gefinancierd.

## **2. Algemene maatregelen van bestuur en voorstel van Rijkswet**

De initiatiefnemers hebben aangegeven dat zij verwachten dat de regering één algemene maatregel van bestuur zal opstellen die alle regels bevat die op grond van de verschillende delegatiegrondslagen in de Wet ter Bescherming Koopvaardij door de regering dienen te worden vastgesteld en niet verschillende algemene maatregelen van bestuur. Graag bevestig ik hierbij dat het inderdaad mijn bedoeling is om één

algemene maatregel van bestuur op te stellen en in procedure te brengen (consultatie, advies Afdeling advisering Raad van State, voorhang bij beide kamers der Staten-Generaal). Ik voorzie ook één ministeriële regeling. Een overweging hierbij is dat dit naar verwachting de overzichtelijkheid van de regelgeving en daardoor de naleving van de wettelijke voorschriften ten goede zal komen. Een bijkomend voordeel is dat een dergelijke werkwijze een meer integrale beoordeling van de ontwerpregelgeving mogelijk maakt.

**Directoraat-Generaal  
Rechtspleging en  
Rechtshandhaving**

**Datum**  
18 januari 2019

**Ons kenmerk**  
2479255

De leden van de CDA-fractie vragen de regering of zij al ontwerp maatregelen van bestuur gereed heeft inzake artikel 4 en artikel 9 die blijkens het wetsvoorstel zullen moeten worden voorgehangen bij beide Kamers der Staten-Generaal. Zij vragen hoe aan het criterium van artikel 4 lid 2a en artikel lid 2b invulling zal worden gegeven, alsmede hoe de geweldsinstructie inzake artikel 9 vorm zal krijgen.

#### *Criteria artikel 4 lid 2a en b*

In de praktijk zal de reder bij het Kustwachtcentrum om beveiliging van een transport verzoeken, zoals dat ook nu al het geval is. Gegevens betreffende het transport, het schip en de mogelijke toepasselijkheid van een van de genoemde uitzonderingsgevallen dienen daarbij vermeld te worden, zodat vastgesteld kan worden of het transport voor militaire bescherming in aanmerking komt en of de militaire bescherming ook redelijkerwijs kan worden geboden. Kan die bescherming niet worden geboden dan wordt het verzoek beschouwd als te zijn gericht aan de minister van Veiligheid en Justitie en zal het Kustwachtcentrum namens de minister beslissen of toestemming wordt verleend.

Artikel 4 van het wetsvoorstel bevat de hoofdlijnen van de toestemmingsprocedure voor de inzet van particuliere maritieme beveiligers en geeft uitdrukking aan het VPD-tenzij concept. In deze procedure zal door het ministerie van Defensie eerst moeten worden vastgesteld of een transport in aanmerking komt voor bescherming door middel van inzet van een VPD. Zo zal de aanvraag betrekking moeten hebben op een transport door een door de minister van Justitie en Veiligheid aangewezen risicogebied. Gelet op artikel 6, eerste lid zal bij de aanvraag tevens worden beoordeeld of de reder met betrekking tot het te beschermen koopvaardijship in voldoende mate de beschermingsmaatregelen uit de *Best Management Practices* heeft genomen zoals bijvoorbeeld de toepassing van prikkeldraad, afhoudhekken, netten en extra pantsering.<sup>1</sup> Als aan deze voorwaarden niet wordt voldaan, zal beveiliging door de overheid door middel van een VPD noch door een particuliere maritieme beveiligingsorganisatie aan de orde kunnen zijn.

Indien aan genoemde voorwaarden wordt voldaan wordt vervolgens beoordeeld of het redelijkerwijs mogelijk is een VPD in te zetten. Het kan namelijk blijken dat een schip te klein is om een VPD bestaande uit 11 militairen te huisvesten of dat inzet van een VPD redelijkerwijs niet mogelijk is gelet op de te varen route en mogelijke wijzigingen daarvan in

---

<sup>1</sup> De Best Management Practices behelst een set aanbevolen zelfbeschermingsmaatregelen die is opgesteld in samenwerking met de internationale redersverenigingen en die is goedgekeurd in de International Maritime Organization (IMO).

verband met de aard van het transport. In de gevallen waarin de inzet van een VPD niet mogelijk is, komt inzet van particuliere maritieme beveiligers in beeld.

**Directoraat-Generaal  
Rechtspleging en  
Rechtshandhaving**

Daarnaast is in de toestemmingsprocedure een tweetal toetsingscriteria opgenomen (artikel 4 lid 2a en b) teneinde te voorkomen dat in de gevallen waarin de inzet van een VPD mogelijk is, de kosten hiervan voor de reders onevenredig hoger zijn dan de kosten die concurrerende reders maken die koopvaardij schepen onder andere dan de Nederlandse vlag hebben varen. Het gaat dan om de situatie waarbij bescherming door middel van een VPD is aangewezen, maar de reder hiervoor zo ver moet omvaren of zodanig hogere kosten moet maken dat dit redelijkerwijs niet van de reder kan worden geveerd. Met deze criteria beoogt de wetgever te verzekeren dat in de gevallen waarin de overheid zelf bescherming biedt (en het de reder niet is toegestaan een particulier beveiligingsteam in te schakelen), de reder daarvoor niet dermate hogere kosten in rekening worden gebracht dat zij daardoor opdrachten mislopen omdat concurrerende reders vanwege lagere kosten voor bescherming een beter bod kunnen doen. Aan de toetsingscriteria zal zo uitwerking worden gegeven dat redelijk wordt geacht dat reders voor de inzet van een VPD niet meer dan 100 nautische mijlen hoeven om te varen en/of 20% hogere kosten moeten maken dan voor de inzet van een particulier maritiem beveiligingsteam.

**Datum**  
18 januari 2019

**Ons kenmerk**  
2479255

#### *Geweldsinstructie (regels bij en krachtens de wet)*

Zoals in de memorie van toelichting is opgemerkt over het toepassen van geweld tijdens maritieme beveiligingswerkzaamheden zijn de gewapende particuliere maritieme beveiligers gehouden aan regels. Die regels zijn in hoofdlijnen in artikel 9, eerste tot en met zevende lid, van de wet vastgelegd en worden op grond van artikel 9, achtste lid, van het wetsvoorstel, nader uitgewerkt bij algemene maatregel van bestuur. Deze regels tezamen kunnen als "de geweldsinstructie" voor het particulier maritiem beveiligingspersoneel worden aangemerkt. Naast de in de wet gegeven regels, zullen ook andere instructies worden gegeven, bijvoorbeeld met betrekking tot het gebruik van vuurwapens. Het begrip geweldsinstructie ziet dus op het geheel van bij of krachtens artikel 9 te stellen regels. Taalkundig gezien wekt de tekst van artikel 9, achtste lid, de indruk dat met de geweldsinstructie alléén de bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde regels worden bedoeld. Dat misverstand wil ik bij deze wegnemen. Ten overvloede merk ik op dat het begrip geweldsinstructie in de Nederlandse wetgeving betrekkelijk nieuw is. De term als zodanig komt op dit moment nog niet voor in wetgeving in formele zin, wel in één algemene maatregel van bestuur en acht ministeriële regelingen.<sup>2</sup> Naast het voorliggende wetsvoorstel is er een ander, bij de Tweede Kamer in behandeling zijnde wetsvoorstel, dat het

---

<sup>2</sup> De Ambtsinstructie voor de politie, de Koninklijke marechaussee en andere opsporingsambtenaren is grotendeels ook een geweldsinstructie. Zie voorts het Besluit geweldgebruik bij uitoefening buitengewone bevoegdheden (o.g.v. artikel 8 lid 3 Oorlogswet voor Nederland), de Geweldsinstructie penitentiaire inrichtingen (o.g.v. artikel 35 lid 4 Penitentiaire Beginselenwet) of de Regeling bijstand bestrijding luchtvaartterrorisme (o.g.v. artikel 58 lid 2 Politiewet 2012).

begrip “geweldsinstructie” in het Wetboek van Strafrecht en het Wetboek van Strafvordering zal introduceren voor opsporingsambtenaren van politie/Koninklijke marechaussee en de bijzondere opsporingsdiensten (Kamerstukken II 2016/17, 34 641, nrs. 1-3). In dat wetsvoorstel wordt onder een geweldsinstructie verstaan: de bij of krachtens de Politiewet 2012 en de Wet op de bijzondere opsporingsdiensten gegeven algemeen verbindende voorschriften die tot de ambtenaar gerichte instructies bevatten omtrent het gebruik van geweld (zie het voorgestelde artikel 90 novies WvSr). Ook bij deze geweldsinstructie gaat het, net als in de Wet ter Bescherming Koopvaardij, om regels bij en krachtens de formele wet.<sup>3</sup>

**Directoraat-Generaal  
Rechtspleging en  
Rechtshandhaving**

**Datum**  
18 januari 2019

**Ons kenmerk**  
2479255

Met de op grond van artikel 9, achtste lid, bij algemene maatregel van bestuur te stellen regels zal de positie van de gewapende particuliere beveiligers worden versterkt. Hoewel het wetsvoorstel in artikel 9, derde lid, bepaalt dat de gewapende particuliere beveiligers zich onthouden van geweld gericht op het toebrengen van dodelijk letsel en in artikel 9, vierde lid, dat het gebruik van geweld in verhouding tot het beoogde doel redelijk en gematigd dient te zijn, zal de geweldsinstructie nader normeren in welke gevallen welk geweldgebruik is toegestaan. Met een verduidelijking van de wettelijke instructie van de gewapende beveiligers in geval van een (acute) noodsituatie hoop ik aan de in de memorie van antwoord uitgesproken verwachtingen van de initiatiefnemers terzake van de geweldsinstructie te voldoen.

Meer algemeen merk ik over de geweldsinstructie in het Kader van de Wet ter Bescherming Koopvaardij nog het volgende op. Hoewel de wettelijke regeling ervan, anders dan de regeling in het kader van het hiervoor genoemde wetsvoorstel<sup>4</sup>, niet in een expliciete wettelijke strafuitsluitingsgrond voorziet, draagt deze naar verwachting in belangrijke mate bij aan de rechtszekerheid van de (direct)betrokkenen. Niet alleen is op voorhand voor al degenen die betrokken zijn bij het beschermen van koopvaardijtransporten door piraterijgebied duidelijk welke normen voor geweldgebruik gelden. Ook draagt de duidelijkheid van de wettelijke normen naar verwachting bij aan een goede beoordeling achteraf door het openbaar ministerie van situaties waarin is overgegaan tot gebruik van de vuurwapens. Met het oog op die beoordeling zijn kapitein en teamleider verplicht om na afloop van het transport in hun rapportage aan minister respectievelijk de melding aan de Officier van Justitie daarvan verslag te doen (artikel 12 van het wetsvoorstel). Ik zal in de toelichting op de nadere geweldsinstructie ex artikel 9, achtste lid, ingaan op de betekenis van de geweldsinstructie in relatie tot de strafuitsluitingsgronden van artikel 41 (noodweer) en 42 (wettelijk voorschrift) van het Wetboek van Strafvordering. De leden van de CDA-fractie vragen wanneer naar verwachting de Rijkswet bij het parlement zal worden ingediend. Zij verwijzen in dit

---

<sup>3</sup> De Wet ter Bescherming Koopvaardij voorziet voor de geweldsinstructie niet in de mogelijkheid van subdelegatie naar het niveau van de ministeriële regeling.

<sup>4</sup> Aan artikel 42 van het Wetboek van Strafrecht (“Niet strafbaar is hij die een feit begaat ter uitvoering van een wettelijk voorschrift.”) wordt een strafuitsluitingsgrond toegevoegd die luidt: Niet strafbaar is de ambtenaar die in de rechtmatige uitoefening van zijn taak en in overeenstemming met zijn geweldsinstructie geweld gebruikt.

verband naar artikel 21 van het wetsvoorstel waarin is bepaald dat de Wet ter Bescherming Koopvaardij ophoudt te bestaan op het tijdstip dat een Rijkswet houdende regels voor de inzet van gewapende particuliere maritieme beveiligers aan boord van schepen die de vlag van het Koninkrijk voeren, in werking treedt.

In antwoord hierop zij erop gewezen dat dit artikel mogelijk maakt dat indien over enkele jaren de omstandigheden daartoe aanleiding geven, de Wet ter Bescherming Koopvaardij vervangen kan worden door een gelijknamige Rijkswet. Het artikel is niet bedoeld de vervanging als een op zichzelf staand doel te agenderen.

Het onderhavige initiatiefwetsvoorstel ziet op de gewapende beveiliging door particuliere beveiligingsbedrijven van koopvaardij schepen die in het Nederlandse scheepsregister zijn ingeschreven. Een Rijkswet zal kunnen zien op alle onder Koninkrijksvlag varende schepen die zowel in het Nederlandse scheepsregister als dat van Curaçao zijn ingeschreven. Het onderhavige wetsvoorstel volgt de lijn van het beleidsstandpunt van het kabinet (Kamerstukken II 32 705, nr.74) en blijktens dit beleidsstandpunt acht het kabinet een Rijkswet niet nodig omdat Curaçao in de Rijksministerraad de toezegging heeft gedaan overeenkomstig met de toekomstige Nederlandse wet te zullen voorzien in het onder voorwaarden toestaan van de bescherming door inzet van particuliere beveiligers. Ik ben van mening dat indien en zolang het toestaan van bescherming op deze koopvaardij schepen op overeenkomstige wijze plaatsvindt, er geen urgentie bestaat een Rijkswet in voorbereiding te nemen.

### **3. Rolverdeling ministeries**

De leden van de VVD-fractie vragen naar de overwegingen om de beveiliging van koopvaardij schepen onder te brengen bij het ministerie van Justitie en Veiligheid. Het Ministerie van Defensie heeft een ruime ervaring en deskundigheid met VPD's. Ook de leden van de D66-fractie vragen of de rolverdeling tussen de minister van Justitie en Veiligheid en zijn ambtgenoot van Defensie voldoende helder en logisch is. Zo worden de gebieden waar particuliere beveiliging in beginsel mogelijk is aangewezen door de minister van Justitie en Veiligheid. Zou die risico-inschatting niet eerder belegd dienen te zijn bij de minister van Defensie? De bescherming van koopvaardij schepen tegen piraterij is een verantwoordelijkheid van de overheid. Aan de minister van Justitie en Veiligheid zijn in het wetsvoorstel enkele bevoegd- en verantwoordelijkheden toegekend waaronder de bevoegd- en verantwoordelijkheid voor het aanwijzen van zeegebieden waar particuliere beveiliging is toegestaan. Deze bevoegd- en verantwoordelijkheden wijzigen niets aan de bestaande rolverdeling tussen de ministeries. De minister van Defensie blijft verantwoordelijk voor de bescherming van koopvaardij schepen door inzet van VPD's, de minister van Infrastructuur en Waterstaat blijft verantwoordelijk voor het maritieme transport en de maritieme veiligheid in internationaal verband en de minister van Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking blijft verantwoordelijk voor het leveren van een bijdrage in internationaal verband aan de stabiliteit van een land als Somalië teneinde piraterij te voorkomen. Terecht stellen de leden van de D66- en VVD-fractie dat het

**Directoraat-Generaal  
Rechtspleging en  
Rechtshandhaving**

**Datum**  
18 januari 2019

**Ons kenmerk**  
2479255

aanwijzen van zeegebieden, zoals genoemd in artikel 2 van het wetsvoorstel, mede gebaseerd zal moeten zijn op een risico-inschatting. De aanwijzing zal niet kunnen plaatsvinden zonder daarbij de kennis te betrekken die in interdepartementaal en internationaal verband aanwezig is over onder andere de verhoogde dreiging van piraterij in nieuwe gebieden, resultaten van internationale anti-piraterij missies en over het flankerend anti-piraterij beleid. Als zou de minister van Defensie verantwoordelijk zijn voor de aanwijzing van zeegebieden waar particuliere beveiliging is toegestaan, zou ook deze minister zich hebben te baseren op informatie en kennis aanwezig bij de andere ministeries en hun uitvoeringsorganisaties. Het ministerie van Defensie heeft inderdaad zoals de leden van de VVD-fractie stellen een ruime ervaring en deskundigheid met leveren van bescherming door middel van VPD's. De bestaande interdepartementale samenwerking brengt met zich dat de bij dit ministerie aanwezige ervaring en deskundigheid optimaal wordt benut bij de verdere uitwerking en uitvoering van het wetsvoorstel.

**Directoraat-Generaal  
Rechtspleging en  
Rechtshandhaving**

**Datum**  
18 januari 2019

**Ons kenmerk**  
2479255

#### **4. Personele bezetting en uitrusting/instructie particuliere maritieme beveiligers (PMB's)**

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen welke categorieën wapens in het licht van de Wet wapens en munitie toegestaan zullen worden voor particuliere maritieme beveiligers. Zij vragen hoe dit zich verhoudt tot het huidige wapengebruik in de piraterij. Kan er een spanningsveld ontstaan tussen enerzijds het waarborgen dat de wapenuitrusting van de beveiligers voldoende aansluit bij de ontwikkelingen in de piraterij en anderzijds het uitgangspunt dat zwaardere categorieën wapentuig zijn voorbehouden aan de politie en het leger?

Maritieme beveiligers zijn ingevolge de geweldsinstructie, gegeven bij en krachtens de wet, bevoegd geweld aan te wenden en daarbij gebruik te maken van aangewezen gewelddsmiddelen, voor zover dat noodzakelijk is ter afwending van dreigend gevaar van piraterij en dat doel niet op een andere wijze kan worden bereikt. Over de betekenis van deze geweldsinstructie is hierboven reeds een en ander opgemerkt. Ter invulling van deze instructie kan worden gedacht aan waarschuwingsschoten in de lucht, gevolgd door waarschuwingsschoten voor de boeg van het piratenschip, het gericht schieten op de motor van het piratenschip en ten slotte, in het uiterste geval, het gericht schieten op niet vitale delen van het lichaam van personen. Gebruik van geweld dat gericht is op het toebrengen van dodelijk letsel is uitdrukkelijk niet toegestaan (artikel 9, vierde lid, van het wetsvoorstel).

Wat betreft de voor koopvaardijbescherming toegestane vuurwapens en munitie merk ik op dat deze ingevolge artikel 8 van het wetsvoorstel bij algemene maatregel van bestuur zullen worden aangewezen (en niet ingevolge de Wet wapens en munitie). In de geweldsinstructie zullen zoals gezegd nadere voorwaarden voor het gebruik van de wapens worden geformuleerd, waarbij rekening wordt gehouden met de omstandigheden (volle zee, grootte en/of inrichting van het schip, etc.). Bij het aanwijzen van vuurwapens en munitie geldt als uitgangspunt dat het type wapen en munitie (cartridges en kogels) geschikt moet zijn voor het doel waarvoor deze worden ingezet. Dit doel is het indien nodig met geweld afwenden van het dreigend gevaar van piraterij. Om bijvoorbeeld



in een uiterste geval de motor van het piratenschip te kunnen uitschakelen zal het kaliber van het wapen en het soort munitie dat wordt gebruikt voldoende penetratievermogen moeten hebben om door het metaal van de motor te kunnen heendringen.

Het betreft een kaliber wapen en soort munitie dat de particuliere beveiligers die bescherming bieden aan koopvaardij schepen varend onder een andere dan de Nederlandse vlag nu al doorgaans gebruiken en dat binnen de kaders valt van wat in de Europese regelgeving toepasselijk wordt geacht voor de bescherming van de koopvaardij.<sup>5</sup>

**Directoraat-Generaal  
Rechtspleging en  
Rechtshandhaving**

**Datum**  
18 januari 2019

**Ons kenmerk**  
2479255

De Minister van Justitie en Veiligheid,



Ferd Grapperhaus

---

<sup>5</sup> Zie artikel 6, tweede lid, van richtlijn 91/477/EEG van de Raad inzake de controle op de verwerving en het voorhanden hebben van wapens, zoals gewijzigd bij richtlijn (EU) 2017/853 van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2017 en de opsomming van wapens en munitie in bijlage II onder A. Daarbij worden de openbare veiligheid en de openbare orde nadrukkelijk meegewogen.