

TOELICHTING

ALGEMEEN

1. Inleiding

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

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

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

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

2. Wettelijk kader

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

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

De overige onderwerpen die in de regeling zijn opgenomen volgen indirect, via het Bbk, uit de wet.

Voor een aantal specifieke onderwerpen geldt dat zij bij ministeriële regeling kunnen worden geregeld. Dat betreft nadere regels met betrekking tot:

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

3. Toestemmingverlening

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

Vervolgens wordt bezien of gezien de omvang van het schip plaats kan worden geboden aan een vpd en of een vpd tijdig is te mobiliseren. Als het antwoord op die vragen ontkennend luidt, dan kan toestemming worden verleend voor gewapende particuliere beveiliging door een maritiem beveiligingsbedrijf dat over een Nederlandse vergunning. Als het antwoord op de laatste vragen bevestigend luidt, en er in beginsel militaire bescherming mogelijk, dan wordt nog getoetst of er in dat geval onevenredig zou moeten worden omgevaren (meer dan 100 zeemijl), of dat er onevenredige meerkosten zijn verbonden aan de inzet van VPD. Zo niet, dan wordt militaire bescherming geboden. Als daarvan wel sprake is komt het transport in aanmerking voor gewapende particuliere beveiliging door een maritiem beveiligingsbedrijf dat over een Nederlandse vergunning beschikt. De regeling bevat in artikel 2 een verwijzing naar het te gebruiken toestemmingsaanvraagformulier.

Bijlage 1 bevat een model-formulier voor de toestemmingsaanvragen. Tegen het besluit inzake de toestemmingsverlening (of de weigering ervan) kan door belanghebbenden (veelal de aanvrager) bezwaar worden ingediend bij de Kustwacht.

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

4. Vergunningverlening

De regeling stelt tevens nadere regels met betrekking tot het aanvragen van een vergunning voor het mogen aanbieden en verrichten van maritieme beveiligingswerkzaamheden en diverse specifieke vergunningvoorwaarden. Op grond van artikel 4.2 van het Besluit bescherming koopvaardij worden vergunningaanvragen ingediend bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Het Besluit bescherming koopvaardij biedt de grondslag om nadere regels (vergunningvoorwaarden) te stellen over de betrouwbaarheid van het maritiem beveiligingsbedrijf, de continuïteit van de onderneming, de bedrijfsvoering en het intern toezicht. Op grond van artikel 13, vierde lid, van de wet worden in de regeling ook de tarieven bepaald voor de afhandeling van vergunningaanvragen (leges). In de artikelsgewijze toelichting bij artikel 9 e.v. wordt nader op de verschillende eisen ingegaan. Bijlage 7 bij deze regeling bevat een model-formulier voor de aanvraag van een vergunning. Dat formulier zal beschikbaar worden gesteld via de website van de Kustwacht.

5. Toezicht en handhaving

Artikel 16 van de wet bepaalt dat de minister met een afzonderlijk besluit de ambtenaren aanwijst die zijn belast met het toezicht op de naleving van hetgeen is bepaald bij of krachtens de wet. De minister zal daartoe ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) aanwijzen. De toezichthoudende ambtenaren beschikken over de gebruikelijke bevoegdheden op grond van de Algemene wet bestuursrecht. Artikel 17 van de wet bepaalt dat in het kader van toezicht en

handhaving ook bestuurlijke boetes kunnen worden opgelegd. De regeling bevat een verdere inkadering van de mogelijkheid tot het opleggen van bestuurlijke boetes. In de praktijk zullen deze boetes worden opgelegd door de toezichthoudende ambtenaren van de ILT. Er zal door de ILT een boetecatalogus worden gehanteerd met de exacte hoogte van de bestuurlijke boetes per overtreding.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat de wet eveneens voorziet in strafrechtelijke handhaving van een aantal bepalingen. Dat ziet in het bijzonder op het gebruik van geweldsbevoegdheden door het maritiem beveiligingspersoneel. Rapportages over het (rechtmatig) gebruik van gemeld worden door de kapitein ingediend bij het openbaar ministerie. De regeling bevat in artikel 6, derde lid, een verwijzing naar het model-formulier voor het melden van het gebruik van geweldsmiddelen. Het openbaar ministerie onderzoekt, in samenwerking met de politie, of dat op een rechtmatige wijze heeft plaatsgevonden. In geval het particulier maritiem beveiligingspersoneel niet optreedt krachtens het bepaalde in de Wet ter Bescherming Koopvaardij kan sprake zijn van een overtreding van de Wet wapens en munitie, hetgeen als een strafbaar feit geldt.

6. Gegevensbeschermingseffectbeoordeling

Zoals ook reeds in paragraaf 5 van de toelichting bij het Besluit bescherming koopvaardij is aangegeven, brengt de uitvoering van de wet met zich dat persoonsgegevens worden verwerkt door zowel aanvragers van een vergunning, vergunninghouders (maritieme beveiligingsbedrijven) als door de verschillende overheidsorganisaties die met de uitvoering van de wet- en regelgeving zijn belast. De destijds uitgevoerde gegevensbeschermingseffectbeoordeling was aanleiding om de aanvullende wettelijke grondslagen op te nemen voor de verwerking (en bescherming) van persoonsgegevens. Ook is daarmee rekening gehouden bij de totstandkoming van het Besluit bescherming koopvaardij.

De commentaren van de Autoriteit persoonsgegevens en van de Afdeling Advisering van de Raad van State waren aanleiding voor verdere precisering van de desbetreffende bepalingen, dan wel de toelichting daarbij. Voor een inhoudelijke toelichting wordt verwezen naar het nader rapport¹ en de toelichting terzake bij de wet² en het ontwerpbesluit³.

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

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

In het kader van de voorbereiding van het Besluit bescherming koopvaardij en de Reparatiewet Wet ter Bescherming Koopvaardij zijn reeds de gevolgen van de wet en het Besluit op de regeldruk, alsmede de financiële gevolgen ervan in kaart gebracht.⁴ De Regeling bescherming koopvaardij bevat een uitwerking, dan wel precisering van hetgeen in de wet en het Besluit zijn geregeld. De regeling is gebaseerd op de wet en het Besluit bevat als zodanig geen nieuwe elementen die op hun beurt tot extra regeldrukeffecten leiden. Wel is in dit verband nagegaan of de oorspronkelijke veronderstellingen sporen met de huidige inzichten en nog steeds houdbaar zijn. De huidige inzichten geven geen aanleiding tot aanpassing van de oorspronkelijke veronderstellingen.

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

¹ Kamerstukken II, 35 811, nr. 4.

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

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

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

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

Wel is de Kustwacht gevraagd om een impact-analyse en is de ILT gevraagd een aanvullende toets te verrichten op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en financiële gevolgen. Op basis van de impactanalyse van de Kustwacht is een aanvullend bedrag van € 31.000 aan de Kustwacht toegekend voor de kosten in verband met de voorbereiding van de werkzaamheden, waaronder de werving van een kwartiermaker. Hoewel de directeur Kustwacht aangeeft dat de compensatie voor 0,5 fte (schaal 10) kwetsbaar is, wordt er vooralsnog vanuit gegaan dat voor de afhandeling van het verwachte honderdtal toestemmingsaanvragen volstaan kan worden met deze compensatie. Overigens heeft in september ook een try out plaatsgevonden met een aantal fictieve toestemmingsaanvragen van enkele scheepsbeheerders, waarbij de Kustwacht het beoogde werkproces kon beproeven.

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

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

9. Notificatieprocedure

PM

10. Internetconsultatie

De concept-regeling heeft van PM tot PM open gestaan voor reacties op internetconsultatie.

ARTIKELSGEWIJS

Artikel 1

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

Artikel 2

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

Artikel 3

Artikel 6, eerste lid, van de wet bepaalt dat de kapitein en de scheepsbeheerder voorafgaand en tijdens een transport waarop maritiem beveiligingspersoneel wordt ingezet, alle redelijkerwijs mogelijke beveiligingsmaatregelen toepassen. Deze redelijkerwijs te treffen beschermingsmaatregelen worden bij ministeriële regeling aangewezen. Dit artikel geeft een nadere invulling aan deze redelijkerwijs mogelijke beschermingsmaatregelen. De inzet van gewapende particuliere beveiligers is geen vervanging voor zelf te treffen maatregelen, maar een

aanvulling op dergelijke maatregelen. Bij de aanvraag voor toestemming controleert de Kustwacht op basis van het ingezonden formulier of aan de vereiste maatregelen zal worden voldaan. Indien de aanvraag daarover onvoldoende duidelijkheid verschaft zal de Kustwacht om aanvullende informatie vragen. De Kustwacht kan in het uiterste geval toestemming voor het gebruik van private maritieme beveiliging weigeren indien de verwachting bestaat dat niet alle redelijkerwijs mogelijke beschermingsmaatregelen zullen worden getroffen (art. 2.2, vijfde lid, Bbk).

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

In het eerste lid en het tweede en derde lid wordt onderscheid gemaakt naar de door de scheepsbeheerder, respectievelijk de kapitein te treffen maatregelen.

Op de scheepsbeheerder berust de verantwoordelijkheid om de randvoorwaarden te creëren voor praktische beschermingsmaatregelen die onder het gezag van de kapitein tot stand worden gebracht. De scheepsbeheerder benoemt de te treffen waarborgen ook in het security management systeem (SMS) van de scheepsbeheerder.

De maatregelen die kapitein treft krijgen in de praktijk hun doorvertaling in het ship security plan (SSP) ofwel scheepsveiligheidsplan.

Het staat de scheepsbeheerder en de kapitein uiteraard vrij om desgewenst aanvullende maatregelen te treffen.

Eerste lid, onder e; tweede lid, onder f

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

Tweede lid, onderdeel a

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

scheepsveiligheidsplan moeten de voorwaarden en ondersteunende logistiek voor het gebruik daarvan zijn beschreven.

Tweede lid, onderdeel c

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

Tweede lid, onderdeel g

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

Tweede lid, onderdeel h

Het vaartuigregistratiegebied van het Centrum voor maritieme beveiliging - Hoorn van Afrika (MSCHOA) is bedoeld om militaire strijdkrachten die piraterij bestrijden op de hoogte te houden van de doorvaart van koopvaardij schepen op de Indische Oceaan en in de Golf van Aden. Het in beginsel vrijwillige-rapportagegebied van United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO) is aangegeven op zeekaarten met veiligheidsinformatie zoals kaart Q6099 van het United Kingdom Hydrographic Office (UKHO). Schepen die het vrijwillige-rapportagegebied binnenvaren, wordt aangeraden zich te registreren bij United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO). Na deze registratie is rechtstreeks contact tussen het rapporterende schip en United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO) mogelijk. In de praktijk wordt het UKMTO telkens geïnformeerd. Van die praktijk is uitgegaan bij het noemen van het UKMTO in deze bepaling.

Derde lid, onderdeel a

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

Overigens wordt opgemerkt dat er vanaf is gezien om voor te schrijven dat CCTV-voorzieningen aangebracht moeten worden. Niet ieder schip beschikt reeds over dergelijke voorzieningen en de camera's daarvoor zijn, voor zover wel aanwezig, doorgaans gericht op vitale installaties aan boord en hebben niet of nauwelijks tot doel zicht te bieden op activiteiten van indringers aan boord van schepen. Overwogen is om scheepsbeheerders te verplichten om overzichtcamera's aan te brengen met een centrale server waarop camerabeelden van het schip en beveiligers kunnen worden samengebracht en gesynchroniseerd. Deze voorzieningen maken echter nog geen deel uit van de gebruikelijke Best Management Practises. Vanzelfsprekend staat het scheepsbeheerders vrij om dergelijke voorzieningen uit eigen beweging aan te brengen. Vooralsnog wordt volstaan met de verplichting van de maritieme beveiligers om in geval van incidenten door middel van helmcamera's beeldopnamen te genereren.

Vierde lid

Er kunnen bijzondere omstandigheden zijn waarbij het niet mogelijk is om één of meer van de maatregelen te treffen die in lid 1 tot en met 3 zijn omschreven. Dat kan te maken hebben met bijvoorbeeld de specifieke omvang van het schip of met uitzonderlijke situaties aan boord van het schip. In dergelijke gevallen meldt de scheepsbeheerder op het toestemmingsaanvraagformulier met redenen omkleed dat de desbetreffende maatregel(en) op het beoogde transport niet kunnen worden getroffen. Daarbij kan de scheepsbeheerder, indien van toepassing, ook aangeven in hoeverre alternatieve beschermingsmaatregelen worden getroffen.

Artikel 4

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

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

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

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

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

Artikel 5

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

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

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

Artikel 6

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

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

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

Na het transport wordt het ingevuld embarkatieformulier als onderdeel van de eindrapportage toegezonden aan de ILT. In geval andere formulieren van de kapitein of de teamleider reeds de benodigde informatie bevatten kunnen deze uiteraard worden bijgevoegd bij het voorgeschreven embarkatieformulier, zonder dat nog afzonderlijk de desbetreffende onderdelen van het voorgeschreven embarkatieformulier behoeven te worden ingevuld.

Het derde lid bevat een verwijzing naar de rapportageformulieren van de kapitein en de teamleider in bijlagen 4 en 5.

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

Artikel 7

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

Het eerste lid van artikel 7 regelt dat voor het indienen van een vergunningaanvraag gebruik wordt gemaakt van het model-formulier zoals dat is opgenomen in bijlage 7. Daarmee wordt duidelijkheid geboden aan de aanvragers van een vergunning welke informatie benodigd is en welke documenten worden betrokken bij de beoordeling van een vergunningaanvraag.

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

Het derde lid stelt buiten twijfel dat de Inspectie voordat een besluit wordt genomen over een vergunningaanvraag op de vestigingslocatie van het bedrijf een audit kan verrichten.

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

Artikel 8

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

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

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

Artikel 9

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

Het tweede lid stelt nadere eisen aan de aansprakelijkheidsverzekering.

Artikel 10

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

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

Artikel 11 (art. 5.6 Bbk)

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

Artikel 12

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

Artikel 13

Artikel 13 regelt dat bij de vergunningaanvraag door het maritiem beveiligingsbedrijf ook de bewijzen van betrouwbaarheid, medische geschiktheid, vakbekwaamheid en geoefendheid dienen te worden overgelegd aan de Inspectie. De Inspectie houdt een registratie bij van de maritieme beveiligers die ingezet worden door de vergunninghouder. Dat laat uiteraard onverlet dat na de vergunningverlening ook nieuwe beveiligers kunnen worden geworven en ingezet. In dat geval dient de Inspectie van deze personen ook de genoemde bewijzen te ontvangen alvorens betrokkenen mogen worden ingezet (artikel 13, tweede lid van de regeling).

Artikel 14

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

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

Met de termijn van 12 maanden is rekening gehouden met het feit dat betrokkenen veelal maandenlang op zee verblijven en daarom niet altijd in de gelegenheid zijn om op korte termijn dergelijke documenten aan te vragen bij de desbetreffende autoriteiten.

Artikel 15

Artikel 15 verschaft een nadere invulling aan het vereiste van medische geschiktheid. Om maritieme beveiligingswerkzaamheden te mogen verrichten is onder meer een geneeskundige verklaring vereist waaruit blijkt dat betrokkene fysiek en psychisch in staat is de bedoelde werkzaamheden op zee te verrichten. Het gaat om een verklaring die voor alle zeevarenden geldt. Een buitenlands equivalent is bijvoorbeeld het Britse ENG1 certificaat. De leden van het beveiligingsteam beschikken te allen tijde over een geneeskundige verklaring van geschiktheid voor het verrichten van maritieme beveiligingswerkzaamheden. Deze verklaring dient te zijn afgegeven door een onafhankelijke keuringsarts. De keuringsvereisten komen in grote lijnen overeen met de gebruikelijke keuringsvereisten voor zeevarenden. Vanwege het SOLAS-verdrag en het Maritiem Arbeidsverdrag (2006) dienen zeevarenden over een Medical Certificate for Services at Sea (ENG1) te beschikken. Deze maritieme medische keuring is verplicht voor allen die werken op zee of op binnenwateren. Deze eis geldt derhalve ook voor degene die als maritiem beveiliging aan boord van een Nederlands schip werkzaamheden verricht. Het maritiem beveiligingsbedrijf dient ten behoeve van de vergunningverlening aan te tonen dat degenen die als lid van een particulier maritiem beveiligingsteam kunnen worden ingezet over het vereiste certificaat beschikt.

Artikel 16

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

Artikel 17

Deze bepaling vindt zijn grondslag in artikel 5.9, derde lid, onderdelen c en d, van het Besluit en omschrijft een aantal taken van de teamleider en handelingen die hij dient te verrichten voordat hij aan boord gaat, dan wel indien hij zich aan boord bevindt. Een en ander sluit aan bij hetgeen in de sector van maritieme beveiliging reeds gebruikelijk is.

Hoofdstuk 7 Bestuurlijke boete

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

Artikel 18

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

door de vergunninghouder (jegens de teamleider) kan worden beboet met een boete van de derde categorie (€ 4.350). Op grond van het derde lid kan een boete van de derde categorie worden opgelegd in geval van overtreding van de voorwaarden die aan de vergunning zijn verbonden.

Artikel 19

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

Op grond van artikel 19 van de regeling kan in geval van overtreding van deze bepalingen aan de scheepsbeheerder een bestuurlijke boete van de derde categorie worden opgelegd (€ 4350). De hoogte van de boete voor een overtreding van de inlichtingenplicht van de scheepsbeheerder correspondeert met de hoogte van de boete die aan de vergunninghouder kan worden opgelegd voor hetzelfde feit.

Artikel 20

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

Artikel 21

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

Artikel 22

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

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

Artikel 23

Artikel 5.13, tweede lid, onderdeel c, van het Besluit bescherming koopvaardij bepaalt dat bij ministeriële regeling ook regels worden gesteld over de termijn voor het bewaren en vernietigen van de beeld- en geluidsopnamen. Het eerste lid van artikel 23 betreft de bewaartermijn voor de camerabeelden die op grond van de wettelijke bepalingen door maritieme beveiligers dienen te worden gemaakt. Normaal gesproken worden de camerabeelden na de aanwending van geweld tezamen met de voorgeschreven rapportage aan het openbaar ministerie gezonden (artikel 12, derde lid van de wet) en kunnen de maritieme beveiligers de beelden vernietigen. Het kan in sommige gevallen noodzakelijk of wenselijk zijn de beelden langer te bewaren.

Voor de maximale bewaartermijn van 28 dagen wordt aangesloten bij de bewaartermijn van de beelden van bodycams voor de politie. De bestanden met beeld- en geluidsopnamen kunnen evenwel langer worden bewaard als dat nodig is voor de instelling, uitoefening of onderbouwing van een rechtsvordering. Daarbij kan worden gedacht op het verhalen van schade.

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

De kapitein en de teamleider zijn vanuit hun functie gerechtigd de volledige beeld- en geluidsopnames in te zien respectievelijk te beluisteren. Bemanningsleden, het particulier maritiem beveiligingspersoneel en derden hebben reeds op grond van de AVG het recht om de beelden waarop zij staan in te zien.

Artikel 24

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

Artikel 25

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

De Minister van Justitie en Veiligheid,