WIJ WILLEM ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van

houdende regels ter uitvoering van de Wet ter Bescherming Koopvaardij (Besluit bescherming koopvaardij)

Op de voordracht van Onze Minister van Justitie en Veiligheid van […];

Gelet op de artikelen 2, 4, tweede en vierde lid, 6, derde en vierde lid, 8, 9, achtste lid, 11, vijfde lid, en 13, eerste en vijfde lid, van de Wet ter Bescherming Koopvaardij en 9, eerste lid, van de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 21 januari 2021, no. W16.20.0437/II);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Justitie en Veiligheid van […], nr. […];

Hebben goedgevonden en verstaan:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1.1 (definities)

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:
Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens: het op 4 november 1950 te Rome tot stand gekomen Europees Verdrag tot bescherming van de rechte van de mens en de fundamentele vrijheden;
geweldsinstructie: de regels in artikel 9, eerste tot en met zevende lid, van de wet en artikel 3.4;
opslagplaats: locatie op het land of een schip waarvan de vergunninghouder gebruik maakt voor opslag van vuurwapens en munitie, met uitzondering van een door hem gebruikte wapenkluis aan boord van het schip;
particulier beveiligingsteam: het op een schip in te zetten of ingezette particulier maritiem beveiligingspersoneel, met inbegrip van de teamleider;
particuliere maritieme beveiliger: gewapend lid van het beveiligingsteam dat door de vergunninghouder op een schip wordt of is ingezet;
risicogebied: het in artikel 1.2, eerste lid, bedoelde zeegebied;
toestemming: toestemming, bedoeld in de artikelen 3, tweede lid, en 4 van de wet;

vergunning: vergunning, bedoeld in artikel 3, eerste lid, van de wet;
wet: Wet ter Bescherming Koopvaardij.

Artikel 1.2 (aanwijzing risicogebied)
1. Het zeegebied, bedoeld in artikel 2 van de wet, is het gebied dat door de volgende coördinaten volgens het World Geodetic System (WGS1986) wordt begrensd:
a. In de zuidelijke Rode Zee, een noordelijke grens op 15°00'N,
b. In de Indische Oceaan een lijn die de volgende punten verbindt:
1°. vanaf de territoriale wateren voor de kust van Oost-Afrika op 05° 00'S 050° 00'E, en vervolgens naar de punten:
(a) 00° 00'N 055° 00'E,
(b) 10° 00'N 060° 00'E,
(c) 14° 00'N 060° 00'E,
2°. vervolgens 310° naar de territoriale wateren van het Arabisch schiereiland.
2. Het in het eerste lid bedoelde zeegebied is bij wijze van illustratie ingetekend op de als bijlage 1 bij dit besluit gevoegde kaart.

Hoofdstuk 2. De toestemming voor de inzet van particulier maritiem Beveiligingspersoneel

Artikel 2.1 (uitgangspunt Nederlandse wet)
De gewapende bescherming van op grond van voor Nederland geldende rechtsregels onder vlag van het Koninkrijk varende koopvaardijschepen is een overheidstaak, behoudens indien de wet en de daarop gebaseerde regels maritieme beveiligingswerkzaamheden toestaan.

Artikel 2.2 (aanvraag bij Kustwachtcentrum)
1. De scheepsbeheerder dient de aanvraag om toestemming in bij het Kustwachtcentrum.
2. Bij de aanvraag wordt aangetoond dat alle redelijkerwijs mogelijke beschermingsmaatregelen worden getroffen en dat, indien van toepassing en voor zover mogelijk, aan artikel 2.3, eerste of tweede lid, wordt voldaan.
3. Bij de aanvraag worden in ieder geval gegevens verstrekt over:
a. het type schip, het marktsegment en het accommodatieplan;
b. de lading en de verzekering van het schip en de lading;
c. de risicoanalyse;
d. de omvang van het beveiligingsteam, en
e. de prijsopgave van de vergunninghouder waarmee wordt beoogd een overeenkomst tot het verrichten van gewapende beveiligingswerkzaamheden te sluiten.
4. Onze Minister neemt binnen achtenveertig uur een besluit op de aanvraag. De uren tussen vrijdag acht uur 's avonds en maandag acht uur 's morgens worden hierbij niet meegerekend.
5. De toestemming kan worden geweigerd indien:
a. militaire bescherming binnen een redelijke termijn kan worden geboden;
b. niet alle redelijkerwijs mogelijke beschermingsmaatregelen zijn getroffen;
c. niet aan de criteria van artikel 2.3 is voldaan;
d. onjuiste of onvolledige gegevens zijn verstrekt en deze verstrekking tot een onjuiste beschikking zou hebben geleid;
e. schorsing of intrekking van de vergunning van de in het derde lid, onderdeel e, bedoelde vergunninghouder op grond van artikel 14 van de wet wordt overwogen en in afwachting daarvan onmiddellijke weigering geboden is;
f. niet aan artikel 1.2 is voldaan, of

g. niet aan artikel 3, eerste lid, van de wet is voldaan.
6. Bij regeling van Onze Minister wordt een formulier vastgesteld met betrekking tot het tweede en derde lid.

Artikel 2.3 (criteria)
1. Het aantal zeemijlen, bedoeld in artikel 4, tweede lid, onderdeel a, van de wet bedraagt honderd of meer.
2. Het percentage extra kosten, bedoeld in artikel 4, tweede lid, onderdeel b, van de wet bedraagt ten minste veertig procent.

Artikel 2.4 (informatieplicht; verantwoordelijkheid kapitein)
1. De kapitein en de teamleider ontvangen voorafgaand aan het boord gaan van het beveiligingsteam de juiste en volledige informatie van scheepsbeheerder onderscheidenlijk vergunninghouder omtrent:
a. de beschermingsmaatregelen;
b. de omvang van het beveiligingsteam, de identificerende gegevens en de nationaliteit van de particuliere maritieme beveiligers;
c. het aantal vuurwapens en merk, type en registratienummer van elk wapen en de hoeveelheid bijbehorende munitie;
d. de wapenkluis of –kluizen, en
d. het aantal sets handboeien en het aantal camera's en microfoons.
2. Voorts ontvangen zij:
a. een kopie van de verplichte nationale en lokale documenten van de desbetreffende kuststaten om de betreffende vuurwapens op wettige wijze aan boord te mogen nemen;
b. een kopie van de eindgebruikerscertificaten ten bewijze van de wettige eigendom van de desbetreffende vuurwapens;
c. een kopie van de toestemming, de vergunning en de in artikel 5.1 bedoelde ISO-certificaten, en
d. een kopie van de overeenkomst tussen de scheepsbeheerder en de vergunninghouder met betrekking tot het verrichten van de maritieme beveiligingswerkzaamheden.
3. Indien de gegevens en bescheiden, bedoeld in het eerste en tweede lid, niet volledig en juist zijn, dan weigert de kapitein om de beveiligers en vuurwapens en munitie aan boord te nemen.
4. De kapitein stelt het vertrek van het schip of het invaren van het risicogebied uit indien niet aan de bij of krachtens de wet gestelde regels is voldaan.
5. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de gegevens en bescheiden, bedoeld in het eerste en tweede lid, en het tijdstip waarop deze uiterlijk moeten worden verstrekt, alsmede de vastlegging ervan door de kapitein en de teamleider binnen de gegeven termijn.

Hoofdstuk 3. De geweldsmiddelen, uitrusting en de nadere geweldsinstructie

Artikel 3.1 (vuurwapens, munitie, handboeien)
1. Het geweldsmiddel van de particuliere maritieme beveiligers bestaat uit een niet-automatisch vuurwapen of een semi-automatisch schoudervuurwapen met een maximumkaliber van .50 (12,7 mm) met bijbehorende munitie van het type full metal jacket.
2. Een teamlid beschikt over ten hoogste twee vuurwapens en ten hoogste 200 eenheden van de in het eerste lid bedoelde munitie.
3. Een teamlid beschikt over ten minste een set handboeien.

Artikel 3.2 (wapen- of munitiekluis)
1. De vuurwapens en de bijbehorende munitie worden tijdens een transport op een veilige wijze op het schip opgeslagen in afzonderlijke, deugdelijk afgesloten wapen- of munitiekluizen.
2. Bij regeling van Onze Minister worden nadere regels gesteld over de wapen- of munitiekluis.

Artikel 3.3 (verantwoordelijkheid kapitein)
1. De kapitein is verantwoordelijk voor het beheer en de veilige opslag van de vuurwapens en de bijbehorende munitie aan boord van het schip en is in het bezit van de sleutels van de wapen- en munitiekluizen.
2. Uiterlijk twee uren voorafgaand aan het binnenvaren van het risicogebied gaat het beheer van de vuurwapens en de bijbehorende munitie over naar de teamleider, waarbij de kapitein de sleutels van de wapen- en munitiekluizen overdraagt.
3. Schietoefeningen door particuliere maritieme beveiligers mogen in verband met de veiligheid op en rond het schip slechts plaatsvinden na door de teamleider verkregen instemming van de kapitein.

Artikel 3.4 (nadere geweldsinstructie)
1. In aanvulling op en met inachtneming van artikel 9 van de wet geldt dat een particuliere maritieme beveiliger, ter afwending van dreigend gevaar van piraterij, alvorens gericht te schieten, een of meer waarschuwingsschoten in de lucht afvuurt.
2. Als het gevaar daarmee niet is afgewend, vuurt de particuliere maritieme beveiliger voor de boeg van het schip waarvan de piraterijdreiging uitgaat en daarna, als het gevaar niet is afgewend, op de motor van het schip met het doel het schip het varen te beletten.
3. Als in het uiterste geval het gevaar niet is afgewend, en er onmiddellijk gevaar dreigt voor het leven of de veiligheid van de opvarenden van het te beschermen schip, is de particuliere maritieme beveiliger bevoegd om te vuren op de niet vitale delen van het lichaam van personen op het schip waarvan de piraterijdreiging uitgaat.
4. Het derde lid is eveneens van toepassing indien personen op het schip waarvan dreigend gevaar van piraterij uitgaat, zich toegang tot het te beschermen schip trachten te verschaffen of hebben verschaft.
5. De kapitein wordt voortdurend door de teamleider van zijn opdrachten aan de teamleden en van het verloop van het aanwenden van geweld op de hoogte gehouden, tenzij dat redelijkerwijs niet mogelijk is.

Hoofdstuk 4. De vergunning

Artikel 4.1 (reikwijdte vergunning)
De vergunning wordt verleend voor het aanbieden of verrichten van gewapende maritieme beveiligingswerkzaamheden door een maritiem beveiligingsbedrijf aan boord van een schip dat op grond van Nederlandse rechtsregels gerechtigd is de Nederlandse vlag te voeren, binnen het risicogebied.

Artikel 4.2 (aanvraag bij Inspectie Leefomgeving en Transport)
De aanvraag voor de vergunning wordt ingediend bij de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Artikel 4.3 (duur en voorschriften per vergunning)
1. De vergunning wordt verleend met een geldigheidsduur van ten hoogste drie jaar.
2. De vergunning kan worden verlengd, telkens voor ten hoogste drie jaar.

3. Aan de vergunning kunnen voorschriften worden verbonden, onder meer met betrekking tot:
a. het toezicht van overheidswege op naleving van de bij en krachtens de wet gestelde regels, en
b. de samenwerking met andere staten in het kader van maritieme beveiligingswetgeving.

Artikel 4.4 (beslistermijn)
1. De beschikking op de aanvraag omtrent een vergunning wordt gegeven binnen acht weken nadat de aanvraag is ontvangen.
2. Onze Minister kan de termijn, bedoeld in het eerste lid, met ten hoogste twaalf weken verlengen, indien naar zijn oordeel advies van of onderzoek door een derde nodig is.
3. Indien de termijn, bedoeld in het eerste lid, wordt verlengd, stelt Onze Minister de aanvrager daarvan in kennis en geeft hij aan binnen welke termijn de beschikking op de aanvraag kan worden gegeven.

Artikel 4.5 (overgang vergunning op een derde)
De vergunning kan slechts met schriftelijke toestemming van Onze Minister overgaan op een derde. Het bepaalde bij en krachtens artikel 14 van de wet is van overeenkomstige toepassing bij de overgang van een vergunning.

Artikel 4.6 (schorsing vergunning)
1. De schorsing van de vergunning op grond van artikel 14 van de wet eindigt op de dag na de dag waarop de beschikking omtrent de intrekking van de vergunning is bekendgemaakt of de dag waarop sedert de schorsing acht weken zijn verstreken.
2. Onze Minister kan de termijn, bedoeld in het eerste lid, met ten hoogste acht weken verlengen, indien naar zijn oordeel advies van of onderzoek door een derde nodig is.
3. Indien de termijn, bedoeld in het eerste lid, wordt verlengd, stelt Onze Minister het maritiem beveiligingsbedrijf daarvan in kennis.
4. De schorsing van de vergunning op grond van artikel 14 van de wet heeft geen gevolgen voor transporten waarvoor toestemming is verleend en die zich reeds in het risicogebied bevinden of geen mogelijkheid hebben om dat nog te ontwijken.

Hoofdstuk 5 Eisen vergunning

Paragraaf 5.1 Algemene eisen

Artikel 5.1 (ISO-certificaten)
1. Het maritiem beveiligingsbedrijf beschikt te allen tijde over geldige ISO-certificaten met betrekking tot de normdocumenten 9001:2015, 28000:2007 en 28007:2015 van de International Organization for Standardization.
2. De ISO-certificaten hebben bij het indienen van een aanvraag voor een vergunning ten minste nog een geldigheidsduur van zes maanden, te rekenen vanaf de datum van indiening van de aanvraag.

Artikel 5.2 (naleving internationale verplichtingen)

Het maritiem beveiligingsbedrijf beschikt te allen tijde over instructies aan het in te zetten particulier maritiem beveiligingspersoneel waarin het invulling geeft aan internationaalrechtelijke verplichtingen van Nederland, in het bijzonder die met betrekking tot het Europees Verdrag ter bescherming van de rechten van de mens.

Artikel 5.3 (transparantie en zetel onderneming)
1. Het maritiem beveiligingsbedrijf verschaft inzicht in de eigenaars- en zeggenschapsstructuur van zijn onderneming, in die van het concern waartoe hij behoort en in de persoon van de uiteindelijke belanghebbende.
2. Het maritiem beveiligingsbedrijf dat zijn statutaire zetel, zijn hoofdbestuur of zijn hoofdvestiging niet in een staat heeft die partij is bij het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie of de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, organiseert de maritieme beveiligingswerkzaamheden geheel of gedeeltelijk vanuit een nevenvestiging in Nederland, die is ingeschreven in het handelsregister, bedoeld in artikel 2 van de Handelsregisterwet 2007.

Artikel 5.4 (continuïteit onderneming)
1. De continuïteit van het maritiem beveiligingsbedrijf is redelijkerwijs gewaarborgd.
2. De continuïteit is in ieder geval niet gewaarborgd, indien:
a. het bedrijf in staat van faillissement of liquidatie verkeert;
b. aan het bedrijf surseance van betaling is verleend;
c. 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.
3. Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot het eerste en tweede lid.

Artikel 5.5 (betrouwbaarheid onderneming)
1. De betrouwbaarheid van het maritiem beveiligingsbedrijf staat buiten twijfel.
2. Onze Minister beoordeelt de betrouwbaarheid van het bedrijf, van de personen die diens beleid bepalen of mede bepalen, van diens uiteindelijke belanghebbenden op basis van hun voornemens, handelingen en antecedenten.
3. Onze Minister neemt bij de beoordeling, bedoeld in het eerste lid, in ieder geval in aanmerking:
a. overtredingen van bij of krachtens de wet en van de maritieme beveiligingswetgeving van andere staten gestelde regels en voorschriften;
b. de mate waarin het maritiem beveiligingsbedrijf heeft voldaan aan zijn financiële verplichtingen uit bestuurlijke sancties wegens overtredingen van bij of krachtens de wet gestelde regels en voorschriften.
c. de bij regeling van Onze Minister genoemde strafrechtelijke antecedenten, en
d. toezichtantecedenten, financiële antecedenten, fiscaal bestuursrechtelijke antecedenten en overige antecedenten.
4. Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld over het eerste en tweede lid.

Artikel 5.6 (organisatie onderneming)
1. Het maritiem beveiligingsbedrijf richt zijn bedrijfsvoering zodanig in 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.
2. Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld over het eerste lid.

Artikel 5.7 (intern toezicht)
1. Het maritiem beveiligingsbedrijf draagt zorg voor een stelsel van intern toezicht, uitgeoefend door een of meer functionarissen die beschikken over de nodige

deskundigheid, kennis en bevoegdheden om hun werkzaamheden goed en volledig uit te voeren en zijn bestuur met raad terzijde staan.
2. Het stelsel van intern toezicht bevat in ieder geval waarborgen voor:
a. de scheiding in functionele of organieke zin van de functies van het bestuur en het interne toezicht, en
b. de onafhankelijkheid van het functioneren van de functionarissen, bedoeld in het eerste lid.
3. Het maritiem beveiligingsbedrijf draagt er zorg voor dat het te allen tijde aan de met toezicht belaste ambtenaren verantwoording kan afleggen over de wijze waarop het interne toezicht is georganiseerd en wordt uitgevoerd.
4. Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld over het eerste, tweede en derde lid.

Artikel 5.8 (administratie- en bewaarplicht gegevens)
1. Het maritiem beveiligingsbedrijf beschikt te allen tijde over ten minste de volgende gegevens:
a. de identiteit en de antecedenten van zijn leidinggevenden, degenen die zijn beleid bepalen of mede bepalen en van de personen op sleutelposities;
b. de identiteit en de antecedenten van de uiteindelijke belanghebbende, en
c. de formele en feitelijke organisatie-, financierings-, eigendoms- en zeggenschapsstructuur van het concern waartoe hij behoort;
d. de identiteit en de antecedenten van het door hem op een transport in te zetten particulier maritiem beveiligingspersoneel;
e. de bewijzen van vakbekwaamheid en geoefendheid van het door hem op een transport in te zetten particulier maritiem beveiligingspersoneel;
f. de in eigendom en beheer zijnde vuurwapens en de bijbehorende munitie waarmee het op een transport in te zetten particulier maritiem beveiligingspersoneel wordt uitgerust;
g. de in eigendom en beheer zijnde handboeien waarmee het op een transport in te zetten particulier maritiem beveiligingspersoneel wordt uitgerust,
h. de in eigendom en beheer zijnde camera's en microfoons waarmee het op een transport in te zetten particulier maritiem beveiligingspersoneel wordt uitgerust, en
i. de aan Onze Minister gezonden rapportages als bedoeld in artikel 12 van de wet, met de onderliggende gegevens, over een periode van drie jaren.
2. Het maritiem beveiligingsbedrijf draagt er zorg voor dat hij te allen tijde aan de met toezicht belaste ambtenaren inzicht kan bieden in de actuele en volledige gegevens, bedoeld in het eerste lid.

Paragraaf 5.2 Eisen inzake verrichten van maritieme beveiligingswerkzaamheden

Artikel 5.9 (eisen beveiligingsteam)
1. Het maritiem beveiligingsbedrijf draagt er zorg voor dat elk lid van het beveiligingsteam:
a. voldoet aan de eisen van betrouwbaarheid, medische geschiktheid, vakbekwaamheid en geoefendheid voor het verrichten van maritieme beveiligingswerkzaamheden;
b. deelneemt aan veiligheidsoefeningen aan boord van het schip, na opdracht daartoe van de kapitein;
c. 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 en krachtens de wet, in het bijzonder de geweldsinstructie;

d. bekend is met het door het maritiem beveiligingsbedrijf gevoerde beleid met betrekking tot het verrichten van de maritieme beveiligingswerkzaamheden, en in staat is die voorschriften en dat beleid en de daaruit voortvloeiende instructies goed en volledig uit te voeren, en
e. op het moment van inzet de leeftijd van eenentwintig jaar heeft bereikt.
2. De omvang van het op een transport in te zetten beveiligingsteam bedraagt ten minste drie personen.
3. Bij regeling van Onze Minister worden nadere regels gesteld over het eerste lid. Daarbij worden in ieder geval regels gesteld over:
a. Nederlandse en buitenlandse bewijsstukken met betrekking tot de betrouwbaarheid en de medische geschiktheid;
b. Nederlandse en buitenlandse bewijsstukken met betrekking tot vakbekwaamheid en geoefendheid, in het bijzonder waar het de geweldsinstructie betreft;
c. het periodiek gezamenlijk oefenen van de maritieme beveiligingswerkzaamheden, en
d. de wijze waarop de teamleider de operationele leiding voert.

Artikel 5.10 (veilige opslag vuurwapens en munitie)
1. Het maritiem beveiligingsbedrijf draagt zorg voor de veilige opslag van vuurwapens en bijbehorende munitie:
a. op de opslagplaats waarvan het gebruik maakt, en
b. tijdens het vervoer tussen de opslagplaats en het schip.
2. Het maritiem beveiligingsbedrijf maakt zijn beleid en instructies ingevolge het eerste lid voldoende kenbaar aan het op een transport in te zetten beveiligingsteam.
3. Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld over de veilige opslag, het beheer en het vervoer van vuurwapens en munitie.

Artikel 5.11 (gebruik opslagplaats)
1. Het maritiem beveiligingsbedrijf maakt uitsluitend gebruik van een opslagplaats waarmee contractuele afspraken zijn gemaakt die inhouden dat de opslagplaats zich periodiek laat controleren door de betreffende kuststaat, de door Onze Minister met toezicht belaste ambtenaren en zo nodig een door Onze Minister aan te wijzen persoon van een derde partij die daartoe als ambtenaar wordt aangesteld.
2. Het maritiem beveiligingsbedrijf maakt uitsluitend gebruik van een opslagplaats op een schip waarvoor geldt dat de scheepsbeheerder voor zijn floating armoury-diensten over een geldig certificaat met betrekking tot ISO-normdocument 28007:2015 beschikt en zich door de desbetreffende vlaggenstaat en, indien van toepassing kuststaat, laat controleren.
3. Het maritiem beveiligingsbedrijf is verplicht medewerking te verlenen aan de controle, bedoeld in het eerste en tweede lid.

Artikel 5.12 (handboeien)
Het maritiem beveiligingsbedrijf draagt zorg voor voldoende beschikbaarheid van deugdelijke handboeien bij de uitvoering van maritieme beveiligingswerkzaamheden.

Artikel 5.13 (camera's en microfoons)
1. Het maritiem beveiligingsbedrijf draagt zorg voor voldoende beschikbaarheid van deugdelijke camera's en microfoons bij de uitvoering van maritieme beveiligingswerkzaamheden.
2. Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld over:
a. de aard van de camera's en microfoons en de verantwoordelijkheid van het functioneren ervan;
b. de functionele of technische vereisten van de beeld- en geluidsopnamen;

c. de termijn voor het bewaren en vernietigen van de beeld- en geluidsopnamen.

Artikel 5.14 (beleid en instructies beveiligingsteam)
1. Het maritiem beveiligingsbedrijf ontwikkelt en onderhoudt zijn beleid met betrekking tot het verrichten van de gewapende maritieme beveiligingswerkzaamheden, en de daaruit voor beveiligingsteam voortvloeiende instructies.
2. Het maritiem beveiligingsbedrijf draagt er zorg voor dat hij te allen tijde aan de met toezicht belaste ambtenaren inzicht kan bieden in het actuele beleid en de instructies, bedoeld in het eerste lid.

Hoofdstuk 6. Bescherming persoonsgegevens

Artikel 6.1 (waarborgen)
1. De persoonsgegevens, bedoeld in artikel 14a, eerste en tweede lid, van de wet, worden vernietigd zodra zij niet langer noodzakelijk zijn voor de taakuitoefening van Onze Minister, en worden in ieder geval uiterlijk vijf jaar na de datum van eerste verwerking verwijderd uit de systemen. Indien de verwerking noodzakelijk is voor de instelling, uitoefening of onderbouwing van een rechtsvordering kunnen de persoonsgegevens langer dan vijf jaar worden bewaard.
2. Bij regeling van Onze Minister kan in andere waarborgen worden voorzien voor de verwerking van de in het eerste lid bedoelde persoonsgegevens.

Hoofdstuk 7. Wijziging ander besluit

Artikel 7.1 (wijziging Besluit justitiële en strafvorderlijke gegevens)

Het Besluit justitiële en strafvorderlijke gegevens wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan artikel 4, tweede lid, wordt, onder vervanging van de punt achter onderdeel v door een puntkomma, een letter toegevoegd, luidende:
w. de overtredingen van artikel 3, eerste en tweede lid, en 12, derde lid, van de Wet ter Bescherming Koopvaardij.
2. Aan artikel 13, derde lid, wordt, onder vervanging van de punt achter onderdeel f door een puntkomma, een letter toegevoegd, luidende:
g. de Wet ter Bescherming Koopvaardij.

Hoofdstuk 8. Slotbepalingen

Artikel 8.1 (inwerkingtreding)
Dit besluit wet treedt in werking op het tijdstip waarop de Wet ter Bescherming Koopvaardij in werking treedt.

Artikel 8.2 (citeertitel)
Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit bescherming koopvaardij.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

De Minister van Justitie en Veiligheid,

[bijlage bij artikel 1.2 van het Besluit bescherming koopvaardij]

NOTA VAN TOELICHTING

I. ALGEMEEN

1. Inleiding

Deze algemene maatregel van bestuur (verder: het besluit) strekt tot uitvoering van de Wet ter Bescherming Koopvaardij (verder: WtBK of wet). De nadere uitvoeringsregels zijn opgenomen in de Regeling bescherming koopvaardij (PM). Het besluit voorziet in regels over de volgende onderwerpen:

- Aanwijzing zeegebied waarop de wet van toepassing is
- Toestemmingverlening aan de scheepsbeheerder
- Informatieverstrekking aan kapitein en teamleider door scheepsbeheerder onderscheidenlijk vergunninghouder ten behoeve van hun vergewisplicht, voorafgaand aan embarkatie van het particulier maritiem beveiligingsteam en de geweldsmiddelen, munitie, camera's en microfoons
- Verantwoordelijkheid van de kapitein bij embarkatie
- Toegestane geweldsmiddelen, veilige opslag van wapens en munitie en nadere geweldsinstructie
- Verantwoordelijkheid van de kapitein voor veilige opslag van wapens en munitie
- ISO-certificering van en vergunningverlening aan maritieme beveiligingsbedrijven
- Bescherming van persoonsgegevens

Wijze van totstandkoming, voorhangprocedure

Op de in dit besluit vervatte regels over de toestemmingsprocedure, de nadere geweldsinstructie en de verwerking van beeld- of geluidsopnamen van incidenten waarbij de gewapende particuliere beveiligers van hun geweldsbevoegdheden, op het schip, gebruik hebben gemaakt, is een voorhangprocedure bij de beide Kamers der Staten-Generaal van toepassing (artikelen 4, vijfde lid, 9, negende lid, en 11, zesde lid, van de wet). Er is sprake van een lichte voorhangprocedure. Deze houdt in dat de beide Kamers in de gelegenheid worden gesteld om zich over het conceptbesluit uit te spreken, alvorens de Minister van Justitie en Veiligheid de voordracht tot vaststelling van dit besluit aan de Koning kan doen.[1] Daartoe wordt het conceptbesluit, nadat daarover is geadviseerd door de Afdeling advisering van de Raad van State, aan de beide Kamers gezonden.[2]

Wetsvoorstel tot reparatie van de WtBK (Reparatiewet WtBK)

Bij de voorbereiding van dit besluit zijn twee inhoudelijke knelpunten aan het licht gekomen die aan de beoogde werking van de wet in de weg staan. Het eerste knelpunt betreft de certificering met inachtneming van de Nederlandse regels. Bij nader inzien is het niet realistisch dat dit in de praktijk gaat werken. Ter ondervanging van dit knelpunt is de wet gewijzigd. In het alternatieve model dat nu in de wet is opgenomen toetst de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) bij de vergunningverlening aan de

[1] Zie aanwijzing 2.36 van de Aanwijzingen voor de regelgeving.

[2] Zie de Minister van Justitie en Veiligheid bij de behandeling van het wetsvoorstel in de Eerste Kamer (Kamerstukken I 2018/19, 34558, D, p.3 en Handelingen I 2018/19, nr. 21, item 13, p. 13). Het advies gaf geen aanleiding tot het aanpassen van het ontwerpbesluit. Wel is de positie van de kapitein bij embarkatie aangescherpt (art. 2.4), is de hoeveelheid munitie aan een maximum gebonden (art. 3.1) en zijn enkele delegatiegrondslagen toegevoegd om de algemene eisen voor vergunningverlening te kunnen uitwerken (art. 5.5 t/m 5.7).

Nederlandse wettelijke regels. Deze toets komt naast de toets op de geldigheid van drie nader benoemde ISO-certificaten. Het tweede knelpunt betreft de arbeidsrechtelijke positie van de door de vergunninghouder in te zetten maritieme beveiligers. De wet ging ervan uit dat deze in dienst zijn bij de vergunninghouder, hetgeen in de praktijk meestal niet het geval is. Ter ondervanging van dit knelpunt is ook het ter beschikking stellen van personeel aan de vergunninghouder op basis van een uitzendovereenkomst onder de wet gebracht. Een derde wijziging van de wet betreft een uitbreiding van de vergewisplicht van de kapitein en de teamleider, bij embarkatie, een informatieplicht van de scheepsbeheerder (aan de kapitein) en de vergunninghouder (aan de teamleider) als keerzijde van die vergewisplicht, alsmede een regeling van de positie van de kapitein. Ook is een aanvullende wettelijke grondslag opgenomen met het oog op de verwerking van bijzondere persoonsgegevens bij vergunningverlening, het toezicht op de naleving van de bij en krachtens de wet gestelde regels, de handhaving ervan en de samenwerking met buitenlandse instanties door de ILT. Deze toelichting zal op verschillende plaatsen naar de Reparatiewet WtbK verwijzen.[3]

2. Wettelijk en internationaalrechtelijk kader

2.1 Wet ter Bescherming Koopvaardij en Reparatiewet

Wat regelt de wet?
De Wet ter Bescherming Koopvaardij – een initiatiefwet, hierna ook: de wet of WtBK - maakt mogelijk dat onder Nederlandse vlag varende koopvaardijschepen zich laten beschermen door gewapende particuliere beveiligers die worden ingezet door een maritiem beveiligingsbedrijf dat over een vergunning van de Minister van Justitie en Veiligheid beschikt, indien zij door het in artikel 1.2 van dit besluit aangewezen gebied varen. Het gaat bij de aanwijzing om zeegebieden waar piraterijgevaar is te duchten en waarbij in beginsel van overheidswege bescherming kan worden geboden, door middel van een Vessel Protection Detachment (hierna: VPD)[4]. Dit uitgangspunt ("VPD, tenzij") is in artikel 4 van de wet neergelegd. Particuliere maritieme beveiliging is in dit opzicht aanvullend op militaire bescherming en zal naar verwachting vooral worden ingezet op kleinere koopvaardijschepen of koopvaardijschepen die de spotmarkt bedienen.[5] Vooralsnog wordt alleen het Somalische piraterijgebied aangewezen, rondom de Hoorn van Afrika. Het betreft strategische doorvaarroutes voor koopvaardijschepen. Het rapport van de Verenigde Naties luidde in 2011 de noodklok over de situatie in dit gebied en leidde tot tal van internationale initiatieven, zoals het inrichten van internationale militaire steunvoorzieningen, zoals het Maritime Security Centre Horn of Africa (MSCHOA/EU NAFVOR).[6] Indien daar aanleiding toe is, zullen ook andere risicogebieden worden aangewezen waarna particuliere bescherming mogelijk is. Ook voor die aanwijzing geldt echter het uitgangspunt van "VPD-tenzij" dat met zich brengt

[3] Zie antwoorden van de Minister van Justitie en Veiligheid van 12 februari 2020 op Kamervragen van de leden Koopmans (VVD) en Van Helvert (CDA) over de groei van het aantal ontvoeringen in de West-Afrikaanse Golf van Guinee, Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 1728 en antwoorden van 14 juli 2020 op Kamervragen van diezelfde leden aan de ministers van Justitie en Veiligheid en van Infrastructuur en Waterstaat over de invoering van de Wet ter Bescherming Koopvaardij, Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 3511.
[4] Zie https://www.defensie.nl/onderwerpen/missie-in-somalie/beveiligingsteams-op-schepen.
[5] Zie over de verhouding tussen VPD-inzet en inzet van particuliere maritieme beveiliging: Kamerstukken I 2018/19, C, p. 6 en 7.
[6] Rapport van de UN Special advisor to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia van 24 januari 2011 (S2011/30).

dat de Minister van Defensie tot militaire bescherming van het desbetreffende risicogebied heeft besloten (artikel 2.1 van dit besluit). Parallel aan de besluitvorming hieromtrent zal, indien de uitkomst daartoe aanleiding geeft, een voorstel tot wijziging van dit besluit in procedure worden gebracht. Voor een nieuwe aanwijzing als risicogebied of een wijziging van een bestaande aanwijzing van een risicogebied geldt geen parlementaire voorhangprocedure.[7]

De wet kent een vijftal belangrijke elementen:

1. Het eerste element betreft het *geweldsmonopolie* dat zowel bij militaire bescherming als bij particuliere bescherming in volle omvang bij de overheid berust.[8] De voorwaarden waaronder de particuliere beveiligers bevoegd zijn om daadwerkelijk geweld te gebruiken bij dreigend gevaar van piraterij zijn deels in de wet bepaald en deels in dit besluit (artikel 3.4). Tezamen vormen deze regels de wettelijke geweldsinstructie voor de particuliere maritieme beveiligers. De geweldsinstructie is toegesneden op het oogmerk van de gewapende bescherming (bescherming schip en opvarenden), de omstandigheden waarin de bescherming wordt geboden (volle zee, dag/nacht, weersomstandigheden etc.) en op de in dit besluit aangewezen niet-automatische en semi-automatische vuurwapens en de bijbehorende munitie. Het uitgangspunt van de Nederlandse wet is dat bescherming van koopvaardijtransporten door aangewezen zeegebieden zoveel mogelijk wordt geboden door militairen, overeenkomstig het operationeel concept van de Commandant der Strijdkrachten.[9] In verband met het geweldsmonopolie is met de Reparatiewet WtBK een nadere regeling in artikel 6 van de wet opgenomen waarin de verantwoordelijkheden van de bij particuliere beveiliging betrokken partijen nader zijn geduid, voorafgaand aan, dan wel uiterlijk bij embarkatie van het beveiligingsteam met de geweldsmiddelen, de munitie en de apparatuur (camera's, microfoons). Artikel 4.2 van dit besluit geeft daaraan nadere invulling, met een informatieplicht voor de scheepsbeheerder (aan de kapitein) en de betrokken vergunninghouder (aan de teamleider) en een tweetal bevoegdheden van de kapitein in verband met zijn verantwoordelijkheid voor de veiligheid van zijn schip en de opvarenden.
2. Het tweede element is *de vergunningverlening* aan maritieme beveiligingsbedrijven. De vergunningverlening sluit aan op internationaal gangbare certificering van maritieme beveiligingsbedrijven. Bij de vergunningaanvraag dienen drie specifieke certificaten van de International Organization for Standardization te worden overgelegd (artikel 5.1 van dit besluit). Met het overleggen van deze ISO-certificaten laten de bedrijven zien over een ordelijke bedrijfsvoering, een deugdelijke administratie en adequate managementsystemen te beschikken en een goede uitvoering van hun gewapende maritieme beveiligingswerkzaamheden te kunnen garanderen. Daarnaast wordt door de ILT aan de Nederlandse regels inzake gewapende koopvaardijbescherming getoetst. Een vergunning heeft een geldigheidsduur van drie jaar.
3. Het derde element is de *toestemmingsprocedure* die de scheepsbeheerder voorafgaand aan een transport waarvoor hij bescherming nodig acht doorloopt.

[7] Zie artikel 2 van de wet.

[8] Vgl. het rapport van de Adviescommissie gewapende particuliere beveiliging tegen piraterij, onder voorzitterschap van mr. J.L. de Wijkerslooth, *Geweldsmonopolie en piraterij*, 2011.

[9] Zie voor toelichting: Kamerstukken 2018/19, 34558, F, p. 4.

Daarvoor dient hij een aanvraag in bij het Kustwachtcentrum (artikel 4.2 van dit besluit), dat in mandaat beslist op de aanvraag om toestemming namens de Minister van Justitie en Veiligheid. De toestemming wordt verleend nadat gebleken is dat militaire bescherming niet of niet binnen redelijke termijn kan worden geboden of indien militaire bescherming weliswaar mogelijk is, maar aan de criteria voor particuliere beveiliging wordt voldaan. Bij de toestemmingverlening zijn onder andere de risicoanalyse van de scheepsbeheerder en de door hem (en de kapitein) redelijkerwijs te treffen beschermingsmaatregelen, voorafgaand aan en tijdens een transport door het risicogebied, van belang. De beschermingsmaatregelen zijn onder meer afhankelijk van het type schip en de vaarsnelheid van het schip. De Best Management Practices (afgekort: BMP) to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea zijn voor het nu aangewezen zeegebied opgesteld door de sector en worden regelmatig geactualiseerd.[10] Op 27 juni 2018 is de laatste update gepubliceerd (BMP5). Belangrijkste verschil met de vorige versie is dat, naast piraterij, op andere dreigingen wordt ingegaan waaraan zeevarenden kunnen worden blootgesteld zoals terroristische aanslagen en aanvallen vanaf land met lange afstandsmunitie c.q. raketten. Met het aanwijzen van (delen van) deze BMP in de Regeling bescherming koopvaardij (PM), voor de toepassing waarvan scheepsbeheerder en kapitein verantwoordelijkheid dragen voorafgaand aan en tijdens het transport (artikel 6, eerste lid, jo. artikel 9, zevende lid, van de wet), worden dit wettelijke regels, waarop bij niet-naleving door de ILT kan worden gehandhaafd.[11]

4. Het vierde element betreft het *toezicht op de naleving* van het bij en krachtens de wet bepaalde door de vergunde maritieme beveiligingsbedrijven, de scheepsbeheerders, de kapitein en de teamleider, en de *bestuurs- en strafrechtelijke handhaving* van het bij en krachtens het bij de wet bepaalde. Het toezicht en de bestuursrechtelijke handhaving zijn door de Minister van Justitie en Veiligheid bij besluit opgedragen aan de ambtenaren van de ILT (artikel 16 van de wet). Artikel 5.11 van dit besluit maakt het mogelijk dat de Minister zo nodig ook een door hem aan te wijzen persoon van een derde partij kan aanwijzen voor het uitoefenen van toezicht op een opbergplaats voor wapens en munitie op land of op een schip, welke persoon daartoe als ambtenaar wordt aangesteld.
5. Het vijfde element betreft de omgang met *buitenlandse vergunningen of beschikkingen* die door een daartoe bevoegde instantie van een derde staat zijn afgegeven voor het verrichten van maritieme particuliere beveiligingswerkzaamheden aan boord van koopvaardijschepen (artikel 3, derde lid, van de wet).[12] Bij gebrek aan Europese of internationale harmonisatie van regelgeving is in beginsel elke vlaggenstaat bevoegd om gewapende maritieme

[10] De BMP worden opgesteld door een aantal belangrijke partijen uit de maritieme industrie, zoals BIMCO, Intertanko, verzekeraars etc. De BMP zijn aanbevolen aan de lidstaten en de maritieme sector via een IMO Circulaire (MSC1/Circ.1339). Zie https://eunavfor.eu/wp-content/uploads/2018/06/BMP5-PP.pdf.

[11] Zie de delegatiegrondslag in artikel 6, eerste lid, van de wet (Reparatiewet).

[12] Particuliere beveiligingsdiensten zijn uitgezonderd in artikel 2, tweede lid, onder k, van de Dienstenrichtlijn.

beveiliging, in het belang van de veiligheid, te reguleren, met alle verschillen van dien. Dit is ook bij het opstellen van de initiatiefwet onder ogen gezien. Om die reden kent de wet aan de Minister van Justitie en Veiligheid de bevoegdheid toe om door middel van beleidsregels te verduidelijken hoe de Nederlandse vergunningseisen zich verhouden tot die ten aanzien van buitenlandse vergunningen.[13] Een maritiem beveiligingsbedrijf dat over een buitenlandse vergunning beschikt, kan in de beleidsregels lezen aan welke Nederlandse eisen het moet voldoen om ook in het bezit van een Nederlandse vergunning te komen, waarna het zijn diensten kan aanbieden aan onder Nederlandse vlag varende schepen.[14] De Nederlandse vergunning beoogt een hoog niveau van waarborgen te bieden voor gewapende particuliere beveiligingswerkzaamheden aan boord van in Nederland geregistreerde schepen (artikel 3, derde lid, van de wet).[15]

Wat regelt de wet niet?

Ten slotte zij vermeld dat de Nederlandse wet niet alles rondom gewapende koopvaardijbescherming regelt.

1. In de eerste plaats bevat de wet geen voorschriften over (de procedure tot) het verkrijgen van militaire bescherming op koopvaardijschepen. De wet is gericht op het verkrijgen van particuliere maritieme beveiliging indien militaire bescherming niet mogelijk is, dan wel militaire beveiliging wel mogelijk is maar daarvoor te ver moet worden omgevaren of daaraan onevenredig hoge kosten zijn verbonden. In de regelgeving en in de praktijk is een en ander echter niet los van elkaar te zien, gezien het uitgangspunt van de wet ("VPD, tenzij"). Zo vervult het Kustwachtcentrum voor beide vormen van bescherming de loketfunctie. Ook bevat artikel 5 van de wet een bepaling die de Minister van Defensie de bevoegdheid geeft de ontvangen gegevens waarbij beveiliging van een transport wordt aangevraagd zo nodig te delen met de Minister van Justitie en Veiligheid. Kernverschil is dat de beslissing inzake militaire bescherming, feitelijk handelen betreft, terwijl een aanvraag om particuliere bescherming uitmondt in een Awb-besluit op grond van de WtBK.
2. In de tweede plaats bevat de wet geen regels over de floating armouries (ook wel: vessel based armouries), waarvan particuliere maritieme beveiligingsbedrijven in de praktijk gebruik maken voor opslag van door hen bij de beveiliging van koopvaardijschepen te gebruiken wapens en munitie. Soms zijn deze opslagplaatsen een soort "drijvende hotels", waar particulier maritiem beveiligingspersoneel, dat door verschillende maritieme beveiligingsbedrijven wordt ingezet, kortere of langere tijd kan verblijven. Om de opslag van wapens en munitie op een schip voor vergunninghouders niet op voorhand onmogelijk te maken, verwijst artikel 5.11 van dit besluit naar contractuele afspraken die (medewerking aan) periodieke controle omvatten.

[13] Zo kent het Verenigd Koninkrijk geen wettelijke regeling maar een Interim Guidance to UK Flagged Shipping on the Use of Armed Guards to Defend Against the Threat of Piracy in Exceptional Circumstances (2015), afkomstig van het Department for Transport. Zie voor enkele andere Europese landen: Kamerstukken I 2018/19, C, p. 9.

[14] Zie over in- en uitvlaggen van schepen en het level playing field, Kamerstukken II 2016/17, 34558, nr. 6, blz.4.

[15] Zie voor toelichting Kamerstukken II 2017/18, 34558, nr. 13.

3. Ten derde regelt de wet maar in beperkte mate wat er moet gebeuren met overmeesterde piraten die aan boord zijn gekomen en zijn aangehouden. Zowel de kapitein als het particulier maritiem beveiligingspersoneel kunnen bij ontdekking op heterdaad van een strafbaar feit een aanhouding verrichten. De wet regelt dat het particulier maritiem beveiligingspersoneel bevoegd is om handboeien bij aangehouden personen aan te leggen, indien de aangehouden personen zich trachten te onttrekken aan hun aanhouding of indien zij een gevaar vormen voor hun eigen leven of veiligheid of het leven of de veiligheid van anderen en die onttrekking onderscheidenlijk dat gevaar niet op een andere wijze kan worden voorkomen (artikel 10, tweede lid, van de wet). Ook bepaalt de wet dat zij de aangehouden personen onverwijld overleveren aan de kapitein (artikel 10, derde lid, van de wet). De kapitein beschikt op grond van titel VIB van het vierde boek van het Wetboek van Strafvordering over bevoegdheden om een aangehouden persoon op te houden en (onder meer) voorwerpen in beslag te nemen. Voor alle duidelijkheid verklaart artikel 10, derde lid, van de wet het bepaalde in genoemde titel van overeenkomstige toepassing (o.a. de voorgeleiding van de verdachte aan de (hulp)officier van justitie en recht op contact met een raadsman). Uiteraard wordt door de bemanning of de beveiligers aan eventuele gewonde personen de noodzakelijke medische verzorging geboden. Vanuit diens wettelijke verantwoordelijkheden is het aan de kapitein (en de scheepsbeheerder), om in contact met buitenlandse en/of Nederlandse instanties een oplossing te vinden voor de aangehouden (al dan niet gewonde) personen en voor dodelijke slachtoffers.

2.2 Andere relevante wetten

2.2.1 AVG/UAVG

Bij de uitwerking van de delegatiegrondslagen in de Wet ter Bescherming Koopvaardij in dit besluit en de ministeriële regeling is ook met andere Europese en nationale wetten rekening gehouden. Zo zijn in bredere zin ook de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) en de Uitvoeringswet Algemene verordening gegevensbescherming (UAVG) van belang. Beide wettelijke regelingen zijn relevant voor de verwerking van persoonsgegevens door zowel private actoren (maritieme beveiligingsbedrijven, scheepsbeheerders, teamleiders en kapiteins) als de betrokken overheidsinstanties zoals Kustwachtcentrum en ILT.

Volgens de AVG is verwerking van persoonsgegevens alleen toegestaan als die verwerking rechtmatig is: er dient sprake te zijn van een duidelijk omschreven doel voor de verwerking, een grondslag zoals genoemd in artikel 6 van de AVG én er dient – in geval van verwerking van strafrechtelijke persoonsgegevens of gezondheidsgegevens - in de AVG/UAVG of een andere wet (in casu de WtBK) te zijn voorzien in een uitzonderingsgrond op het algemeen verwerkingsverbod van deze bijzondere persoonsgegevens. Voor de verwerking van bijzondere persoonsgegevens geldt dat deze gepaard dient te gaan met de nodige waarborgen/passende maatregelen ter bescherming van ter bescherming van de grondrechten en de fundamentele belangen van de betrokkenen (artikelen 10 en 9, tweede lid, onderdeel g, van de AVG). Als de verwerking rechtmatig is dient deze vervolgens te voldoen aan zorgvuldigheidsvereisten,

zoals adequate beveiligingsmaatregelen[16], dataminimalisatie, transparantie over de gegevensverwerking en de kwaliteit van de gegevens.

De grondslagen voor gegevensverwerking door de private actoren zijn gelegen in de artikelen 6, eerste lid, onder a, b en c. Voor zover er gezondheidsgegevens of strafrechtelijke gegevens worden verwerkt, zijn ook de artikelen 9, tweede lid, onder a en b, en 30 UAVG respectievelijk 31 t/m 33 UAVG van belang. Voor de taakuitoefening door het ministerie van Veiligheid en Justitie (aanwijzing van geaccrediteerde certificerende instellingen) en de ILT (vergunningverlening, toezicht en handhaving) kan de grondslag voor verwerking worden gevonden in artikel 6, eerste lid, onder c en e, AVG en voor de ILT daarnaast in artikel 14a van de WtBK. Voor het Openbaar Ministerie en de met strafrechtspraak belaste organen geldt het regime van de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens.

Artikel 11 van de wet is een voorbeeld van een wettelijke verplichting (zie artikel 6 AVG, eerste lid, onder c) voor zowel private actoren als overheidsinstanties om bepaalde persoonsgegevens (beeld- en geluidsopnames van piraterij-incidenten) te verwerken. Deze verplichting dient verschillende doeleinden. Voor vergunde maritieme beveiligingsbedrijven, de teamleider en de kapitein is dat doel tweeledig: het verwerken van de opnames in het kader van de naleving van de wet- en regelgeving en het kunnen afleggen van verantwoording aan de toezichthoudende en handhavende overheidsinstanties. Voor de overheidsinstanties gaat het om het invulling geven aan de toezichthoudende en handhavende bevoegdheden waarbij zij in het kader van hun onderzoek naar deze incidenten deze categorie gegevens moeten kunnen verwerken.

2.2.2 Algemene wet bestuursrecht (Awb)
Voor de overheid is daarnaast bij de toepassing van de WtBK-regelgeving ook de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van belang. Deze wet bevat algemene regels voor de overheid over het op zorgvuldige wijze voorbereiden en nemen van Awb-besluiten door (of in mandaat namens) de Minister van Justitie en Veiligheid (i.c. toestemming, vergunning, aanwijzing), het uitvoering geven aan nalevingstoezicht en de bestuursrechtelijke handhaving (w.o. het nemen van sanctiebesluiten). De Awb regelt ook de rechtsbescherming tegen overheidsbesluiten, op verzoek van belanghebbenden.

2.2.3 Arbeidswetgeving en arbeidsomstandighedenwetgeving
De vergunde maritieme beveiligingsbedrijven zijn gebonden aan de Nederlandse arbeidswetgeving, ongeacht of zij beveiligingspersoneel in dienst hebben of het beveiligingspersoneel op basis van een uitzendovereenkomst ter beschikking is gesteld aan het vergunde maritieme beveiligingsbedrijf (zie de eerdergenoemde Reparatiewet WtBK). Een uitzendovereenkomst geldt als een bijzondere arbeidsovereenkomst. Payroll constructies of inhuur als zelfstandige zonder personeel (zzp) is op basis van de WtBK niet mogelijk.
Voorts geldt dat ook de Nederlandse arbeidsomstandighedenwetgeving (werk- en rusttijden van zeevarenden én particuliere beveiligers) van toepassing is op onder Nederlandse vlag varende koopvaardijschepen.
De Wet allocatie arbeidskrachten door intermediairs (hierna: Waadi) is mede van toepassing op arbeid die geheel of ten dele buiten Nederland wordt verricht door personen, werkzaam aan boord van zeeschepen die op grond van Nederlandse

[16] Zie voor het Rijk de Baseline Informatiebeveiliging Overheid (BIO). Ten aanzien van de beveiliging van gezondheidsgegevens en persoonsgegevens van strafrechtelijke gelden hogere beveiligingsvereisten dan ten aanzien van reguliere persoonsgegevens.

rechtsregels gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk te voeren (art. 1a Waadi). Dat impliceert ook de toepasselijkheid van het toezichts- en handhavingsregime van het Besluit aanspraken zeevarenden, arbeidsbemiddeling en terbeschikkingstelling van arbeidskrachten in de zeevaart. Op grond van artikel 15 van de Waadi kan de Inspectie SZW onderzoek verrichten op terrein van het ter beschikking stellen van arbeidskrachten en arbeidsbemiddeling, ook voor zover dit uitzendkrachten betreft die als particulier maritiem beveiligingspersoneel door een vergunninghouder worden ingezet op Nederlands gevlagde koopvaardijschepen.

2.4 Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) en Zeerechtverdragen

Niet alleen in dit besluit, maar ook in de Regeling bescherming koopvaardij, is acht geslagen op de relevante internationale verdragen waarbij Nederland partij is, zoals het EVRM en verschillende zeerechtverdragen, zoals het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS), het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee (UNCLOS) en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart (SUA).

Het EVRM is zowel relevant voor de vergunde maritieme beveiligingsbedrijven en de door hen in te zetten particuliere beveiligers als voor de met vergunningverlening, toezicht en handhaving belaste overheidsinstanties. Het gaat o.a. om de eerbiediging van de artikelen 2 (recht op leven), 3 (verbod van foltering) en 5 (recht op vrijheid en veiligheid), artikel 6 (recht op een eerlijk proces) en artikel 8 (recht op de persoonlijke levenssfeer en de lichamelijke integriteit) van het EVRM. Het belangrijkste is dat de wettelijke geweldsinstructie een goed evenwicht waarborgt tussen gebruik van geweld, dat altijd aan eisen van proportionaliteit en subsidiariteit moet voldoen, en de eerbiediging van fundamentele mensenrechten.

Aansprakelijkheid Nederlandse Staat
De Nederlandse Staat kan op grond van het EVRM en de internationale zeerechtverdragen door derde staten worden aangesproken op het optreden van gewapende particuliere beveiligers aan boord van Nederlandse schepen. Hierbij kan worden gedacht aan incidenten, op volle zee of in kustwateren, met betrekking tot vuurwapens en geweldgebruik waarbij dodelijke slachtoffers vallen.

2.5 Internationale niet-publiekrechtelijke normen

Hiervoor kwam al aan de orde dat de WtBK-regelgeving aansluit op niet-publiekrechtelijke normen van de International Organisation for Standardization. In verband met de verplichte certificering is relevant om te vermelden dat de ISO-normen vrij verkrijgbaar zijn en de prijs van de normen niet onredelijk hoog is (zo bedraagt de kostprijs van ISO 28007-1:2015 € 108,70).[17] Maritieme beveiligingsbedrijven kunnen de in artikel 5.1 verplicht gestelde ISO-certificaten verkrijgen bij de voor de desbetreffende ISO-normen geaccrediteerde certificerende instellingen. Voorbeelden van zulke instellingen die ISO certificaten 28007 afgeven zijn Lloyd's Register Quality Assurance (LRQA) en MSS Global. Deze instellingen zijn in het Verenigd Koninkrijk geaccrediteerd door het nationale accreditatieorgaan (United Kingdom Accreditation Service, afgekort UKAS).

[17] Vgl. de aanwijzingen 3.47 en 3.48 van de Aanwijzingen voor de regelgeving.

3. Uitvoering, toezicht en handhaving

3.1 Uitvoering van de WtBK-regelgeving

De wet en het besluit worden door twee instanties namens de Minister van Justitie en Veiligheid (in mandaat) uitgevoerd. Ten eerste is de ILT de instantie die met vergunningverlening is belast, op aanvraag van maritieme beveiligingsbedrijven. Ten tweede is het Kustwachtcentrum de instantie die met toestemmingverlening is belast, op aanvraag van scheepsbeheerders die particuliere beveiliging willen inzetten op een transport. Ten slotte is het Openbaar Ministerie de instantie die elk door particuliere maritieme beveiligers aangewend geweld –achteraf- ter beoordeling voorgelegd krijgt en een beslissing over de afhandeling ervan neemt (zie paragraaf 4 van deze toelichting).

3.2 Toezicht en handhaving; algemeen

De ambtenaren van de ILT zijn namens de Minister van Justitie en Veiligheid belast met het toezicht op de naleving van de wet- en regelgeving en de bestuursrechtelijke handhaving ervan. Deze taken sluiten nauw aan bij de rol van de ILT als vergunningverlenende instantie. Deze keuze lag reeds besloten in het kabinetsstandpunt van 4 december 2015. Daarbij is destijds overwogen dat in het kader van toezicht zowel bij scheepsbeheerders en maritieme beveiligingsbedrijven, als aan boord van schepen toezichthoudende taken worden uitgevoerd.[18] Om de verantwoordelijkheid van de Minister van Justitie en Veiligheid tot uitdrukking te brengen, verplicht artikel 17a van de wet hem om telkens voor drie jaar een werkplan met daarin zijn beoogde toezichts- en handhavingsinspanningen ten behoeve van de naleving van de wettelijke regels op te stellen. Ook verplicht artikel 17a van de wet de Minister om na afloop van elk kalenderjaar een verslag inzake toezicht en sanctionering op te stellen. In dat verslag wordt ook informatie opgenomen over de door kapitein en teamleider na afloop van een transport uitgebrachte rapportages en meldingen van de kapitein m.b.t. geweldaanwending aan het Openbaar Ministerie.
Het toezicht door de ILT wordt op de volgende actoren uitgeoefend:

- Scheepsbeheerders die gebruik maken van particuliere beveiligers
- Vergunninghouders
- De teamleider en de kapitein van een particulier beveiligd transport
- Het Kustwachtcentrum (zie hierna)
- Eventueel: Buitenlandse partijen waarmee de vergunninghouder afspraken heeft gemaakt m.b.t. gebruik van een opslagplaats voor wapens en munitie (artikel 5.11 van dit besluit). Wat hierbij in ogenschouw dient te worden genomen is dat de maritieme beveiliging van schepen zich afspeelt ver buiten de Nederlandse landsgrenzen, op zee en in havens. Dit gegeven stelt bijzondere eisen aan de inrichting van het toezicht en indien nodig het toezicht ter plaatse door een Nederlandse overheidsambtenaar. Aan toezicht ter plaatse kleven praktische en juridische haken en ogen. Van belang is dat de WtBK-regelgeving dit toezicht niet op voorhand uitsluit. Artikel 5.11 bevat ook de mogelijkheid voor de Minister van Justitie en Veiligheid om een persoon van een derde partij (niet de ILT) voor

[18] Kamerstukken II 2015/16, 32 706, nr. 74, p. 11 en Kamerstukken I 2018/10, 34558, p. 2: "In het kader van het toezicht op de naleving van de wettelijke regels zal mede worden voorzien in preventieve -on the spot- controles op de schepen die een beveiligingsteam aan boord hebben en op de floating armouries."

controle ter plekke als toezichthouder aan te wijzen en deze persoon daartoe als ambtenaar aan te stellen.

De ILT is, in verband met haar brede toezichthoudende taak, eveneens belast met het toezicht op het Kustwachtcentrum dat in mandaat namens de Minister van Justitie en Veiligheid uitvoering geeft aan de per transport te doorlopen toestemmingsprocedure (artikel 2.2 van dit besluit). Dit toezicht is interbestuurlijk van aard. Het gaat hierbij om eventueel noodzakelijke toetsen op de juistheid van de verlening van toestemming door het Kustwachtcentrum voor de inzet van particuliere beveiliging op een specifiek transport (gegeven de tevoren door de scheepsbeheerder in het kader van zijn aanvraag verstrekte informatie). Het toezicht op de toestemmingverlening zal geschieden met medewerking van zowel het Kustwachtcentrum als de Minister van Defensie.
Het toezicht op de geaccrediteerde certificerende instellingen wordt uitgeoefend door de (buitenlandse) accrediterende instanties. Zij kunnen een accreditatie van een certificerende instelling schorsen of intrekken. De consequenties hiervan voor de geldigheid van de in artikel 5.1 bedoelde ISO-certificaten waarover de vergunninghouder dient te beschikken, vallen buiten het bereik van de wet.
Daarnaast is de Autoriteit persoonsgegevens (AP) de toezichts- en handhavende autoriteit als het gaat om verwerking van persoonsgegevens door vergunninghouders, scheepsbeheerders en de kapitein en de teamleider van een particulier beveiligd transport. Diezelfde taak vervult zij als het om de met uitvoering belaste overheidsinstanties gaat, voor zover de AVG of de Richtlijn 2016/680 van toepassing is.
Ten slotte merk ik op dat de WtBK-regelgeving ook strafrechtelijk wordt gehandhaafd (zie paragraaf 3.5).

3.3 Toezichtsbevoegdheden ILT

De door de Minister van Justitie en Veiligheid op grond van artikel 16, eerste lid, van de wet aangewezen ambtenaren van de ILT (inspecteurs) beschikken over alle in titel 5.2 van de Algemene wet bestuursrecht rechtstreeks toegekende bevoegdheden (betreden van plaatsen, vorderen van inlichtingen, vorderen van identiteitsbewijs, vorderen zakelijke gegevens en bescheiden, onderzoek van zaken en onderzoek van vervoermiddelen). Een ieder is verplicht aan een toezichthouder binnen de door hem gestelde redelijke termijn alle medewerking te verlenen voor zover deze redelijkerwijs kan worden gevorderd (artikel 5:20 Awb).
Artikel 16, eerste lid, van de wet bepaalt voorts dat de Minister van Justitie en Veiligheid aan de ambtenaren van de ILT algemene en bijzondere aanwijzingen kan geven. Deze bepaling, die ook elders in de wetgeving voorkomt, is getroffen om zeker te stellen dat de beleidsinhoudelijk verantwoordelijke minister, op vergelijkbare wijze als de Minister van Infrastructuur en Waterstaat dat zou kunnen, aanwijzingen (instructies) kan geven aan de aan te wijzen ambtenaren over het door die ambtenaren uit te voeren toezicht. De ILT valt immers niet onder het gezagsbereik van de Minister van Justitie en Veiligheid. De aanwijzingsbevoegdheid verandert overigens niets aan de verantwoordelijkheden van de ILT. De ILT is verantwoordelijk voor hoe invulling wordt gegeven aan de toezichthoudende verantwoordelijkheden.[19]

[19] Vgl. de Aanwijzingen inzake de rijksinspecties, Stcrt. 2015, 33574. De bevoegdheid zal alleen worden ingezet als ultimum remedium. Ook wordt de bevoegdheid niet gemandateerd. Bovendien geldt dat voordat een aanwijzing wordt gegeven die substantiële gevolgen heeft voor de uitvoering van het werkprogramma of belangrijke gevolgen heeft voor de capaciteit van de ILT, deze wordt afgestemd met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Voor bijzondere aanwijzingen gelden aanvullende procedureregels.

3.4 Bestuursrechtelijke handhaving

Bij overtreding van wettelijke regels staat voor de vergunninghouder allereerst de vergunning op het spel (schorsing/intrekking/niet verlengen van de vergunning). Daarnaast stelt de vergunninghouder de uitvoering van lopende of nieuwe beschermingsopdrachten van scheepsbeheerders in de waag (zie de weigeringsgronden voor toestemmingverlening in artikel 2.2, vijfde lid, onder c en e van dit besluit). De scheepsbeheerders zullen dan immers naar een ander vergunninghouder uitwijken.
Voorts riskeert de vergunninghouder een bestuurlijke boete van ten hoogste 21.750 euro (de vierde categorie van artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht), bij overtreding of onvoldoende naleving van de wettelijke regels, waaronder de informatieplicht van artikel 2.4 van dit besluit (zie artikel 17, eerste lid, van de wet).[20]
Voor de scheepsbeheerder staat de toestemmingverlening op het spel indien hij niet alle redelijkerwijs mogelijke beschermingsmaatregelen heeft getroffen (zie de weigeringsgrond voor toestemmingverlening in artikel 2.2, vijfde lid, onder b van dit besluit).
De scheepsbeheerder en de kapitein riskeren een bestuurlijke boete van ten hoogste 21.750 euro bij overtreding van de verplichting om adequate beschermingsmaatregelen te treffen en toe te passen (artikel 17, tweede lid, onder a, van de wet). De kapitein en de teamleider riskeren een bestuurlijke boete van ten hoogste 21.750 euro bij overtreding van de vergewisplicht (artikel 17, tweede lid, onder b van de wet) en van de rapportageverplichtingen aan de ILT na afloop van een transport. De scheepsbeheerder riskeert een bestuurlijke boete van ten hoogste 21.750 bij het overtreden van de informatieplicht van artikel 2.4 van dit besluit (artikel 17, tweede lid, onder c, van de wet).
De Regeling bescherming koopvaardij (PM) bevat een uitwerking van de hoogte van de op te leggen bestuurlijke boetes voor verschillende denkbare overtredingen.

3.5 Strafrechtelijke handhaving

Hoewel niet in dit besluit uitgewerkt, is ook de strafrechtelijke handhaving van de wet van belang (artikel 17 van de wet jo. artikel 1, onder 4º Wet op de economische delicten). Artikel 3, eerste en tweede lid, van de wet bevatten een algemeen verbod op gewapende maritieme beveiliging, tenzij daarvoor een vergunning is verleend aan het maritiem beveiligingsbedrijf waarmee de scheepsbeheerder een overeenkomst zal sluiten of heeft gesloten én voor het desbetreffende transport aan de scheepsbeheerder toestemming is verleend.
Het strafrechtelijk te handhaven verbod richt zich zowel tot maritieme beveiligingsbedrijven en individuele particuliere maritieme beveiligers (eerste en tweede lid) als tot scheepsbeheerders en kapiteins die particuliere beveiliging toestaan (tweede lid). Overtreding van dit verbod is in de WED strafbaar gesteld. Datzelfde geldt voor niet (juiste) naleving door de kapitein van de op hem rustende meldplicht aan het Openbaar Ministerie met betrekking tot aangewend geweld en het meezenden van beeld- of geluidsopnamen (artikel 12, derde lid, van de wet).
Daarnaast wordt de medewerkingsplicht van artikel 5:20 Awb strafrechtelijk gehandhaafd (artikel 184 Wetboek van Strafrecht).

[20] De bedragen van de hier genoemde geldboetecategorieën gelden per 1 januari 2020. Zij worden elke twee jaar aangepast aan de ontwikkeling van de consumentenprijsindex (artikel 23, negende lid, Wetboek van Strafrecht).

4. Verantwoording gebruik van geweldsbevoegdheden door particuliere maritieme beveiligers

Zoals in paragraaf 2 al aan de orde kwam, doet de kapitein onverwijld een melding aan het Openbaar Ministerie indien het particulier maritiem beveiligingspersoneel geweldsbevoegdheden heeft aangewend of handboeien heeft aangelegd. Hij voegt beeld- en geluidsopnamen van het gebruik van deze bevoegdheden bij de melding. De wet verplicht het particulier maritiem beveiligingspersoneel tot het maken van beeld- en geluidsopnamen, op instructie van de teamleider, bij dreigend gevaar van piraterij (artikelen 11 en 12 van de wet).

De melding van de kapitein aan het Openbaar Ministerie stelt de officier van justitie in de gelegenheid om te bezien of het aangewezen is om een onderzoek naar het gebruik van de wettelijke geweldsbevoegdheden van de particuliere beveiligers in te stellen en afhankelijk van de uitkomst daarvan, een beslissing te nemen omtrent strafrechtelijke vervolging. De nadruk zal daarbij liggen op toetsing aan de wettelijke regels van de geweldsinstructie (artikel 9 van de wet en artikel 3.4 van het besluit). Bij de beoordeling van het geweldgebruik zullen de beeld- en geluidsopnamen worden betrokken. Bij het meezenden van de beeld- en geluidsopnamen (onderdeel van de rapportages en melding) aan de ILT respectievelijk het Openbaar Ministerie kunnen de teamleider en de kapitein een nadere duiding van het incident geven. Deze informatie biedt zicht op de omstandigheden van het geval en de loop van de gebeurtenissen waarbij de beveiligers tot geweldgebruik zijn gekomen (de piraterijdreiging, het overleg van de teamleider met de kapitein, het handelen van het maritieme beveiligingspersoneel, effecten daarvan op het schip waarvan de piraterijdreiging uitgaat, etc). Ook de communicatie met MSCHOA en andere schepen in het gebied kan bij de verantwoording achteraf van belang zijn.

5. Gegevensbeschermingseffectbeoordeling (PIA)

De uitvoering van de wet brengt met zich dat er persoonsgegevens worden verwerkt door zowel aanvragers van een vergunning, vergunninghouders (maritieme beveiligingsbedrijven) als door de verschillende overheidsorganisaties die met uitvoering van de wet- en regelgeving zijn belast (Ministerie, ILT, Kustwachtcentrum en Openbaar Ministerie).

Naar aanleiding van de intern uitgevoerde gegevensbeschermingseffectbeoordeling is in de Reparatiewet voorzien in aanvullende grondslagen voor de verwerking van persoonsgegevens van strafrechtelijke aard en gezondheidsgegevens door de ILT in het kader van vergunningverlening, toezicht en handhaving en, indien van toepassing, bij de samenwerking in het kader van deze taken met buitenlandse instanties (artikelen 14a en 17b van de wet). Daarnaast is, indachtig de algemene beginselen van artikel 5, eerste lid, onder b en c, van de AVG, ingezoomd op de verschillende processen in de keten, hetgeen tot een bijstelling van het conceptbesluit heeft geleid. In het kader van de toestemmingsprocedure van artikel 2.2 van het besluit werd aanvankelijk uitgegaan van verwerking van persoonsgegevens van in te zetten particuliere beveiligers door het Kustwachtcentrum. Dit bleek echter niet noodzakelijk. Wel is het nodig, in het kader van de vergewisplicht van kapitein en teamleider van artikel 6, tweede lid, van de wet, dat de persoonsgegevens van de beveiligers die aan boord van het schip komen, worden verwerkt. Het doel hiervan is controle op de juistheid van de gegevens in het belang van de naleving van de WtBK-regels (artikel 2.4 van het besluit).

6. Regeldrukeffecten en financiële gevolgen van de WtBK-regelgeving (private partijen)

In het kader van de voorbereiding van het Besluit bescherming koopvaardij en het reparatiewetsvoorstel WtBK zijn de effecten op de regeldruk en de financiële gevolgen ervan in kaart gebracht. Het advies van het Adviescollege toetsing regeldruk van 17

februari 2020 over het Besluit bescherming koopvaardij is aanleiding geweest om een nadere berekening op te nemen van de gevolgen van de regeldruk voor de private partijen. Onderstaande tabel biedt een overzicht van deze berekeningen, zowel op handelingenniveau, als op totaalniveau, daarbij rekening houdend met de eenmalige en structurele gevolgen.

Regeldrukeffecten
Voor private partijen gaat het om de volgende regeldrukeffecten onderscheiden naar de processen van vergunningverlening, toestemmingsverlening en uitvoering, toezicht en handhaving.

Proces **Actoren**	**Vergunningverlening**	**Toestemming Maritieme beveiliging**	**Overig uitvoering / toezicht en handhaving**
Scheepsbeheerders	Incidenteel: Nvt	Incidenteel: kennisnemen wettelijke procedures en werkwijzen 400 x 2 x € 54 = € 43.200	Incidenteel: Nvt
	Structureel: Nvt	Structureel: Verrichten van aanvragen voor particuliere maritieme beveiliging (invullen formulieren, berekeningen uitvoeren, betalingen) 100 x 6 x € 54 = € 34.400	Structureel: Kosten ivm dossiervorming, archiefbeheer, inspecties 100 x 6 x € 39 = € 23.400
Kapiteins	Incidenteel: Nvt	Incidenteel: kennisnemen wettelijke procedures en werkwijzen 600 x 2 x € 77 = € 92.400	Incidenteel: kennisnemen wettelijke procedures en werkwijzen 600 x 2 x € 77 = € 92.400
	Structureel: Nvt	Structureel: Uitoefening vergewisplicht door controle	Structureel: Rapportage aan ILT Meldingen

		beveiligers en bewapening 100 x 1,5 u x € 77 = € 11.550	incidenten aan OM 4 u x € 77 = € 308 100 x 308 = € 30.800
Maritieme beveiligingsbedrijven	Incidenteel: kennisnemen wettelijke eisen, procedures en werkwijzen 2 u x € 77 = 154 20 x € 154 = € 3.080 (nihil)	Incidenteel: Nvt	Incidenteel: Nvt
	Structureel: driejaarlijkse vergunningaanvraag 7 u x € 54 = € 378 2 u x € 77 = € 154 Totaal driejaarlijks: € 532, jaarlijks € 177 Bij jaarlijks 5 aanvragen: € 887 Legeskosten PM	Structureel: Uitbrengen offertes 100 x 1 u x € 39 = € 3.900	Structureel: Dossiervorming en archiefbeheer, inspecties 4 u x € 39 = € 156 2 u x € 77 = € 154 Bij 5 vergunninghouders: 5 x € 310 = € 1.550
Maritieme beveiligers (w.o. teamleiders)	Incidenteel: Nvt	Incidenteel: Kennisnemen geweldsinstructie 0,25 x € 34 = € 8,50 (nihil)	Incidenteel: Nvt
	Structureel: Nvt	Structureel: Nvt	Structureel: Toezicht en Rapportageplicht aan ILT 4 u x € 34 x 100 = € 13.600
Geaccrediteerde certificerende instellingen	Incidenteel: Kennisneming informatie 0,5 x € 54 = € 27 3 x € 27 = € 81 (nihil)	Incidenteel: Nvt	Incidenteel: Nvt

	Structureel nvt	Structureel nvt	Structureel nvt

Ter toelichting merk ik daarbij het volgende op.
Regeldrukeffecten zijn te onderscheiden naar administratieve lasten en nalevingskosten. Administratieve lasten vloeien voort uit informatieverplichtingen en nalevingskosten uit inhoudelijke verplichtingen. Administratieve lasten en nalevingskosten zijn samen in beginsel bedrijfsvreemde lasten. Dit zijn lasten die zijn toe te rekenen aan overheidsregels.
Ze zijn onderscheiden van bedrijfseigen lasten: lasten die bedrijven ook uit eigen beweging maken. Lasten kunnen deels bedrijfseigen en deels bedrijfsvreemd zijn. Accrediterende organisaties, certificerende instellingen, maritieme beveiligingsbedrijven, reders, scheepsbeheerders, kapiteins en maritieme beveiligers werken nu eenmaal in een zeer competitieve, internationale markt.
Een ander onderscheid betreft het verschil tussen initiële (eenmalige) kosten en structurele (jaarlijkse) kosten. De eerste zijn er alleen bij de invoering van een nieuwe wet. Dan is er onderscheid tussen totale regeldrukkosten en de kosten per vergunninghouder. Als de regeldruk toeneemt, is het relevant om te weten of dat komt door een groter aantal vergunninghouders of door meer regels.

Bij de bovenstaande berekeningen is gebruik gemaakt van de standaarduurtarieven voor het bedrijfsleven, alsmede de tijdsbestedingstabel bedrijven, zoals deze zijn vermeld in het Handboek Meting Regeldrukkosten. Verder is uitgegaan van jaarlijks 100 aanvragen voor toestemming voor de inzet van private beveiliging. Voor de aantallen scheepsbeheerders is uitgegaan van 400 scheepsbeheerders. Dat aantal is opgebouwd uit de leden van de KVNR, aangevuld met een opslag voor scheepsbeheerders die niet zijn aangesloten bij de KVNR. Voor het aantal mogelijk betrokken kapiteins is vooralsnog uitgegaan van het aantal van 600. Daarbij wordt opgemerkt dat het niet alleen gaat om kapiteins die zijn aangesloten bij de brancheorganisatie NVKK, maar ook buitenlandse kapiteins.
De gevolgen voor de scheepsbeheerders zien met name op de aanvraag voor het verkrijgen van toestemming voor het beveiligen van een transport door private maritieme beveiligers. Op basis van de bestaande praktijk worden al aanvragen voor VPD-beveiliging ingediend. Nieuw voor de scheepsbeheerders is dat op basis van de WtBK toestemming kan worden verkregen voor particuliere maritieme beveiliging van scheepstransporten waarvoor zij diensten van vergunninghouders kunnen inhuren. Het gebruik van VPD-beveiliging is reeds mogelijk en vloeit niet voort uit de onderhavige wet. De effecten daarvan zijn in deze berekening daarom ook buiten beschouwing gelaten. De regeldrukkosten in dat verband voor scheepsbeheerder vloeien voort uit het vragen van een offerte voor particuliere beveiliging, en het voorbereiden van de aanvraag voor het vragen van toestemming door het invullen van het standaardformulier.
De kapiteins zullen tevoren moeten worden geïnformeerd over de omvang van het beveiligingsteam, namen van de beveiligers, geweldsmiddelen en uitrusting. Na afloop van een transport dat met gewapende particuliere beveiligers is bewapend zullen zij volgens een standaardformulier aan de ILT rapporteren over het transport en de beveiliging. In uitzonderlijke gevallen waarbij geweldsbevoegdheden zijn gebruikt zal aan het Openbaar Ministerie een melding worden gedaan.
De gevolgen voor maritieme beveiligingsbedrijven (vergunninghouders) en particuliere beveiligers zijn gelegen in het aanvragen van een vergunning en het blijven voldoen aan de wettelijke eisen (waaronder de ISO-certificaten) en de zorg dat de in te zetten

individuele beveiligers aan de gestelde eisen voldoen en daarover verantwoording afleggen aan de ILT en, indien van toepassing, het Openbaar Ministerie. Na afloop van een transport zal de teamleider volgens een standaardformulier aan de toezichthouder rapporteren. Legeskosten voor vergunningaanvragen zijn PM gesteld, aangezien de hoogte ervan bij ministeriële regeling zal worden vastgesteld en deze nu nog niet bekend is.
Voor zover maritieme beveiligingsbedrijven de vereiste werkwijzen nog niet toepassen moeten zij eenmalig investeren in dergelijke voorzieningen. Voor zover een maritiem beveiligingsbedrijf nog niet beschikt over een certificaat dat in artikel 5.1 van het besluit verplicht wordt gesteld, moet daarin alsnog worden voorzien. De mate waarin dat het geval is, is op voorhand niet aan te geven aangezien dat per bedrijf kan verschillen.
Voor zover maritieme beveiligingsbedrijven in aanmerking willen komen voor een Nederlandse vergunning dienen zij zich erop in te stellen dat er enkele bijzondere eisen worden gesteld, bijvoorbeeld ten aanzien van typen wapens en munitie, de samenwerking met de kapitein, de geweldsinstructie en het maken van beeld- en geluidsopnames tijdens beveiligde transporten. Ook dat zijn initiële lasten die redelijkerwijs op voorhand niet zijn in te schatten, aangezien dat per bedrijf sterk kan verschillen.
Particuliere maritieme beveiligers zullen steeds moeten voldoen aan de eisen die bij of krachtens de wet zijn gesteld. Het betreft eisen ten aanzien van opleiding, geschiktheid, geoefendheid en vakbekwaamheid (zie artikel 5.8 van het besluit). De gestelde eisen sluiten zoveel mogelijk aan bij de ISO-certificeringseisen (28007). In voorkomende gevallen zal sprake zijn van beperkte initiële lasten, doordat de in te zetten particuliere maritieme beveiligers op de hoogte moeten zijn van de Nederlandse wet- en regelgeving, waaronder de geweldsinstructie. Zo nodig behoeven de betrokken beveiligers aanvullende instructie en oefening.
De gevolgen voor geaccrediteerde certificerende instellingen in de sector maritieme beveiliging als gevolg van de regelgeving ter bescherming van de koopvaardij zijn nihil (zij kunnen immers blijven doen wat ze nu reeds doen). Certificerende instellingen zijn in beginsel bestaande organisaties die opereren in een internationale markt.
De ramingen kennen onzekerheidsmarges die te maken hebben met het aantal vergunningen dat daadwerkelijk wordt aangevraagd en toegekend en het aantal te beveiligen transporten.
Op basis van bovengenoemde uitgangspunten worden eenmalige regeldrukkosten voor bedrijven c.a. geraamd ten bedrage van (afgerond) € 250.000,-. Structureel gaat het om ca. € 100.000 aan regeldrukkosten voor het bedrijfsleven.
Daarbij wordt opgemerkt dat in de Regeling bescherming koopvaardij (PM) nadere regels worden gesteld over bijvoorbeeld de geoefendheid van maritieme beveiligers en de te treffen beschermingsmaatregelen op grond van BMP5. Daaraan zijn voor betrokken partijen nalevingskosten verbonden, zij het dat het in de markt uit verzekeringsoogpunt veelal reeds is voorgeschreven om beschermingsmaatregelen te treffen conform BMP5. In aanvulling op het bovenstaande zal bij de ministeriële regeling waar mogelijk een nadere duiding worden gegeven van de daaraan verbonden nalevingskosten.

Aanpassingen naar aanleiding van de regeldrukmeting
De meting van de regeldrukeffecten heeft als zodanig niet geleid tot aanpassing van de bepalingen die bij of krachtens de wet zijn gesteld. Wel is de onderbouwing van de voornemens aangevuld op basis van de aldus verkregen informatie en het advies van het Adviescollege toetsing regeldruk. De berekeningen zijn getoetst bij de relevante partijen uit de maritieme sector. Van de zijde van de KVNR is aangegeven dat de structurele kosten voor scheepsbeheerders bij toestemmingsaanvragen aanvankelijk te laag waren ingecalculeerd. Op basis van aanvullende informatie is de calculatie

bijgesteld. Deze aanpassing heeft geen gevolgen voor de eindconclusies ten aanzien van de regeldrukeffecten.

7. Werklasteffecten en financiële gevolgen van de WtBK-regelgeving (overheid)
Werklasteffecten met gevolgen voor de Rijksbegroting zijn verbonden aan een tweetal nieuwe overheidsbesluiten, de toestemming per transport aan scheepsbeheerders door het Kustwachtcentrum en de vergunningverlening door de ILT aan maritieme beveiligingsbedrijven, alsmede aan het bestuursrechtelijk toezicht en handhaving door de ILT.
De ILT heeft op basis van de consultatieversie van het besluit, een HUF-toets verricht op de wet, het concept-besluit en het in procedure gebrachte reparatiewetsvoorstel. Een HUF-toets beschrijft van voorgenomen wet- en regelgeving wat de gevolgen voor de uitvoering en de handhaving zijn en geeft de mate van fraudebestendigheid weer. Ook de Kustwacht, het Openbaar Ministerie en Defensie hebben de gevolgen van de wet- en regelgeving voor hun organisatie verkend.
Op de aanvraag voor toestemming voor inzet van particuliere maritieme beveiliging wordt volgens artikel 2.2 van het besluit binnen 48 uur beslist gedurende de werkweken (zie ook de artikelsgewijze toelichting bij artikel 2.2). Om redenen van doelmatigheid is ervoor gekozen de weekend-uren niet mee te rekenen bij de bepaling van de beslistermijn. Indien dat wel het geval zou zijn zou dat om ook structureel capaciteit tijdens de weekenden beschikbaar te hebben, aanmerkelijke personele (en daarmee financiële) consequenties hebben voor Kustwacht en Defensie. Gezien deze beslistermijn vergt dit in voorkomende gevallen de beschikbaarheid van daartoe aangewezen gekwalificeerd personeel om aanvragen te kunnen beoordelen en daarop binnen 48 uur te kunnen beslissen. Voor de Kustwacht wordt uitgegaan, bij een honderdtal jaarlijkse toestemmingsaanvragen van 0,5 fte voor de behandeling van toestemmingsaanvragen voor particuliere beveiliging. De financiële dekking daarvan is niet inbegrepen bij de eerder aan de Kustwacht toegekende middelen ten behoeve maritime security, maar wordt afzonderlijk gecompenseerd vanuit de begroting van het ministerie van Justitie en Veiligheid.
Ten aanzien van de vergunningverlening wordt ervan uitgegaan dat naar verwachting tussen 1-15 geïnteresseerde maritieme beveiligingsbedrijven een aanvraag voor een vergunning zullen indienen. In beginsel zullen leges die verbonden zijn aan de vergunningverlening de kosten dekken van de ILT ten behoeve van de vergunningverlening.
Met de vergunningverlening, het bestuurlijke toezicht en de bestuursrechtelijke handhaving is op basis van de HUF-toets van de ILT vooralsnog structureel € 1,1 mln gemoeid. Het deel daarvan dat de uitvoeringskosten betreft voor vergunningverlening wordt bekostigd uit de legesheffing. De hoogte daarvan zal worden bepaald in de Regeling bescherming koopvaardij (PM). Afgezien van de uitvoeringskosten voor bestuursrechtelijk toezicht en handhaving zullen er inkomsten uit bestuurlijke boetes kunnen zijn. Deze komen ten goede aan de Rijksbegroting. De ILT heeft bij gelegenheid van de HUF-toets de verwachting uitgesproken dat incidenteel € 1,6 mln nodig is ten behoeve van het voorbereiden en inrichten van de werkprocessen, waaronder investeringen in ICT.[21] Zoals ook in paragraaf 3 van de memorie van toelichting bij het Reparatiewetsvoorstel is aangegeven, is de dekking van deze kosten gevonden in de begroting van het Ministerie van Justitie en Veiligheid. Vanaf 2022 is voorzien in

[21] Zie HUF-toets van 16 april 2020 en de reactie van JenV daarop van 23 juni 2020, zoals toegezonden aan de Tweede Kamer, https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail/2020Z13586/2020D29796.

structurele dekking van de kosten voor de uitvoering van de wet- en regelgeving. Voor 2020 is 0,4 mln beschikbaar en voor 2021 zal 1,2 mln euro beschikbaar zijn voor de ILT. Ten aanzien van de strafrechtelijke handhaving van de WtBK heeft het Openbaar Ministerie aangegeven eerst praktijkervaring te willen opdoen met de wet. Voor het verrichten van onderzoek naar meldingen van het gebruik van geweldsmiddelen door particuliere maritieme beveiligers verwacht het Openbaar Ministerie vooralsnog te kunnen volstaan met de thans beschikbare capaciteit.

8. (Internet)consultatie

Het conceptbesluit heeft van 31 december 2019 tot 1 maart 2020 open gestaan voor reacties op internetconsultatie.[22] Daarop zijn vijf reacties binnengekomen. Deze zijn afkomstig van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR), de Nederlandse Vereniging Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK), het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR), MSS Global Ltd, een in het Verenigd Koninkrijk gevestigde certificeringsinstelling, en vanuit de politiepraktijk. Daarnaast is een schriftelijke reactie ontvangen van Nautilus Internationaal, de vakbond voor maritiem personeel. Ook de Autoriteit persoonsgegevens heeft desgevraagd advies uitgebracht. De reacties en adviezen zijn overwegend positief maar op sommige onderdelen kritisch. In paragraaf 6 van deze toelichting is reeds ingegaan op het advies van de ATR. Hieronder volgt een reactie op hoofdlijnen op de adviezen uit de maritieme sector waarbij op onderdelen ook naar de artikelsgewijze toelichting wordt verwezen.

De KVNR en NVKK onderschrijven grotendeels de invulling van de WtBK in het Besluit bescherming koopvaardij. Zij plaatsen een aantal algemene en artikelsgewijze opmerkingen. In algemene zin benadrukt de KVNR dat de inzet van particuliere beveiliging zowel tegemoet komt aan de vraag van kleinere schepen vanwege de minimale omvang van het VPD, als aan de vraag van schepen die opereren op de spotmarkt vanwege het snelle karakter van deze markt. De KVNR gaat daarnaast in op het percentage extra kosten van 40 procent in artikel 2.2 van het besluit en de beslistermijn van 48 uur op de aanvraag om toestemming voor inzet van particuliere beveiliging in artikel 2.3 van het besluit. In de artikelsgewijze toelichting hierna is verduidelijkt hoe met deze opmerkingen is omgegaan.

De NVKK merkt op dat de verhouding tussen de scheepsbeheerder en de kapitein nog niet geregeld is, terwijl dit bij andere aspecten, zoals veiligheid, wel goed geregeld is in de wet- en regelgeving (zie bijvoorbeeld de ISM-Code en de Beleidsregel Veiligheid zeeschepen). Een verplichting van de scheepsbeheerder om alle details en gegevens m.b.t. de toestemmingverlening en de vergewisplicht door te geven aan de kapitein acht de NVKK daarom een betere keus. Dit is analoog aan andere regelgeving in de zeevaart. Gevraagd wordt om de gegevens van de particuliere beveiligers en hun wapens uiterlijk 48 uur van tevoren aan de kapitein bekend te maken, opdat de kapitein zijn verantwoordelijkheid kan nemen. Deze opmerking heeft geleid tot een aanvulling van de WtBK in de Reparatiewet met een informatieplicht voor scheepsbeheerder en vergunninghouder (artikel 6, derde lid). Voorts is in artikel 2.4 van het besluit de controle op de informatie over particuliere beveiligers, wapens, wapenkluizen, handboeien en camera's en microfoons en overige relevantie documentatie gekoppeld aan het uiterste moment van aan boord komen van de particuliere maritieme beveiligers, veelal in een buitenlandse zeehaven maar soms ook vanaf een floating amory (een schip in de nabijheid van een risicogebied). Dit is het moment waarop teamleider en kapitein zich ervan dienen te vergewissen dat alles volgens de regels verloopt (artikel 6, tweede lid, van de wet). Indien geconstateerde onjuistheden of tekortkomingen niet naar genoegen worden verholpen, heeft de kapitein de verplichting

[22] https://www.internetconsultatie.nl/koopvaardijbeschermingsbesluit.

om niet te vertrekken (artikel 2.4, vierde lid). Deze verplichting houdt verband met zijn (eind)verantwoordelijkheid voor de veiligheid van zijn schip en de opvarenden (overriding authority) en de naleving van de wettelijke regels inzake particuliere beveiliging. Een ander punt dat de NVKK signaleert is dat het besluit niet ingaat op de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de kapitein aan boord van zijn eigen schip, o.a. met betrekking tot het beheer van de afgesloten wapenkluizen. Artikel 3.3 van het besluit (verantwoordelijkheid kapitein) is naar aanleiding hiervan geherformuleerd en verbeterd. Daarbij is ook gebruik gemaakt van het voorstel van Nautilus International. Daarnaast is aan artikel 3.4 van het besluit (nadere geweldsinstructie) een nieuw vijfde lid toegevoegd, ingevolge waarvan de kapitein voortdurend door de teamleider van zijn opdrachten aan de teamleden en van het verloop van het aanwenden van geweld op de hoogte wordt gehouden, tenzij dat redelijkerwijs niet mogelijk is.
Voorts gaf de NVKK aan, de samenwerking en/of oefeningen met de bemanning en particuliere beveiligers node te missen. Hierin is voorzien met het nieuwe artikel 5.9, eerste lid, onder b, van het besluit (verplichting van maritieme beveiligers om deel te nemen aan veiligheidsoefeningen aan boord van het schip, na opdracht daartoe van de kapitein). De NVKK maakte enkele opmerkingen over "opslagplaatsen". De definitie in artikel 1 van het besluit wekte verwarring, omdat daaronder ook de door een particulier beveiligingsteam mee aan boord te brengen wapenkluizen onder vallen, waarin naast wapens ook munitie veilig wordt opgeslagen. De definitie is hierop aangepast. Ook geeft de NVKK mee dat zij de controle van opslagplaatsen waar de vergunninghouder gebruik van maakt op land in de nabijheid van het risicogebied en met name op "floating armouries" op volle zee, niet als realistisch beschouwd. Zoals in paragraaf 3.2 is opgemerkt zijn wet en besluit zo ingericht dat deze controle niet op voorhand wettelijk onmogelijk is, zo dit op enig moment juridisch en praktisch uitvoerbaar en noodzakelijk zou blijken.
Het Openbaar Ministerie beziet, mede naar aanleiding van de reactie vanuit de politie, in hoeverre nadere invulling kan worden gegeven aan onderzoeken naar de rechtmatigheid en proportionaliteit van het door particuliere beveiligers gebruikte geweld. Dit zal telkens afhankelijk zijn de omstandigheden van het geval.
Certificerende instelling MSS Global is ingegaan op diverse onderwerpen en wijst er onder meer op dat een (buitenlandse) geaccrediteerde ISO-certificerende instelling geen onderdeel kan zijn van het Nederlands rechtsstelsel en daarmee ook niet in het kader van certificering te kunnen toetsen aan nationaalwettelijke regels, waarvan de initiatiefwet en artikel 5.1 van het conceptbesluit uitgingen. Deze opmerkingen hebben geleid tot wijziging van de WtBK in de Reparatiewet (zie paragraaf 1 van deze toelichting).
De Autoriteit persoonsgegevens heeft in haar advies de vraag gesteld naar nut en noodzaak van artikel 5.15 van het conceptbesluit dat aan de vergunninghouder nationaal aanvullende eisen op het punt van beveiliging van persoonsgegevens stelde en een verplichting bevatte om een privacyreglement op te stellen. Bij nader inzien is artikel 5.15 een overbodige bepaling en is deze geschrapt. Op grond van artikel 3 van de AVG (territoriale toepassingsgebied) en artikel 5.2, tweede lid, van het besluit (eis van nevenvestiging in Nederland) zullen ook vergunninghouders die niet hun hoofdzetel hebben in de EU/EER aan de AVG moeten voldoen. Daarmee is een adequaat beschermingsniveau bij alle vergunninghouders gewaarborgd.

II. ARTIKELSGEWIJS

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1.1 (definities)

Deze definities zijn aanvullend ten opzichte van de definities die in artikel 1 van de wet al zijn opgenomen. Het betreft definities van: Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens, geweldsinstructie, opslagplaats, particuliere beveiliger, particulier beveiligingsteam, risicogebied, toestemming, vergunning en wet. De meest relevante definities in de wet zijn: aanwenden van geweld, beschermingsmaatregelen, ISO-certificaat, geaccrediteerde certificerende instelling, geweld, geweldsmiddel, piraterij, schip, scheepsbeheerder, particulier maritiem beveiligingspersoneel, maritiem beveiligingsbedrijf, kapitein, teamleider, territoriale zee, transport en zeevarende.

Artikel 1.2 (aanwijzing risicogebied)

Artikel 2 van de wet verplicht ertoe om bij algemene maatregel van bestuur de zeegebieden aan te wijzen waarop de wet van toepassing is en waarvoor gewapende particuliere beveiliging is toegestaan om onder Nederlandse vlag varende schepen tegen piraterij te beschermen. Piraterij is in artikel 1, onder n, van de wet omschreven als: iedere onwettige daad van geweld of aanhouding, alsmede iedere daad van plundering die door de bemanning of de passagiers van een particulier schip voor persoonlijke doeleinden buiten de territoriale zee van een staat wordt gepleegd jegens een ander schip, of een poging daartoe. Gezien de situatie van de afgelopen jaren wordt een deel van de Indische Oceaan, de Golf van Aden en de Rode Zee aangewezen. Dit gebied is in internationaal verband al langer als High Risk Area aangewezen, gelet op de piraterij-incidenten in de afgelopen jaren en de noodzaak van bescherming van koopvaardijschepen die in of door het gebied varen. Voorheen, toen de wet- en regelgeving inzake particuliere maritieme beveiliging nog niet van kracht was, was op onder Nederlandse vlag varende schepen in het gebied alleen militaire bescherming mogelijk. De ondersteunende organisatie voor dit gebied is het Maritime Security Centre-Horn of Africa (MSCHOA).[23] De aanduiding van het zeegebied in dit artikel is gebaseerd op het meest recente Industry Releasable Threat Bulletin (nr. O12, uitgegeven op 15 maart 2019) dat is opgesteld door EU NAFVOR en de Combined Maritime Forces. Eerder was dit gebied wat groter.[24] Indien in de toekomst andere risicogebieden zouden worden aangewezen, kunnen deze worden toegevoegd aan dit artikel, zodat ook voor die gebieden, onder voorwaarde van "VPD tenzij" (artikel 2.1), private beveiliging van koopvaardijschepen die onder Nederlandse vlag varen mogelijk zal zijn.

Hoofdstuk 2. De toestemming voor de inzet van particulier maritiem beveiligingspersoneel

Artikel 2.1 (uitgangspunt Nederlandse wet)

Dit artikel stelt nog eens nadrukkelijk dat het uitgangspunt van de Nederlandse wet is dat bescherming van onder Nederlandse vlag varende koopvaardijschepen tegen piraterij een overheidstaak is. Dit uitgangspunt is tijdens de parlementaire behandeling van het initiatiefwetsvoorstel door de regering meerdere malen benadrukt. Het houdt in

[23] https://eunavfor.eu/.

[24] Het genoemde Bulletin wordt vertrouwelijk gedistribueerd door het Maritime Security Centre-Horn of Africa (MSCHOA). De nieuwe begrenzing is vanaf 1 mei 2019 gaan gelden. De voorlaatste wijziging dateert van 1 december 2015.

dat bescherming van koopvaardijtransporten door risicogebieden zoveel mogelijk wordt geboden door militairen, overeenkomstig het operationeel concept van de Commandant der Strijdkrachten. Het expliciteren van dit uitgangspunt is mede van belang in verband met (de interpretatie van) de Nederlandse Wet markt en overheid en de daaruit voor de overheid voortvloeiende gedragsregels die zien op het voorkomen van concurrentievervalsing. Hoewel particuliere maritieme beveiliging naar zijn aard dus geen overheidstaak is, maar een marktactiviteit, is de overheid ten volle verantwoordelijk voor de regulering ervan, de kwaliteit van de dienstverlening door particuliere bedrijven (vergunningverlening), voor de naleving van de wet- en regelgeving door scheepsbeheerders, kapiteins en vergunninghouders en de door hen ingezette beveiligers aan boord van een schip (toezicht en handhaving). Dit zijn belangrijke overheidstaken.

Het uitgangspunt verklaart ook waarom aan de toestemmingprocedure voor de scheepsbeheerder geen kosten verbonden zijn. Bescherming van onder Nederlandse vlag varende koopvaardijschepen is in beginsel een overheidstaak, zodat de kosten voor het aanvragen van deze bescherming niet door de scheepsbeheerder behoeven te worden gedragen maar door de overheid.[25]

Artikelen 2.2 en 2.3 (aanvraag bij Kustwachtcentrum en criteria)
Deze artikelen geven uitwerking aan artikel 4 van de wet. Dat bepaalt dat scheepsbeheerders toestemming kunnen verkrijgen voor inzet van gewapende particuliere beveiligers voor een transport dat weliswaar voor militaire bescherming in aanmerking komt, maar deze bescherming niet of niet binnen redelijke termijn kan worden geboden, of indien aanvaarding van militaire bescherming:

a. zou nopen tot aanpassing van de beoogde vaarroute van meer dan een bij algemene maatregel van bestuur te bepalen aantal zeemijlen, of
b. zou leiden tot een bij algemene maatregel van bestuur te bepalen percentage extra kosten ten opzichte van de kosten voor particulier maritiem beveiligingspersoneel.

Artikel 2.2, eerste lid, bepaalt dat de scheepsbeheerder zijn aanvraag voor beveiliging van een transport indient bij het Kustwachtcentrum. Een transport is gedefinieerd als de verplaatsing van een schip tussen twee of meer zeehavens (artikel 1 van de wet). Het tweede lid verplicht de scheepsbeheerder bij zijn aanvraag aan te tonen dat hij alle redelijkerwijs mogelijke beschermingsmaatregelen heeft getroffen en dat indien, van toepassing, aan de criteria van artikel 2.3 wordt voldaan. Artikel 2.3 bepaalt het aantal om te varen zeemijlen op meer dan honderd (eerste lid) en het percentage extra kosten op ten minste veertig procent (tweede lid).

Deze criteria doen recht aan het uitgangspunt van militaire bescherming, maar bieden voldoende ruimte voor de mogelijkheid van particuliere beveiliging. Bij de afweging om tot deze invulling te komen is meegewogen dat militaire bescherming, indien mogelijk, de voorkeur heeft. Militaire bescherming geschiedt volgens het VPD-concept van de Commandant der Strijdkrachten zoals zich dat in de loop der tijd ontwikkeld heeft. Particuliere beveiliging is gebaseerd op een concept dat zich –parallel daaraan- in internationaal verband heeft ontwikkeld. Meest in het oog springend is het verschil in de omvang van het aantal beveiligers (ten minste elf militairen versus ten minste drie particuliere beveiligers). Militaire bescherming en particuliere bescherming zijn daarmee

[25] Vgl. Kamerstukken I 2018/19, 34558, D.

niet volledig uitwisselbaar. De verwachting is dat inzet van particuliere beveiliging vooral tegemoet komt aan de vraag om bescherming van kleinere koopvaardijschepen die geen VPD-team kunnen accommoderen alsook koopvaardijschepen die de spotmarkt bedienen gelet op het snelle karakter van deze markt. Een lager percentage voor extra kosten zou – mede in het licht van de omvang van een team voor militaire bescherming en de daaraan verbonden kosten in vergelijking tot de omvang en kosten van een team van private maritieme beveiligers - de drempel voor particuliere beveiliging te laag maken en daarmee te zeer afbreuk doen aan het uitgangspunt "VPD, tenzij".

Het betekent dat toestemming voor het verrichten van private gewapende maritieme beveiliging kan worden verleend, indien militaire bescherming zou leiden tot veertig procent extra kosten ten opzichte van de kosten van inzet van particuliere maritieme beveiligers (omvaren vertaalt zich immers in extra kosten). Dit wijkt weliswaar af van het eerder genoemde[26] percentage van twintig procent, maar inmiddels is gebleken dat de bijdrage voor een VPD de afgelopen jaren doorgaans meer dan twintig procent hoger ligt dan de prijs die maritieme beveiligingsbedrijven rekenen voor de inzet van vier tot zes particuliere beveiligers. Het percentage van twintig procent zou daarmee geen recht doen aan het uitgangspunt van "VPD, tenzij", aangezien het al vrijwel automatisch zou leiden tot toestemming voor de inzet van particuliere beveiligers. Gelet op de recente marktprijzen is gekozen een percentage van veertig procent te hanteren. Ook Nautilus International acht dit op basis van de huidige marktprijzen een redelijk percentage. Naar aanleiding van de opmerking van Nautilus International daarover, wordt benadrukt dat dit percentage kan worden aangepast indien ontwikkelingen in de markt daartoe aanleiding geven. Uiteraard kan het niet de bedoeling zijn dat de hoogte van het gehanteerde percentage de beveiliging van koopvaardijschepen door particuliere maritieme beveiligers onnodig belemmert.

Verder bepaalt artikel 2.2 dat de scheepsbeheerder bij zijn aanvraag de nodige gegevens verstrekt (derde lid). De beslistermijn wordt gesteld op 48 uur waarbij de uren tussen vrijdag 8 uur 's avonds en maandag 8 uur 's morgens niet worden meegerekend (vierde lid). Deze termijn hangt samen met de snelle ontwikkelingen in de spotmarkt en het belang van scheepsbeheerders om snel te weten waar ze aan toe zijn.[27] De beperking tot de uren van een werkweek is gebaseerd op doelmatigheidsoverwegingen. Daarbij is enerzijds overwogen dat de koopvaardij in het algemeen, en de spotmarkt daarbinnen, voortdurend (24/7) bedrijvigheid kent. Ook de intercontinentale tijdsverschillen spelen voor de koopvaardij een rol. Uit oogpunt van de koopvaardij zou een beschikbaarheid van de behandelend ambtenaren van de Kustwacht en Defensie 7 dagen per week, 24 uur per dag de voorkeur hebben. Rekening houdend met de verwachting dat zich tijdens de weekend-uren minder toestemmingsaanvragen zullen voordoen en de (extra) kosten van 24/7-beschikbaarheid van de Kustwacht en Defensie voor de beoordeling van toestemmingsaanvragen, wordt vooralsnog gekozen voor een beslistermijn van 48 uur, gedurende de werkweken. Uiteraard zal na inwerkingtreding van de wet op basis van de ervaringen in de praktijk worden bezien of de beschikbaarheid van het Kustwachtcentrum alsnog verruimd moet worden.

Ik merk op dat met het oog op het uitgangspunt van "VPD-tenzij" een onderscheid moet worden gemaakt tussen de beslistermijn op een aanvraag voor bescherming en de reactietermijn van Defensie of een vergunninghouder. Een beslistermijn van maximaal 48 uur betekent niet dat een maritiem beveiligingsteam ook 48 uur na het indienen van

[26] Kamerstukken II 2016/17, 34558, nr. 4, blz. 2.

[27] Kamerstukken II 2017/18, 34558, nr. 9.

de aanvraag voor toestemming aan boord kan gaan van een koopvaardijschip. De uitvoering van de bescherming van een transport vergt een gedegen voorbereiding en risicoanalyse die, zeker bij de inzet van defensiepersoneel, afhankelijk van de aard van het transport, de benodigde verplaatsingstijd, opstaplocaties en overige omstandigheden meer dan 48 uur in beslag zal nemen. Dit betekent dat bij het indienen van de aanvraag voor bescherming door de scheepsbeheerders een redelijke termijn voor de daadwerkelijke uitvoering van het transport in acht dient te worden genomen. Ten slotte benadruk ik dat de beslistermijn van maximaal 48 uur, de mogelijkheid openlaat om in voorkomende gevallen ook sneller dan 48 uur toestemming te verlenen.

De toestemming kan worden geweigerd (vijfde lid) indien militaire bescherming binnen een redelijke termijn kan worden geboden (a), geen of onvoldoende beschermingsmaatregelen overeenkomstig BMP5 zijn getroffen (b), niet aan de criteria van artikel 2.3 inzake omvaren of extra kosten wordt voldaan (c), zodanig onjuiste of onvolledige gegevens zijn verstrekt, dat deze tot een verkeerde beschikking zouden leiden (d), schorsing of intrekking van de vergunning van de vergunninghouder waarmee de scheepsbeheerder een overeenkomst beoogt aan te gaan wordt overwogen en in afwachting daarvan onmiddellijke weigering geboden is (e), niet aan artikel 1.2 (doorvaart door risicogebied) is voldaan (f) of niet aan artikel 3, eerste lid, van de wet (geldige vergunning) is voldaan (g).

Het Kustwachtformulier (zesde lid) faciliteert de procedure om tot een Awb-besluit te komen. Voor de goede orde zij vermeld dat elke beslissing inzake militaire bescherming is te kwalificeren als feitelijk handelen van de Minister van Defensie.

Wellicht ten overvloede wijs ik erop dat het Kustwachtcentrum bij de toestemmingverlening niet toetst in hoeverre de beoogde beschermingsmaatregelen passend zijn of in hoeverre de omvang van het beoogde particulier beveiligingsteam voldoende is. Het is ook niet aan het Kustwachtcentrum om te toetsen of het schip, de lading en de bemanning op een adequate wijze zijn verzekerd tegen de risico's van kaping of ontvoering. Het Kustwachtcentrum toetst slechts of een aanvraag voor particuliere beveiliging in aanmerking komt voor VPD-beveiliging, en zo niet, of de aanvraag voldoet aan de criteria om in aanmerking te komen voor particuliere beveiliging. Het is de verantwoordelijkheid van de scheepsbeheerder en het maritiem beveiligingsbedrijf om te voorzien in een passend niveau van verzekering en van beveiliging. De Staat acht zich niet aansprakelijk voor gevallen waarbij na de verlening van toestemming voor particuliere beveiliging van een scheepstransport een schip ondanks de getroffen maatregelen toch wordt gekaapt.

Artikel 2.4 (informatieplicht, verantwoordelijkheid kapitein)
Dit artikel werkt de informatieplicht van de scheepsbeheerder en de vergunninghouder van artikel 6, derde lid, van de wet uit, zodat de kapitein en de teamleider bij embarkatie van het beveiligingsteam, de geweldsmiddelen en de apparatuur hun vergewisplicht van artikel 6, tweede lid, van de wet kunnen uitoefenen. Het eerste lid en tweede lid bepalen dat voorafgaand aan het aan boord gaan van het beveiligingsteam de juiste en volledige informatie door de kapitein en de teamleider moet zijn ontvangen. Het moment van embarkatie is een belangrijk laatste controlemoment. Ook het ISO-28007 normdocument beschrijft de rollen en verantwoordelijkheden van de teamleider (vergunninghouder) en de kapitein (scheepsbeheerder) bij embarkatie. De vergewisplicht grijpt aan bij dit laatste controlemoment, voorafgaand aan vertrek van het schip of het invaren van het risicogebied. In de praktijk zal de informatie ruim voorafgaand aan dit moment beschikbaar zijn voor de kapitein en de teamleider zodat er

bij eventuele onjuistheden of tekortkomingen nog tijd resteert om tot een oplossing te komen. De identificerende gegevens en de nationaliteit van de particuliere beveiligers (eerste lid, onder b) zullen aan de hand van hun paspoort worden gecontroleerd. Op de in kopie over te leggen overeenkomst tussen de scheepsbeheerder en de vergunninghouder met betrekking tot het verrichten van maritieme beveiligingswerkzaamheden kunnen de commerciële of bedrijfsmatige gegevens, zoals prijzen, worden weggelaten (tweede lid, onder c).
Het derde en vierde lid geven uitwerking aan de verantwoordelijkheid van de kapitein voor de naleving van de bij of krachtens de wet gestelde regels, bij embarkatie. Dit sluit aan bij de verantwoordelijkheid van de kapitein zoals die o.a. in de artikelen 4 en 9 van de Schepenwet en 27 en 28 van de Wet zeevarenden is geregeld. Indien de gegevens en bescheiden als bedoeld in het eerste en tweede lid, niet volledig en juist zijn dan moet de kapitein weigeren om de desbetreffende beveiligers of vuurwapens aan boord te nemen. Het vierde lid bevat de verplichting voor de kapitein om het vertrek van het schip of het invaren van het risicogebied uit te stellen indien niet aan de bij of krachtens de wet gestelde regels is voldaan. Daarvan kan bijvoorbeeld sprake zijn als de scheepsbeheerder niet de juiste beschermingsmaatregelen heeft getroffen of onjuistheden en tekortkomingen inzake het beveiligingsteam, geweldsmiddelen en apparatuur (kwantiteit, kwaliteit) niet naar behoren zijn verholpen.
Het vijfde lid bevat een grondslag om bij ministeriële regeling nadere regels te stellen met betrekking tot de informatie, bedoeld in het eerste en tweede lid, en het tijdstip waarop deze uiterlijk moet worden verstrekt. Gedacht wordt aan het verstrekken van de informatie bij voorkeur ten minste vier uren voorafgaand aan de embarkatie van het beveiligingsteam, de geweldsmiddelen en de apparatuur. Tevens bevat dit artikellid een grondslag voor het bij embarkatie door kapitein en teamleider te gebruiken embarkatieformulier.

Het ligt in de rede dat zowel kapitein als teamleider hun bevindingen bij de uitoefening van hun vergewisplicht registreren en documenteren, zodat deze onderdeel kunnen uitmaken van hun rapportages aan de Minister van Justitie en Veiligheid na afloop van het transport (artikel 12 van de wet). Zoals in paragraaf 8 is vermeld, heeft de kapitein de verplichting om niet te vertrekken of te weigeren om het risicogebied in te varen (indien het beveiligingsteam en de geweldsmiddelen embarkeren vanaf een floating armoury), indien een en ander niet in orde is. Overtreding van de vergewisplicht door kaptein en teamleider kan leiden tot oplegging van een bestuurlijke boete aan de kapitein en de teamleider. Overtreding van de informatieplicht door de scheepsbeheerder en de vergunninghouder kan eveneens leiden tot een bestuurlijke boete (artikel 17, eerste en tweede lid, van de wet). Een overtreding kan achteraf worden vastgesteld naar aanleiding van de rapportages die kapitein en teamleider aan de ILT hebben gezonden.

Hoofdstuk 3. De geweldsmiddelen en de nadere geweldsinstructie

Artikel 3.1 (vuurwapens en munitie)
Dit artikel benoemt welke type vuurwapen en welke munitie de particuliere beveiligers mogen gebruiken bij het aanwenden van geweld, welke ook binnen Europa zijn toegestaan bij bescherming van de koopvaardij.[28] Het betreft een niet-automatisch of

[28] Vgl. artikel 6, tweede lid, van richtlijn 91/477/EEG van de Raad inzake de controle op de verwerving en het voorhanden hebben van wapens, zoals gewijzigd bij richtlijn (EU) 2017/853 van het Europees parlement en de Raad van 17 mei 2017 en de opsomming van wapens en munitie in bijlage II onder A.

semi-automatisch vuurwapen of schoudervuurwapen waarmee kogels kunnen worden afgevuurd die geschikt zijn om door metaal heen te dringen. Het vaststellen van een maximumkaliber is de meest efficiënte benadering waarbij het maximum van .50 (12,7 mm) het meest passend lijkt. In een uiterste geval zullen de particuliere beveiligers immers trachten de motor van het piratenschip uit te schakelen. Boven het genoemde maximum wordt niet meer van een "klein kaliber" gesproken. Voor de munitie geldt dat deze van het type full metal jacket moet zijn. Daarmee is het gebruik van hollow point munitie (dumdum kogels) niet toegestaan.
Het tweede lid bepaalt dat elk teamlid over ten hoogste twee vuurwapens met ten hoogste tweehonderd eenheden van de bijbehorende munitie mag beschikken. Dit voorschrift, dat aan de Franse wetgeving is ontleend, begrenst, tezamen met de omvang van het beveiligingsteam, het totale aantal vuurwapens en daarbij behorende munitie dat aan boord van het schip aanwezig mag zijn.

Ter toelichting zij nog vermeld dat de inwerkingtreding van de Wet ter Bescherming Koopvaardij gepaard gaat met een gelijktijdige wijziging van de Wet wapens en munitie (hierna Wwm). Die wijziging houdt in dat aan artikel 3a Wwm een vijfde lid wordt toegevoegd, dat bepaalt dat de artikelen 26, eerste lid en 27, eerste lid, van de Wwm niet van toepassing zijn op particulier maritiem beveiligingspersoneel dat optreedt krachtens het bepaalde in de WtBK. De genoemde artikelen in de Wwm verbieden het voorhanden hebben en het dragen van o.a. wapens die in artikel 3.1 worden toegestaan voor particuliere maritieme beveiligers. Aangezien maritieme beveiligingsbedrijven gebruik maken van opslagplaatsen op schepen (floating armouries) of op land in de buurt van een risicogebied, is bij de uitvoering van de WtBK geen sprake van vervoeren, invoeren of uitvoeren van wapens op Nederlands grondgebied. Een uitzondering in de Wwm voor die handelingen is dan ook niet nodig geoordeeld door de wetgever.[29]

Artikelen 3.2 (wapen- of munitiekluis)
Dit artikel gaat over de veilige opslag en het beheer van de vuurwapens en de bijbehorende munitie aan boord van het te beschermen schip in afzonderlijke, deugdelijk afgesloten wapen- of munitiekluizen. Onder het beheer van de vuurwapens wordt ook het noodzakelijke onderhoud verstaan. In de Regeling bescherming koopvaardij (PM) zijn, ter voldoening aan de opdracht van het tweede lid, nadere regels opgenomen over de op het schip of de door de vergunninghouder te gebruiken, deugdelijk af te sluiten, wapen- of munitiekluizen in verband met de veiligheid van opvarenden en andere personen en de inherente risico's die aan omgang met vuurwapens en munitie zijn verbonden. De Regeling bevat ook een definitie van "wapen- of munitiekluis".

Artikel 3.3 (verantwoordelijkheid kapitein)
Voor de regeling van de verantwoordelijkheden van de kapitein, in relatie tot die van de teamleider, is onder andere gebruik gemaakt van de reactie op het conceptbesluit van de Nederlandse Vereniging Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK) en van Nautilus Internationaal. De kapitein is verantwoordelijk voor het beheer (w.o. noodzakelijk onderhoud aan wapens) en de veilige opslag van de vuurwapens en de munitie op zijn schip. De vergunninghouder is verantwoordelijk voor de aan boord te brengen vuurwapens en de munitie, met inbegrip van de deugdelijk afgesloten wapen- en munitiekluizen (c.q. koffers) waarin zij de wapens en de munitie vervoeren. Aan boord van het schip kunnen de vuurwapens en de munitie vervolgens, afzonderlijk van elkaar, worden opgeborgen in afgesloten wapen- of munitiekluizen (c.q. kasten of kamers). Het risicogebied is een scherp, wettelijk afgebakend gebied. De teamleider en de overige

[29] Kamerstukken II 2016/17, 34558, nr. 6, p. 27.

beveiligers moeten ogenblikkelijk bij het invaren van het risicogebied kunnen beschikken over de wapens en de munitie. Het spreekt vanzelf dat de kapitein, de teamleider en de overige beveiligers, door onderlinge communicatie, bij nadering van het risicogebied goed zijn voorbereid op hetgeen kan gebeuren.
In verband daarmee bepaalt het tweede lid dat uiterlijk twee uren voorafgaand aan het binnenvaren van het risicogebied het beheer van de vuurwapens en de bijbehorende munitie over gaat naar de teamleider, inclusief de sleutels van de wapenkluis.
In verband met de veiligheid op en rond het schip bepaalt het derde lid dat eventuele schietoefeningen door de particuliere maritieme beveiligers slechts mogen plaatsvinden nadat hiervoor door de teamleider de instemming van de kapitein is verkregen. De kapitein registreert dit in het scheepsjournaal (vgl. artikel 9 van de Schepenwet).

Artikel 3.4 (nadere geweldsinstructie)
De belangrijkste regels over de aanwending van geweld zijn in artikel 9 van de wet opgenomen.[30] In aanvulling daarop en met inachtneming daarvan worden in artikel 3.4 enkele nadere regels uitgeschreven. Tezamen vormen zij de wettelijke geweldsinstructie voor het particulier maritiem beveiligingspersoneel (zie artikel 1).

Daarbij zij opgemerkt dat de regels van artikel 9 van de wet van hogere orde zijn dan de regels in het besluit. Dat betekent dat de regels van artikel 3.4 moeten worden gelezen en toegepast in aanvulling op en met inachtneming van de regels van artikel 9 van de wet. Zo wordt – bijvoorbeeld - artikel 3.4, eerste lid, dat het waarschuwingsschot in de lucht voorschrijft, alvorens een beveiliger bevoegd is om gericht te schieten, beïnvloed door het vijfde en zesde lid van artikel 9, waarin is bepaald dat voorafgaande waarschuwing, zoals het lossen van een waarschuwingsschot, achterwege kan blijven, indien de omstandigheden van het geval een waarschuwing niet toelaten. Hiervan kan sprake zijn indien de gebeurtenissen elkaar zo snel opvolgen dat het lossen van een of meer waarschuwingsschoten geen optie meer is. Overigens gaat aan het ter hand nemen van de vuurwapens en het dreigend tonen ervan, alvorens een waarschuwingsschot te lossen, een opdracht van de teamleider vooraf, tenzij deze opdracht redelijkerwijs niet kan worden afgewacht (artikel 9, zesde lid, van de wet). Ook het lossen van een waarschuwingsschot vergt een opdracht van de teamleider, tenzij deze redelijkerwijs niet kan worden afgewacht (artikel 9, zesde lid, van de wet). Aan de opdracht van de teamleider gaat overleg tussen de teamleider en de kapitein vooraf, tenzij dit overleg of de uitkomst daarvan redelijkerwijs niet kan worden afgewacht (artikel 9, zevende lid van de wet). In verband met de verantwoordelijkheid van de kapitein voor de veiligheid op en rond het schip is bepaald dat de teamleider hem voortdurend op de hoogte houdt van zijn opdrachten aan de teamleden (artikel 9, zesde lid, van de wet) en van het verloop van het aanwenden van geweld, tenzij dat redelijkerwijs niet mogelijk is. De kapitein houdt te allen tijde de eindverantwoordelijkheid, net als bij geweldsaanwending door militairen van een VPD.[31]

Voor een goed begrip worden hierna alle regels van de geweldsinstructie onder elkaar gezet:

---

[30] Zie artikel 1 van de wet voor begripsomschrijvingen. *Geweld*: elke dwangmatige kracht van meer dan geringe betekenis, uitgeoefend op personen of zaken. *Aanwenden van geweld*: het gebruiken van geweld en het dreigen met geweld, waaronder wordt begrepen het ter hand nemen van een vuurwapen. *Geweldsmiddel*: de krachtens artikel 8 van deze wet aangewezen uitrusting en bewapening waarmee geweld kan worden uitgeoefend.
[31] Zie ook de brief van de regering bij de behandeling van het initiatiefwetsvoorstel in de Eerste Kamer, Kamerstukken I 2018/19, 34588, F.

Artikel 9 van de wet
1. Het particulier maritiem beveiligingspersoneel is bevoegd bij dreigend gevaar van piraterij de vuurwapens, bedoeld in artikel 3.1 van dit besluit, ter hand te nemen, op te stellen en dreigend te tonen.
2. Het particulier maritiem beveiligingspersoneel is bevoegd geweld aan te wenden en daarbij gebruik te maken van de vuurwapens, bedoeld in artikel 3.1 van dit besluit, voor zover dat noodzakelijk is ter afwending van dreigend gevaar van piraterij en dat doel niet op een andere wijze kan worden bereikt.
3. Het particulier maritiem beveiligingspersoneel onthoudt zich van geweld gericht op het toebrengen van dodelijk letsel.
4. Het gebruik van geweld dient in verhouding tot het beoogde doel redelijk en gematigd te zijn.
5. Aan het gebruik van geweld gaat een waarschuwing vooraf, tenzij de omstandigheden een waarschuwing niet toelaten.
6. Het particulier maritiem beveiligingspersoneel gebruikt geen geweld dan na opdracht van de teamleider, tenzij deze opdracht redelijkerwijs niet kan worden afgewacht.[32]
7. De teamleider geeft geen opdracht tot het gebruik van geweld dan nadat hij in overleg met de kapitein heeft vastgesteld dat de getroffen beschermingsmaatregelen niet tot afwending van het gevaar van piraterij hebben geleid, tenzij dit overleg of de uitkomst daarvan redelijkerwijs niet kan worden afgewacht.

Artikel 3.4 van dit besluit
1. In aanvulling op en met inachtneming van artikel 9 van de wet geldt dat een particuliere maritieme beveiliger, ter afwending van dreigend gevaar van piraterij, alvorens gericht te schieten, een of meer waarschuwingsschoten in de lucht afvuurt.
2. Als het gevaar daarmee niet is afgewend, vuurt de particuliere maritieme beveiliger voor de boeg van het schip waarvan de piraterijdreiging uitgaat en daarna, als het gevaar niet is geweken of afgewend, op de motor van het schip met het doel het schip het varen te beletten.
3. Als in het uiterste geval het gevaar niet is geweken of afgewend, en er onmiddellijk gevaar dreigt voor het leven of de veiligheid van de opvarenden van het te beschermen schip, is de particuliere maritieme beveiliger bevoegd om te vuren op de niet vitale delen van het lichaam van personen op het schip waarvan de piraterijdreiging uitgaat.
4. Het derde lid is eveneens van toepassing indien personen op het schip waarvan de dreiging van piraterij uitgaat, zich toegang tot het te beschermen schip trachten te verschaffen of hebben verschaft.
5. De kapitein wordt voortdurend door de teamleider van zijn opdrachten aan de teamleden en van het verloop van het aanwenden van geweld door het particulier maritiem beveiligingsteam op de hoogte gehouden, tenzij dat redelijkerwijs niet mogelijk is.

Voor wat betreft de relatie tussen de wettelijke geweldsinstructie en het leerstuk van noodweer, merk ik het volgende op. Een van de redenen voor het tot stand brengen van een aparte wet, waarin de bescherming van onder Nederlandse vlag varende koopvaardijschepen door de inzet van particuliere maritieme beveiligers mogelijk wordt gemaakt, is gelegen in het geweldsmonopolie, dat te allen tijde bij de overheid berust. Dat betekent dat de wetgever de regels vaststelt die inhoud geven aan het gebruik van geweld, in relatie tot het doel van het optreden van de particuliere beveiligers

[32] De *teamleider* is de particuliere maritieme beveiliger die door het maritiem beveiligingsbedrijf is aangewezen als leidinggevende over het overige particulier maritiem beveiligingspersoneel en die de operationele leiding heeft tijdens het transport (artikel 1 van de wet).

(bescherming schip, lading en opvarenden) en de omstandigheden waarin zij genoodzaakt kunnen zijn de aan hen toegekende geweldsbevoegdheden te gebruiken om de dreiging van piraterij af te wenden door de wapens ter hand te nemen, op te stellen en dreigend te tonen en zo nodig te gebruiken. Die omstandigheden kunnen sterk variëren (volle zee, dag/nacht, weersomstandigheden, vaarsnelheid etc).

Met het oog op het gebruik van geweld ter afwending van dreigend gevaar van piraterij zijn zowel de toegestane vuurwapens en de te gebruiken munitie alsook de criteria voor het gebruik ervan, in artikel 9 van de wet en artikel 3.4 van dit besluit gepreciseerd. Ter onderstreping van de verantwoordelijkheid van de kapitein is een informatieplicht voor de teamleider opgenomen om de kapitein voortdurend op de hoogte te houden van de aanwending van geweld, tenzij dat redelijkerwijs niet mogelijk is. Met deze wettelijke regels wordt de rechtszekerheid gediend. Bij geweldsaanwending zullen de particuliere beveiligers en hun teamleider, alsook de kapitein, zich op deze regels kunnen beroepen om hun handelen te rechtvaardigen. In het kader van de strafrechtelijke verantwoording zal het leerstuk van noodweer, dan wel noodweerexces, naar verwachting uitsluitend een restfunctie vervullen aangezien het Openbaar Ministerie en de strafrechter het geweldgebruik primair zullen beoordelen en toetsen aan de regels van de geweldsinstructie. Deze beoordeling is niet anders dan ten aanzien van *overheidsfunctionarissen* die gerechtigd zijn om geweld te gebruiken en voor wie – met het oog op door hen te hanteren geweldsmiddelen - een geweldsinstructie is vastgesteld. In uitzonderlijke omstandigheden kan ook een *particuliere beveiliger* een beroep doen op noodweer c.q. noodweerexces, net als een overheidsfunctionaris. In dat geval wordt zijn verdedigingshandelen ook aan die strafrechtelijke leerstukken getoetst.[33]

Hoofdstuk 4. De vergunning

Artikel 4.1 (reikwijdte)
Dit artikel expliciteert de reikwijdte van de Nederlandse vergunning.

Artikel 4.2 (aanvraag bij Inspectie Leefomgeving en Transport)
Dit artikel bepaalt dat de aanvraag voor een vergunning door het maritiem beveiligingsbedrijf wordt ingediend bij de ILT (zie artikel 4:1 Awb).

Artikel 4.3 (duur en voorschriften per vergunning)
Dit artikel bepaalt de geldigheidsduur van de vergunning op ten hoogste drie jaar. Na initiële verlening kan zij telkens met ten hoogste drie jaar worden verlengd. Voor de behandeling van de aanvraag (initiële verlening of verlenging) worden kostendekkende leges in rekening gebracht. De tarieven daarvoor zijn opgenomen in de Regeling bescherming koopvaardij. Het derde lid bepaalt dat er voorschriften aan de vergunning kunnen worden verbonden, onder andere met het oog op het overheidstoezicht en de samenwerking met andere staten in het kader van maritieme beveiligingswetgeving. Met inachtneming van de algemene regels en beginselen over wijziging van beschikkingen, kunnen de voorschriften gedurende de looptijd van de vergunning worden gewijzigd of aangepast indien de omstandigheden daartoe aanleiding geven. De Belgische maritieme beveiligingswet kent een geldigheidsduur van de vergunning van ten hoogste drie jaar,

[33] Deze verduidelijking is opgenomen n.a.v. de toezegging aan het lid Schouwenaar (VVD), bij de plenaire behandeling van het initiatiefwetsvoorstel in de Eerste Kamer (Handelingen I 2018/19, nr. 21, item 13, p. 13).

bij de vergunningverlening te bepalen. De Duitse wet kent een vaste geldigheidsduur voor de vergunning van twee jaar.

Artikel 4.4 (beslistermijn)
De beslistermijn op de aanvraag om vergunning wordt in dit besluit op acht weken bepaald en kan eenmalig worden verlengd met twaalf weken indien nader onderzoek of advies van een derde nodig is (zie artikelen 4:13 en 4:14 Awb).

Artikel 4.5 (overgang vergunning op een derde)
De vergunning om gewapende maritieme beveiligingsdiensten aan te bieden of te verrichten is niet overdraagbaar (artikel 13, derde lid, van de wet). Dit betekent dat de vergunning niet kan worden verkocht aan een derde. Het laat echter onverlet dat een vergunning op een andere onderneming moet kunnen overgaan bij fusie of splitsing. Voor een dergelijke overgang eist artikel 4.5 de voorafgaande toestemming van de Minister van Justitie en Veiligheid. Met het van overeenkomstige toepassing verklaren van artikel 14 van de wet, wordt verduidelijkt dat de aanvraag om de vergunning op een andere rechtspersoon over te laten gaan, onder andere aan de intrekkingsgronden van artikel 14 van de wet wordt getoetst.

Artikel 4.6 (schorsing vergunning)
Artikel 14 van de wet regelt de gronden voor intrekking of schorsing van de vergunning. In aanvulling hierop bevat dit artikel enkele procedurele voorschriften die voor een schorsing noodzakelijk zijn (duur, einde, verlenging). Het vierde lid regelt dat schorsing van de vergunning geen gevolgen heeft voor transporten waarvoor toestemming is verleend en die zich reeds in het in artikel 1.2 aangewezen risicogebied bevinden of geen mogelijkheid meer hebben om dat nog te ontwijken.

Hoofdstuk 5. Wettelijke eisen vergunning

Paragraaf 5.1 Algemene eisen

Artikelen 5.1 (ISO-certificaten)
Artikel 5.1 wijst drie relevante ISO-certificaten aan die bij de aanvraag om een vergunning dienen te worden overgelegd. Deze certificaten moeten nog minstens zes maanden geldig zijn.
Het betreft de volgende normdocumenten[34]:

1.	NEN-EN-ISO 9001:2015 nl	Kwaliteitsmanagementsystemen - Eisen
2.	NEN-ISO 28000:2007 en	Specificatie voor veiligheidsmanagementsystemen voor de logistiekketen
3.	ISO 28007-1:2015 en	Richtlijnen voor Particuliere Maritieme Beveiligings-maatschappijen (PMSC) die diensten leveren op gebied van particulier gecontracteerd (en pro forma gecontracteerd) bewapend personeel (PCASP) aan boord van schepen.

[34] Zie voor vindplaatsen: www.iso.org en www.nen.nl.

De Koninklijke Nederlandse Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) geeft in haar consultatiereactie in overweging om niet statisch, maar dynamisch naar de ISO-normdocumenten te verwijzen en om 28000 niet afzonderlijk verplicht te stellen omdat een ISO-certificaat 28007 veronderstelt dat het betreffende bedrijf ook over een ISO 28000 certificaat beschikt. Gelet op aanwijzing 3.47 van de Aanwijzingen voor de regelgeving, die handelt over 'Dynamische en statische verwijzing' naar normen van niet-publiekrechtelijke aard, is vastgehouden aan statische verwijzing naar deze normen. De verwachting is niet dat deze normdocumenten (zeer) frequent of in een (zeer) kort tijdsbestek worden gewijzigd. Zodoende is er voldoende gelegenheid om het besluit op een gewijzigde versie van een normdocument aan te passen. Voor het vaststellen van regels ex artikel 13, eerste lid, van de wet, geldt geen parlementaire voorhangprocedure. De suggestie om te volstaan met het verplicht stellen van alleen het certificaat ISO 28007 is niet gevolgd, omdat daarmee het inzicht verloren zou gaan in een eventuele schorsing of intrekking van het certificaat ISO 28000 en melding daarvan bij de ILT (op grond van artikel 15 van de wet). Dit is uit een oogpunt van toezicht en handhaving minder wenselijk. Op advies van de NVKK wordt in deze toelichting benadrukt dat het ISO-normdocument 28007:2015 soms een andere visie heeft op bepaalde zaken dan de Nederlandse wet- en regelgeving. Zo stel dit normdocument bijvoorbeeld dat de kapitein verantwoordelijk is voor het geweldsgebruik bij dreigend gevaar van piraterij, en ook dat de kapitein opdracht kan geven tot geweldsgebruik. Dit wijkt af van hetgeen in artikel 9 van de WtBK is geregeld.[35]

Artikel 5.2 (naleving internationale verplichtingen)
Deze bepaling maakt duidelijk dat een maritiem beveiligingsbedrijf dat een vergunning wil verkrijgen en behouden, te allen tijde dient te beschikken over instructies aan het in te zetten particulier maritiem beveiligingspersoneel waarin het invulling geeft aan internationaalrechtelijke verplichtingen van Nederland, in het bijzonder die met betrekking tot de artikelen 2, 3 en 5 van het Europees Verdrag ter bescherming van de rechten van de mens (zie paragraaf 2.4 van het algemeen deel van de toelichting). Deze instructies dienen bij de aanvraag voor een vergunning te worden overgelegd, opdat de ILT deze op de inhoud kan beoordelen.

Artikel 5.3 t/m 5.7
Deze artikelen stellen enkele ondernemingsrechtelijke eisen aan de maritieme beveiligingsbedrijven die een Nederlandse vergunning willen verkrijgen en behouden. Daartoe wordt in artikel 5.3 geëist dat de onderneming transparant en betrouwbaar is, dat de continuïteit is gewaarborgd, dat de organisatie van de onderneming verantwoord, betrouwbaar en controleerbaar is en dat er een stelsel van intern toezicht is ingericht. Aan maritieme beveiligingsbedrijven die niet in de EU/EER zijn gevestigd, wordt de eis gesteld dat zij hun maritieme beveiligingswerkzaamheden geheel of gedeeltelijk organiseren vanuit een nevenvestiging in Nederland, die is ingeschreven in het Handelsregister. Deze eis komt onder andere de beoordeling van betrouwbaarheid van het bedrijf in het kader van de vergunningverlening ten goede. Artikel 5.4 betreft de continuïteit van de onderneming, die redelijkerwijs gewaarborgd dient te zijn (eerste en tweede lid). Ingevolge het derde lid kunnen in de Regeling bescherming koopvaardij (PM) nadere regels worden gesteld. Artikel 5.5, eerste lid, stelt dat de betrouwbaarheid van het maritiem beveiligingsbedrijf buiten twijfel staat. Ingevolge het tweede lid

[35] Overigens bepaalt datzelfde ISO-normdocument over de geweldsinstructie in 5.3 Guidance on Rules for the Use of Force (RUF): "The organization should agree with the client and the master in advance defined and documented procedures for the use of force in accordance with international and flag state law, which should be annexed to the contract."

beoordeelt de ILT daartoe de betrouwbaarheid van het bedrijf, van de personen die diens beleid bepalen of mede bepalen, van diens uiteindelijke belanghebbenden op basis van hun voornemens, handelingen en antecedenten. De beoordeling geschiedt aan de hand van het derde lid en de in de Regeling bescherming koopvaardij opgenomen strafrechtelijke antecedenten (PM). Artikel 5.5 betreft de organisatie van de bedrijfsvoering van de onderneming. Deze dient aan een aantal eisen te voldoen, die van belang zijn in verband met de naleving van de wettelijke regels en voorschriften door de vergunninghouder en het toezicht daarop, alsook de bestuursrechtelijke handhaving van deze regels en voorschriften door de ILT. Artikel 5.7 betreft het stelsel van intern toezicht, waarvoor de vergunninghouder binnen zijn organisatie dient zorg te dragen. In de Regeling bescherming koopvaardij (PM) kunnen nadere regels worden gesteld over het bepaalde in de artikelen 5.4, 5.5 en 5.6.

Artikel 5.8 (administratie- en bewaarplicht gegevens)
Dit artikel draagt het maritiem beveiligingsbedrijf op om zijn bedrijfsvoering zo in te richten dat alle voor gegevens die de getrouwe naleving van de wet aantonen, worden geadministreerd. Het gaat daarbij, met uitzondering van de aan de minister verzonden rapportages en de onderliggende gegevens die aan een bewaartermijn van drie jaar zijn gebonden, over actuele bedrijfsgegevens. Het draagt het beveiligingsbedrijf ook op om ervoor zorg te dragen dat hij te allen tijde aan de met toezicht belaste ambtenaren inzicht kan bieden in de actuele en volledige administratie van de gegevens.

Paragraaf 5.2 Eisen inzake verrichten gewapende beveiligingswerkzaamheden

Artikel 5.9 (eisen beveiligingsteam)
Dit artikel stelt eisen aan de leden van het op een transport in te zetten particulier maritiem beveiligingsteam. Elk lid van het team dient betrouwbaar en medisch geschikt te zijn, vakbekwaam en geoefend te zijn en bekend te zijn met de voor Nederland geldende internationale verplichtingen, de Nederlands wetgeving en het door het vergunde maritieme beveiligingsbedrijf gevoerde beleid en in verband daarmee uitgevaardigde voorschriften en instructies. Indien de kapitein daartoe opdracht geeft, nemen zij deel aan reguliere veiligheidsoefeningen aan boord, zoals sloepenrol en brandrol. Zij dienen in staat te zijn alle (wettelijke) voorschriften en het beleid en alle daaruit voorvloeiende instructies van de vergunninghouder goed en volledig uit te voeren. De leeftijd van de beveiligers wordt op ten minste 21 jaar gesteld, op het moment van daadwerkelijke inzet. Dit leeftijdscriterium sluit aan bij de ISO 28007 certificering. De omvang van het particulier beveiligingsteam is bepaald op ten minste drie beveiligers zoals in de brief van de regering bij de behandeling van het wetsvoorstel in de Eerste Kamer is aangekondigd (tweede lid).[36] Hoewel het model Guardcon-contract dat de scheepsbeheerders en beveiligingsbedrijven gebruiken, uit gaat van een teamomvang van minimaal vier personen, acht de regering het verantwoord om in bepaalde (bijzondere) omstandigheden een team met een omvang van drie particuliere beveiligers toe te staan, bijvoorbeeld als het schip zeer klein, snel en wendbaar is en de bemanningsleden deelnemen aan het houden van de wacht als door risicogebied wordt gevaren. Uiteindelijk acht de regering dit een verantwoordelijkheid van de scheepsbeheerder in relatie tot zijn opdrachtgever, daarbij rekening houdend met de belangen van de zeevarenden.

[36] Kamerstukken I 2018/19, 345558, F. Overigens heeft een enkel land, zoals Italië, wettelijk geregeld dat het team een minimale omvang van vier beveiligers moet hebben. Italië overweegt dit aantal naar drie terug te brengen.

De betrouwbaarheid van een particuliere beveiliger kan door het maritiem beveiligingsbedrijf worden beoordeeld aan de hand van een recente Verklaring omtrent het gedrag of een buitenlands equivalent daarvan. Ook heeft de Minister van Justitie en Veiligheid toegang tot de justitiële documentatie in het kader van verlenen of intrekking van de vergunning. De medische geschiktheid voor het verrichten van gewapende particuliere beveiligingswerkzaamheden op een schip kan worden beoordeeld aan de hand van een recente medische verklaring die is afgegeven door een geneeskundige of een medisch specialist. Ingevolge het derde lid van artikel 5.9 worden er omtrent hetgeen in het eerste lid is aangeduid, nadere regels gesteld in de Regeling bescherming koopvaardij (PM). Het gaat daarbij in ieder geval regels over de bewijsstukken met betrekking tot de betrouwbaarheid en de medische geschiktheid, vakbekwaamheid en geoefendheid (in het bijzonder waar het de geweldsinstructie betreft) van de particuliere beveiligers, het periodiek gezamenlijk oefenen van de maritieme beveiligingswerkzaamheden, en de wijze waarop de teamleider de operationele leiding voert.

Artikel 5.10 (veilige opslag vuurwapens en munitie)
Dit artikel regelt de verantwoordelijkheid van het maritiem beveiligingsbedrijf voor een veilige omgang met vuurwapens en munitie, tijdens de opslag ervan op een opslagplaats rondom het in artikel 1.2 aangewezen risicogebied waarvan het bedrijf gebruik maakt, aan boord van het te beschermen schip en tijdens het vervoer tussen de opslagplaats en het te beschermen schip. Onder een opslagplaats wordt in artikel 1 van dit besluit verstaan: een locatie op het land of een schip waarvan de vergunninghouder gebruik maakt voor opslag van vuurwapens en munitie, met uitzondering van een door hem gebruikte wapen- of munitiekluis aan boord van het schip dat in de toestemming is benoemd.
Ingevolge het tweede lid van artikel 5.10 maakt het maritiem beveiligingsbedrijf zijn beleid en instructies voor de veilige opslag van vuurwapens en munitie in deze situaties voldoende kenbaar aan het op een transport in te zetten particulier maritiem beveiligingsteam. Ingevolge het derde lid kunnen bij ministeriële regeling nadere regels worden gesteld over de veilige opslag, het beheer en het vervoer van vuurwapens en munitie (zie artikel 8 en 13, vijfde lid, van de wet).

Artikel 5.11 (gebruik opslagplaats)
Om de veiligheid van de opgeslagen vuurwapens en munitie te kunnen waarborgen bepaalt artikel 5.11 dat het maritiem beveiligingsbedrijf uitsluitend gebruik maakt van opslagplaatsen op het vaste land of op een schip waarmee contractuele afspraken bestaan die inhouden dat de opslagplaatsen zich periodiek laten controleren door de betreffende kuststaat, de vlaggenstaat, de met toezicht belaste ambtenaren en zo nodig een andere door de minister aan te wijzen persoon die daartoe als ambtenaar wordt aangesteld.
Het ligt in de rede dat een vergunninghouder rond de Golf van Aden gebruik kan maken van bestaande opslagplaatsen op het vaste land, die ook door andere vlaggenstaten worden gebruikt.
Voor zover de opslagplaats zich op een schip bevindt, is het van belang dat er goede contractuele afspraken bestaan met de bedrijven die deze diensten aanbieden en dat deze bedrijven voor hun floating-armoury-diensten over een geldig ISO 28007 certificaat beschikt, zoals in de brief van de regering bij de behandeling van het wetsvoorstel in de Eerste Kamer is aangekondigd.[37] Daarbij is ook het toezicht door de vlaggenstaat op de

[37] Kamerstukken I 2018/19, 34558, F. Het certificaat ISO 28007 veronderstelt een ISO 28000 certificaat.

veiligheid van de opslag van belang en indien van toepassing de kuststaat. In genoemde brief werd vermeld dat er op dat moment vier bedrijven floating armoury-diensten aanboden op verschillende locaties rond de Golf van Aden, waarvan twee van deze bedrijven ISO 28007 gecertificeerd waren.

Artikel 5.12 (handboeien)
Dit artikel draagt het maritieme beveiligingsbedrijf op zorg te dragen voor beschikbaarheid van deugdelijke handboeien bij de uitvoering van de werkzaamheden (zie ook artikel 3.1, derde lid, inzake de uitrusting de particuliere maritieme beveiligers). Daarbij moet worden opgemerkt dat de inzet van particuliere maritieme beveiligers erop gericht zal zijn koopvaardijschepen te beschermen en te voorkomen dat piraten aan boord komen van een koopvaardijschip. Dit is een verschil met internationale anti-piraterijmissies, waarbij de bestrijding van piraterij voorop staat. Voor zover piraten toch aan boord komen zullen de bemanning en de particuliere maritieme beveiligers zich doorgaans terugtrekken in de citadel van het schip. Er zijn echter situaties denkbaar waarbij piraten om humanitaire redenen aan boord gehaald moeten worden, of overmeesterd worden. In zulke gevallen zal er behoefte zijn aan het boeien van betrokkenen.

Artikel 5.13 (camera's en microfoons)
Dit artikel geeft uitwerking aan artikel 11 van de wet, dat het maritiem beveiligingspersoneel verplicht om bij de uitvoering van de maritieme beveiligingswerkzaamheden gebruik te maken van camera's en microfoons. De wet draagt op om beeld- en geluidsopnamen te maken vanaf het moment van dreigend gevaar van piraterij tot het moment dat de dreiging is geweken of afgewend. De opnamen dienen te worden vastgelegd in bestanden. Het is de teamleider die bepaalt wanneer de camera's of microfoons worden aangezet (artikel 11, derde lid, van de wet). Hij kan daarbij aansluiten bij het moment dat het particulier maritiem beveiligingspersoneel bevoegd is, op grond van artikel 9, eerste lid van de wet, de in artikel 3.1 aangewezen vuurwapens ter hand te nemen, op te stellen of dreigend te tonen.
Artikel 5.13 draagt het maritiem beveiligingsbedrijf op om zorg te dragen voor voldoende beschikbaarheid van deugdelijke camera's en microfoons bij de uitvoering van maritieme beveiligingswerkzaamheden. Het maritiem beveiligingsbedrijf zal zich hierbij kunnen laten leiden door de normen en standaarden die hiervoor in internationaal verband worden ontwikkeld in het kader van de verantwoording van geweldgebruik.

De nadere regels aangaande een drietal in dit artikel genoemde onderwerpen zijn in de Regeling bescherming koopvaardij (PM) opgenomen. Deze betreffen:
a. de aard van de camera's en microfoons en de verantwoordelijkheid van het functioneren ervan;
b. de functionele of technische vereisten van de beeld- en geluidsopnamen;
c. de termijn voor het bewaren en vernietigen van de beeld- en geluidsopnamen.
Aan de –facultatieve- delegatiegrondslag van artikel 11, vijfde lid, van de wet, wordt voorshands geen uitvoering gegeven. Deze biedt de mogelijkheid om het maritiem beveiligingspersoneel te verplichten om tijdens het transport door het in artikel 1.2 benoemde risicogebied camera's en microfoons aan te zetten. Het voert te ver om nu reeds zulke verplichtingen om te leggen omdat daarmee ook (vele) dagen gemoeid kunnen zijn waarin niets gebeurt. Volstaan kan worden met de wettelijke bevoegdheid van het particulier maritiem beveiligingspersoneel om, op instructie van de teamleider,

bij de uitvoering van de beveiligingswerkzaamheden beeld- of geluidsopnamen te maken. Dit omvat bijvoorbeeld ook, indien geweld is gebruikt, het maken van beeld- of geluidsopnamen vanaf het moment waarop het noodzakelijk is om handboeien aan te leggen bij aangehouden personen en het aansluitende vervoer van deze personen naar een zeehaven.
De bevoegdheid van de teamleider om de gemaakte beeld- of geluidsopnamen aan de kapitein te verstrekken met het oog op diens rapportage- en meldverplichtingen van artikel 12 van de wet, is in artikel 11, vierde lid, van de wet opgenomen.
De beeld- en geluidsopnamen hebben een relatie met de rapportage- en meldingsplicht van artikel 12 van de wet. Ten behoeve van het overheidstoezicht wordt na afloop van elk transport waarop particuliere maritieme beveiliging is ingezet, aan de ILT gerapporteerd, door zowel de teamleider als de kapitein, elk vanuit hun eigen rol. Voorts wordt, ten behoeve van de strafrechtelijke verantwoording van het aangewende geweld, door de kapitein onverwijld melding gemaakt –aan het Openbaar Ministerie- van iedere aanwending van geweld en van ieder gebruik van handboeien. De formulieren voor deze rapportages, alsook voor de melding, zijn onderdeel van de Regeling bescherming koopvaardij (PM).

Artikel 5.14 (beleid en instructies maritiem beveiligingspersoneel)
Dit artikel draagt het maritiem beveiligingsbedrijf op om zijn beleid met betrekking tot het verrichten van de gewapende maritieme beveiligingswerkzaamheden, en de daaruit voor het particulier maritiem beveiligingsteam voortvloeiende instructies te onderhouden en voortdurend te actualiseren. Het draagt het maritiem beveiligingsbedrijf ook op om ervoor zorg te dragen dat hij te allen tijde aan de met toezicht belaste ambtenaren inzicht kan bieden in zijn actuele beleid en de instructies.

Hoofdstuk 6. Bescherming persoonsgegevens

Artikel 6.1 voorziet in (de mogelijkheid van) aanvullende waarborgen bij de verwerking van bijzondere en strafrechtelijke persoonsgegevens in het kader van vergunningverlening (betrouwbaarheidsbeoordeling) en toezicht en bestuursrechtelijke handhaving door de ILT. Het eerste lid bevat een voorschrift inzake bewaren en vernietigen voor deze gegevens (ten hoogste vijf jaar, tenzij). Het tweede lid maakt het mogelijk om in de Regeling bescherming koopvaardij (PM) nadere waarborgen te regelen. Daarbij kan worden gedacht aan het kenbaar maken door de ILT via een privacyverklaring hoe betrokkenen hun rechten tot inzage en correctie van persoonsgegevens kunnen uitoefenen, met welke partijen en onder welke voorwaarden persoonsgegevens worden gedeeld of welke maatregelen worden getroffen om misbruik, verlies, onbevoegde toegang, ongewenste openbaarmaking en ongeoorloofde wijziging van persoonsgegevens tegen te gaan.

Hoofdstuk 7. Wijziging ander besluit

Artikel 7.1 (wijziging Besluit justitiële en strafvorderlijke gegevens)
Deze wijzigingen maken –achtereenvolgens - een rechtstreekse verstrekking van justitiële en strafvorderlijke gegevens mogelijk ten behoeve van de strafrechtelijke handhaving van de WtBK jegens personen (recidive), de verlening aan en intrekking van de vergunning aan een maritiem beveiligingsbedrijf door de Minister van Justitie en Veiligheid.

Hoofdstuk 8. Slotbepalingen

Artikel 8.1 (inwerkingtreding)
Deze inwerkingtredingsbepaling bepaalt dat dit besluit op hetzelfde tijdstip in werking treedt als de wet. Ingevolge artikel 22 van de wet treedt de wet in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen ervan verschillend kan worden vastgesteld. Voor inwerkingtreding van de wet is in elk geval nodig dat alle uitvoeringsregelgeving (besluit, ministeriële regeling en beleidsregels m.b.t. gelijkwaardigheid van buitenlandse vergunningen) gereed is en gepubliceerd is, zodat het normenkader compleet is en de uitvoeringsorganisaties voldoende tijd hebben om zich voor te bereiden op de nieuwe taken. Ook zullen ministeriële mandaatsbesluiten (aan Kustwachtcentrum en ILT) gereed worden gemaakt. Parallel hieraan zal het inwerkingtredings-KB gereed gemaakt worden, met daarin de datum van inwerkingtreding van de wet.

Artikel 8.2 (citeertitel)
De wijze van citeren wijkt iets af van de citeertitel van de wet (Wet ter Bescherming Koopvaardij). De reden daarvan is dat de citeertitel van de wet, zijnde een initiatiefwet, niet geheel in overeenstemming is met de Aanwijzingen voor de regelgeving. De hoofdletters verwijzen naar de oorspronkelijke initiatiefnemers van het wetsvoorstel.[38]

De Minister van Justitie en Veiligheid,

[38] De toenmalige Kamerleden Ten Broeke en Knops. Later hebben de Kamerleden Koopmans en Van Helvert de verdediging van het initiatiefwetsvoorstel overgenomen (Kamerstukken I 2018/19, 34558, C, resp. Kamerstukken II 2017/18, 34558, nr. 8).