



Regeling van de Minister van Justitie en Veiligheid van 19 januari 2021 houdende nadere regels ter uitvoering van de Wet ter Bescherming Koopvaardij en het Besluit bescherming koopvaardij (Regeling bescherming koopvaardij)

De Minister van Justitie en Veiligheid,

Gelet op de artikelen 4, vierde lid, 6, eerste, derde en vierde lid, 8, 11, vijfde lid, 12, eerste en derde lid, 13, vijfde en zesde lid, en 17, eerste en tweede lid, van de Wet ter Bescherming Koopvaardij en de artikelen 2.2, zesde lid, 2.4, vijfde lid, 3.2, tweede lid, 5.4, derde lid, 5.5, derde lid, onder c, en vierde lid, 5.6, tweede lid, 5.7, vierde lid, 5.8, derde lid, 5.9, derde lid, 5.10, derde lid, 5.13, tweede lid, 6.1, tweede lid, van het Besluit bescherming koopvaardij,

Besluit:

HOOFSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1 (definities)

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. *Besluit*: Besluit bescherming koopvaardij;
- b. *geneeskundige verklaring*: geneeskundige verklaring van geschiktheid voor het verrichten van maritieme beveiligingswerkzaamheden;
- c. *Inspectie*: Inspectie Leefomgeving en Transport;
- d. *Minister*: Minister van Justitie en Veiligheid;
- e. *toezichthoudende ambtenaren*: ambtenaren van de Inspectie die krachtens artikel 16, eerste lid, van de wet zijn belast met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens de wet;
- f. *vervoerskoffer*: met een slot af te sluiten bewaarplaats van de toegestane gewelddmiddelen;
- g. *wapenkluis*: met een slot af te sluiten opslagplaats van de vervoerskoffers met aangewezen gewelddmiddelen op het schip als bedoeld in artikel 3.2 van het Besluit.

HOOFDSTUK 2. DE TOESTEMMING VOOR DE INZET VAN PARTICULIER MARITIEM BEVEILIGINGSPERSONEEL

Artikel 2 (toestemmingsaanvraag)

Bij de aanvraag om toestemming als bedoeld in artikel 4 van de wet wordt ten behoeve van het verstrekken van gegevens en daarbij over te leggen bescheiden gebruik gemaakt van het model-formulier zoals opgenomen in bijlage 1.

Artikel 3 (beschermingsmaatregelen)

1. De scheepsbeheerder waarborgt in ieder geval de beschikbaarheid van de volgende beschermingsmaatregelen, bedoeld in artikel 6, eerste lid, van de wet:
 - a. verrekijkers voor het team op de brug;
 - b. schijnwerpers;
 - c. harmonica-scheermesdraad;
 - d. materialen die de mogelijkheid bieden tot vergrendeling van deuren en luiken die toegang geven tot de brug, de verblijven van de bemanning en passagiers en de machinekamers en;
 - e. materialen die de mogelijkheid bieden tot versterking van ramen en patrijspoorten.
2. De kapitein treft voorafgaand aan de doorvaart door het risicogebied in ieder geval de volgende beschermingsmaatregelen, bedoeld in artikel 6, eerste lid, van de wet:
 - a. de aanwijzing van een veilige verzamelplaats of schuilplaats voor de zeevarenden en passagiers aan boord van het schip;
 - b. het aanbrengen op daartoe aangewezen plaatsen van harmonica-scheermesdraad;
 - c. de bevestiging van water- of schuimspuiten bij mogelijke toegangspunten aan dek;
 - d. het voorbereiden van de bemanning door oefeningen die gericht zijn op bescherming tegen piraterij;
 - e. de vergrendeling van deuren en luiken die toegang geven tot de brug, de verblijven van de



- zeevarenden en passagiers, alsmede de machinekamers;
- f. de versterking van grote ramen en patrijspoorten, die deze versterking behoeven en
 - g. de bescherming van uitrusting en apparatuur van het schip tegen gebruik door derden.
3. De kapitein past tijdens de doorvaart door het risicogebied in ieder geval de volgende beschermingsmaatregelen toe, bedoeld in artikel 6, eerste lid, van de wet:
 - a. de inzet van één of meer uitkijkposten met geïnstrueerde bemanningsleden;
 - b. het gebruik van verrekijkers door het team op de brug en
 - c. het beschikbaar hebben van schijnwerpers voor onmiddellijk gebruik.
 4. Indien het wegens bijzondere omstandigheden niet mogelijk is om één of meer van de maatregelen als bedoeld in lid 1 tot en met 3 te treffen, doet de scheepsbeheerder daarvan met redenen omkleed melding op het formulier als bedoeld in artikel 2, zo mogelijk met vermelding van alternatieve maatregelen die worden getroffen.

HOOFDSTUK 3. DE INZET VAN PARTICULIER MARITIEM BEVEILIGINGSPERSONEEL

Artikel 4 (wapenkluis en vervoerskoffers)

1. De wapenkluis is slechts toegankelijk voor de kapitein, of met diens expliciete toestemming, de teamleider of een andere door de kapitein aangewezen functionaris.
2. De kapitein voert een registratie van personen die toegang hebben tot de wapenkluis.
3. Het openen van een vervoerskoffer en de uitgifte van gewelddsmiddelen vereisen expliciete toestemming van de kapitein.
4. Aan boord van het schip wordt een vervoerskoffer alleen geopend door de teamleider of diens plaatsvervanger.
5. De vuurwapens die in een vervoerskoffer worden bewaard, zijn niet geladen met munitie. De munitie wordt afzonderlijk in een vervoerskoffer opgeslagen.
6. De teamleider registreert dagelijks het merk, type, serienummer en de hoeveelheid van de gewelddsmiddelen die in iedere vervoerskoffer aanwezig zijn. De kapitein ziet erop toe dat de registratie wordt uitgevoerd en ondertekent daartoe, tezamen met de teamleider deze registratie.
7. Twee uur voor het bereiken van het risicogebied brengt de teamleider na overleg met de kapitein de vervoerskoffers naar de brug.
8. De gewelddsmiddelen, die niet worden gebruikt tijdens de doorvaart door het risicogebied, worden bewaard in een vervoerskoffer op de brug. De vervoerskoffers zijn tijdens de doorvaart niet afgesloten en staan onder toezicht van het dienstdoende en gewapende lid van het beveiligings-team op de brug.
9. Uiterlijk twee uur na het vertrek uit het risicogebied plaatst de teamleider de vervoerskoffers met gewelddsmiddelen terug in de wapenkluis.
10. De teamleider ziet erop toe dat de vuurwapens regelmatig worden onderhouden en adequaat werken overeenkomstig de instructies van de vergunninghouder.

Artikel 5 (helmcamera en microfoon)

1. Een ieder die deel uitmaakt van het particulier maritiem beveiligingspersoneel maakt gebruik van een helmcamera met microfoon om beeld- en geluidsopnames te maken als bedoeld in artikel 11, tweede lid, van de wet.
2. Voor de helmcamera's geldt dat zij:
 - a. beeldopnamen maken van tenminste HD-kwaliteit (1280 x 720);
 - b. beeldopnamen maken van tenminste 30 frames per seconde;
 - c. voorzien zijn van videostabilisatie;
 - d. de tijd en datum toevoegen aan de beeldopnamen;
 - e. over een ingebouwde microfoon beschikken;
 - f. beeldopnamen en geluidsopnamen gesynchroniseerd opnemen;
 - g. beschikken over een batterijduur van ten minste zes uur.



Artikel 6 (embarkatie, rapportage, melding aangewend geweld)

1. De scheepsbeheerder verstrekt de kapitein de informatie, bedoeld in artikel 2.4, eerste en tweede lid, van het Besluit, ten minste vier uren voor embarkatie van het beveiligingsteam, de geweldsmiddelen en de apparatuur.
2. Bij de uitvoering van de vergewisplicht, bedoeld in artikel 6, tweede lid, van de wet en artikel 2.4, eerste en tweede lid, van het Besluit, wordt door de kapitein en de teamleider gebruik gemaakt van de model-formulieren, zoals opgenomen in bijlage 2, respectievelijk bijlage 3. De kapitein zendt de door de kapitein en de teamleider ingevulde formulieren terstond na embarkatie ter informatie toe aan de Kustwacht en de Inspectie.
3. Bij de rapportages, bedoeld in artikel 12, eerste lid, van de wet, wordt door de kapitein en door de teamleider van het particulier maritiem beveiligingspersoneel gebruik gemaakt van het model-formulier zoals opgenomen in bijlage 4, respectievelijk bijlage 5. De formulieren, bedoeld in het eerste lid, maken deel uit van deze rapportages. De kapitein en de teamleider zenden de rapportages, bedoeld in artikel 12, eerste lid, van de wet uiterlijk 48 uur na afloop van de debarkatie van het beveiligingsteam aan de Inspectie.
4. Bij de melding aan het openbaar ministerie, bedoeld in artikel 12, derde lid, van de wet, wordt door de kapitein gebruik gemaakt van de meldingsformulieren, zoals opgenomen in bijlage 6.

HOOFDSTUK 4. DE VERGUNNING

Artikel 7 (vergunningaanvraag)

1. De Inspectie hanteert een model-formulier ten behoeve van het verstrekken van gegevens ten behoeve van het aanvragen van een vergunning. De aanvrager voegt de op het aanvraagformulier vermelde bescheiden en bewijsstukken toe als bijlagen bij de aanvraag.
2. Na ontvangst van de aanvraag wordt de aanwezigheid van bescheiden en bewijsstukken getoetst aan de eisen opgenomen in de artikelen 9 tot en met 15.
3. Na ontvangst aanvraag bescheiden en bewijsstukken kan de Inspectie, alvorens een besluit te nemen naar aanleiding van de vergunningaanvraag, een audit verrichten op de vestigingslocatie van de aanvrager.
4. Aan een vergunning kunnen voorwaarden worden verbonden met betrekking tot het waarborgen van:
 - a. een goed samenspel en goede communicatie met overheidsinstellingen;
 - b. de naleving van de bij of krachtens de wet gestelde voorschriften;
 - c. de kwaliteit van de bedrijfsvoering van de vergunninghouder;
 - d. de kwaliteit van de te leveren maritieme beveiliging.

Artikel 8 (leges)

1. De leges voor de afdoening van een aanvraag van een vergunning bedragen in totaal € 17.220,-. Voor de initiële afdoening van een aanvraag van een vergunning zijn leges verschuldigd ten bedrage van € 7.220,-. Voor de finale afdoening van een aanvraag van een vergunning zijn leges verschuldigd ten bedrage van € 10.000,-.
2. De leges voor de afdoening van een aanvraag tot verlenging van een vergunning bedragen € 14.190,-.
3. De leges voor de afdoening van de overgang van een vergunning op een derde, bedoeld in artikel 4.5 van het Besluit bedragen € 17.220,-.

HOOFDSTUK 5. WETTELIJKE EISEN VERGUNNING

Paragraaf 5.1 Eisen aan de onderneming

Artikel 9 (continuïteit van de onderneming)

1. De continuïteit van het maritiem beveiligingsbedrijf wordt geacht redelijkerwijs te zijn gewaarborgd indien het bedrijf beschikt over:
 - a. een uittreksel uit het Handelsregister van de Kamer van Koophandel van maximaal zes



- a. maanden oud of een gelijkwaardig document uit een andere lidstaat van de Europese Unie;
 - b. een aansprakelijkheidsverzekering van het maritiem beveiligingsbedrijf tot dekking van de risico's waartoe de vergunde activiteiten aanleiding kunnen geven;
 - c. een accountantsverklaring van maximaal zes maanden oud, die inhoudt dat het bedrijf niet in staat van faillissement verkeert, aan het bedrijf geen surseance van betaling is verleend, geen beslag is gelegd op een aanmerkelijk deel van het vermogen van het maritiem beveiligingsbedrijf of op een of meer van zijn bedrijfsmiddelen die een aanmerkelijk deel van zijn vermogen vormen;
 - d. een overzicht van belangrijke leveranciers.
2. De verzekering, bedoeld in het eerste lid, onder b, omvat in ieder geval een verzekering voor beroepsaansprakelijkheid, algemene aansprakelijkheid en werkgeversaansprakelijkheid. De verzekering dekt de aansprakelijkheid van het bedrijf voor ten minste € 2.500.000 per schadegeval voor letselschade en ten minste € 750.000 per schadegeval voor zaakschade waartoe de vergunde activiteiten aanleiding kunnen geven.

Artikel 10 (betrouwbaarheid)

1. De betrouwbaarheid van het bedrijf en van de personen die diens beleid bepalen of mede bepalen worden geacht te zijn gewaarborgd indien:
 - a. gelet op de voornemens en antecedenten van hen naar redelijke verwachting zal worden voldaan aan de bij of krachtens de wet gestelde regels;
 - b. deze bij de aanvraag van een vergunning beschikken over een verklaring omtrent gedrag, of, indien betrokkene een niet-ingezetene is van Nederland, een Engelstalig uittreksel justitiële documentatie of een gelijkwaardig Engelstalig getuigschrift van de autoriteiten van het land waar hij woonachtig is, dat niet ouder is dan zes maanden;
 - c. deze personen niet onder curatele staan;
 - d. deze niet gelieerd zijn aan nationale overheden;
 - e. het bedrijf de op aantoonbare wijze de uitgangspunten van de International Code of Conduct Association onderschrijft;
 - f. redelijkerwijs aangenomen mag worden dat gehandeld zal worden in overeenstemming met hetgeen van een goede beveiligingsorganisatie in het maatschappelijk verkeer mag worden verwacht.
2. Onverminderd het bepaalde in artikel 5.3, tweede lid, van het Besluit wordt, in het geval het maritiem beveiligingsbedrijf zijn statutaire zetel, zijn hoofdbestuur of zijn hoofdvestiging niet in Nederland heeft, bij de beoordeling van de betrouwbaarheid van het bedrijf, van de personen die diens beleid bepalen of mede bepalen, mede betrokken de vergunning of erkenning van de bevoegde autoriteiten van het land waar het bedrijf zijn statutaire zetel, zijn hoofdbestuur of hoofdvestiging heeft.
3. De Minister neemt bij zijn beoordeling bedoeld in artikel 5.5, derde lid, onderdeel c, van het Besluit, de verklaring omtrent het gedrag, dan wel het uittreksel justitiële documentatie in aanmerking.
4. De betrouwbaarheid van het maritiem beveiligingsbedrijf wordt geacht niet te zijn gewaarborgd indien het bedrijf, of de personen die diens beleid bepalen of mede bepalen, onherroepelijk zijn veroordeeld voor misdrijven genoemd in titel XVIII, titel XIX, titel XX, XXIII tot en met XXVI en titel XXIX van het Wetboek van Strafrecht.

Artikel 11 (bedrijfsvoering)

1. De bedrijfsvoering van het maritiem beveiligingsbedrijf is zodanig ingericht dat het bedrijf in ieder geval beschikt over:
 - a. een personeelsadministratie, daarbij inbegrepen een registratie van het particulier maritiem beveiligingspersoneel en van de bewijzen van hun betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en geoefendheid, medische geschiktheid en beheersing van de Engelse taal;
 - b. relevante beleidsdocumenten, werkinstructies en overzichten, als bedoeld in het tweede tot en met vierde lid;
 - c. een functionaris die belast is met de verantwoordelijkheid voor de naleving van wettelijke voorschriften en het daarop betrekking hebbende risicomanagement;
 - d. continue toegang tot en beschikbaarheid van maritiem juridisch advies.
2. Beleidsdocumenten als bedoeld in het eerste lid, onder b, betreffen in ieder geval:
 - a. ethisch beleid;
 - b. algemeen veiligheidsbeleid;



- c. arbeidsomstandighedenbeleid, in het bijzonder gezondheids- en veiligheidsbeleid;
 - d. beleid inzake de werving, selectie en training van maritieme beveiligers;
 - e. beleid met betrekking tot wapens, daarbij inbegrepen de opslag, het onderhoud en de vernietiging;
 - f. beleid inzake interne en externe communicatie;
 - g. beleid inzake klachtafhandeling;
 - h. klokkenluidersregeling;
 - i. risicoanalyse;
 - j. mensenrechten;
 - k. crisismanagement;
 - l. de uitvoer van strategische goederen, daarbij inbegrepen exportcontrole certificaten.
3. Werkinstructies als bedoeld in het eerste lid, onder b betreffen in ieder geval instructies inzake
- a. het uitvoeren van een te beveiligen transport, daarbij inbegrepen de communicatie en rapportage tijdens de doorvaart;
 - b. de inzet van maritieme beveiligers tijdens een transport;
 - c. het levensreddend optreden aan boord (lifesaving rules);
 - d. het gebruik van geweldsbevoegdheden;
 - e. de procedure voor het inschieten van een persoonlijk wapen;
 - f. het gebruik van floating armouries;
 - g. het gebruik van camera's en microfoons;
 - h. het gebruik van handboeien.
4. Overzichten als bedoeld in het eerste lid, onder b, betreffen in ieder geval:
- a. trainingen, daarbij inbegrepen herhalingstrainingen, van de particuliere maritieme beveiligers;
 - b. wapenvergunningen en
 - c. onderhoudsplannen.

Artikel 12 (intern toezicht)

Het intern toezicht van het maritiem beveiligingsbedrijf voorziet schriftelijk aantoonbaar in:

- a. kwaliteitsbeleid;
- b. beleid gericht op het proces van continue verbetering;
- c. management reviews;
- d. interne auditing;
- e. beleid inzake rapportage van incidenten en afhandeling;
- f. documentcontrole.

Paragraaf 5.2 Eisen aan de beveiligers

Artikel 13 (verlening inzage)

Het maritiem beveiligingsbedrijf verleent de Inspectie ten behoeve van de afdoening van de vergunningaanvraag en desgevraagd na verlening van een vergunning inzage in de bewijzen dat de maritieme beveiligers voldoen aan de eisen van betrouwbaarheid, medische geschiktheid, vakbekwaamheid en geoefendheid voor het verrichten van maritieme beveiligingswerkzaamheden.

Artikel 14 (betrouwbaarheid)

1. De maritieme beveiligers beschikken over een verklaring omtrent gedrag dat bij de vergunningaanvraag niet ouder is dan twaalf maanden.
2. Indien een maritieme beveiligers niet-ingezetene is van Nederland beschikt hij ten minste over een Engelstalig uittreksel justitiële documentatie of gelijkwaardig Engelstalig getuigschrift van de autoriteiten van het land waarvan hij ingezetene is, dat bij de vergunningaanvraag niet ouder is dan twaalf maanden.

Artikel 15 (geneeskundige verklaring)

Elk lid van het beveiligingsteam beschikt te allen tijde over:

- a. een Nederlandstalige of Engelstalige geneeskundige verklaring van geschiktheid voor het verrichten van maritieme beveiligingswerkzaamheden;
- b. een Nederlandstalige of Engelstalige verklaring die inhoudt dat gedurende de tewerkstelling geen drugs of alcohol wordt gebruikt door het lid van het beveiligingsteam.



Artikel 16 (vakbekwaamheid en geoefendheid)

1. Elk lid van het beveiligingsteam beschikt over:
 - a. ten minste vier jaar operationele dienstervaring in een militaire – of politie-organisatie, waarna eervol ontslag is verleend;
 - b. een Nederlandstalige of Engelstalige maritime security operators-certificaat of gelijkwaardig certificaat van vakbekwaamheid en geoefendheid voor het verrichten van maritieme beveiligingswerkzaamheden dat niet ouder is dan twaalf maanden;
 - c. een Nederlandstalige of Engelstalige verklaring van vakbekwaamheid en geoefendheid voor het omgaan met semi-automatische vuurwapens in maritieme omstandigheden die niet ouder is dan twaalf maanden;
 - d. een eigen Nederlandstalige of Engelstalige verklaring die niet ouder is dan twaalf maanden welke inhoudt dat hij bekend is met de fundamentele rechten zoals die worden gewaarborgd door het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en het bepaalde bij of krachtens de wet, in het bijzonder de geweldsinstructie, en over de vakbekwaamheid en geoefendheid beschikt in het gebruik van camera's en microfoons en in het gebruik van handboeien en
 - e. een Nederlandstalig of Engelstalig certificaat van beheersing van de Engelse taal;
2. Het certificaat als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, dient te zijn afgegeven door een instelling die bevoegd is het certificaat daartoe af te geven en die de vakbekwaamheid en geoefendheid verzorgt overeenkomstig de normdocumenten 9001:2015, 28000:2007 en 28007:2015 van de International Organization for Standardization.
3. Het lid van het beveiligingsteam dat als team medic wordt aangewezen heeft ten minste een cursus First Person On Scene Intermediate met goed gevolg afgelegd bij een instelling die bevoegd is het certificaat daartoe af te geven.

HOOFDSTUK 6 OPERATIONELE EISEN

Artikel 17 (teamleider)

1. Onverminderd hetgeen bij of krachtens de artikelen 6, 9, 11 en 12 van de wet is bepaald heeft de teamleider tot taak:
 - a. het uitoefenen van de operationele leiding over de overige leden van het beveiligingsteam bij de uitvoering van de maritieme beveiligingswerkzaamheden;
 - b. het uitoefenen van het toezicht op en de controle over de overige leden van het beveiligingsteam;
 - c. het fungeren als tussenpersoon tussen het beveiligingsteam en de kapitein;
 - d. het fungeren als tussenpersoon tussen de vergunninghouder en de kapitein;
 - e. het verstreken van een opdrachtafhankelijke procedurehandleiding aan de overige leden van het beveiligingsteam;
 - f. het adviseren van de kapitein over te treffen veiligheidsmaatregelen aan boord van het schip die niet het gebruik van gewelddmiddelen betreffen;
 - g. het functioneel beheer van de gewelddmiddelen en de uitrusting van het beveiligingsteam;
 - h. het toezien op het juiste gebruik en het functioneren van de camera en microfoon door het particulier maritiem beveiligingspersoneel;
 - i. het leidinggeven aan het gezamenlijk oefenen van het beveiligingsteam met de bemanning van de maritieme beveiligingswerkzaamheden gericht op de bescherming tegen piraterij indien de kapitein daartoe de opdracht geeft;
 - j. het toezien op de veiligheid, het welzijn en het gedrag van de overige leden van het beveiligingsteam.
2. De teamleider verricht voorafgaand aan het embarkeren in ieder geval de volgende handelingen:
 - a. het informeren van de overige leden van het beveiligingsteam over de procedurehandleiding en geweldsinstructie;
 - b. het laten ondertekenen van de overige leden van het beveiligingsteam van een verklaring waaruit blijkt dat de leden van het beveiligingsteam op de hoogte zijn van de inhoud van de procedurehandleiding en geweldsinstructie;
 - c. de controle op de gewelddmiddelen en uitrusting van de leden van het beveiligingsteam;
 - d. het verrichten van een oefening van het beveiligingsteam, in het bijzonder in het gebruik van gewelddmiddelen en
 - e. het aanwijzen van een lid van het beveiligingsteam als team medic.



HOOFDSTUK 7. BESTUURSRECHTELIJKE HANDHAVING EN BOETES

Artikel 18 (bestuurlijke boete vergunninghouder)

1. De bestuurlijke boete die ten hoogste aan de vergunninghouder voor een overtreding van artikel 15 van de wet of artikelen 3.1, 3.3, derde lid, 4.5, 5.2, 5.5 tot en met 5.14 van het Besluit kan worden opgelegd komt overeen met de boete van de vierde categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht.
2. De bestuurlijke boete die ten hoogste aan de vergunninghouder voor een overtreding van artikel 6, derde lid, van de wet jo. artikel 2.4, eerste en tweede lid, van het Besluit kan worden opgelegd, komt overeen met de boete van de derde categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht.
3. De bestuurlijke boete die ten hoogste aan de vergunninghouder voor een overtreding van de op grond van artikel 13, vierde lid, van de wet aan de vergunning verbonden voorschriften kan worden opgelegd, komt overeen met de boete van de derde categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht.

Artikel 19 (bestuurlijke boete scheepsbeheerder)

De bestuurlijke boete die ten hoogste aan de scheepsbeheerder voor een overtreding van artikel 6, eerste lid van de wet en artikel 6, derde lid, van de wet jo artikel 2.4, eerste en tweede lid, van het Besluit kan worden opgelegd, komt overeen met de boete van de derde categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht.

Artikel 20 (bestuurlijke boete kapitein)

De bestuurlijke boete die ten hoogste aan de kapitein voor een overtreding van de artikelen 6, eerste en vierde lid, en 12, eerste en tweede lid, van de wet en artikel 6, tweede lid jo artikel 2.4 van het Besluit kan worden opgelegd, komt overeen met de boete van de tweede categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht.

Artikel 21 (bestuurlijke boete teamleider)

De bestuurlijke boete die ten hoogste aan de teamleider voor een overtreding van artikelen 6, tweede lid, en 12, eerste en tweede lid, van de wet kan worden opgelegd, komt overeen met de boete van de tweede categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht.

Artikel 22 (matiging boete)

1. Onverminderd de artikelen 3:4, 5:41 en 5:46 van de Algemene wet bestuursrecht, houden de toezichthoudende ambtenaren bij het vaststellen van een bestuurlijke boete in ieder geval rekening met de volgende omstandigheden, voor zover die van toepassing zijn:
 - a. de ernst en de duur van de overtreding;
 - b. de mate waarin de overtreding aan de overtreder kan worden verweten;
 - c. de afwezigheid van eerdere overtredingen van de overtreder van de bij of krachtens de wet gestelde voorschriften;
 - d. de mate waarin de overtreder meewerkt bij het vaststellen van de overtreding;
 - e. de maatregelen die de overtreder na de overtreding heeft genomen om herhaling van de overtreding te voorkomen.
2. De toezichthoudende ambtenaren verlagen het boetebedrag met een evenredig percentage indien de omstandigheden, genoemd in het eerste lid, een dergelijke verlaging rechtvaardigen.

HOOFDSTUK 8. BESCHERMING PERSOONSgegevens EN VERWERKING GEGEVENS

Artikel 23 (bewaartermijn)

1. De scheepsbeheerder, het maritiem beveiligingsbedrijf, de kapitein en de teamleider zijn gerechtigd de beeld- en geluidsopnames in te zien respectievelijk te beluisteren.
2. De bestanden met beeld- en geluidsopnames worden door de scheepsbeheerder, de kapitein en het particulier maritiem beveiligingspersoneel vernietigd nadat deze tezamen met de rapportages, bedoeld in artikel 12, tweede en derde lid, van de wet aan de Minister, respectievelijk het openbaar ministerie zijn verzonden, maar uiterlijk binnen 28 dagen na het verlaten van het risicogebied.



3. In afwijking van het tweede lid, kunnen de bestanden met beeld- en geluidsopnamen langer worden bewaard door de scheepsbeheerder, de kapitein en het particulier maritiem beveiligingspersoneel indien dat noodzakelijk is voor de instelling, uitoefening of onderbouwing van een rechtsvordering.

Artikel 24 (privacyverklaring)

1. De toezichthoudende ambtenaren maken met betrekking tot de persoonsgegevens, bedoeld in artikel 14a, eerste en tweede lid, van de wet, in een privacyverklaring kenbaar:
 - a. hoe de rechten kunnen worden uitgeoefend tot inzage en correctie van persoonsgegevens;
 - b. met welke partijen en onder welke voorwaarden persoonsgegevens worden gedeeld;
 - c. welke maatregelen zijn getroffen om misbruik, verlies, onbevoegde toegang, ongewenste openbaarmaking en ongeoorloofde wijziging van persoonsgegevens tegen te gaan.
2. De privacyverklaring wordt op de website van de Inspectie geplaatst.

HOOFDSTUK 9. SLOTBEPALINGEN

Artikel 25 (inwerkingtreding)

Deze regeling treedt in werking met ingang van de datum waarop de Wet ter Bescherming Koopvaardij in werking treedt.

Artikel 26 (citeertitel)

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling bescherming koopvaardij.

's-Gravenhage, 19 januari 2022

*De Minister van Justitie en Veiligheid,
D. Yeşilgöz-Zegerius*



ANNEX 1 – PERMISSION APPLICATION FORM



To be completed by the shipping company for Dutch flagged vessels with registration in the Netherlands only. For VPD-protection of vessels with registration in Curaçao please contact Maritime Authority Curaçao. This application must be submitted to the Coast Guard Centre (ccc@kustwacht.nl). The statutory timeframe in which the Coast Guard must make its decision on an application for armed private security will start once it receives parts 1 to 4 of this form, fully completed.

For Coast Guard use only:

Contact: KWC/ Coast Guard Centre:	MIK-NL Maritime Intelligence Centre		
Tel./fax/email:	0223 542 300 / 0223 658 358 / ccc@kustwacht.nl/MIK-NL@kustwacht.nl		
Date:		Kwc dossierno.:	

Urgency:
Immediate response by Coast Guard within 24 hours preferred?

PART 1 – GENERAL INFORMATION			
		Details	Notes
1	Company name		
2	Adress		
3	Areal code / city		
4	Name of contact person(s)		
5	Email		
6	Telephone		
7	Name of ship		
8	Registration Dutch flag:	Yes / No	If 'No' please cancel this request. This procedure is only applicable in case of Dutch flagged vessels.
9	Call sign		
10	IMO number		
11	Type of ship		E.g. tanker, dry cargo, passenger ship, RoRo, other
12	Photo of a side view of the ship		Please attach photo
13	Number of crew members		
14	Attach copy of ship's general plan		
15	Attach an accommodation plan		
16	Cargo specifications		
17	Dates of transport		
18	Last port of departure before HRA		
19	First port of arrival after HRA		



20	Intended route		
----	----------------	--	--

PART 2 – INITIAL RISK ANALYSIS OF THE TRANSPORT to be completed by the company security officer			
		Details	Notes
21	Tonnage (DWT)		
22	Free board on high risk area passage (metres/decimetres)		
23	Maximum speed		
24	Cruising speed during transport		
25	Estimated total time expected to be in the High Risk Area		
26	Manoeuvrability of the ship	Good / average / fairly poor / poor	Strike out what does not apply
27	Weather sensitivity of the ship	Very sensitive / sensitive / less sensitive / not sensitive	Strike out what does not apply
28	Insured value cargo		
29	Insured value ship		

Initial risk analysis prior to application of own protection measures																																														
Impact level: 1. Marine crime (ship stores) 2. Marine crime including exposure for crew 3. Piracy exposure 4. Severe injury / kidnap incident 5. Fatalities / Multiple severe injuries / Hijack of vessel	Frequency: Criteria¹ <input type="checkbox"/> Exposure time in high-risk area > 48 hours <input type="checkbox"/> Increase of attacks in the last quarter according to IMB reports <input type="checkbox"/> Attacks reported last year according to IMB <input type="checkbox"/> Vessel speed alignment <input type="checkbox"/> Client / cargo resulting in extra exposure																																													
Risk: High / Medium / Low. Drag the black dot to the appropriate field in the matrix																																														
SECURITY RISK ASSESSMENT MATRIX																																														
	<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td rowspan="5" style="text-align: center; vertical-align: middle;">IMPACT</td> <td style="text-align: center;">5</td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: red;"></td> <td style="background-color: red;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: red;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: yellow;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="background-color: green;"></td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: yellow;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="background-color: green;"></td> <td style="background-color: green;"></td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: yellow;"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: center;">5</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="5" style="text-align: center;">FREQUENCY</td> </tr> </table>	IMPACT	5						4						3						2						1								1	2	3	4	5			FREQUENCY				
IMPACT	5																																													
	4																																													
	3																																													
	2																																													
	1																																													
		1	2	3	4	5																																								
		FREQUENCY																																												

¹ Mark if applicable: the sum of the markings is the frequency.



PART 3 – SECURITY MEASURES / BMP5 IMPLEMENTATION to be completed by the Company Security Officer			
	Mandatory BMP5 measures according to Article 3 of the Merchant Shipping Protection Regulation:	Confirmation	Notes
30	Binoculars for the team on the bridge		
31	Search lights to check the surroundings of the ship		
32	Razor wire		
33	Locking access to the bridge, the crew and passenger quarters and the engine rooms		
34	Reinforcing large windows and portholes with bars or cover plates		
35	Designating crew muster point or safe room with means of communication with the outside world, such as VHF and/or INMARSAT		
36	Mounting water or foam sprayers		
37	Preparing the crew through anti-piracy exercises		
38	Protecting the ship's equipment and machinery from third-party use		
39	Deploying fully trained crew members to one or more lookout posts, including the use of the bridge		
	Other:		
40	CCTV enabled?		
41	Lifts taken out of service?		
42	Other protective measures		
OTHER CONSIDERATIONS			
	Have the following been considered:	Yes/No	Notes
43	Taking a different route?		
44	Sailing in convoy?		
45	Hiring unarmed security personnel?		

Private armed maritime security preferred above VPD security?
 → Go to Part 4 (and skip Part 5)
VPD security preferred above private armed maritime security?
 → Go to Part 5 (and skip Part 4)
If in doubt about whether to seek permission for armed private maritime security, complete 4 and 5.

PART 4 – Armed private security PMSC QUOTES AND DISTANCE OF DETOUR FOR VPD EMBARKATION			
			Notes
46	Quoted price PMSC 1 (total price)		
47	Quoted price PMSC 2 (total price)		
48	Quoted price PMSC 3 (total price)		
DETAILS OF PROPOSED PMSC			
		Details	Notes



49	Name of proposed PMSC / permit holder		
50	ILT permit number of PMSC		
51	Address / contact details of PMSC/permit holder		
52	Size of envisaged security team		
53	Email address of PMSC		
54	Proposed embarkation point of PMSC		
55	Proposed disembarkation point of PMSC		
56	Detour distance for VPD embarkation if known		Total distance for embarkation and disembarkation
57	Further details of detours		Additional port calls? Time lost? Additional costs?
58	Storage of arms and ammunition on board if the ship sails outside of the high-risk area		
59	PMSC included in SSP?		Yes /No
60	Email address / telephone number of ship master		

PART 5 – Request for Vessel Protection Detachment from Ministry of Defence

Residual risk assessment after application of own protection measures

Impact level:
 1. Marine crime (ship stores)
 2. Marine crime including exposure for crew
 3. Piracy exposure
 4. Serious injury / abduction
 5. Fatalities / Multiple serious injuries / Hijacking of ship

Frequency:
Criteria¹
 Exposure time in high-risk area > 48 hours
 Increase of attacks in the last quarter in the risk area according to IMB reports
 Attacks reported last year according to IMB
 Vessel speed alignment
 Client / cargo resulting in extra exposure

Risk: High / Medium / Low.
 Drag the black dot to the appropriate field in the matrix

SECURITY RISK ASSESSMENT MATRIX

IMPACT	5					
	4					
	3					
	2					
	1					
		1	2	3	4	5
		FREQUENCY				

¹ Mark if applicable: the sum of the marks is the frequency.

REGARDING THE VPD EMBARKATION		
	Question	Notes
61	Name and function of contact person for the Ministry of Defence on this voyage	
62	What is the 'minimum safe manning' number on board?	According to the ship's certificate



63	Maximum crew according to certificates?		According to the ship's certificate
64	Extra accommodation available?		
65	How many additional berths are available?		
66	Description of medical facilities on board		
67	Description of the ship's antenna plan (for possible helicopter operations)		
68	Contact details of your shipping agents in embarkation and disembarkation ports		

I have completed this form correctly to the best of my knowledge.

Name and position	Date	Signature
-------------------	------	-----------



ANNEX 2 – EMBARKATION FORM – SHIP MASTER

Instruction

- Please send the completed form after embarking security guards and armament to the Dutch Coast Guard and the Human Environment and Transport Inspectorate (ccc@kustwacht.nl / MIK-NL@kustwacht.nl / wtbk@ilent.nl)
- attach completed form to final voyage report

GENERAL INFORMATION

	Details	Notes
Name of ship		
IMO number		
Call sign		
Name of master		
Place and date of embarkation of security team		

INFORMATION ABOUT THE SECURITY TEAM MEMBERS

If possible attach crew list with the following information:

Name of maritime security guard
Date of birth
Address
Nationality
Passport number

INFORMATION ABOUT THE WEAPONS

Weapons	Details	Notes
Type of weapons		
Serial numbers		Attach photo of weapon serial numbers
Do the weapons match the statement from the ship manager and PMSC?	Yes/No	

INFORMATION ABOUT THE AMMUNITION

Ammunition	Details	Notes
Ammunition type		(Calibre, FMJ/soft-point)
Number of bullets		

INFORMATION ABOUT THE HELMET CAMERAS

	Details	Notes
Brand and type of the helmet cameras		
Number of helmet cameras		

INFORMATION ABOUT THE HAND CUFFS

	Details	Notes
Hand cuffs available?		
Number of hand cuffs		



THE SHIP MASTER DECLARES THAT:		
	Yes	Notes
Outside the high risk area, the weapons will be stored in the weapons locker in accordance with art. 3.2 BBK		
An immediate report will be made to the Dutch Public Prosecutor's Office concerning any incident at sea involving the use of force and I will also inform the Coast Guard and the Human Environment and Transport Inspectorate.		
a report will be made to the Coast Guard and the Human Environment and Transport Inspectorate about where and when the armed security team disembarks within 48 hours after disembarkment.		

I have completed this form correctly to the best of my knowledge.		
Name	Date	Signature



ANNEX 3 – TEAM LEADER EMBARKATION FORM

Team Leader Embarkation Form

Instruction

- Please send the completed form after embarking security guards and armament to the Dutch Coast Guard and the Human Environment and Transport Inspectorate (ccc@kustwacht.nl / MIK-NL@kustwacht.nl / wtbk@ilent.nl)
- attach completed form to final voyage report

GENERAL INFORMATION ABOUT THE SHIP		
	Details	Notes
Name of ship		
IMO number		
Call sign		
Dates of transport		
Load		
PMSC embarkation point		
PMSC disembarkation point		
Proposed IRTC route		East-West or West-East
Expected Date/Time of arrival in HRA		
Expected Date/Time of departure from HRA		
Ship condition: Loaded/In ballast		
At anchor/Moored in port		
Summer deadweight: tonnes	
Planned boat speed through HRA knots	
Lowest freeboard with load: (lowest deck) metres	
Freeboard at summer draught: metres	

INFORMATION ABOUT THE TEAM MEMBERS		
Team member	Details	Notes
Name		
Date of birth		
Address		
Nationality		
Passport number		



INFORMATION ABOUT THE WEAPONS		
	Details	Notes
Date and time of weapon embarkation		
Place or location		
Floating armoury? Yes/No		
If yes, name of ship		
Floating armoury company		
Date and time of weapon disembarkation		
Place or location of weapon disembarkation		
Floating armoury? Yes/No		
If yes, name of ship		
Floating armoury company		

INFORMATION ABOUT THE WEAPONS		
Weapons	Details	Notes
Brand and type of weapons		
Serial numbers		
Attach photo of weapon serial numbers		
Hand cuffs available? Y/N		
Amount of hand cuffs available		

INFORMATION ABOUT THE AMMUNITION		
Ammunition	Details	Notes
Ammunition type		(Calibre, FMJ/soft-point)
Number of bullets		

TEAM LEADER RISK ANALYSIS		
Nature of the risk		Notes

PREPARATORY MEASURES BY TEAM LEADER		
		Notes
Members of security team briefed on procedure manual and rules of engagement		
Security team members have signed a declaration confirming their awareness of the contents of the procedure manual and the rules of engagement		
Weapons and equipment of security team members checked		



Drill completed with security team, covering the use of weapons in particular		
Name of security team member designated as team medic		

BMP5 checklist for TEAM LEADER		
General		
Is it the intention to sail through the HRA at maximum speed? • What is the maximum speed of the ship? • What is the cruising speed of the ship?		
Will the ship be sailing alone, in convoy or in group transit?		
Is it the intention not to carry out work on deck during the passage through the high-risk area?		
Crew preparation		
		Notes
Has the crew received a briefing from the TL/PCASP team		A briefing in which they were made aware of: • The danger of piracy • The latest intelligence (threat assessment) • What to do in an emergency • How access to the accommodation block and engine rooms will be controlled/regulated during the passage through the HRA. <i>Ref BMP 5 p. 9 and p. 16</i>
Has the crew been trained in the actions to be taken if there is a risk of attack by pirates?		• First actions of bridge team and PCASP on suspicious approach • Alerting the crew • First actions to be taken by the crew • Retreat to citadel when ordered to do so • What to do when the 'all clear' is given <i>Ref BMP 5 p. 9</i>
Manoeuvring: has the bridge team practised taking the first evasive manoeuvres after observing a suspicious vessel?		
Mandatory measures upon entry into high-risk area		
Binoculars available		
Search lights available		
Concertina razor wire available and in place		
Safe muster point or safe room designated for ship's crew		
Crew prepared by means of anti-piracy exercises		
Trained crew members deployed to one or more lookout posts		
Water or foam sprayers mounted on the deck near potential boarding points		
Doors and hatches giving access to the bridge, the crew and passenger quarters and the engine rooms have been locked		
Large windows and portholes reinforced		



Ship equipment and machinery protected against third-party use		
Other possible measures		
Place dummies (mannequins) on the bridge wings and/or other places to give the impression that a good lookout is being kept;		
Avoid drifting and slow speeds, and do not anchor in the HRA;		
<ul style="list-style-type: none"> • Anti-RPG fencing along the bridge wings to provide protection against Rocket-Propelled Grenades (RPGs); • Sandbags or water-filled oil drums beside openings along the bridge wings, behind which PCASP and bridge crew can take shelter; • Steel plates that can be quickly mounted on a number of bridge windows on both port and starboard sides in the event of an attack or suspicious approach; • Anti-blast lamination on bridge windows to protect against flying glass caused by bullet impacts. 		
<p>Other (non-physical) protective measures that may be considered (not mandatory):</p> <ul style="list-style-type: none"> • If present, CCTV cameras should be positioned to provide a view of areas that are vulnerable to pirates, such as the quarterdeck and the lowest deck (wind hole); • If present, CCTV cameras could be positioned in such a way, potentially with a searchlight alongside, that the surroundings (the water) at the rear of the ship (behind the railing) can be monitored from the bridge; • The ability to centrally switch off lighting in the accommodation block to disorient pirates once inside; • Displaying warning signs on the outside of the ship in English and/or Somali and/or drawings indicating that the ship is protected by armed guards. <p><i>Ref BMP-5 p. 18</i></p>		
Communication and means of communication		
<p>Do all means of communication work?</p> <ul style="list-style-type: none"> • VHF from the bridge • VHF from the citadel • INMARSAT from the bridge and/or cabin • INMARSAT from the citadel • Internal ship communication devices (telephones/two-way radios); • Has the SSAS been tested? • Is the Automatic Identification System enabled? • Are the emergency contact lists up to date and have they been posted at all locations from which external calls can be made, including the citadel? <p><i>Ref: BMP p. 9</i></p>		
<p>In terms of communication, will the following actions be taken upon entry to the HRA?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Minimise use of VHF; • If VHF is used, only respond to 'legitimate' or known contacts. <p><i>Ref: BMP5 – p. 10</i></p>		<p>VHF could give away the ship's position. Preferably use email and INMARSAT instead.</p> <p>There have been cases where people have used VHF to pretend to be someone other than who they really are.</p>



<p>Have UKMTO and MSCHOA been informed of the ship's sailing plans through the Voluntary Reporting Scheme? Have the following reports been made, or will they be made?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Initial report (upon entering VRA); • Daily (noon) report; • Final report upon leaving VRA; • Reporting of irregular or suspicious ship movements. <p>Ref: <i>BMP5 p. 21</i></p>		
Ship's resources		
<p>Optical resources:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Are Night Viewing Optics and/or Thermal Imagers (TIs) present and working and can the crew access them during the hours of darkness? 		
<p>Radar. Does the ship have:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Properly functioning navigation radar for all-round observation? • Fence radar (stern radar) covering the area behind the funnel? 		
<p>Alarm signals: Is the alarm that sounds in case of a suspicious ship or an attack such that the ship immediately knows that it is a possible attack and the alarm is not confused with (for example) a fire alarm?</p> <p>Ref <i>BMP-5 p. 9</i></p>		
Securing the crew – muster, citadel		
<p>Citadel. Is a citadel present or designated? Does the citadel meet the following conditions?</p> <ul style="list-style-type: none"> • VHF and/or INMARSAT connection with the outside world (see also Section 5); • Sufficient water and food for the entire crew for a long period of time; • Sanitary facilities; • Team medic designated? • Sufficient medical resources to treat even serious injuries; • Ability to steer the ship; • Have the crew practised evacuating to the citadel? <p>Ref <i>BMP-5 p. 17</i></p>		
Other observations		
I have completed this form correctly to the best of my knowledge.		
Signature		
Team leader's name		
Company		



ANNEX 4 – SHIP MASTER REPORT FORM

SHIP Master Report Form

For use by the Human Environment and Transport Inspectorate only			
Contact:			
Tel./fax/email:			
Date:		ILT reference:	

INSTRUCTION FOR SHIP MASTER		
Attach: – embarkation form and attachments – relevant parts of crew list and ship's logbook		Notes
Send form and attachments within 48 hours after disembarkment of private maritime security team to: wtk@ilent.nl		

GENERAL INFORMATION ABOUT THE SHIP AND VOYAGE		
	Details	Notes
Name of ship		
IMO number		
Call sign		
Dates of transport		
Load		
PMSC embarkation point		
PMSC disembarkation point		
IRTC route		East-West or West-East
Date/Time of arrival in HRA		
Date/Time of departure from HRA		



INFORMATION ABOUT THE WEAPONS		
	Details	Notes
Date and time of weapon disembarkation		
Place or location of weapons disembarkation		
Floating armoury? Yes/No		
If yes, name of ship		
Floating armoury company		

TEAM LEADER RISK ANALYSIS		
	Details	Notes
Nature of the risk		

INFORMATION ON THE PROTECTIVE MEASURES TAKEN See the WtBK and Merchant Shipping Protection Regulation		
	Details	Notes
Measure 1		
Measure 2		

INFORMATION ON WEAPON STORAGE See Merchant Shipping Protection Regulation		
	Details	Notes
Location of weapons locker		
Weapons checks		
Removal and return of weapons		

INFORMATION ON TRAINING See Merchant Shipping Protection Regulation		
	Details	Notes
Drill 1		
Drill 2		
Drill 3		

INFORMATION ON COMMUNICATION WITHIN THE TEAM and operational activities of the security team, see Merchant Shipping Protection Regulation		
	Details	Notes
Instructions to team leader		
Advice from team leader		
Positions of security guards		
Start and end of watch shift For each security guard		



INFORMATION ON SUSPICIOUS CIRCUMSTANCES 1		
	Details	Notes
Location		
Time		
Description		
RUF invoked yes/no		If yes, fill in 'Report to Public Prosecution Service' form

INFORMATION ON SUSPICIOUS CIRCUMSTANCES 2		
	Details	Notes
Location		
Time		
Description		
RUF invoked yes/no		If yes, fill in 'Report to Public Prosecution Service' form

I have completed this form correctly to the best of my knowledge.	
Name and signature of master	
Town/City	
Date	



ANNEX 5 – TEAM LEADER’S REPORT FORM

TEAM LEADER REPORT FORM

INSTRUCTION FOR TEAM LEADER
Please send the completed form within 48 hours after disembarkment of security guards and armament to the Dutch Human Environment and Transport Inspectorate (wtbk@ilent.nl)
Attach Team Leader Embarkation Form

INFORMATION ON WEAPON STORAGE See Merchant Shipping Protection Regulation		
	Details	Notes
Location of weapons locker		
Weapons checks		
Removal and return of weapons		

INFORMATION ON TRAINING See Merchant Shipping Protection Regulation		
	Details	Notes
Drill 1		
Drill 2		
Drill 3		

INFORMATION ON COMMUNICATION WITHIN THE TEAM and Operational activities of the security team, see Merchant Shipping Protection Regulation		
	Details	Notes
Instructions to team leader		
Advice from team leader		
Positions of security guards		
Start and end of watch shift For each security guard		

INFORMATION ON SUSPICIOUS CIRCUMSTANCES 1		
	Details	Notes
Location		
Time		
Description		
RUF invoked yes/no		If yes, the master must fill in the 'Report to Public Prosecution Service' form

INFORMATION ON SUSPICIOUS CIRCUMSTANCES 2		
	Details	Notes
Location		
Time		
Description		



RUF invoked yes/no		If yes, fill in 'Report to Public Prosecution Service' form
--------------------	--	---

I have completed this form correctly to the best of my knowledge.		
Team leader name and signature		
Town/City		
Date		



ANNEX 6 – SHIP MASTER FORM FOR REPORTING THE USE OF FORCE AND/OR HANDCUFFS TO THE PUBLIC PROSECUTION SERVICE

Form A For immediate notification of the use of force

For Public Prosecution Service use only			
Contact:			
Tel./fax/email:			
Date:		Public Prosecution Service File No.:	

Instruction
send form to the Dutch Public Prosecutor, PM c.c. Dutch Cost Guard, Human Environment Inspectorate(ccc@kustwacht.nl / MIK-NL@kustwacht.nl / wtbk@ilent.nl)

Basic information	
Name of ship	
Call sign	
IMO number	
Time in GMT	
Ship's position (lat/long)	
Course and speed during incident	
Brief description of the incident	

Form B Detailed report on the use of force

For Public Prosecution Service use only			
Contact:			
Tel./fax/email:			
Date:		Public Prosecution Service File No.:	

Instruction
send form to the Dutch Public Prosecutor, PM c.c. Dutch Cost Guard, Human Environment Inspectorate(ccc@kustwacht.nl / MIK-NL@kustwacht.nl / wtbk@ilent.nl)

Basic information	
Name of the ship	
Call sign	
IMO number	
Type of ship	
Name and address of ship manager	
Name of ship master Contact details	
Name of private maritime security organisation	



Permit number of private maritime security organisation	
Date and place of maritime security team embarkation	
Route of ship	
Date and place of maritime security team disembarkation	
Composition of maritime security team	Attach crew list details
Surname, first name of team leader nationality passport number Contact details	
Surname, first name nationality passport number	
Surname, first name nationality passport number	
Surname, first name nationality passport number	
Surname, first name nationality passport number	
Surname, first name nationality passport number	
Surname, first name nationality passport number	
Surname, first name nationality passport number	
Description of the incident	
Date and time of the incident	
Incident location, ship location	
Accurate description of the facts, such as: • Method of approach and speed of the suspect vessel • First non-kinetic actions taken by own ship • Time RUF invoked and distance from the ship at that time • Time of transfer of responsibility to TL for use of force • RUF end time • In case of an attack: number of attackers, type of weapons (rifles/RPGs, etc.), type of ammunition, etc.	
Reason for invoking RUF / using weapons	
Description of how the rules of engagement / RUF were followed	
Description of any injury suffered by own crew as a result of the incident	
Description of any injury to third parties caused by the incident	
Description of any property damage caused by the incident	
Were any third parties taken on board?	



If yes, how many persons, name and address details	
Description of support/care provided to third parties	
Other measures taken by team leader or master	
UKMTO and MSCHOA informed?	
Was support provided by other ships, including military vessels?	
Did the crew enter the citadel?	
Were witness statements recorded? If yes, please attach statements	
Description of available video camera footage	
Are photos available? If yes, please attach photos	
Sighted by team leader: name of team leader	
I have completed this form correctly to the best of my knowledge. Name and signature of ship master	



TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Deze regeling strekt tot uitvoering van de (sub)delegatiegrondslagen uit de Wet ter Bescherming Koopvaardij (WtBK) en het Besluit bescherming koopvaardij (Bbk). Overeenkomstig aanwijzing 2.24 van de Aanwijzingen voor de regelgeving bevat deze regeling een uitwerking van hetgeen in wet en Besluit is geregeld, waaronder voorschriften van administratieve en technische aard.

De inhoud van de regeling is daarmee van belang voor maritieme beveiligingsorganisaties, scheepsbeheerders, kapiteins, maritiem beveiligingspersoneel, maar ook voor de uitvoerende overheidsinstanties, zoals de Kustwacht en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Daarbij bevat de regeling een aantal bijlagen met model-formulieren. Deze model-formulieren stroomlijnen niet alleen de werkprocessen van de Kustwacht en de ILT, maar zijn vooral ook dienstig aan de uitvoeringspraktijk van reders, kapiteins en maritieme beveiligingsorganisaties. Vanwege het internationale karakter van de Nederlandse koopvaardij worden de model-formulieren ook in de Engelse taal vastgesteld.

In het verlengde daarvan wordt opgemerkt dat de bestaande praktijk ook al diverse formulieren kent, bijvoorbeeld ten behoeve van incident-meldingen. Met de vaststelling van de model-formulieren wordt beoogd zoveel mogelijk aangesloten bij de bestaande praktijken.

Daarbij moet worden opgemerkt dat het doel van de regeling niet is om de reeds bestaande praktische werkwijzen bij piraterij-incidenten te codificeren. Bestaande procedures en werkwijzen in geval van piraterij-incidenten blijven in beginsel ongewijzigd. De aanvragen voor militaire bescherming worden hier evenmin geregeld, aangezien dit reeds een bestaand werkproces betreft waarin de WtBK en onderliggende regelgeving geen verandering brengen. De introductie van de mogelijkheid tot bescherming van Nederlands gevlagde koopvaardij-schepen door gewapende particuliere beveiligers vormt de aanleiding voor de wet- en regelgeving, waaronder de voorliggende regeling. In aanvulling op de wet en het Besluit voorziet deze regeling in hetgeen daarvoor nodig is. Voor een nadere toelichting op de wet en het Besluit verwijst ik naar de toelichtingen daarbij.

2. Wettelijk kader

De WtBK en het Bbk bevatten, zoals hiervoor is aangegeven, diverse grondslagen voor het regelen van onderwerpen in deze regeling.

Rechtstreeks uit de wet volgt dat bij ministeriële regeling regels worden gesteld over alle redelijkerwijs mogelijke door de scheepsbeheerder en kapitein toe te passen beschermingsmaatregelen (artikel 6 van de wet), over de rapportage door de kapitein en de teamleider aan de ILT (artikel 12 van de wet), de legesheffing voor een vergunning (artikel 13, vijfde lid, van de wet) en over de hoogte van bestuurlijke boetes die op grond van de wet kunnen worden opgelegd voor overtredingen van de wet- en regelgeving (artikel 17 van de wet).

De overige onderwerpen die in de regeling zijn opgenomen volgen indirect, via het Bbk, uit de wet. Voor een aantal specifieke onderwerpen geldt dat zij bij ministeriële regeling kunnen worden geregeld. Dat betreft nadere regels met betrekking tot:

- de gegevens en bescheiden die de kapitein en teamleider voorafgaand aan het aan boord gaan van het beveiligingsteam (artikel 2.4, vijfde lid, Bbk);
- het redelijkerwijs gewaarborgd zijn van de continuïteit van het maritiem beveiligingsbedrijf (artikel 5.4, derde lid, Bbk);
- de veilige opslag het beheer en het vervoer van vuurwapens en munitie (artikel 5.10, derde lid, Bbk).

3. Toestemmingverlening

Het Kustwachtcentrum behandelt toestemmingsaanvragen van scheepsbeheerders voor gewapende particuliere beveiliging, dan wel de aanvragen voor beveiliging door Defensie met een vessel protection detachment (hierna: vpd). Bij een aanvraag voor particuliere beveiliging wordt ook getoetst of het transport in aanmerking dient te komen voor vpd-beveiliging. Daarbij wordt nagegaan of het inderdaad een koopvaardij-schip betreft dat op grond van Nederlandse rechtsregels gerechtigd is de vlag van het Koninkrijk te voeren, of het inderdaad een transport betreft door het aangewezen risicogebied, of er een risico-analyse is bijgevoegd en of zal worden voldaan aan de redelijkerwijs door de scheepsbeheerder en kapitein zelf te treffen beschermingsmaatregelen. Indien de aanvraag daarover onvoldoende duidelijkheid verschaft, zal de Kustwacht om aanvullende informatie verzoecken. In het uiterste geval kan de Kustwacht toestemming voor het gebruik van gewapende particuliere beveiliging weigeren als geen risico-analyse is verricht of de gerede verwachting bestaat dat niet alle redelijkerwijs mogelijke beschermingsmaatregelen zullen worden getroffen. Vervolgens wordt bezien of, gezien de omvang van het schip, plaats kan worden geboden aan een een



vpd en of een vpd tijdig is te mobiliseren. Als het antwoord op die vragen ontkennend luidt, dan kan toestemming worden verleend voor gewapende particuliere beveiliging door een maritiem beveiligingsbedrijf dat over een Nederlandse vergunning beschikt. Als het antwoord op de laatste vragen bevestigend luidt, en er in beginsel militaire bescherming mogelijk, dan wordt nog getoetst of er in dat geval onevenredig zou moeten worden omgevaren (meer dan 100 zeemijl), of dat er onevenredige meerkosten zijn verbonden aan de inzet van VPD. Zo niet, dan wordt militaire bescherming geboden. Als daarvan wel sprake is komt het transport in aanmerking voor gewapende particuliere beveiliging door een maritiem beveiligingsbedrijf dat over een Nederlandse vergunning beschikt. De regeling bevat in artikel 2 een verwijzing naar het te gebruiken toestemmingsaanvraagformulier. Bijlage 1 bevat een model-formulier voor de toestemmingsaanvragen. Het toestemmingsaanvraagformulier is mede gebaseerd op het oorspronkelijke formulier voor de aanvraag van vpd-bescherming. Tegen het besluit inzake de toestemmingsverlening (of de weigering ervan) kan door belanghebbenden (veelal de aanvrager) bezwaar worden ingediend bij de Kustwacht.

Een wettelijke voorwaarde om in aanmerking te komen voor particuliere beveiliging is dat de scheepsbeheerder en de kapitein ook zelf beschermingsmaatregelen, opgenomen in artikel 3, treffen om te voorkomen dat het schip wordt aangevallen door piraten. Gewapende particuliere beveiliging aan boord is immers geen alternatief voor de zelf te treffen beveiligingsmaatregelen, maar vormt een aanvulling daarop indien de risicoanalyse daartoe dwingt. Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting.

4. Vergunningverlening

De regeling stelt tevens nadere regels met betrekking tot het aanvragen van een vergunning voor het mogen aanbieden en verrichten van maritieme beveiligingswerkzaamheden en diverse specifieke vergunningvoorwaarden. Op grond van artikel 4.2 van het Besluit bescherming koopvaardij worden vergunningaanvragen ingediend bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Het Besluit bescherming koopvaardij biedt de grondslag om nadere regels (vergunningvoorwaarden) te stellen over de betrouwbaarheid van het maritiem beveiligingsbedrijf, de continuïteit van de onderneming, de bedrijfsvoering en het intern toezicht. Op grond van artikel 13, vierde lid, van de wet worden in de regeling ook de tarieven bepaald voor de afhandeling van vergunningaanvragen (leges). In de artikelsgewijze toelichting bij artikel 9 e.v. wordt nader op de verschillende eisen ingegaan.

5. Toezicht en handhaving

Artikel 16 van de wet bepaalt dat de Minister met een afzonderlijk besluit de ambtenaren aanwijst die zijn belast met het toezicht op de naleving van hetgeen is bepaald bij of krachtens de wet. De Minister zal daartoe ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) aanwijzen. De toezichthoudende ambtenaren beschikken over de gebruikelijke bevoegdheden op grond van de Algemene wet bestuursrecht. Artikel 17 van de wet bepaalt dat in het kader van toezicht en handhaving ook bestuurlijke boetes kunnen worden opgelegd. De regeling bevat een verdere inkadering van de mogelijkheid tot het opleggen van bestuurlijke boetes. In de praktijk zullen deze boetes worden opgelegd door de toezichthoudende ambtenaren van de ILT. Er zal door de ILT een boetecatalogus worden gehanteerd met de exacte hoogte van de bestuurlijke boetes per overtreding.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat de wet eveneens voorziet in strafrechtelijke handhaving van een aantal bepalingen. Dat ziet in het bijzonder op het gebruik van geweldsbevoegdheden door het maritiem beveiligingspersoneel. Rapportages over het (rechtmatig) gebruik van gemeld worden door de kapitein ingediend bij het openbaar ministerie. De regeling bevat in artikel 6, derde lid, een verwijzing naar het model-formulier voor het melden door de kapitein van het gebruik van geweldsmiddelen. Het openbaar ministerie onderzoekt, in samenwerking met de politie, of dat gebruik op een rechtmatige wijze heeft plaatsgevonden, dan wel of zich strafbare feiten hebben voorgedaan.

6. Gegevensbeschermingseffectbeoordeling

Zoals ook reeds in paragraaf 5 van de toelichting bij het Besluit bescherming koopvaardij is aangegeven, brengt de uitvoering van de wet met zich dat persoonsgegevens worden verwerkt door zowel aanvragers van een vergunning, vergunninghouders (maritieme beveiligingsbedrijven) als door de verschillende overheidsorganisaties die met de uitvoering van de wet- en regelgeving zijn belast. De destijds uitgevoerde gegevensbeschermingseffectbeoordeling was aanleiding om de aanvullende wettelijke grondslagen op te nemen voor de verwerking (en bescherming) van persoonsgegevens. Ook is daarmee rekening gehouden bij de totstandkoming van het Besluit bescherming koopvaardij. De commentaren van de Autoriteit persoonsgegevens en van de Afdeling Advisering van de Raad van State waren aanleiding voor verdere precisering van de desbetreffende bepalingen, dan wel de toelichting daarbij. Voor een inhoudelijke toelichting wordt verwezen naar het nader rapport¹ en de

¹ Kamerstukken II, 35 811, nr. 4.



toelichting terzake bij de wet² en het ontwerpbesluit.³

Naar aanleiding van de reactie van de Afdeling Advisering van de Raad van State is in de onderhavige regeling artikel 24 opgenomen dat, afgezien van bewaartermijnen, in verdere waarborgen voorziet voor de verwerking van persoonsgegevens. Er wordt geregeld dat de toezichthouders van de Inspectie Leefomgeving en Transport in een eigen privacyverklaring aangeven hoe wordt omgegaan met een aantal waarborgen in verband met de verwerking van persoonsgegevens. De privacyverklaring wordt op de website van de Inspectie geplaatst.

7. Regeldrukeffecten en financiële gevolgen WtBK regelgeving (private partijen)

In het kader van de voorbereiding van het Besluit bescherming koopvaardij en de Reparatiewet Wet ter Bescherming Koopvaardij zijn reeds de gevolgen van de wet en het Besluit op de regeldruk, alsmede de financiële gevolgen ervan in kaart gebracht.⁴ De Regeling bescherming koopvaardij bevat een uitwerking, dan wel precisering van hetgeen in de wet en het Besluit zijn geregeld. Het Adviescollege toetsing regeldruk is gevraagd te adviseren over de ontwerpregelgeving bescherming koopvaardij. Bij brief van 11 november 2021 heeft het Adviescollege advies uitgebracht.⁵ Het advies is ook gepubliceerd op www.internetconsultatie.nl/rbk.

Samengevat heeft het adviescollege geadviseerd:

- a. in de toelichting nader aan te geven in welke situatie en op basis van welke motieven scheepsbeheerders of kapiteins mogen afwijken van de vereiste beschermingsmaatregelen;
- b. in de toelichting op te nemen hoe het voorstel zich verhoudt tot andere relevante regelgeving die geldt voor de maritieme beveiligingsbedrijven;
- c. In samenspraak met de branche van particuliere maritieme beveiligingsbedrijven en de koopvaardij de werkbaarheid van de vereisten aan de vergunningaanvraag te beoordelen en zonodig in de toelichting te verduidelijken;
- d. De regeldrukgevolgen van de Regeling te berekenen conform de rijksbrede methodiek en de berekening op te nemen in de toelichting op de Regeling. Hierbij adviseert het college inzichtelijk te maken op welke punten deze berekening afwijkt van de berekening van de regeldrukgevolgen van het Besluit bescherming koopvaardij.

In reactie op het advies van het Adviescollege ga ik hierbij in op de afzonderlijke onderwerpen waarvoor het adviescollege de aandacht heeft gevraagd.

Ad a. Redelijkerwijs zelf te treffen beschermingsmaatregelen (art. 3, vierde lid Regeling)

Het adviescollege merkt op dat van de verplicht voorgeschreven redelijkerwijs te treffen beveiligingsmaatregelen met redenen omkleed kan worden afgeweken. De toelichting maakt volgens het adviescollege niet duidelijk wanneer dit aan de orde is en wanneer de motivering daartoe voldoende is.

In de toelichting bij artikel 3, vierde lid is aangegeven dat er bijzondere omstandigheden kunnen zijn waarbij het niet mogelijk is om één of meer van de maatregelen te treffen die in lid 1 tot en met 3 zijn omschreven. Als voorbeeld is daarbij genoemd dat dit te maken kan hebben met de omvang van het schip of met uitzonderlijke situaties aan boord van het schip. In zulke gevallen meldt de scheepsbeheerder op het toestemmingsaanvraagformulier met redenen omkleed dat de desbetreffende maatregel(en) op het beoogde transport niet kunnen worden getroffen. Daarbij kan de scheepsbeheerder ook aangeven in hoeverre alternatieve beschermingsmaatregelen worden getroffen. Het is op voorhand niet mogelijk een volledige opsomming van dergelijke bijzondere omstandigheden te noemen. Artikel 3, vierde lid, is welbewust ruim geformuleerd zodat het in de maritieme praktijk niet onnodig beperkend zal zijn. Het is aan de scheepsbeheerder (en de kapitein) om telkens te beoordelen welke beveiligingsmaatregelen daadwerkelijk (kunnen) worden getroffen. Indachtig het uitgangspunt van gewapende particuliere beveiliging een aanvulling vormt op de redelijkerwijs zelf te treffen beveiligingsmaatregelen (en geen alternatief daarvoor), zal bij de toestemmingsaanvraag wel expliciet moeten worden ingegaan op de zelf te treffen beveiligingsmaatregelen. In de artikelsgewijze toelichting bij artikel 3, vierde lid, is nogmaals benadrukt.

Ad b. Verhouding tot andere relevante regelgeving

Het adviescollege adviseert in de toelichting op te nemen hoe de ontwerpregelgeving zich verhoudt tot andere relevante regelgeving die geldt voor de maritieme beveiligingsbedrijven. Het adviescollege

² Kamerstukken II, 35 811, nr. 3, p. 9–10.

³ Toelichting bij het Ontwerpbesluit bescherming koopvaardij, p. 19–20.

⁴ Zie voor een uitvoerige toelichting paragraaf 6 NvT bij het (ontwerp)Besluit bescherming koopvaardij.

⁵ Advies van 11 november 2021, kenmerk MvH/RvZ/WS/cd/ATR2017/2021-U090, <https://www.atr-regeldruk.nl/regeling-bescherming-koopvaardij>.

vraagt verduidelijking ten aanzien van mogelijke overlap met of afwijkingen van vereisten die voortvloeien uit andere regelgeving.

Alhoewel het adviescollege hierover een verdere verduidelijking vraagt in de toelichting bij onderhavige regeling, overstijgt dit aandachtspunt ook het niveau van de ministeriële regeling. Het betreft het gehele stelsel van de Wet ter bescherming koopvaardij en onderliggende regelgeving. In dat perspectief is de (toelichting bij de) Regeling bescherming koopvaardij niet de meest aangewezen plaats om daarop uitvoerig in te gaan. Hierbij zij verwezen naar paragraaf 2 van de toelichting bij het Besluit bescherming koopvaardij. In aanvulling daarop behoeft het volgende nog vermelding.

In de eerste plaats is het mogelijk dat een aantal specifieke voorschriften in de wet- en regelgeving aansluit op of overlapt met regelgeving over scheepvaart op grond van internationale verdragen of bijzondere wetgeving. De Europese Commissie heeft daarop gewezen voor zover het gaat om de aansluiting op Verordening (EG) Nr. 725/2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten. Dit is op onderdelen aanleiding geweest tot aanvullende toelichting bij het Besluit bescherming koopvaardij en bij onderhavige regeling. Ik verwijs daarbij ook naar paragraaf 9 van deze toelichting. Verder is dat bijvoorbeeld aan de orde zijn bij de regels inzake de zelf te treffen beschermingsmaatregelen. Deze regels zijn echter, anders dan bij meer generieke regelgeving, opgesteld vanuit het specifieke oogmerk om bescherming tegen piraterij te bieden in het geval in gewapende particuliere beveiliging wordt voorzien.

In de tweede plaats zijn diverse voorschriften ontleend aan de praktijk van de ISO-certificeringen. Voor zover maritieme beveiligingsbedrijven zich onderwerpen aan de ISO28007-certificering zijn de daaraan verbonden regels van toepassing. Daarbij zij overigens opgemerkt dat deze regels betrekking hebben op de managementprocessen en een zeker abstractieniveau hebben. Bij de aanvraag van een dergelijk certificaat en bij de periodieke audits dient te worden aangegeven hoe de voorschriften in de praktijk worden geoperationaliseerd. Veel voorschriften die in de Regeling zijn opgenomen zijn een operationalisering en concretisering van de ISO28007-vereisten en bieden de maritieme beveiligingsbedrijven en de ILT concreet houvast bij de aanvraag van een vergunning en de beoordeling van een vergunning. In die zin zijn het geen nieuwe voorschriften die tot nieuwe regeldruk leiden, maar gaat het om voor de sector gebruikelijke concretisering van algemeen gestelde ISO-vereisten.

Ad c. Beoordeling werkbaarheid vereisten in samenspraak met branche

Het adviescollege adviseert in samenspraak met de branche van particuliere maritieme beveiligingsbedrijven en de koopvaardij de werkbaarheid van de vereisten aan de vergunningaanvraag te beoordelen en zonedig in de toelichting te verduidelijken. In reactie daarop merk ik op dat gedurende de gehele voorbereiding van de wet- en regelgeving voortdurend contact is geweest met de maritieme sector. Voor zover het specifiek om de branche van maritieme beveiligingsbedrijven gaat, bestaat in Nederland geen overkoepelende brancheorganisatie van maritieme beveiligingsbedrijven. Een organisatie als de Nederlandse Veiligheidsbranche behartigt weliswaar de belangen van particuliere beveiligingsbedrijven, maar richt zich niet op maritieme beveiligingsbedrijven. Het aantal actieve Nederlandse maritieme beveiligingsbedrijven is bovendien zeer beperkt. Om niet de indruk te wekken dat één of enkele maritieme beveiligingsbedrijven zouden kunnen worden bevoordeeld, is bij de voorbereiding van de wet- en regelgeving vooral ook kennis en expertise aangeboord vanuit certificerende instellingen en koepelorganisaties van rederijen (KVNR), kapiteins ter koopvaardij (NVKK) en maritieme vakbond Nautilus. Deze organisaties hebben waardevolle inbreng geleverd die ook op verschillende plaatsen is verwerkt in deze regeling, de toelichting en de bijlagen.

Ad d. Berekening regeldrukeffecten

Het adviescollege adviseert de regeldrukgevolgen van de Regeling te berekenen conform de rijksbrede methodiek en de berekening op te nemen in de toelichting op de Regeling. Hierbij adviseert het college inzichtelijk te maken op welke punten deze berekening afwijkt van de berekening van de regeldrukgevolgen van het Besluit bescherming koopvaardij.

In aanvulling op hetgeen in de toelichting bij het Besluit bescherming koopvaardij is aangegeven, geldt voor maritieme beveiligingsbedrijven dat op basis van artikel 8 van deze regeling het te heffen legesbedrag van invloed is op de regeldrukeffecten. Het kostendekkende legesbedrag bedraagt € 17.220 voor een initiële vergunningaanvraag. Bij een jaarlijks aantal van 5 vergunningaanvragen (hetgeen als uitgangspunt is gehanteerd bij de toelichting in het Besluit bescherming koopvaardij) betekent dit een aanvullende last van € 86.100 op jaarbasis. Voor zover wordt aangesloten bij de ramingen van de ILT, die een zestal vergunningaanvragen verwacht gedurende de eerste drie jaar, zou het gaan om een aanvullende last van € 34.440 op jaarbasis. In beide gevallen past daarbij de kanttekening dat dergelijke kosten door de maritieme beveiligingsbedrijven doorgaans zullen worden doorberekend aan hun cliënten, te weten scheepsbeheerders. Niet moet worden uitgesloten dat de scheepsbeheerders dergelijke kosten op hun beurt ook weer kunnen doorberekenen aan hun cliënten/opdrachtgevers.

Anders dan in het kader van het Besluit bescherming koopvaardij het geval was, dient op basis van artikel 6, eerste lid, van de wet jo. artikel 3 van de regeling te worden voorzien in alle redelijkerwijs



mogelijke zelf te treffen beschermingsmaatregelen. Voor een berekening van deze lasten biedt de rijksbrede methodiek niet alleen onvoldoende aanknopingspunten; bovenal geldt dat deze lasten ten dele al voortvloeien uit generieke scheepvaartregelgeving en overigens sterk kunnen variëren afhankelijk van de kenmerken van het schip, beschikbaarheid en kosten van materialen, etc. Ook verzekeraars stellen doorgaans eisen aan de beschermingsmaatregelen van transporten. Nieuw zijn de voorgestelde redelijkerwijs te treffen beschermingsmaatregelen dus niet. Voor de volledigheid wordt ook opgemerkt dat zo mogelijk ook alternatieve beschermingsmaatregelen kunnen worden getroffen.

Ten aanzien van de vergunningvereisten zoals deze zijn opgenomen in de onderhavige regeling zij opgemerkt dat deze een concretisering inhouden van hetgeen reeds wordt bepaald bij algemene maatregel van bestuur. Voor de berekening van de regeldrukeffecten is de in dat kader vermelde berekening nog steeds actueel. In aanvulling daarop wordt volledigheidshalve benadrukt dat het wettelijk vereiste van een ISO-certificering kosten kan opleveren voor bedrijven die daarover nog niet beschikken en voor een Nederlandse vergunning in aanmerking willen komen. Afhankelijk van de organisatie en werkwijzen van een dergelijk bedrijf zullen aanpassingen en investeringen nodig zijn om de benodigde ISO-certificeringen te verkrijgen. Aan een eerste ISO-28007 certificering als zodanig zijn kosten verbonden van ca. € 7.000. Aan een verlenging van dit ISO-certificaat gaat het om lagere kosten die de certificerende instelling in rekening brengt. Dit betreft dus kosten die niet uit deze regeling voortvloeien, maar indirect uit de wet volgen. Voor maritieme beveiligingsbedrijven die reeds over de vereiste ISO-certificeringen beschikken en die ook in aanmerking willen komen voor een Nederlandse vergunning vormen dit geen nieuwe kosten.

8. Werklasteffecten en financiële gevolgen WtBK-regelgeving (overheid)

Hetgeen hiervoor is aangegeven ten aanzien van de regeldrukeffecten en financiële gevolgen voor private partijen, geldt op hoofdlijnen evenzeer voor de werklasteffecten en de financiële gevolgen voor de betrokken overheidsorganisaties.

Wel is de Kustwacht gevraagd om een impact-analyse en is de ILT gevraagd een aanvullende toets te verrichten op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en financiële gevolgen. Op basis van de impactanalyse van de Kustwacht is incidenteel een aanvullend bedrag van € 31.000 aan de Kustwacht toegekend voor de kosten in verband met de voorbereiding van de werkzaamheden, waaronder de werving van een kwartiermaker. De Kustwacht zal tenminste voor 0,5 fte (schaal 10) worden gecompenseerd voor de afhandeling van naar schatting een honderdtal toestemmingsaanvragen per jaar. Met de Kustwacht wordt bezien in hoeverre deze compensatievoldoende toegesneden is op de extra werklust in de praktijk als gevolg van de inwerkingtreding van de wet en ook voldoende mogelijkheden biedt om op passende wijze een praktische invulling te geven aan de verantwoordelijkheid van de Kustwacht voor de afhandeling van de toestemmingsaanvragen. Daartoe heeft inmiddels ook een oefening plaatsgevonden met een aantal fictieve toestemmingsaanvragen van enkele scheepsbeheerders, waarbij de Kustwacht het beoogde werkproces kon beproeven.

De oorspronkelijke HUF-toets van de ILT was nog gebaseerd op achterhaalde uitgangspunten van de wet ten aanzien van de rol en verantwoordelijkheden van de ISO-certificerende instellingen. Om die reden is de ILT gevraagd een aanvullende HUF-toets te verrichten. Deze toets gaf nader inzicht in de benodigde financiële compensatie voor toezicht en handhaving. Daarnaast was deze toets van belang voor de vaststelling van de legeskosten die verbonden zullen zijn aan het aanvragen van een vergunning. Het uitgangspunt is dat de leges de kosten van de ILT dekken voor het verlenen van een vergunning. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting bij artikel 8.

Voor de strafrechtelijke handhaving van de wet- en regelgeving geldt dat het openbaar ministerie (en in het verlengde daarvan de politie) eerst praktijkervaring wil opdoen met de wet, alvorens de personele, organisatorische en financiële consequenties kunnen worden gededd. Voor het verrichten van onderzoek naar meldingen van het gebruik van geweldsmiddelen door particuliere maritieme beveiligers wordt voorts nog verwacht te kunnen volstaan met de thans beschikbare capaciteit. Hetgeen in de regeling in dat opzicht wordt geregeld, te weten de te hanteren model-formulieren, heeft als zodanig geen consequenties voor de werklasteffecten van OM en politie.

9. Notificatieprocedure

Evenals het ontwerpbesluit bescherming koopvaardij is ook de ontwerpregelgeving bescherming koopvaardij ter notificatie aangeboden bij de Europese Commissie op grond van Richtlijn (EU) 2015/1535. Naar aanleiding van de notificatie op 12 juli jl., heeft de Commissie op 11 oktober jl. gereageerd. De Commissie heeft bij beide ontwerpregelgevingen vanuit de optiek van de veiligheidsaspecten van het zeevervoer aandacht gevraagd voor de Verordening (EG) Nr. 725/2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten. Om tegemoet te komen aan de opmerkingen van de Europese Commissie is de toelichting bij deze regeling aangevuld, in het bijzonder in de artikelgewijze toelichting bij artikel 17. Volledigheidshalve zij opgemerkt dat de notificatie onder Richtlijn 2006/123/EG bij nader inzien niet noodzakelijk was, aangezien particuliere



beveiligingsdiensten zijn uitgezonderd van het toepassingsbereik van deze Richtlijn (artikel 2, tweede lid, onder k).

10. Internetconsultatie

De concept-regeling heeft van 19 oktober 2021 tot 16 november 2021 opengestaan voor reacties op internetconsultatie (www.internetconsultatie.nl/rbk). Dat heeft, afgezien van het separaat aangevraagde advies van het Adviescollege toetsing regeldruk, een vijftal openbare reacties opgeleverd, te weten van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR), de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK), maritieme vakbond Nautilus International (Nautilus), Antaeus Risk Management en een inwoner van Katwijk. Daarnaast is bij het ministerie een reactie ontvangen van een vertegenwoordiger van maritiem beveiligingsbedrijf. De reacties betreffen in hoofdlijnen de bepalingen omtrent de redelijkerwijs door de scheepsbeheerder en de kapitein te treffen beveiligingsmaatregelen (art. 3), de bepaling omtrent de wapenkluis en vervoerkoffer (art. 4), de hoogte van de leges voor het aanvragen van een vergunning (art. 8), de vergunningseisen voor maritieme beveiligingsbedrijven (art. 9-16), de bestuurlijke boetebepalingen en de bijbehorende toelichting (art. 18-19) en de bijlagen met model-formulieren. De commentaren zijn waardevol geweest en hebben geleid tot verschillende aanpassingen in de desbetreffende bepalingen of de toelichting bij de bepalingen. Een aantal opmerkingen betroffen redactionele onduidelijkheden of onjuistheden. Waar nodig zijn de bepalingen en de toelichting in dat opzicht aangepast.

Over de hoofdlijnen van de reacties en de wijze waarmee daar is omgegaan in de onderhavige regeling kan het volgende worden opgemerkt.

Beveiligingsmaatregelen (art. 3)

Omtrent de redelijkerwijs zelf te treffen beveiligingsmaatregelen merken KVNR en Nautilus op dat het vierde lid van het voorgestelde artikel 3 afdoende ruimte biedt om in voorkomende gevallen af te wijken van de minimaal zelf te treffen beveiligingsmaatregelen. De NVKK pleit ervoor het treffen van de beveiligingsmaatregelen geheel over te laten aan de beoordeling van de kapitein en aan te sluiten bij de BMP5. De KVNR en NVKK stellen voor het gehanteerde begrip “vast zoeklicht” te vervangen. Dat laatste is gebeurd met het hanteren van het begrip schijnwerpers. Dat kunnen in de praktijk ook seinlampen zijn. Het voorstel om het treffen van beveiligingsmaatregelen geheel over te laten aan de beoordeling kapitein kan echter niet worden gevolgd, aangezien artikel 6 van de wet bepaalt dat bij ministeriële regeling alle redelijkerwijs mogelijke toe te passen beveiligingsmaatregelen worden aangewezen. Op de voorgestelde wijze wordt daarin voorzien. Het vierde lid biedt daarbij evenwel de flexibiliteit om in voorkomende gevallen af te wijken van de minimale eisen.

Wapenkluis en vervoerkoffer (art. 4)

De NVKK geeft aan dat de voorgestelde bepaling te gedetailleerd en onduidelijk is. Naar het oordeel van de NVKK kan worden volstaan met een bepaling die inhoudt dat de kapitein de wapens en munitie aan boord beheert. Het zesde lid van artikel 4 roept vragen op bij de NVKK en de KVNR voor zover dat de ondertekening van de wapenregistratie door de kapitein betreft. In de voorliggende tekst is deze bepaling gestroomlijnd en verduidelijkt. De handtekening van de kapitein bij de registratie bevestigt dat deze heeft plaatsgevonden. De teamleider staat daarbij in voor de juistheid van hetgeen is geregistreerd. De gedetailleerdheid van artikel 4 voorziet overigens in de benodigde duidelijkheid ten aanzien van de wapenkluis en vervoerskoffers. Aangezien artikel 3.2 van het Besluit bescherming koopvaardij bepaalt dat bij ministeriële regeling nadere regels worden gesteld over de wapen- of munitiekluis en artikel 3.3 van het Besluit bescherming koopvaardij bepaalt dat de kapitein verantwoordelijk is voor het beheer en de veilige opslag van de voorwapens en munitie, kan hier niet worden volstaan met de enkele bepaling dat de kapitein de wapens en munitie aan boord beheert.

Hoogte leges (art. 8)

In een aantal ontvangen reacties is aangegeven dat de voorgestelde legestarieven te hoog zijn. Nautilus suggereert de vergunningen af te geven voor een jaar zodat het legestarief lager kan uitpakken. Dat laatste is een misvatting. De voorgestelde leges zijn kostendekkend, d.w.z. dat deze de kosten van de ILT dekken voor de afdoening van vergunningaanvragen. Het legestarief is gebaseerd op en te verwachten aantal uren at daarmee is gemoeid, afgezet tegen de loonkosten van de behandelend functionaris. Bij een vergunning die één jaar geldig zou zijn zouden de kosten van de ILT grosso modo nog steeds hetzelfde bedragen, zij het dat de kosten dan jaarlijks verschuldigd zouden zijn (waarbij overigens na één jaar het tarief voor het verlengen van een vergunning zou zijn verschuldigd). Daargelaten dat een wijziging van de geldigheidsduur van een vergunning ook een wetswijziging zou vergen, acht ik dergelijke legeskosten niet wenselijk voor de maritieme beveiligingssector. Verder wijs ik erop dat de voorgestelde legeskosten voor een driejarige vergunning overeenkomen met de tarieven van landen die bijvoorbeeld zo'n USD 5.000 vragen voor een vergunning die één jaar



geldig is. Verder is er op basis van de huidige inzichten en verwachtingen geen aanleiding om af te wijken van het uitgangspunt van kostendekkendheid van de leges.

De commentaren zijn wel aanleiding geweest de legesbepaling zodanig aan te passen dat een splitsing is aangebracht in de fasen van afdoening van een vergunningaanvraag door de ILT. Indien een maritiem beveiligingsbedrijf een vergunningaanvraag heeft ingediend, maar die aanvraag vervolgens intrekt, of niet in aanmerking komt voor de finale afdoening, dan is dat bedrijf niet het volledige legesbedrag verschuldigd, maar slechts het bedrag voor de initiële afdoening (€ 7.220,-). Voor een nadere toelichting zij verwezen naar de artikelsgewijze toelichting bij artikel 8.

Vergunningeisen (art. 9-16)

De NVKK gaf aan dat de vergunningeisen te uitgebreid en te gedetailleerd zijn. Nautilus stelde voor om na te gaan of de eisen voor het gemiddelde ISO-gecertificeerde maritieme beveiligingsbedrijf haalbaar zijn en de eisen niet te zeer afwijken van de eisen die door andere Europese landen worden gesteld. Met betrekking tot artikel 16 hecht Nautilus er voorts aan dat het omgaan met semi-automatische vuurwapens in situaties waarbij van bovenaf een schip naar beneden wordt geschoten in de richting van een piratenboot deel uitmaakt van de schiettraining. Van de zijde van het maritiem beveiligingsbedrijf zijn opmerkingen gemaakt over de voorgestelde eisen aan relevante documenten, de eisen in verband met de (keuringen voor) geneeskundige verklaringen, de taaleisen en de opleidingseisen voor vakbekwaamheid en geoefendheid. Ook van de zijde van Antaeus Risk Management is aandacht gevraagd voor de opleidingseisen.

Deze commentaren zijn aanleiding geweest om diverse aanpassingen aan te brengen bij de vergunningeisen. Bij deze aanpassingen is rekening gehouden met de bestaande praktijken en internationale context van de maritieme beveiligingssector. Met de wijzigingen is tegelijkertijd de aandacht uitgegaan naar het behoud van de waarborgen die nodig zijn om te komen tot een verantwoorde inzet van gewapende particuliere beveiligers op Nederlands gevlagde koopvaardischepen. Zo is het in de internationale maritieme beveiligingssector reeds gebruikelijk om met Engelstalige documenten te werken. Strikte vertalingseisen zijn daarbij niet nodig. Het oorspronkelijke artikel 15 over de vereiste geneeskundige verklaring is versoerd, zodat beter wordt aangesloten bij internationale praktijken. De artikelsgewijze toelichting bevat een nadere uiteenzetting hieromtrent. Artikel 16, over de taal-, opleidings- en trainingseisen die aan de leden van het beveiligingsteam worden gesteld, is dienovereenkomstig aangepast.

Bescherming persoonsgegevens en verwerking gegevens (art. 23)

De KVNR stelde voor dat ook de reder, net als de kapitein, ook de beeldopnames moeten kunnen inzien en de geluidsopnames moet kunnen beluisteren. Artikel 23 is met het oog daarop aangepast. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om ook vast te leggen dat het maritiem beveiligingsbedrijf de beeldopnames moet kunnen inzien en de geluidsopnames moet kunnen beluisteren. De termijnen voor vernietiging ervan gelden ook voor hen, evenals de mogelijkheid de beeld- en geluidsopnames langer te bewaren als dat nodig is voor het instellen, uitoefenen of onderhouden van een rechtsvoordring.

Bijlagen, model-formulieren

Algemeen: Diverse commentaren betreffen de omvang van de formulieren, dan wel de hoeveelheid van de gevraagde informatie. Op een aantal formulieren worden gegevens gevraagd die ook al op andere wijzen zijn vastgelegd. De NVKK pleit ervoor eenvoudige checklisten te hanteren in aansluiting op reeds bestaande informatieverplichtingen.

In reactie daarop wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 6, waarbij is aangegeven dat in dergelijke gevallen ook dergelijke bewijzen, verslagen c.a. kunnen worden opgenomen bij het desbetreffende formulier. Enigerlei structurering van de gevraagde informatie is noodzakelijk in het belang van een doelmatig toezicht op de uitvoering van een transport dat door gewapende particuliere beveiligers door beschermd. In overleg met betrokkenen partijen zijn de model-formulieren waar nodig aangepast en vereenvoudigd, zonder dat dit afbreuk doet aan de informatie die de ILT (en indien van toepassing: het OM) nodig heeft om zich een adequaat oordeel te vormen over het beveiligde transport. Zo is bijlage 1, dat mede is gebaseerd op het reeds bestaande vpd-aanvraagformulier, aangepast en vereenvoudigd na overleg met Defensie, Kustwacht, KVNR en rederijen. Benadrukt moet worden dat de toezichthouders zich te allen tijde, maar zeker in geval van incidenten, zich een adequaat oordeel moeten kunnen vormen over het gehele proces, vanaf vergunningverlening en toestemmingsverlening voor gewapende particuliere beveiliging tot het van boord gaan van het beveiligingsteam en de bewapening. De keerzijde hiervan is dat het ook in het belang is van alle betrokkenen dat zij zich altijd adequaat kunnen verantwoorden. Voor de duidelijkheid is ervoor gekozen om de model-formulieren niet tweetalig op te stellen, maar uit te gaan van Engelstalige model-formulieren aangezien dit aansluit bij de internationale maritieme praktijk. Bijlagen 2 en 3, embarkatieformulier: de NVKK meent dat dit een vrijwel nutteloos formulier is,



aangezien het een officiële verklaring van de kapitein inhoudt die niet verstuurd wordt. Daarbij merkt de NVKK op dat de gevraagde gegevens al verplicht worden bijgehouden, zoals in het scheepsjournaal, hetgeen voor de toezichthouder ook goed te controleren is. De NVKK stelt voor het gehele embarkatieformulier te laten vervallen of te vervangen door een eenvoudige checklist.

Naar aanleiding van deze reactie wordt opgemerkt dat de embarkatieformulieren van de kapitein en van de teamleider een belangrijke documenten zijn ten bewijze van de uitvoering van de wettelijke vergewisplicht door de kapitein en de teamleider. Zoals ook in de nota naar aanleiding van het verslag bij het reparatiewetsvoorstel is aangegeven waarborgt de nadere regeling van de vergewisplicht waarborgt een strikte procedure bij embarkatie, waarbij de kapitein een belangrijke eindverantwoordelijkheid draagt. Met name de plicht van de kapitein om niet te vertrekken vormt aan de voorkant "het slot op de deur" van de wettelijke regeling van het geweldsmonopolie. Deze formulieren kunnen daarom niet worden gemist. Uit doelmatigheidsoverwegingen is vastgelegd dat de embarkatieformulieren deel uitmaken van de eindrapportage van het transport met gewapende particuliere beveiliging, zodat de desbetreffende gegevens niet dubbel behoeven te worden geregistreerd. Anders dan de NVKK meent wordt het embarkatieformulier dus wel degelijk verstuurd. Ter verduidelijking, maar ook ter versterking van de informatiepositie van de Nederlandse overheid, is vastgelegd dat het embarkatieformulier na embarkatie wordt verstuurd aan Kustwacht en ILT, zodat ook bij de overheid tevoren bekend is, hoeveel en welke gewapende beveiligers de bescherming verzorgen van het desbetreffende koopvaardijship.

Bijlagen 4 en 5, rapportageformulieren: Het maritiem beveiligingsbedrijf en de NVKK stellen vast dat het uitgebreide formulieren betreft. Van de zijde van het maritiem beveiligingsbedrijf is opgemerkt dat de ingevulde formulieren de maximale grootte kan overschrijden van de te verzenden bestanden vanaf de floating armoury. De beeld- en geluidsopnames zullen mogelijk te groot zijn om te verzenden vanuit de locaties. Gesuggereerd wordt daarvoor een alternatief of oplossing aan te reiken. In die laatste behoefte is reeds voorzien door een afwijkende termijn voor toezending te hanteren. De praktijk zal uitwijzen of dat afdoende is.

Artikelsgewijs

Artikel 1

In artikel 1 worden enkele begrippen die in de regeling worden gehanteerd gedefinieerd. Deze begrippen zijn in aanvulling op de reeds in de wet en het Besluit gehanteerde begrippen.

Artikel 2

Artikel 2 regelt dat voor aanvragen van toestemming voor gewapende particuliere beveiliging aan boord van schepen een afzonderlijk formulier wordt gehanteerd. Dit standaard-formulier, opgenomen in bijlage 1, vergemakkelijkt zowel het indienen van aanvragen door scheepbeheerders, als de afhandeling door de Kustwacht van de toestemmingsaanvraag.

Artikel 3

Artikel 6, eerste lid, van de wet bepaalt dat de kapitein en de scheepsbeheerder voorafgaand en tijdens een transport waarop maritiem beveiligingspersoneel wordt ingezet, alle redelijkerwijs mogelijke beveiligingsmaatregelen toepassen. Deze redelijkerwijs te treffen beschermingsmaatregelen worden bij ministeriële regeling aangewezen. Dit artikel geeft een nadere invulling aan deze redelijkerwijs mogelijke beschermingsmaatregelen. De inzet van gewapende particuliere beveiligers is geen vervanging voor zelf te treffen maatregelen, maar een aanvulling op dergelijke maatregelen. Bij de aanvraag voor toestemming controleert de Kustwacht op basis van het ingezonden formulier of aan de vereiste maatregelen zal worden voldaan. Indien de aanvraag daarover onvoldoende duidelijkheid verschaft zal de Kustwacht om aanvullende informatie vragen. De Kustwacht kan in het uiterste geval toestemming voor het gebruik van private maritieme beveiliging weigeren indien de verwachting bestaat dat niet alle redelijkerwijs mogelijke beschermingsmaatregelen zullen worden getroffen (art. 2.2, vijfde lid, Bbk).

De maatregelen zijn ontleend aan de meest recente versie van de internationaal gehanteerde Best Management Practises (BMP5). De voorgeschreven redelijkerwijs te treffen maatregelen vervangen niet de aanbevelingen van de BMP5, maar garanderen een minimumniveau aan de te treffen beschermingsmaatregelen. De maatregelen zijn als zodanig dan ook niet nieuw binnen de sector. De opgesomde maatregelen zijn in beginsel alle redelijkerwijs mogelijke beschermingsmaatregelen die ongeacht het type en de omvang van het schip gelden. Desalniettemin zijn er schepen waarop niet alle genoemde basismaatregelen kunnen worden getroffen. Bij de toestemmingsaanvraag kan worden aangegeven waarom bepaalde maatregelen niet kunnen worden toegepast.

In het eerste, het tweede en het derde lid wordt onderscheid gemaakt naar de door de scheepsbeheer-



der, respectievelijk de kapitein te treffen maatregelen en het moment waarop de maatregelen worden toegepast.

Op de scheepsbeheerder berust de verantwoordelijkheid om de randvoorwaarden te creëren voor praktische beschermingsmaatregelen die onder het gezag van de kapitein tot stand worden gebracht. De maatregelen die kapitein treft krijgen in de praktijk hun doorvertaling in het ship security plan (SSP) ofwel scheepsveiligheidsplan.

Het staat de scheepsbeheerder en de kapitein uiteraard vrij om ten opzichte van de voorgeschreven maatregelen nog aanvullende maatregelen te treffen.

Eerste lid, onder b; derde lid onder c

Afhankelijk van de situatie kan het gebruik van schijnwerpers ('search lights') aangewezen zijn als de duisternis is ingevallen. Dit kunnen vaste lichten zijn op het schip maar dat is niet per se noodzakelijk. De functie van dergelijk lichten kan tweeledig zijn. Enerzijds kunnen daarmee verdachte bewegingen worden gedetecteerd in de nabijheid van het schip. Anderzijds kunnen deze worden gebruikt om naderende verdachte personen te verblinden.

Eerste lid, onder e; tweede lid, onder f

Bij de materialen die de mogelijkheid bieden tot versterking van ramen en patrijspoorten kan worden gedacht aan tralies of afdekplaten. Dit kan bescherming bieden tegen projectielen, maar kan ook het binnendringen door derden tegengaan.

Tweede lid, onderdeel a

Het tweede lid, onderdeel a betreft de beschikbaarheid van een beveiligde verzamelplaats of schuilplaats voor de zeevarenden (*safe room* of *safe muster point*) en eventuele passagiers aan boord. Op basis van de risicobeoordelings- en planningsprocedure van de scheepsbeheerder moet een veilige verzamelplaats of schuilplaats op het schip worden aangewezen. Een veilige verzamelplaats is een aangewezen zone op een schip die de bemanning maximale fysieke bescherming biedt en die tijdens de planningsprocedure wordt aangewezen. Wanneer bij de dreigingsbeoordeling risico's worden vastgesteld die kunnen resulteren in een beschadiging van de scheepsromp op of onder de waterlijn, dan moet een verzamelplaats boven de waterlijn worden aangewezen. Op veel schepen is het centrale trappenhuis een veilige plek omdat dit wordt beschermd door de bemanningsverblijven en deze zich boven de waterlijn bevindt. Een schuilplaats is een plek waar alle aanwezigen bescherming kunnen zoeken wanneer piraten het schip dreigen te enteren. Een schuilplaats is ontworpen en gebouwd om toegang met geweld te voorkomen. Daarbij gaat de voorkeur uit naar een zogeheten citadel, waar men zich in voorkomende gevallen in veiligheid kan brengen en kan blijven communiceren met de buitenwereld, bijvoorbeeld via VHF of INMARSAT, en ook de controle over het schip kan behouden. Controle over de scheepsaandrijving en stuurinrichting kan effectieve bescherming bieden tijdens een aanval. Een eenvoudige VHF-verbinding, of een scheepstelefoon waarmee kan worden ingebeld op INMARSAT via de scheepstelefooncentrale, kunnen in voorkomende gevallen voldoende zijn om een (extra) noodoproep te verrichten. Geen mogelijkheid tot communicatie met de wal of omliggende schepen betekent dat ook geen reddingsactie kan worden geïnitieerd van bijvoorbeeld militaire vaartuigen. Het gebruik van een schuilplaats gebeurt in aanvulling op, en niet in plaats van, alle andere maatregelen ter bescherming van het schip. Het gebruik van de schuilplaats moet worden geoefend en in het scheepsveiligheidsplan moeten de voorwaarden en ondersteunende logistiek voor het gebruik daarvan zijn beschreven.

Tweede lid, onderdeel c

Het gebruik van de reeds verplicht aanwezige water- en/of schuimspuiten is effectief voor het verhinderen of vertragen van pogingen om onrechtmatig aan boord te gaan. Het gebruik van water kan het voor een aanvallende boot moeilijk maken om langszij te blijven en maakt het moeilijker om aan boord te klimmen. Het is van belang om waterslangen en -spuiten bij mogelijke toegangspunten te bevestigen en deze bij voorkeur op afstand bedienbaar te maken. Handmatige activering kan immers de bedienende persoon in gevaar brengen. Met waterkanonnen kan in een verticale boog water worden gespoten en kan een groter deel van de scheepsromp worden beschermd. Watersprayrails met sproeikoppen produceren een watergordijn over grotere oppervlakten. Ten aanzien van het gebruik van schuimspuiten wordt opgemerkt dat dit ter bescherming tegen piraterij kan worden gebruikt in aanvulling op de standaard brandblusuitrusting van het schip. Schuim werkt desoriënterend en maakt het dek glad. Er zijn training, observatie en oefeningen vereist om te verzekeren dat de apparatuur effectief kan worden ingezet op kwetsbare punten van het schip.



Tweede lid, onderdeel g

Het spreekt voor zich dat in de eerste plaats voorkomen moet worden dat aanvallers aan boord van het schip kunnen geraken. In de uitzonderlijke situatie dat piraten er wel in slagen om aan boord te komen is het van belang dat geen uitrusting of materialen aan dek in handen van onbevoegden kunnen geraken. Deze kunnen immers worden ontvreemd of wellicht gebruikt om verder binnen te dringen. Dergelijke zaken behoren overeenkomstig de BMP5-maatregelen binnendecks te worden opgeborgen voordat een risicogebied wordt binnengevaren.

Derde lid, onderdeel a

Effectieve uitkijkposten zijn de meest doeltreffende manier om het schip te beschermen. De uitkijkposten kunnen verdachte naderende vaartuigen en aanvallen vroegtijdig waarnemen, zodat er verdedigingsmiddelen kunnen worden ingezet. Het gaat erom dat wordt gezien welke plaatsen op het schip zich het best lenen om als (extra) uitkijkpost te dienen. Het betekent uiteraard niet dat bouwkundige aanpassingen moeten worden verricht om uitkijkposten op te richten.

Vierde lid

Er kunnen bijzondere omstandigheden zijn waarbij het niet mogelijk is om één of meer van de maatregelen te treffen die in lid 1 tot en met 3 zijn omschreven. Dat kan te maken hebben met bijvoorbeeld de specifieke omvang van het schip of met uitzonderlijke situaties aan boord van het schip. In dergelijke gevallen meldt de scheepsbeheerder op het toestemmingsaanvraagformulier met redenen omkleed dat de desbetreffende maatregel(en) op het beoogde transport niet kunnen worden getroffen. Daarbij kan de scheepsbeheerder, indien van toepassing, ook aangeven in hoeverre alternatieve beschermingsmaatregelen worden getroffen. Artikel 3, vierde lid, is welbewust ruim geformuleerd zodat het in de maritieme praktijk niet onnodig beperkend zal zijn. Het is aan de scheepsbeheerder (en de kapitein) om telkens te beoordelen welke beveiligingsmaatregelen daadwerkelijk worden getroffen. Indachtig het uitgangspunt van gewapende particuliere beveiliging een aanvulling vormt op de redelijkerwijs zelf te treffen beveiligingsmaatregelen (en geen alternatief daarvoor), zal bij de toestemmingsaanvraag voor gewapende particuliere beveiliging expliciet moeten worden ingegaan op de zelf te treffen beveiligingsmaatregelen. Artikel 3, vierde lid, verschaft de uitvoeringspraktijk een zekere beoordelingsmarge bij het daadwerkelijk treffen van de beveiligingsmaatregelen.

Daarbij wordt volledigheidshalve opgemerkt dat de verplichting tot een wapenkluis in de wettelijke systematiek een op zichzelf staande verplichting is (en geen preventieve beveiligingsmaatregel betreft), waar niet van afgeweken kan worden en die ook niet als alternatieve zelf te treffen beveiligingsmaatregel kan worden aangemerkt. Immers, het gebruik van de wapenkluis komt pas in beeld als daadwerkelijk sprake is van gewapende particuliere beveiligers aan boord, gegeven de te nemen en genomen beveiligingsmaatregelen.

Artikel 4

In dit artikel worden nadere regels gesteld over de wapenkluis aan boord van het schip. De wapenkluis is de met een slot af te sluiten opslagplaats aan boord van het schip waar de wapens en munitie in hun vervoerskoffer(s) worden opgeslagen. Voor de duidelijkheid is de wapenkluis onderscheiden van de vervoerskoffer.

De wapenkluis is alleen toegankelijk voor de kapitein of een functionaris die door de kapitein daartoe de opdracht heeft gekregen. Het spreekt voor zich dat de wapenkoffer ofwel vervoerskoffer met daarin de wapens en munitie alleen geopend mogen worden door de leider van het team van beveiligers (en niet door de kapitein). De kapitein registreert in het kader van zijn vergewisplicht evenwel het aantal, merk en type van de geweldsmiddelen en vermeldt deze op het embarkatieformulier. Daarnaast vindt een dagelijkse registratie plaats van de aanwezige geweldsmiddelen. De inventarisatie daartoe wordt uitgevoerd door de teamleider. De kapitein verifieert of die controle heeft plaatsgevonden en ondertekent daartoe deze registratie.

Twee uur voor het bereiken van het risicogebied gaat het beheer van de sleutels van de wapenkluis van de kapitein over naar de teamleider. Volgens standaardwerkwijzen binnen de maritieme beveiligingsbranche worden de vervoerskoffers vervolgens naar de brug gebracht. De geweldsmiddelen, die niet worden gebruikt tijdens de doorvaart door het risicogebied, worden bewaard in de vervoerskoffer op de brug. De vervoerskoffers zijn tijdens de doorvaart niet afgesloten en staan onder toezicht van het dienstdoende en gewapende lid van het beveiligingsteam op de brug. De dienstdoende beveiligers op de brug draagt zijn eigen wapen te allen tijde. Dit sluit aan bij de reguliere werkwijzen en instructies van de maritieme beveiligingsbranche.



Uiterlijk twee uur na het vertrek uit het risicogebied zijn de vervoerskoffers met gewelddsmiddelen terug geplaatst in de wapenkluis.

Voor wat betreft de werking en het onderhoud van de vuurwapens stelt de vergunninghouder een instructie op. De teamleider ziet toe op de uitvoering van die instructie, ingevolge het tiende lid.

Artikel 5

Er worden beeld- en geluidsopnamen gemaakt vanaf het moment van dreigend gevaar van piraterij tot het moment dat de dreiging is geweken of afgewend (artikel 11, tweede lid, WtBK). Artikel 5 van de regeling bevat een aantal eisen met betrekking tot de te gebruiken camera's. Het artikel berust op artikel 11, vijfde lid, van de wet en artikel 5.13, tweede lid, van het Besluit.

Het eerste lid stelt buiten twijfel dat ieder afzonderlijk lid van het beveiligingsteam een camera draagt. De camera wordt gedragen op de helm. Aangezien het beveiligingspersoneel in bijzondere gevallen geacht wordt gebruik te maken van semi-automatische vuurwapens ligt het gebruik van een helmcamera het meest voor de hand. Bij het gebruik van een bodycam wordt het maken van bruikbare camerabeelden bemoeilijkt als tegelijkertijd met een semi-automatisch vuurwapen moet worden geschoten.

Het tweede lid bevat de overige functionele en technische eisen die gesteld worden aan de camera's en microfoon. In artikel 16, eerste lid, van deze regeling wordt benadrukt dat de teamleider toeziet op het juiste gebruik en het functioneren van de camera en microfoon.

Artikel 6

Artikel 6 berust op artikel 12, eerste en derde lid, van de wet en op artikel 2.4, vijfde lid, van het Besluit en verwijst naar bijlagen 2 tot en met 6 bij de regeling.

Het eerste lid bepaalt dat de kapitein de vereiste informatie ten minste vier uur voor de embarkatie van het beveiligingsteam, de gewelddsmiddelen en de camera's en microfoons ontvangt van de scheepsbeheerder. Deze tijd is bedoeld om de kapitein voldoende gelegenheid te bieden om de informatie tot zich te nemen en zich voor te bereiden op het embarkeren van het beveiligingsteam.

Het tweede lid verwijst naar het model-embarkatieformulier in bijlagen 2 en 3 voor de registratie van de gegevens met betrekking tot onder meer de aan boord getroffen, dan wel te treffen veiligheidsmaatregelen, de omvang en samenstelling van het beveiligingsteam, de gewelddsmiddelen en kopieën van relevante documenten. In het geval het beveiligingsteam eerst aan boord gaat en op een later moment de wapens aan boord komen, worden de embarkatieformulieren in twee stappen ingevuld. In de praktijk kan ook (een kopie van) de crewlist worden bijgevoegd met daarop de vereiste informatie over de leden van het beveiligingsteam. De kapitein zendt de embarkatieformulieren van de kapitein en teamleider (met eventuele bijlagen) aan de Kustwacht en de ILT.

Na het transport wordt het ingevuld embarkatieformulier als onderdeel van de eindrapportage toegezonden aan de ILT. In geval andere formulieren van de kapitein of de teamleider reeds de benodigde informatie bevatten kunnen deze uiteraard worden bijgevoegd bij het voorgeschreven embarkatieformulier, zonder dat nog afzonderlijk de desbetreffende onderdelen van het voorgeschreven embarkatieformulier behoeven te worden ingevuld. In de praktijk zal een belangrijk deel van de vereiste informatie ook zijn opgenomen in bijvoorbeeld de crewlist of het logboek van de kapitein. Het derde lid bevat een verwijzing naar de rapportageformulieren van de kapitein en de teamleider in bijlagen 4 en 5.

Voor de meldingen door de kapitein van de inzet van gewelddsmiddelen maakt de kapitein gebruik van de modelformulieren zoals opgenomen in bijlage 6.

Artikel 7

Artikel 7 berust op artikel 13, zesde lid van de wet. Deze bepaling regelt dat bij of krachtens amvb in ieder geval regels worden gesteld over de aanvraag, de duur, de overgang en de verlenging van een vergunning en over de voorschriften die aan een vergunning kunnen worden verbonden.

Het tweede lid geeft aan dat de ILT in het kader van de vergunningaanvraagprocedure de aanwezigheid toetst van de bescheiden en bewijsstukken zoals genoemd in de artikelen 9 tot en met 15. Het tweede lid biedt de ruimte aan de ILT om uit doelmatigheidsoverwegingen een eerste beoordeling op de meest essentiële aspecten te verrichten en na het doorlopen van die fase aanvullende documenten en bewijsstukken op te vragen of in te zien.

Het derde lid stelt buiten twijfel dat de Inspectie in het kader van de afdoening van een vergunningaanvraag en voordat een besluit wordt genomen over een vergunningaanvraag, op de vestigingslocatie van het bedrijf een audit kan verrichten. Bij een dergelijke audit kan het maritiem beveiligingsbedrijf aan de Inspectie inzage verlenen in de bewijzen dat de maritieme beveiligers voldoen aan de eisen van betrouwbaarheid, medische geschiktheid, vakbekwaamheid en geoefendheid voor het verrichten van maritieme beveiligingswerkzaamheden (zie ook artikel 13 van deze regeling).



Het vierde lid geeft aan dat de ILT nog specifieke vergunningsvoorwaarden kan formuleren waaraan de vergunninghouder dient te voldoen. Daarbij kan het bijvoorbeeld gaan om voorwaarden met betrekking tot een goede wisselwerking en een goede communicatie met overheidsinstanties, zoals de Kustwacht of de ILT.

Artikel 8

Artikel 13, vijfde lid, van de Wet ter Bescherming Koopvaardij bepaalt dat de aanvrager volgens de door de Minister te geven regels leges verschuldigd is terzake van de afdoening van een aanvraag voor een vergunning om maritieme beveiligingsdiensten te mogen aanbieden en verzorgen. Artikel 8 van de regeling bepaalt de hoogte van de leges voor een vergunning die drie jaar geldig is.

Het uitgangspunt van de wetgever is dat de leges kostendekkend zijn, d.w.z. deze zijn bedoeld ter dekking van de kosten die de ILT maakt voor de behandeling van een vergunningaanvraag. De leges zijn dus ook verschuldigd indien een vergunningaanvraag uiteindelijk wordt geweigerd. Leges zijn opnieuw verschuldigd in gevallen waarbij een vergunningaanvraag is geweigerd en na enige tijd een nieuwe aanvraag wordt ingediend. Tegen de weigering van een vergunning kan uiteraard bezwaar worden gemaakt.

De hoogte van de leges is gebaseerd op de kosten van de ILT voor het proces van vergunningverlening. De ILT heeft daartoe in het kader van de toets op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid een berekening gemaakt.

Bij de legesheffing wordt onderscheid gemaakt naar de fasen van afdoening van een vergunningaanvraag door de ILT. In de praktijk van de afdoening van een vergunningaanvraag zal de ILT eerst op basis van de vergunningaanvraag en meegezonden bijlagen een eerste beoordeling verrichten.

Afhankelijk van de uitkomst van die toetsing zal een afrondende behandeling volgen met een audit ter plaatse. Voor zover een maritiem beveiligingsbedrijf na een vergunningaanvraag niet in aanmerking komt (of wenst te komen) voor de afrondende afdoening is niet het volledige legesbedrag verschuldigd, maar slechts het bedrag dat verbonden is aan de initiële afdoening. Dat is een bedrag van € 7.220,-. Voor de afrondende fase is een legesbedrag verschuldigd van € 10.000,-. Deze werkwijze wordt door de ILT op meerdere terreinen toegepast. Het totale legesbedrag voor een eerste vergunning met een geldigheidsduur van drie jaar is derhalve € 17.220,-.

Artikel 9

Artikel 9 berust op artikel 13, zesde lid van de wet, alsmede op artikel 5.4, eerste en tweede lid van het Besluit bescherming koopvaardij. Deze bepaling bevat een nadere invulling van de vereiste continuïteit van de onderneming. De continuïteit van het maritiem beveiligingsbedrijf wordt geacht redelijkerwijs gewaarborgd te zijn als de onderneming over een aantal relevante documenten. Het gaat daarbij om een uittreksel uit het Handelsregister, een adequate aansprakelijkheidsverzekering, een actuele accountantsverklaring waaruit blijkt dat de onderneming niet in staat van faillissement verkeert, geen surseance van betaling is verleend, geen beslag is gelegd op een aanmerkelijk deel van het vermogen en een overzicht van belangrijke leveranciers. Dat laatste overzicht geeft inzicht in de afhankelijkheid van de onderneming van specifieke leveranciers en van de kwetsbaarheid in geval van het (tijdelijk) wegvallen van een leverancier.

Het tweede lid stelt nadere eisen aan de aansprakelijkheidsverzekering.

Artikel 10

Artikel 10 geeft een nadere invulling aan het vereiste van de betrouwbaarheid van de onderneming. Dit artikel berust op artikel 13, zesde lid, van de wet, alsmede op artikel 5.5 van het Besluit. De betrouwbaarheid wordt geacht te zijn gewaarborgd indien gelet op de voornemens en antecedenten van het bedrijf en van de personen die diens beleid bepalen naar redelijke verwachting zal worden voldaan aan de bij of krachtens de wet gestelde regels, de personen die het beleid bepalen of mede bepalen over een VOG of uittreksel justitiële documentatie beschikken dat bij de aanvraag van een vergunning niet ouder is dan drie maanden en niet onder curatele staan, het bedrijf en de personen die diens beleid bepalen niet gelieerd zijn aan nationale overheden, het bedrijf op aantoonbare wijze de uitgangspunten van de International Code of Conduct Association onderschrijft en ook overigens zal worden gehandeld in overeenstemming met hetgeen van een goede beveiligingsorganisatie in het maatschappelijk verkeer mag worden verwacht. De International Code of Conduct Association (ICoCA) is opgericht in 2013 om ervoor te zorgen dat aanbieders van particuliere veiligheidsdiensten de mensenrechten en het humanitair recht eerbiedigen. Het dient als het governance- en toezichtmechanisme van de International Code of Conduct for Private Security Service Providers. Het onderschrijven van de uitgangspunten kan blijken uit het lidmaatschap, maar bijvoorbeeld ook uit beleidsdocumenten van het maritiem beveiligingsbedrijf.

Het tweede lid regelt dat in het geval het maritiem beveiligingsbedrijf zijn statutaire zetel, zijn hoofdbestuur of zijn hoofdvestiging niet in Nederland heeft, bij de beoordeling van de betrouwbaar-



heid van het bedrijf, van de personen die diens beleid bepalen of mede bepalen, ook de vergunning of erkenning wordt betrokken van de bevoegde autoriteiten van het land waar het bedrijf zijn statutaire zetel, zijn hoofdbestuur of hoofdvestiging heeft.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat naast de vereisten in artikel 10, ook het vestigingsvereiste is gesteld in verband met de benodigde betrouwbaarheid van de onderneming. Deze eis is echter niet opgenomen in artikel 10, aangezien dit reeds is geregeld in artikel 5.3, tweede lid, van het Besluit. Het houdt kortweg in dat het maritiem beveiligingsbedrijf dat niet zijn hoofdvestiging of statutaire zetel in de EU of EER heeft, de maritieme beveiligingswerkzaamheden dient te organiseren, vanuit een nevenvestiging in Nederland die ingeschreven is in het Nederlandse handelsregister. Dat geldt ook indien een dergelijk bedrijf reeds een nevenvestiging heeft in een ander land binnen de EU of EER.

Artikel 11 (art. 5.6 Bbk)

Artikel 5.6 van het Besluit stelt eisen aan de bedrijfsvoering van het maritiem beveiligingsbedrijf. Die bedrijfsvoering dient zodanig te zijn ingericht dat een verantwoorde, betrouwbare en controleerbare organisatie van de gewapende maritieme beveiligingswerkzaamheden, alsmede het toezicht op de naleving van de bij of krachtens de wet gestelde regels en voorschriften en de handhaving daarvan, zijn gewaarborgd. Artikel 11 geeft een nadere specificatie van de eisen die aan die inrichting van de bedrijfsvoering worden gesteld. Daarbij gaat het in ieder geval om een personeelsadministratie, daarbij inbegrepen een registratie van het in te zetten particulier maritiem beveiligingspersoneel en van de bewijzen van hun betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en geoefendheid, medische geschiktheid en beheersing van de Engelse taal. Daarnaast dient het maritiem beveiligingsbedrijf over relevante beleidsdocumenten, werkinstructies en overzichten te beschikken om in aanmerking te kunnen komen voor een vergunning op grond van de WtBK. Het hoeft niet steeds te gaan om afzonderlijke documenten; het is uiteraard ook mogelijk dat de genoemde informatie gebundeld is in één of meer beleidsdocumenten, werkinstructies en overzichten.

Artikel 12

Artikel 5.7 van het Besluit stelt eisen aan het intern toezicht van het maritiem beveiligingsbedrijf. Het tweede lid van artikel 5.7 geeft aan dat het intern toezicht waarborgen dient te bevatten voor de scheiding van functies van bestuur en intern toezicht en het onafhankelijk functioneren van de interne toezichthouders. In artikel 12 van de regeling is dat vereiste nader uitgewerkt. Het interne toezicht houdt in ieder geval in dat op aantoonbare wijze is voorzien in kwaliteitsbeleid (quality policy), beleid gericht op het proces van continue verbetering, management reviews, een auditing systeem, beleid met betrekking tot rapportage van incidenten en afhandeling, alsmede documentcontrole. Een en ander kan blijken uit beleidsdocumenten terzake, maar bijvoorbeeld ook uit managementrapportages. Ook hier geldt dat de desbetreffende informatie in de praktijk gebundeld kan voorkomen in één of meerdere documenten.

Artikel 13

Artikel 13 regelt dat het maritiem beveiligingsbedrijf ten behoeve van de afdoening van de vergunningaanvraag aan de ILT inzage verleent in de bewijzen dat de in te zetten maritieme beveiligers voldoen aan de eisen van betrouwbaarheid, medische geschiktheid, vakbekwaamheid en geoefendheid. Afschriften van deze documenten behoeven niet te worden overgedragen aan de ILT, het verlenen van inzage volstaat.

Artikel 14

Dit artikel betreft het betrouwbaarheidsvereiste van de maritieme beveiligers. Deze betrouwbaarheidseis is ook één van de voorschriften die zijn verbonden aan het verkrijgen van een vergunning voor het aanbieden en verzorgen van maritieme beveiligingsdiensten (artikel 13, vierde en zesde lid, van de wet jo. artikel 5.9 eerste en derde lid, van het Besluit). Voor het aantonen van de betrouwbaarheid van het in te zetten maritiem beveiligingspersoneel (zowel degenen die in dienst zijn van het bedrijf, als degenen die door middel van een uitzendbedrijf worden ingeschakeld) is het bij de vergunningaanvraag noodzakelijk dat van het beveiligingspersoneel een verklaring omtrent gedrag wordt overlegd, dat niet ouder is dan twaalf maanden.

Voor zover het gaat om beveiligingspersoneel dat ingezetene is van een ander land dan Nederland dient uittreksel justitiële documentatie (strafregister) van de autoriteiten van het land van vestiging te worden overgelegd dat niet ouder is dan twaalf maanden. In de praktijk van de maritieme beveiliging zijn dergelijke documenten veelal reeds opgesteld in de Engelse taal.

Met de termijn van twaalf maanden is rekening gehouden met het feit dat betrokkenen veelal maandenlang op zee verblijven en daarom niet altijd in de gelegenheid zijn om op korte termijn dergelijke documenten aan te vragen bij de desbetreffende autoriteiten.



Artikel 15

Artikel 15 verschaft een nadere invulling aan het vereiste van medische geschiktheid. De leden van het beveiligingsteam beschikken te allen tijde over een geneeskundige verklaring van geschiktheid voor het verrichten van maritieme beveiligingswerkzaamheden. Om maritieme beveiligingswerkzaamheden te mogen verrichten is onder meer een geneeskundige verklaring vereist waaruit blijkt dat betrokkene fysiek en psychisch in staat is de bedoelde werkzaamheden op zee te verrichten. Een internationaal gebruikelijk certificaat is het ENG1-certificaat. De keuringsvereisten komen overeen met de gebruikelijke keuringsvereisten voor zeevarenden. Vanwege het SOLAS-verdrag en het Maritiem Arbeidsverdrag (2006) dienen zeevarenden over een Medical Certificate for Services at Sea (ENG1) te beschikken. Deze maritieme medische keuring is verplicht voor allen die werken op zee of op binnenwateren. Deze eis geldt derhalve ook voor degene die als maritiem beveiligers aan boord van een Nederlands schip werkzaamheden verricht.

Daarnaast dienen betrokkenen een drugs- en alcohol-verklaring te hebben ondertekend. Ook deze verklaringen zijn reeds gangbaar is de maritieme beveiliging en vloeien voort uit de ISO28007-vereisten.

Artikel 16

Artikel 15 berust op artikel 5.9 lid 3 sub b, van het Besluit en bepaalt de vereisten voor vakbekwaamheid en geoefendheid van het maritiem beveiligingspersoneel. Zo dienen betrokkenen dienen ten minste vier jaar operationele dienstervaring te hebben opgedaan in een militaire organisatie of een politieorganisatie, waarbij eervol ontslag is verleend. Dat laatste impliceert tegelijkertijd een betrouwbaarheidsvereiste. Daarnaast zijn schriftelijke bewijzen nodig waaruit blijkt dat betrokkene bekwaam en geoefend is om maritieme beveiligingswerkzaamheden te verrichten en bekwaam en geoefend is in het omgaan met semi-automatische vuurwapens in maritieme omstandigheden. Deze bewijzen of certificaten dienen niet ouder te zijn dan 12 maanden.

De schietvaardigheid in geval van beschietingen op zee behoeven een specifieke training. Het gaat immers om situaties van een groot, verhoudingsgewijs langzaam bewegend schip ten opzichte van kleine, snelle en wendbare vaartuigen die ieder op verschillende wijzen onderhevig zijn aan deining door golfslag. Als waarschuwingsschoten niet het gewenste resultaat hebben, is het doel het beschadigen van het vaartuig en/of de voortstuwing ervan. Als desondanks de nadering voortgezet wordt, kan, in uitzonderlijke gevallen, besloten worden gericht te schieten op niet-vitale lichaamsdelen van de opvarenden van het inkomende vaartuig. Dit alles vereist een specifieke schietvaardigheid. Verder dienen betrokkenen de Engelse taal op voldoende wijze te beheersen. Dat zal in ieder geval het geval zijn indien betrokkene beschikt over een certificaat van beheersing van de Engelse taal op het niveau Marlins TOSE of NATO STANAG 6001 niveau intermediate III. Deze eisen zijn in de sector reeds gebruikelijk. Uiteraard kan ook met andere documenten het benodigde taalniveau worden aangetoond.

In het licht van de specifieke Nederlandse wettelijke eisen dienen betrokkenen ook over een eigen schriftelijke verklaring te beschikken waarmee betrokkene verklaart bekend te zijn met de fundamentele rechten zoals deze worden gewaarborgd door het EVRM en het bepaalde bij of krachtens de Wet ter bescherming koopvaardij, in het bijzonder de geweldsinstructie. Ook dient uit deze verklaring te blijken dat betrokkene beschikt over de vakbekwaamheid en geoefendheid in het gebruik van camera's en microfoons en in het gebruik van handboeien. In het kader van de toezichthoudende werkzaamheden kan de Inspectie controleren of een dergelijke verklaring aanwezig is en op welke wijze de vakbekwaamheid en geoefendheid in het gebruik van camera's, microfoons en handboeien in de praktijk heeft plaatsgevonden.

Artikel 17

Deze bepaling vindt zijn grondslag in artikel 5.9, derde lid, onderdelen c en d, van het Besluit en omschrijft een aantal taken van de teamleider en handelingen die hij dient te verrichten voordat hij aan boord gaat, dan wel indien hij zich aan boord bevindt. Een en ander sluit aan bij hetgeen in de sector van maritieme beveiliging reeds gebruikelijk is. Ook hier geldt dat, zoals in de nota van toelichting bij het besluit onder artikel 2.4 is toegelicht, dat de scheepsbeveiligingsbeambte (SSO) of de veiligheidsbeambte van de maatschappij (reder) een rol kan vervullen in de contacten tussen het beveiligingsteam/-bedrijf en de kapitein of reder (eerste lid, onderdelen b en c). Hierbij wordt verwezen naar de rollen en bevoegdheidsverdeling die zijn vastgelegd in de Verordening 725/2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten.⁶ In het eerste lid, onderdeel i is daartoe ook bepaald dat de teamleider tot taak heeft om leiding te geven aan het gezamenlijk oefenen van het beveiligingsteam en de bemanning van de maritieme beveiligingswerkzaamheden gericht op

⁶ Verordening (EG) Nr. 725/2004 van het Europees parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (PbEG 2004, L 129/6).



de bescherming tegen piraterij indien de kapitein de opdracht geeft tot het gezamenlijk oefenen. Dit specifieke onderdeel is gebaseerd op artikel 9, derde lid, onderdeel c van het Besluit bescherming koopvaardij. Een dergelijke gezamenlijke oefening is niet verplicht op grond van de Regeling bescherming koopvaardij. Wel volgt uit artikel 3, tweede lid, onder d van deze regeling dat de kapitein als een zelf te treffen beschermingsmaatregel de bemanning dient voor te bereiden door middel van oefeningen die gericht zijn op bescherming tegen piraterij.

Een en ander laat uiteraard onverlet de verplichte veiligheids-oefeningen op grond van internationale verdragen, zoals sloepenrol en brandrol. De kapitein houdt deze verplichte oefeningen waar de particuliere beveiligers ook aan mee behoren te doen.

De oefeningen worden geregistreerd in het scheepsjournaal.

Hoofdstuk 7

Artikelen 18 tot en met 22 zijn gebaseerd op artikel 17 van de wet en betreffen de hoogte van de op te leggen bestuurlijke boetes bij de te onderscheiden beboetbare feiten. De artikelen zijn onderscheiden naar degene tot wie de norm zich richt. De artikelen vormen een nadere inkadering van de boetemooglijkheden voor de onderscheiden normadressaten. Op basis van deze inkadering kan de ILT een boetecatalogus opstellen waarin voor de onderscheiden overtredingen de concrete boetebedragen worden vastgesteld. In dat geval zal deze boetecatalogus eveneens gepubliceerd in de Staatscourant worden gepubliceerd.

Artikel 18

Artikel 18 van de regeling betreft de bestuurlijke boete die kan worden opgelegd aan het maritiem beveiligingsbedrijf (de vergunninghouder). Artikel 17, eerste lid, van de wet geeft aan dat Onze Minister aan de vergunninghouder een bestuurlijke boete kan opleggen van een bij ministeriële regeling te bepalen bedrag ter zake van overtreding van de bij of krachtens deze wet gestelde regels en van de aan de vergunning verbonden voorschriften. In artikel 18 van de regeling is dit vertaald naar de concrete bepalingen van de wet en het Besluit. De hoogte van de boetes zijn toegesneden op de (mogelijke) overtreder. Daarbij is rekening gehouden met de verantwoordelijkheden van betrokkenen, de aard van de overtredingen die in het geding kunnen zijn en de (vermoedelijke) draagkracht van betrokkenen. In het eerste lid zijn de bepalingen benoemd die in geval van overtreding kunnen worden beboet met een boete van ten hoogste de vierde categorie (€ 21.750).

Uit het tweede lid volgt dat een schending van de inlichtingenplicht door de vergunninghouder (jegens de teamleider) kan worden beboet met een boete van de derde categorie (€ 4.350).

Op grond van het derde lid kan een boete van de derde categorie worden opgelegd in geval van overtreding van de voorwaarden die aan de vergunning zijn verbonden.

Artikel 19

Artikel 19 bepaalt dat aan de scheepsbeheerder een bestuurlijke boete kan worden opgelegd. Dat is mogelijk in geval van overtreding van artikel 6, eerste lid van de wet of artikel 6 derde lid, van de wet jo. artikel 2.4 van het Besluit. Het betreft in de eerste plaats de toepassing van alle redelijkerwijs mogelijke toe te passen beschermingsmaatregelen voorafgaand en tijdens het transport. Deze maatregelen zijn nader bepaald in artikel 3 van deze regeling. In de tweede plaats gaat het om de naleving van de inlichtingenplicht die op de scheepsbeheerder rust jegens de kapitein.

Op grond van artikel 19 van de regeling kan in geval van overtreding van deze bepalingen aan de scheepsbeheerder een bestuurlijke boete van de derde categorie worden opgelegd (€ 4.350). De hoogte van de boete voor een overtreding van de inlichtingenplicht van de scheepsbeheerder correspondeert met de hoogte van de boete die aan de vergunninghouder kan worden opgelegd voor hetzelfde feit.

Artikel 20

Op grond van artikel 17, tweede lid, onderdelen a, b, d en e, van de wet kan ook aan de kapitein een bestuurlijke boete worden opgelegd. Het betreft overtreding van de bepalingen inzake de redelijkerwijs te treffen beschermingsmaatregelen vooraf en tijdens het transport, de vergewisplicht van de kapitein voorafgaand aan het transport en de rapportageplicht na afloop van het transport. Tevens kan aan de kapitein een boete worden opgelegd in geval van het niet naleven van de regels over de verantwoordelijkheid van de kapitein voor de veiligheid van het schip en de opvarenden in verband met de maritieme beveiligingswerkzaamheden. Artikel 17, tweede lid, onderdeel d, van de wet maakt het mogelijk om de aan de kapitein op te leggen verplichting om het vertrek of het invaren van het risicogebied uit te stellen wanneer bij embarkatie van het particulier maritiem beveiligingspersoneel met de geweldsmiddelen en camera's en microfoons niet aan de bij of krachtens de wet gestelde regels is voldaan, te sanctioneren met een bestuurlijke boete. Voor overtreding van deze bepalingen



kan een boete worden opgelegd van de tweede categorie. Daarbij is rekening gehouden met de draagkracht van betrokkene.

Artikel 21

Op grond van artikel 17, tweede lid, onderdelen b en e, van de wet kan ook aan de teamleider een bestuurlijke boete worden opgelegd. Dat betreft de gevallen waarbij de teamleider zijn vergewisplicht overtreedt voorafgaand aan het transport, of in geval hij niet voldoet aan de rapportageplicht na afloop van een transport. Deze overtredingen kunnen worden gesanctioneerd met een boete van de tweede categorie. Daarbij is rekening gehouden met de draagkracht van betrokkene.

Artikel 22

Artikel 22 biedt de mogelijkheid voor de toezichthouder om bij het bepalen van de boete rekening te houden met bijzondere omstandigheden. Deze omstandigheden zijn limitatief opgesomd in het eerste lid. Ten aanzien van het eerste lid, onder c, wordt benadrukt dat eerdere overtredingen van andere wet- en regelgeving dan de Wet ter Bescherming Koopvaardij daarbij niet meetellen. Verder worden niet alleen exact dezelfde overtreding maar alle overtredingen van de wet en het Besluit meegeteld bij deze bepalingen. De mate waarin de overtreder meewerkt aan de vaststelling van de overtreding wordt ook in ogenschouw genomen. Daarbij speelt ook de rol dat de ISO-certificerende instellingen ervan uitgaan dat maritieme beveiligingsbedrijven uit eigen beweging melding doen aan de overheid van geconstateerde onregelmatigheden bij de audits van deze instellingen. Verder wordt in het wettelijk stelsel ervan uitgegaan dat vergunninghouders uit eigen beweging meldingen doen aan de ILT van het schorsen of intrekken van het ISO-certificaat.

Afhankelijk van de omstandigheden kan de bestuurlijke boete naar evenredigheid lager worden vastgesteld dan het voorgeschreven bedrag. Dit volgt uit het tweede lid van artikel 22.

Artikel 23

Artikel 5.13, tweede lid, onderdeel c, van het Besluit bescherming koopvaardij bepaalt dat bij ministeriële regeling ook regels worden gesteld over de termijn voor het bewaren en vernietigen van de beeld- en geluidsopnamen.

Het eerste lid van artikel 23 stelt buiten twijfel dat de scheepsbeheerder, het maritiem beveiligingsbedrijf, de kapitein en de teamleider gerechtigd zijn de beeld- en geluidsopnames in te zien, respectievelijk te beluisteren. Bemanningsleden, het particulier maritiem beveiligingspersoneel en derden hebben reeds op grond van de AVG het recht om de beelden waarop zij staan in te zien.

Artikel 23, tweede lid, stelt regels over de bewaartermijn voor de camerabeelden die op grond van de wettelijke bepalingen door maritieme beveiligers dienen te worden gemaakt. Normaal gesproken worden de camerabeelden na de aanwending van geweld tezamen met de voorgeschreven rapportage aan het openbaar ministerie gezonden (artikel 12, derde lid van de wet) en kunnen de opnames worden vernietigd. Het kan in sommige gevallen noodzakelijk of wenselijk zijn de beelden langer te bewaren. Voor de maximale bewaartermijn van 28 dagen wordt aangesloten bij de bewaartermijn van de beelden van bodycams voor de politie. De bestanden met beeld- en geluidsopnamen kunnen evenwel langer worden bewaard als dat nodig is voor de instelling, uitoefening of onderbouwing van een rechtsvordering. Daarbij kan worden gedacht op het verhalen van schade.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat uit artikel 5.8, eerste lid, van het Besluit bescherming koopvaardij volgt dat de rapportages, inclusief de onderliggende gegevens, waaronder de camerabeelden, ook door de maritieme beveiligers worden toegezonden aan het maritiem beveiligingsbedrijf (de vergunninghouder). Het maritiem beveiligingsbedrijf is gehouden de camerabeelden drie jaar te bewaren op grond van artikel 5.8, eerste lid, onder i, van het Besluit.

Artikel 24

Artikel 24 berust op artikel 6.1, tweede lid, van het Besluit bescherming koopvaardij dat bepaalt dat bij ministeriële regeling in andere waarborgen kan worden voorzien voor de verwerking van de in het eerste lid bedoelde persoonsgegevens, dan de waarborgen zoals vermeld in het eerste lid van die bepaling (bewaartermijnen). In artikel 24 wordt geregeld dat de Inspectie Leefomgeving en Transport in een eigen privacyverklaring aangeeft hoe het omgaat met een aantal waarborgen in verband met de verwerking van persoonsgegevens. De privacyverklaring wordt op de website van de Inspectie geplaatst.

Artikel 25

Dit artikel betreft de inwerkingtreding van de regeling. De regeling treedt op hetzelfde moment in werking als de wet en de algemene maatregel van bestuur.



's-Gravenhage, 19 januari 2022

De Minister van Justitie en Veiligheid,
D. Yeşilgöz-Zegerius