

# Anti-Piraterij Handleiding Kapitein

**Mr. Peter van der Kruit**



**Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij**

(Maart 2024)

# Anti-Piraterij Handleiding Kapitein



**Een praktisch juridisch naslagwerk voor de kapitein om zijn schip en opvarenden te beschermen tegen piraten in de Golf van Aden en langs een gedeelte van de kust van Oost-Afrika, in het officieel risicogebied**

Deze Handleiding is een initiatief en publicatie van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK) en is tot stand gekomen in samenwerking met het Ministerie van Justitie en Veiligheid, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Inspectie Leefomgeving en Transport.



# Anti-Piraterij Handleiding Kapitein

Zie voor een meer uitgebreide beschrijving van maritiem juridische onderwerpen het '*Juridisch Handboek Kapitein*', eveneens een uitgave van de NVKK

---

Auteur	Mr. Dr. Drs. P.J.J. van der Kruit, i.s.m. de Commissie Piraterij van de NVKK, Alex van Binsbergen en Henri A. L'Honoré Naber
Omslag	Henri A. L'Honoré Naber
© 2024	Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK)
Den Haag	1 maart 2024

Deze Handleiding en het Juridisch Handboek Kapitein zijn **gratis** verkrijgbaar op de website van de NVKK: [www.nvkk.nl](http://www.nvkk.nl)

## English

This Manual and the Legal Handbook Shipmaster are, **free of charge**, available in the English language. See: [www.nvkk.nl](http://www.nvkk.nl)

---

### Alle rechten voorbehouden.

Deze Handleiding kan gratis worden gedownload en opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar worden gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de rechthebbenden. Deze Handleiding mag worden gebruikt voor eigen gebruik of voor onderwijsdoeleinden. Maar niet voor pure commerciële doeleinden, zoals verkoop of uitlenen tegen betaling. De inhoud van dit document mag niet worden bewerkt, aangevuld of veranderd. De rechthebbenden hebben geprobeerd eventuele auteursrechtelijke aanspraken te achterhalen. Als personen deze aanspraken menen te hebben, kunnen zij contact opnemen.

Deze Handleiding schept geen enkele relatie tussen client en juridisch adviseur. Aan de totstandkoming van deze Handleiding is de uiterste zorg besteed, voor informatie die nochtans onvolledig of onjuist is opgenomen aanvaarden de rechthebbenden geen enkele aansprakelijkheid. Hoewel aan deze Handleiding de grootst mogelijke zorg is besteed, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De informatie in deze Handleiding is in geen enkel geval een vervanging van de informatie zoals die is vastgelegd in wet- en regelgeving of anderszins.

De rechthebbenden behouden zich het recht voor om -zonder kennisgeving- op elk gewenst moment veranderingen en correcties aan te brengen in deze Handleiding. Zij zijn niet verantwoordelijk en/of aansprakelijk voor eventuele onnauwkeurigheden of omissies. Ook zijn zij niet verantwoordelijk en/of aansprakelijk voor enige directe, bijzondere, indirecte, bijkomende of gevolgschade, of enigerlei schade - van welke aard en door welke oorzaak dan ook - door het gebruik van de informatie die - hetzij direct hetzij indirect - via de website van de NVKK of deze Handleiding wordt verkregen.

## Voorwoord



De Kapitein en bemanning kunnen tijdens het varen in een hoog risicogebied voor piraterij blootgesteld worden aan ernstig gevaar.

Sinds 1 februari 2022 is het mogelijk voor Nederlands gevlagde schepen bescherming te verkrijgen van private beveiligers in het geval dat een VPD van de Koninklijke Marine niet aan boord kan komen. Wanneer de private beveiligers aan boord zijn is het voor de kapitein van groot belang om goed voorbereid te

zijn.

Deze praktische Handleiding, met een groot aantal uniek genummerde checklijsten, is bestemd voor de kapitein van een Nederlands gevlagd schip, die op zijn reis te maken kan krijgen met piraterij.

Vanaf de voorbereiding van de reis tot en met de laatste verplichte reisrapportages wordt hij hierin begeleid.

De kern van deze Handleiding is een aantal uniek genummerde checklijsten die hem helpen om niets te vergeten.

Voorts wordt op enkele belangrijke onderwerpen een toelichting gegeven, zoals bij geweldgebruik, meldingen en rapportages, boetes enz.

De focus van deze Handleiding ligt op de kapitein, maar ook aan alle andere zeevarenden en belangstellenden, zoals scheepsbeheerders, vakbonden, opleidingsinstituten en overheid wordt deze Handleiding aanbevolen.

De Handleiding geldt alleen voor de Golf van Aden en langs een gedeelte van de kust van Oost-Afrika.

De veiligheid van het schip, de bemanning en lading staan hier altijd centraal.

Deze nieuwe digitale uitgave zal frequent bijgewerkt worden en is gratis te downloaden van de website <https://www.nvkk.nl/>

De NVKK hoopt ook met deze uitgave weer ruim in een behoefte te kunnen voorzien.

Leen van den Ende  
Voorzitter Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij  
Den Haag, 1 maart 2022

## Inhoud

Voorwoord .....	3
1. Introductie .....	8
1.1. Inleiding.....	8
1.2. Proces.....	9
1.3. Kapitein .....	12
1.4. Leeswijzer.....	13
2. Wetgeving en definities .....	14
2.1. Inleiding.....	14
2.2. Wetgeving .....	14
2.3. Definities en begrippen.....	15
3. Belangrijke voorschriften voor de kapitein .....	19
3.1. Inleiding.....	19
Artikel 6 Wet ter Bescherming Koopvaardij .....	21
Uitleg.....	21
3.2. Beschermingsmaatregelen .....	22
Artikel 2.4.1.a Besluit bk (Informatieplicht beschermingsmiddelen) .....	23
Uitleg.....	23
Artikel 3 Regeling bk (Beschermingsmaatregelen).....	23
Uitleg.....	24
3.3. Vergewisplicht en informatie van scheepsbeheerder .....	25
Artikel 2.4 Besluit bk (Informatieplicht; verantwoordelijkheid kapitein).....	25
Uitleg.....	26
3.4. Extra verantwoordelijkheden kapitein .....	27
Artikel 3.3 Besluit bk (Verantwoordelijkheid kapitein) .....	27

---

Uitleg.....	28
Artikel 5.9.1.b Besluit bk (Eisen beveiligingsteam).....	28
Uitleg.....	28
Artikel 8 Wet ter Bescherming Koopvaardij .....	29
Uitleg.....	29
Artikel 3.2 Besluit bk (Wapen- of munitiekuis).....	29
Uitleg.....	29
Artikel 3.3 Besluit bk (Verantwoordelijkheid kapitein) .....	30
Artikel 4 Regeling bk (Wapenkuis en vervoerskoffers met geweldsmiddelen).....	30
Uitleg.....	30
Artikel 9.7 Wet ter Bescherming Koopvaardij .....	31
Uitleg.....	31
Artikel 3.4.5 Besluit bk (Nadere geweldsinstructie) .....	32
Uitleg.....	32
Artikel 17 Regeling bk (Teamleider).....	32
Uitleg.....	33
Artikel 10.3 Wet ter Bescherming Koopvaardij .....	34
Uitleg.....	34
Artikel 11.4 Wet ter Bescherming Koopvaardij .....	34
Uitleg.....	34
Artikel 23 Regeling bk (Bewaartermijn).....	34
Uitleg.....	35
Artikel 12 Wet ter Bescherming Koopvaardij .....	35
Uitleg.....	35
Artikel 6 Regeling (Embarkatie, rapportage, melding aangewend geweld).....	36

---

---

Uitleg.....	37
Artikel 17 Wet ter Bescherming Koopvaardij .....	38
Uitleg.....	38
Artikel 20 Regeling (bestuurlijke boete kapitein) .....	39
Uitleg.....	39
4. Checklijsten .....	41
4.1. Inleiding.....	41
A. Checklist reisvoorbereiding .....	43
B. Checklist buiten piraterijgevaarlijk gebied .....	45
C. Checklist binnen officiële risicogebied .....	47
D. Checklist overleg kapitein/teamleider voor geweldgebruik.....	49
E. Checklist melding geweldgebruik .....	51
F. Checklist rapportage na de reis .....	55
5. Toelichting.....	58
5.1. Inleiding.....	58
5.2. Informatie verzamelen.....	58
5.3. Geweldgebruik.....	59
5.4. Meldingen en rapportages .....	60
Nationaal.....	60
Internationaal .....	63
5.5. Overzicht boetes voor de kapitein.....	64
Beschermingsmaatregelen .....	65
Geen toestemming voor particuliere beveiligers .....	65
Einde-reis-rapportage .....	66
Melding geweldgebruik .....	66

---

---

Boetecatalogus .....	66
Bijlage 1 Aanbevolen literatuur en websites.....	67

Deze Handleiding geldt alleen voor de zuidelijke Rode Zee, de Golf van Aden en langs een gedeelte van de kust van Oost-Afrika, dus in het officiële wettelijke risicogebied.



## 1. Introductie

### 1.1. Inleiding

Het doel van deze Handleiding is om de kapitein meer inzicht en informatie te geven bij het aan boord krijgen van gewapende particuliere maritieme beveiligers. Dit naar aanleiding van nieuwe wet- en regelgeving op dit gebied.

Omdat de wetgeving alleen gaat over piraterij in de Golf van Aden en Oost-Afrika, geldt deze Handleiding alleen voor het officiële risicogebied volgens de wet, ook wel genoemd het piraterijgevaarlijk gebied of *High Risk Area* (HRA). Deze wetgeving geldt dus niet voor andere piraterijgevaarlijke gebieden zoals in de Golf van Guinee.



Figuur 1. Officiële risicogebied conform wetgeving (bron: Besluit bescherming kopvaardij)

Kortom, alleen in voorstaand risicogebied mogen Nederlands gevlagde schepen gebruik maken van gewapende particuliere beveiligers. Dit risicogebied is vastgelegd in de Wet ter Bescherming Koopvaardij (WtBK) en het Besluit bescherming koopvaardij (Bbk).

De kapitein krijgt in de wetgeving bepaalde verantwoordelijkheden en verplichtingen. Deze kunnen ook worden gehandhaafd en eventueel bestraft met sancties of maatregelen.

Via de inhoudsopgave of een zoekfunctie kan de kapitein navigeren door deze Handleiding. Het Juridisch Handboek Kapitein van de NVKK kan hierbij van nut zijn voor de uitleg van bepaalde juridische onderwerpen. Dit Handboek is evenals deze Handleiding gratis te downloaden op de website van de NVKK ([www.nvkk.nl](http://www.nvkk.nl)).

De nieuwe wet- en regelgeving over particuliere gewapende beveiliging is in werking getreden per februari 2022. Indien de juiste toestemmingen en vergunningen zijn verleend is het toegestaan om in de Golf van Aden en gedeeltelijk langs Oost-Afrika met gewapende particuliere beveiligers te varen.

Zie figuur 1 voor het risicogebied waar gewapende particuliere beveiligers zijn toegestaan.

Het aanvraagproces voor gewapende beveiliging zal hieronder worden uiteengezet om de kapitein iets meer inzicht te geven.

De figuren 2 en 3 zijn bestemd voor de kapitein. Daarin ziet hij zijn eigen taken en verantwoordelijkheden, geplaatst in een bredere context.

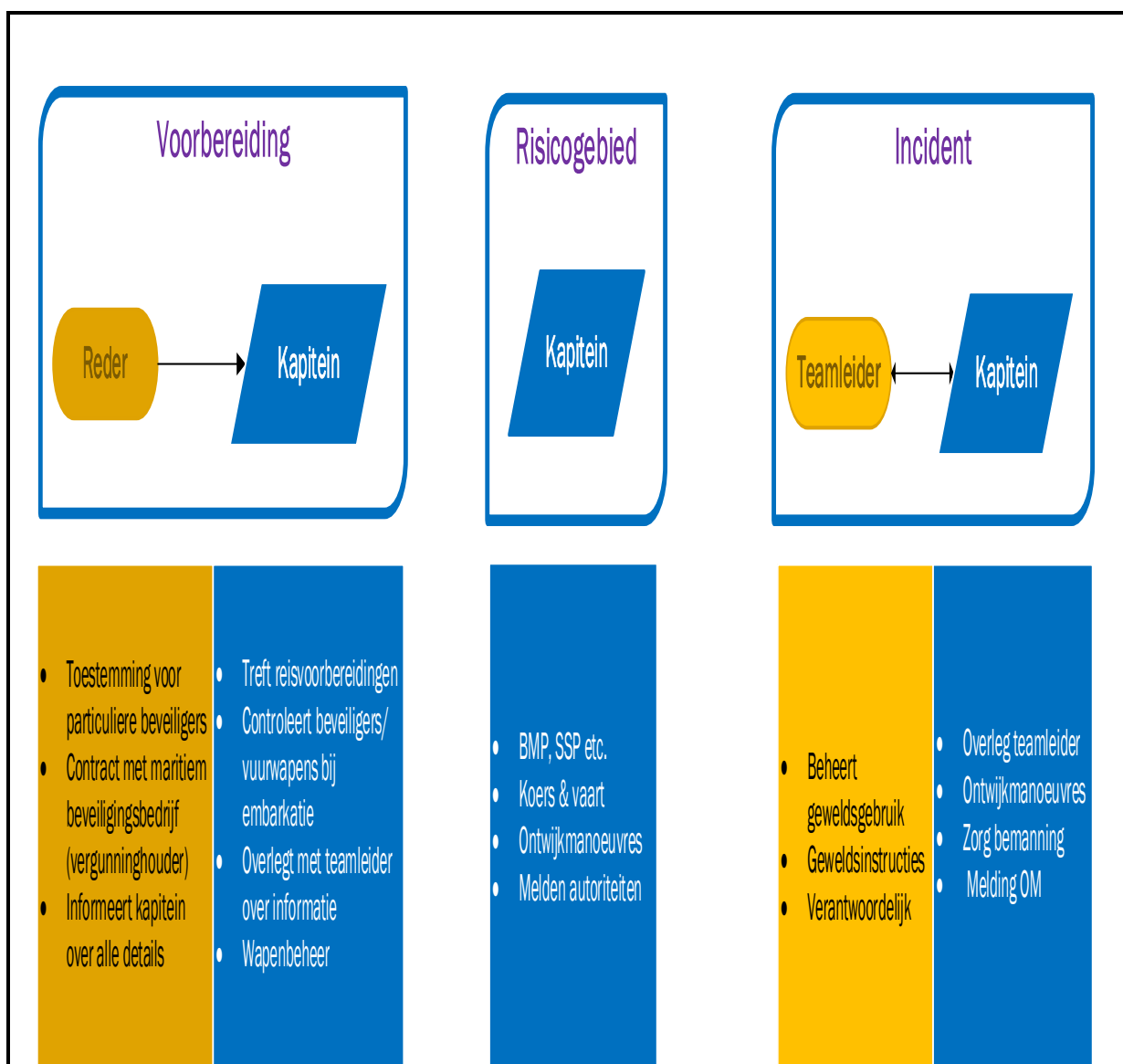
Hij is en blijft de spil aan boord van zijn schip op dit gebied.

## 1.2. Proces

1. De scheepsbeheerder kan bij de Kustwacht een aanvraag om bescherming indienen.
2. De Kustwacht beoordeelt of er gebruik gemaakt moet worden van een VPD-team, of dat particuliere beveiliging mogelijk is. Het beginsel luidt: “VPD, tenzij...”.

3. Indien de scheepsbeheerder officiële toestemming voor particuliere beveiliging krijgt huurt hij een maritiem beveiligingsbedrijf in dat een officiële Nederlandse vergunning heeft om maritieme beveiligingswerkzaamheden te verrichten.
4. In de overeenkomst (contract) tussen de scheepsbeheerder en dit maritieme beveiligingsbedrijf (vergunninghouder) worden details geregeld zoals aantallen, opstapplaats, tijd, prijzen, duur enz.
5. Beschermingsmaatregelen zoals genoemd in de wet, BMP etc. blijven van kracht, óók als er gewapende particuliere beveiligers aan boord zijn.
6. De scheepsbeheerder geeft alle verplichte details en gegevens, zoals documenten, namen en wapenummers door aan de kapitein.
7. De kapitein controleert aan de hand van deze gegevens de maritieme beveiligers en hun vuurwapens bij het aan boord komen.
8. De kapitein controleert samen met de teamleider van de particuliere beveiligers dat beide dezelfde informatie hebben, over namen, wapens, geweldsinstructies etc.
9. De kapitein moet hierbij ook de documenten/vergunningen van de kuststaat waar het schip ligt controleren.
10. Indien er iets niet klopt met de papieren, beveiligers of vuurwapens moet de kapitein de beveiligers en/of vuurwapens weigeren aan boord te komen.
11. De kapitein moet dan het vertrek uitstellen, totdat alles goed geregeld is.
12. Als de beveiligers en hun vuurwapens aan boord zijn is de kapitein verantwoordelijk.
13. De kapitein bewaart en bewaakt de vuurwapens en munitie, hij heeft de sleutel van de wapen- en munitiekluisen.
14. Maximaal twee uur voor aankomst in het officiële risicogebied krijgt de teamleider de sleutel van de wapen- en munitiekluisen.
15. De beveiligers mogen pas geweldgebruiken tegen piraten nadat de kapitein en de teamleider hierover overleg hebben gehad. Tenzij daar geen tijd of gelegenheid voor is.
16. De teamleider heeft de leiding en verantwoordelijkheden over het gebruik van geweld, dus niet de kapitein.

17. De kapitein houdt wel de leiding en gezag over zijn schip, zoals het uitvoeren van koers- en vaartveranderingen of uitwijkmanoeuvres, maar ook over de beschermingsmaatregelen etc.
18. De teamleider houdt de kapitein geïnformeerd over het geweldgebruik tegen de piraten.
19. Direct na geweldgebruik wordt dit gemeld door de kapitein aan het Nederlandse Openbaar Ministerie (OM).
20. Na de reis rapporteren de kapitein en de teamleider afzonderlijk aan de ILT over de hele reis, de zogenaamde einde-reis-rapportage.

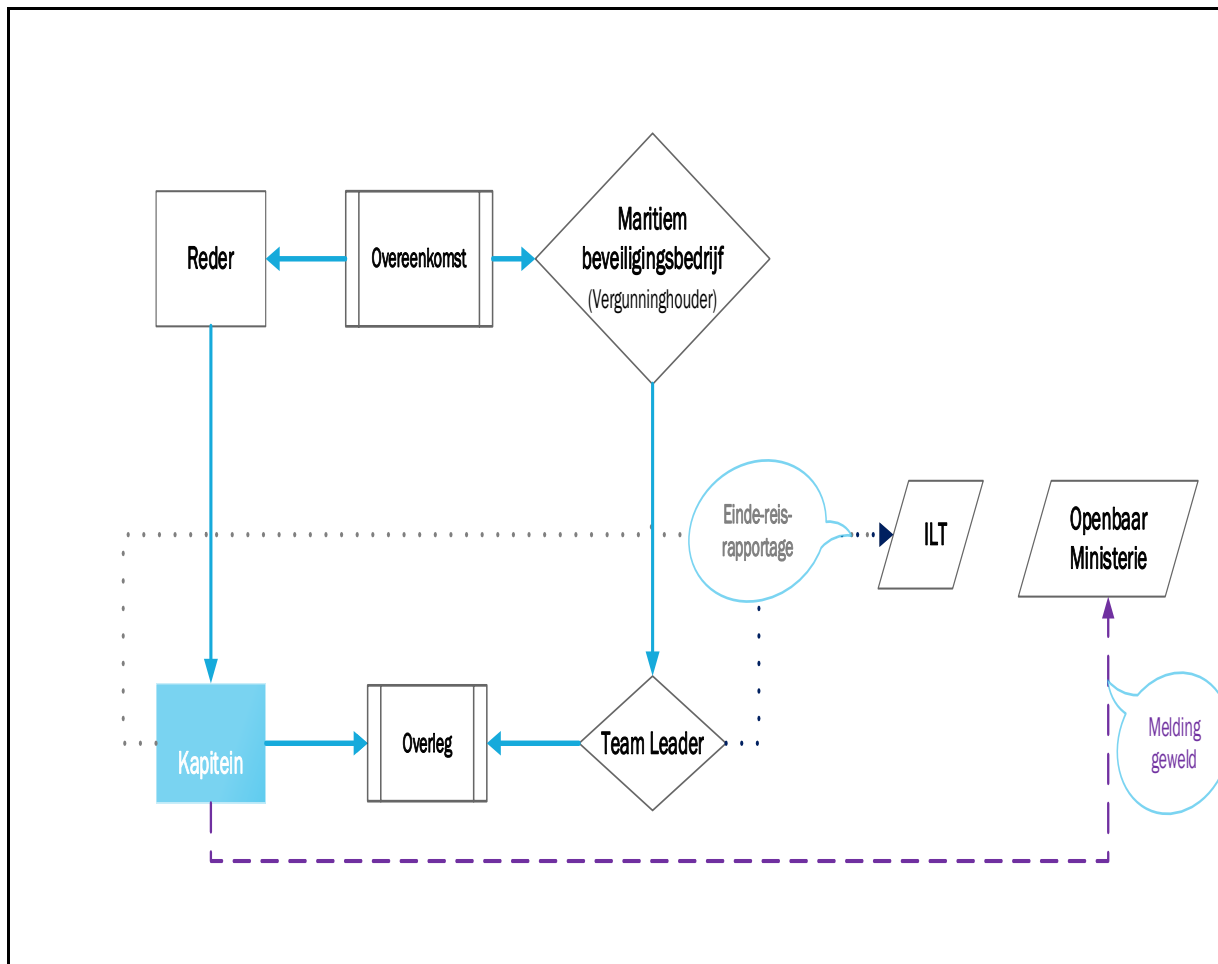


Figuur 2. Overzicht proces particuliere gewapende beveiligers

### 1.3. Kapitein

De kapitein:

- Krijgt alle wettelijk verplichte informatie van zijn scheepsbeheerder.
- Heeft ook een actieve vraagplicht.
- Zorgt voor goede reisvoorbereiding, inclusief alle beschermingsmaatregelen.
- Controleert teamleider, beveiligers en vuurwapens vóór embarkatie, met de gegevens die de scheepsbeheerder aan hem heeft verstrekt.
- Heeft overleg met teamleider voor de reis begint. Alle informatie wordt vergeleken.
- Moet vertrek uitstellen totdat alles in orde is.
- Beheert de vuurwapens en munitie aan boord.
- Geeft max. 2 uur voor binnenvaren van het officiële risicogebied de sleutels van de wapen- en munitiekluisen aan de teamleider.
- Meldt zijn vaarbewegingen binnen het officiële risicogebied aan de juiste autoriteiten (zie ook p. 63 van deze handleiding).
- Heeft overleg met de teamleider voordat geweld wordt gebruikt.
- Stuurt direct na gebruik van geweld een melding aan het Nederlandse openbaar ministerie (om), inclusief video- en geluidsopnames.
- Zal, bij het verlaten van het officiële risicogebied, de vuurwapens beheren in de wapenkluisen.
- Is bij debarkatie verantwoordelijk voor correcte lokale papieren voor de vuurwapens, omdat hij mogelijk vuurwapens invoert.
- Stuurt een algemene rapportage over hele reis aan de IL&T.



Figuur 3. Overzicht WtBK

#### 1.4. Leeswijzer

Hoofdstuk 1 is de introductie tot deze Handleiding.

Hoofdstuk 2 geeft alle definities en begrippen.

Hoofdstuk 3 concentreert zich op de voor de kapitein belangrijke wettelijke bepalingen.

Deze worden in zijn geheel letterlijk weergegeven en daarna kort uitgelegd. De term '**kapitein**' in deze wetsartikelen is vetgedrukt.

Hoofdstuk 4 is de kern van deze Handleiding. Meerdere uniek genummerde checklijsten die afzonderlijk kunnen worden gedownload of afgedrukt, zodat ze gemakkelijk aan boord kunnen worden gebruikt. Deze checklijsten kunnen ook worden gebruikt als bijlage bij de verplichte rapportages.

Hoofdstuk 5 geeft een korte toelichting op enkele gecompliceerde onderwerpen.

## 2. Wetgeving en definities

### 2.1. Inleiding

In deze paragraaf wordt kort het wetgevingssysteem van de nieuwe piraterijwetgeving beschreven. Daarmee weet de kapitein wat het verschil is tussen de wet, het besluit en de regeling. Daarna worden de definities en begrippen uit deze wet- en regelgeving beschreven. De wet- en regelgeving kan veranderen, dus raadpleeg altijd de meest recente versie. Die is te vinden is op de website: [wetten.overheid.nl](https://wetten.overheid.nl).

Deze wet- en regelgeving is alleen van toepassing op Nederlands gevlagde schepen in de Golf van Aden en langs een gedeelte van de kust van Oost-Afrika, dus in het officiële risicogebied. Zie figuur 1.

### 2.2. Wetgeving

Omdat de wet- en regelgeving uit meerdere bepalingen, verplichtingen of voorschriften bestaat met een onderlinge hiërarchie, wordt hier eerst kort iets uitgelegd over de wet, besluit en regeling.

#### **Wet ter Bescherming Koopvaardij (WtBK):**

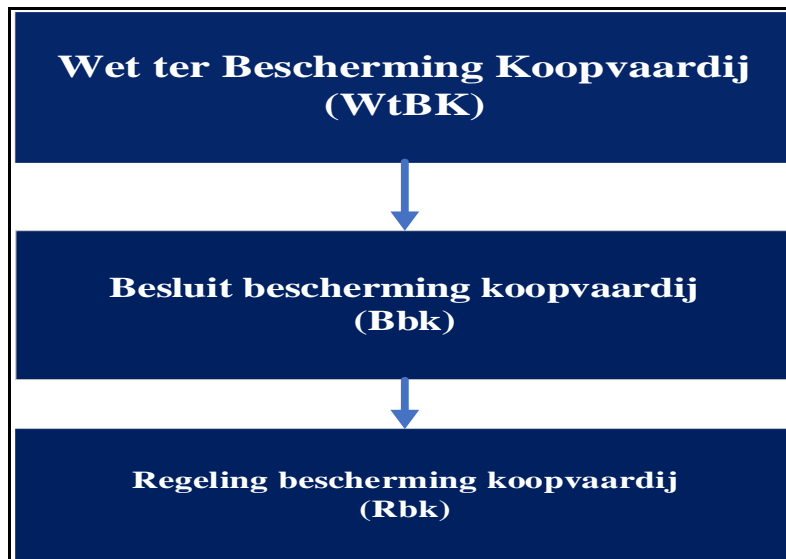
- Bevat voor iedereen geldende algemene verplichte voorschriften.
- Geeft in grote lijnen aan welke regels er gelden over dit onderwerp.
- Is vastgesteld door de Eerste en Tweede Kamer, na advies van de Raad van State.
- De wet veranderen duurt jaren.

#### **Besluit bescherming koopvaardij (Bbk):**

- Wordt ook wel een Algemene Maatregel van Bestuur genoemd (AMvB) of een Koninklijk Besluit (KB).
- Geeft een gedetailleerd uitwerking van de wet.
- Is vastgesteld door de Regering na advies van de Raad van State.

#### **Regeling bescherming koopvaardij (Rbk):**

- Is afgeleid van de wet en het besluit.
- Is de gedetailleerde en concrete uitleg van de wet en het besluit.
- Bevat specifieke regels en details over bepaalde onderwerpen.
- Is vastgesteld door de minister van J&V.



Figuur 4. Hiërarchie wet, besluit en regeling

### 2.3. Definities en begrippen

Hieronder enkele begrippen en definities uit de WtBK, het Besluit bk en de Regeling bk.

De WtBK heeft zijn eigen begrippen en definities.

Het Besluit bk en de Regeling bk gebruiken de definities uit deze wet en voegen er enkele aan toe. Verder zijn er nog enkele begrippen toegevoegd.

Bij sommige definities is de wettelijke taal omgezet in meer begrijpelijke taal.

De begrippen staan op alfabetische volgorde.

Begrip	Definitie
Aanwenden van geweld	Het gebruiken van geweld en het dreigen met geweld, inclusief het ter hand nemen van een vuurwapen.
Beschermingsmaatregelen	Plannings- en operationele maatregelen van de scheepsbeheerder en de kapitein voor de bescherming tegen piraterij.
Beveiligings-team	Het op een schip in te zetten of ingezette particulier maritiem beveiligingspersoneel, met inbegrip van de teamleider.
Boarding	Piraten aan boord, kapitein heeft (nog) de controle over het schip.
Geneeskundige verklaring	Geneeskundige verklaring van geschiktheid voor het verrichten van maritieme beveiligingswerkzaamheden.



<b>Geweld</b>	Elke dwangmatige kracht van meer dan geringe betekenis uitgeoefend op personen of zaken.
<b>Geweldsinstructies</b>	Geweldsinstructies ook wel genoemd <i>Rules for the Use of Force</i> (RUF) zijn regels voor particuliere maritieme beveiligers waarin het gebruik van geweld wordt gedefinieerd, zoals: <ul style="list-style-type: none"><li>• In welke mate;</li><li>• Onder welke voorwaarden;</li><li>• Wie geeft de bevoegdheid.</li><li>• Onder welke omstandigheden;</li><li>• Op welke wijze;</li><li>• Wanneer van toepassing;</li></ul>
<b>Geweldsmiddel</b>	Door de wet aangewezen uitrusting en bewapening waarmee geweld kan worden uitgeoefend aan boord.
<b>Gijzeling</b>	Piraten hebben de controle over het schip en houden opvarenden in bedwang.
<b>Maritiem beveiligingsbedrijf</b>	Een onderneming die in de uitoefening van beroep of bedrijf beveiligingswerkzaamheden aan boord van een schip aanbiedt en verricht en daarbij in hoofdzaak gebruik maakt van personen.
<b>Maritieme beveiligingswerkzaamheden</b>	Het bewaken van de veiligheid van personen en goederen aan boord van een schip door particulier maritiem beveiligingspersoneel.
<b>Melding geweldgebruik</b>	Een verplichte melding door de kapitein aan het OM dat er geweld is gebruikt tijdens een incident met piraten. Hierin kan de kapitein aantonen dat hij er alles aan heeft gedaan om geweldgebruik te voorkomen en dat het geweldgebruik binnen de wet- en regelgeving valt.
<b>Noodweerexces</b>	Overschrijding van de criteria en voorwaarden van noodweer/zelfverdediging ten gevolge van hevige emoties, zoals angst, woede of paniek.

<b>Opslagplaats</b>	Locatie op land of op een schip waarvan de vergunninghouder gebruik maakt voor opslag van vuurwapens en munitie. Dit is dus niet de wapenkuis aan boord.
<b>Particulier maritiem beveiligingspersoneel</b>	Personeel in dienst van een maritiem beveiligingsbedrijf of personeel dat ter beschikking is gesteld aan het maritiem beveiligingsbedrijf op basis van een uitzendovereenkomst.
<b>Particulier beveiligingsteam</b>	Het op een schip in te zetten of ingezette particulier maritiem beveiligingspersoneel, met inbegrip van de teamleider.
<b>Particulier maritiem beveiligiger</b>	Lid van het beveiligingsteam dat door de vergunninghouder op een schip wordt of is ingezet.
<b>Piraterij</b>	Iedere onwettige daad van geweld, aanhouding en plundering die door opvarenden van een particulier schip voor persoonlijke doeleinden buiten de territoriale zee van een staat wordt gepleegd tegen een ander schip, of een poging daartoe (art. 101 VN-Zeerechtverdrag)
<b>Poging</b>	Nadering van het schip door een vaartuig met piraten.
<b>Rapportage</b>	Een rapport door de kapitein na de reis met particuliere maritieme beveiligers (einde-reis-rapportage).
<b>Risicogebied</b>	Het officiële zeegebied waar piraten kunnen worden verwacht. In het Besluit bk zijn de juiste coördinaten beschreven. Zie ook figuur 1 van deze Handleiding.
<b>Scheepsbeheerder</b>	De scheepsbeheerder als bedoeld in artikel 1 lid 1 onder 1 Wet Zeevarenden (reder).
<b>Teamleider</b>	De particuliere maritieme beveiligiger die door het maritiem beveiligingsbedrijf is aangewezen als leidinggevende over het overige particulier maritiem beveiligingspersoneel en die de operationele leiding over het particulier maritiem beveiligingspersoneel heeft tijdens het transport.
<b>Toestemming</b>	Toestemming om particuliere beveiligers in te huren

<b>Toezichhoudende ambtenaren</b>	Ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) die zijn belast met het toezicht op de naleving van de voorschriften van de wet, besluit en regeling.
<b>Transport</b>	Verplaatsing van een schip tussen twee of meer zeehavens.
<b>Vergunninghouder</b>	Maritiem beveiligingsbedrijf dat houder van een vergunning is zoals bedoeld in de wet.
<b>Vergunning</b>	Wettelijke toestemming om diensten door particuliere beveiligers te laten verrichten.
<b>Vervoerskoffer</b>	Met een slot af te sluiten bewaarplaats van de toegestane gewelddmiddelen (vuurwapens).
<b>Wapenkluis</b>	Met een slot af te sluiten opslagruimte aan boord, bestemd voor de vervoerskoffers met gewelddmiddelen (vuurwapens).
<b>Zeevarende</b>	Een natuurlijke persoon die in enige hoedanigheid werkzaamheden verricht aan boord van een schip.
<b>Zelfverdediging/ noodweer</b>	<p>Noodweer is de juridische term. Zelfverdediging is een meer algemene term. Zelfverdediging is jezelf, andere opvarenden en het schip beschermen tegen piraten of de dreiging van piraten. Criteria en voorwaarden bij zelfverdediging zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Geweldgebruik moet proportioneel zijn, dus niet meer geweld gebruiken dan noodzakelijk is om de aanval af te slaan.</li><li>• Onmiddellijk dreigend gevaar, zoals een agressieve nadering met vaartuig waarbij gerichte wapens en ladder zichtbaar zijn.</li><li>• Schip niet door eigen schuld in gevaar gebracht, dus ook preventieve maatregelen, zoals vermeld in de meest recente versie van de BMP.</li></ul>

## 3. Belangrijke voorschriften voor de kapitein

### 3.1. Inleiding

Wet- en regelgeving is de combinatie van de wet met bijbehorend besluit en regeling.

Hierna worden de meest belangrijke bepalingen voor de kapitein uit de wetgeving letterlijk weergegeven (*schuingedrukt*) en vervolgens kort en puntsgewijs uitgelegd.

Eerst de meest belangrijke bepalingen uit de WtBK, daarna de bijbehorende bepalingen uit het Besluit bk en vervolgens die uit de Regeling bk.

Een besluit is lager in rang dan de wet, terwijl een regeling lager in rang is dan een besluit.

De belangrijkste zaken uit deze wet- en regelgeving worden beschreven vanuit het oogpunt van de kapitein van een Nederlands gevlagd schip en voor het piraterijgevaarlijke ofwel officiële risicogebied in de Golf van Aden en gedeeltelijk langs de kust van Oost-Afrika. Zie ook figuur 1 van deze Handleiding.

Alle wettelijke bepalingen waarin de kapitein wordt genoemd zullen worden beschreven.

De term '**kapitein**' is in de letterlijk aangehaalde wetgeving vetgedrukt.

Er wordt alleen het gedeelte van het artikel aangehaald waarin de kapitein wordt genoemd.

Dus niet altijd het volledige artikel. Dit betekent niet dat alle andere artikelen en bepalingen niet van belang zijn voor de kapitein.

In deze Handleiding worden alleen de belangrijkste artikelen en bepalingen behandeld, omdat deze Handleiding anders onleesbaar zou worden. Voor de volledige tekst wordt verwezen naar de geldende wet- en regelgeving. Voor de liefhebber is de toelichting (Memorie van Toelichting of Nota van Toelichting) op de onderwerpen te vinden op internet, veelal via *overheid.nl*.

Elk wetsartikel dat wordt uitgelegd begint op een nieuwe pagina, gevolgd door de details uit de artikelen van het Besluit en de Regeling.

De volgorde van de WtBK wordt aangehouden.

Zie voor de volgorde per onderwerp de volgende tabel.

Onderwerp	Wet BtK	Besluit bk	Regeling bk
Beeld/geluidsbestanden, privacy	Art. 11.4		Art. 23
Beheer vuurwapens	Artikel 8	Art. 3.2 Art. 3.3	Art. 4
Beschermingsmaatregelen	Art. 6.1 Art. 6.2	Art. 2.4.1. a	Art. 3
Boetes	Art. 17.2. a Art. 17.2. b Art. 17.2. d Art. 17.2. e		Art. 20
Einde-reis-rapportage	Art. 12.1 Art. 12.2	Art. 5.13	Art. 6.3
Gebruik geweld	Art. 9.7	Art. 3.4.5	Art. 17
Informatieplicht reder aan kapitein	Art. 6.3	Art. 2.4	Art. 6
Melding geweldgebruik	Art. 12.3		Art. 6.4
Overleveren piraten	Art. 10.3		
Verantwoordelijkheden kapitein	Art. 6.4	Art. 2.4 Art. 3.3 Art. 5.9.1. b	
Vergewisplicht, toestemming private beveiligers	Art. 6.2 Art. 6.3	Art. 2.4.	Art. 6.2

Tabel 1. Overzicht artikelen uit de wet- en regelgeving over piraterij

In bovenstaande tabel zijn alleen de artikelen genoemd die over de kapitein gaan.

Voor de kapitein zijn de andere artikelen meer context, maar uiteraard wel belangrijk.

## Artikel 6 Wet ter Bescherming Koopvaardij

1. De **kapitein** en de scheepsbeheerder passen voorafgaand aan en tijdens een transport waarop particulier maritiem beveiligingspersoneel wordt ingezet alle redelijkerwijs mogelijke, bij ministeriële regeling (Regeling bk) aan te wijzen beschermingsmaatregelen toe.
2. De **kapitein** en de teamleider vergewissen zich voorafgaand aan de inzet van particulier maritiem beveiligingspersoneel op een transport ervan dat de toestemming, bedoeld in artikel 3, tweede lid, is verleend en dat aan de bij of krachtens deze wet gestelde regels met betrekking tot de beschermingsmaatregelen, de identiteit en de nationaliteit van het particulier maritiem beveiligingspersoneel, de gewelddiddelen, camera's en microfoons, is voldaan.
3. De scheepsbeheerder en de vergunninghouder voorzien de **kapitein** onderscheidenlijk de teamleider van juiste en volledige informatie ten behoeve van hun vergewisplicht. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld met betrekking tot de informatie en de verstrekking ervan.
4. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur (Besluit bk) worden regels gesteld over de verantwoordelijkheid van de **kapitein** voor de veiligheid van het schip en de opvarenden in verband met de maritieme beveiligingswerkzaamheden en de naleving van de in het tweede lid bedoelde regels.

### Uitleg

- Lid 1 stelt dat de kapitein aan boord alle redelijkerwijs mogelijke beschermingsmaatregelen moet treffen. Dit is ter beoordeling van de kapitein, hij is verantwoordelijk voor deze maatregelen.
- Als de scheepsbeheerder de aanvraag voor particuliere beveiligers indient bij de Kustwacht, dan geeft hij ook alle redelijkerwijs mogelijke beschermingsmaatregelen op. De kapitein kan dat later controleren.
- De scheepsbeheerder moet zorgen dat alles hiervoor aan boord is. De kapitein kan altijd aan de scheepsbeheerder vragen om meer of specifieke beschermingsmaatregelen als hij dat nodig vindt.
- Lid 2 stelt dat kapitein zich ervan moet vergewissen dat er toestemming is van de Minister om gewapende particuliere beveiligers aan boord te nemen. De scheepsbeheerder moet deze informatie aan de kapitein verstrekken. De kapitein moet hier anders om vragen bij de scheepsbeheerder.
- Verder moet de kapitein voldoen aan alle regels over beschermingsmaatregelen, gegevens van de particuliere beveiligers, camera's, microfoons, vuurwapens etc. Anders krijgt de kapitein mogelijk een boete. Zie hierna bij art. 2.4 Besluit bk.
- Lid 3 stelt dat de scheepsbeheerder aan de kapitein de juiste en volledige informatie verstrekt die de kapitein nodig heeft om de particuliere beveiligers met hun vuurwapens te kunnen controleren bij het aan boord komen van zijn schip.

- Het gaat dan om zaken zoals namen van de beveiligers en de nummers van de vuurwapens, inclusief bijbehorende documenten. Zie hierna bij art. 2.4 Besluit bk.
- De teamleider krijgt deze informatie van zijn eigen bedrijf.

De kapitein en teamleider moeten hun informatie onderling vergelijken en controleren (vergewissen). Als deze informatie niet klopt moet dit worden opgelost voordat het schip vertrekt naar zee.

- Kapitein moet alle gegevens controleren voordat de beveiligers met hun vuurwapens aan boord komen. Hij kan als bewijs hiertoe foto's maken van de vuurwapens, wapenummers of andere bijzondere uiterlijke kenmerken.

De kapitein kan de beveiligers en hun wapens weigeren om aan boord te komen als de gegevens niet kloppen. Zodra deze beveiligers aan boord zijn is de kapitein verantwoordelijk voor deze mensen en hun vuurwapens.

- Lid 4 geeft aan dat het Besluit bk nog meer verantwoordelijkheden toebedeelt aan de kapitein. Zie hierna onder artikel 2.4 Besluit bk en artikel 3 Regeling bk.
- Controleren is cruciaal voor de kapitein, ook de lokale documenten als de particuliere beveiligers embarkeren in een vreemde haven.

Slechte controle kan de kapitein een hoge boete opleveren.

Hierna worden alle details van artikel 6 WtBK uitgelegd voor de kapitein, inclusief de details in de lagere wetgeving. De onderwerpen zijn:

- Beschermingsmaatregelen;
- Vergewisplicht en informatie delen;
- Extra verantwoordelijkheden kapitein.

### 3.2. Beschermingsmaatregelen

Hieronder wordt dieper ingegaan op de beschermingsmaatregelen die de wet noemt en vooral de uitwerking in het Besluit bk en de Regeling bk.

### Artikel 2.4.1.a Besluit bk (Informatieplicht beschermingsmiddelen)

*De kapitein en de teamleider ontvangen voorafgaand aan het aan boord gaan van het beveiligingsteam de juiste en volledige informatie van de scheepsbeheerder onderscheidenlijk de vergunninghouder omtrent de beschermingsmaatregelen;*

#### Uitleg

- Bij de aanvraag voor particuliere beveiliging moet de scheepsbeheerder aantonen dat de redelijkerwijs mogelijke beschermingsmaatregelen zullen worden getroffen. Dus niet altijd alle maatregelen zijn verplicht. Hangt af van type schip, aantal bemanningsleden etc. Zie ook de meest recente BMP en andere richtlijnen.
- De scheepsbeheerder moet de kapitein informeren over de te nemen beschermingsmaatregelen. Die staan ook in de officiële ‘toestemming’ om met particuliere beveiligers te varen. De kapitein moet die toestemming dus aan boord hebben en controleren.

### Artikel 3 Regeling bk (Beschermingsmaatregelen)

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



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

### Uitleg

- Dit artikel uit de Regeling geeft erg gedetailleerde bepalingen over beschermingsmaatregelen. De kapitein moet deze naleven voor zover dit redelijkerwijs mogelijk is aan boord van zijn schip.
- Lid 1 van artikel 3 Regeling adresseert de scheepsbeheerder voor bepaalde beschermingsmaatregelen, maar aan boord moet de kapitein dat controleren; uiteraard voor vertrek naar piraterijgevaarlijk gebied.
- Bij de toestemmingsaanvraag kan de scheepsbeheerder aangeven en motiveren waarom bepaalde beschermingsmaatregelen niet kunnen worden toegepast. Dit moet de kapitein kunnen controleren, omdat hij verantwoordelijk is.
- Lid 2 van artikel 3 Regeling adresseert rechtstreeks de kapitein van het schip. Voordat het officiële risicogebied binnenvaart moet de kapitein alle genoemde maatregelen treffen. Hierbij zou ook het SSP (scheepsbeveiligingsplan) een rol kunnen spelen.
- Lid 3 van artikel 3 Regeling is ook rechtstreeks voor de kapitein en wel tijdens de doorvaart door risicogebied. Dan moet de kapitein bepaalde maatregelen nemen. Schijnwerpers en dekverlichting mogen gebruikt worden, maar kunnen ook piraten aantrekken in het donker. Het is aan de kapitein, in overleg met de teamleider, om dit te bepalen.

De scheepsbeheerder zorgt voor alle middelen voor de beschermingsmaatregelen, terwijl de kapitein deze toepast en er verantwoordelijk voor is aan boord.

- Veel van deze maatregelen moeten bij de reisvoorbereiding al geregeld zijn, samen met de scheepsbeheerder. De kapitein is aan boord echter de verantwoordelijke persoon.
- Lid 4 stelt dat de scheepsbeheerder bij het indienen van de aanvraag voor particuliere bescherming ook moet opgeven welke beschermingsmaatregelen hij niet kan uitvoeren, bijvoorbeeld i.v.m. het type schip. De kapitein moet wel controleren of dit goed is geregeld. Hiertoe moet de scheepsbeheerder de kapitein informeren. De kapitein is verantwoordelijk voor alle beschermingsmaatregelen aan boord.

Als sommige beschermingsmaatregelen niet kunnen worden uitgevoerd aan boord, moet de scheepsbeheerder dit goed kunnen motiveren bij de aanvraag voor toestemming om met particuliere beveiligers te varen. Maar, het is de kapitein die aan boord verantwoordelijk is.

### 3.3. Vergewisplicht en informatie van scheepsbeheerder

Artikel 6.2 en 6.3 WtBK gaan over de 'vergewisplicht' van de kapitein en dat de scheepsbeheerder de kapitein van juiste en volledige informatie moet voorzien over de particuliere beveiligers en hun wapens. Met deze informatie controleert de kapitein de particuliere beveiligers en wapens die aan boord komen.

Verder overlegt de kapitein met de teamleider of beide dezelfde juiste en correcte informatie hebben (elkaar vergewissen).

### Artikel 2.4 Besluit bk (Informatieplicht; verantwoordelijkheid kapitein)

1. De **kapitein** en de teamleider ontvangen voorafgaand aan het aan boord gaan van het beveiligingsteam de juiste en volledige informatie van de scheepsbeheerder onderscheidenlijk de 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
  - e. 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.*

## Uitleg

- Artikel 6 WtBK zegt dat het Besluit bescherming koopvaardij (Bbk) regels geeft over het verstrekken van de juiste en volledige informatie van de scheepsbeheerder aan de kapitein. Dit is vastgelegd in voorstaande artikel.
- Deze informatie moet uiterlijk bij het aan boord gaan van de beveiligers aanwezig zijn bij de kapitein. De Regeling stelt dit op 4 uur voor vertrek. Zie hierna op p. 36.
- Maar, informatie over de beschermingsmaatregelen moet uiteraard eerder aan boord zijn, anders heeft de kapitein geen tijd om dit op te bouwen.
- De kapitein controleert de particuliere beveiligers en hun vuurwapens bij het aan boord komen.
- De informatie die de kapitein van de scheepsbeheerder dient te krijgen is onder andere:
  - Alle beschermingsmaatregelen;
  - Omvang van het beveiligingsteam;
  - Identiteit en de nationaliteit van de particuliere maritieme beveiligers;
  - Aantal vuurwapens en merk, type en registratienummer van elk wapen;
  - Hoeveelheid bijbehorende munitie;
  - Wapenkluis of –kluizen;
  - Aantal sets handboeien;

- Aantal camera's en microfoons;
- Kopie van de verplichte nationale en lokale documenten van de desbetreffende kuststaten om de betreffende vuurwapens op wettige wijze aan boord te mogen nemen;
- Kopie van de eindgebruikerscertificaten ten bewijze van de wettige eigendom van de desbetreffende vuurwapens;
- Kopie van de toestemming, de vergunning en de in artikel 5.1 bedoelde ISO-certificaten;
- Kopie van de overeenkomst tussen de scheepsbeheerder en de vergunninghouder over het verrichten van de maritieme beveiligingswerkzaamheden.
- Het maritiem beveiligingsbedrijf verstrekt deze informatie aan de teamleider van de beveiligers.
- Voor, tijdens of na het embarkeren moeten de kapitein en de teamleider deze informatie vergelijken. Eventuele verschillen of twijfels over de gegevens van beveiligers of hun wapens moeten worden opgelost. Indien nodig met behulp van de reder en/of het maritiem beveiligingsbedrijf.
- Als er bepaalde gegevens over beveiligers of vuurwapens niet kloppen, dan moet de kapitein weigeren om deze mensen of wapens aan te boord te laten.
- Als bovenstaande informatie en documenten niet volledig of onjuist zijn moet de kapitein het vertrek van zijn schip uitstellen, in ieder geval mag hij niet het officiële risicogebied binnenvaren.

### 3.4. Extra verantwoordelijkheden kapitein

Artikel 6.4 WtBK geeft aan dat het Besluit bk de kapitein extra verantwoordelijkheden geeft. Dit werd hiervoor al gedeeltelijk beschreven en wordt hierna verder besproken.

#### Artikel 3.3 Besluit bk (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 wapenkluis of wapenkluizen.*

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, inclusief de sleutels van de wapenkluizen of wapenkluizen.
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**.

### Uitleg

- In het Bbk staan extra verantwoordelijkheden van de kapitein voor de veiligheid van zijn schip en opvarenden i.v.m. de maritieme beveiligingswerkzaamheden, zoals beheer en bewaken van de vuurwapens en munitie aan boord.
- De beveiligers brengen hun vuurwapens aan boord in zgn. afgesloten vervoerkoffers.
- Deze worden opgeborgen in afgesloten wapen- of munitiekluizen, ofwel kasten, bergplaatsen of hutten.
- Vuurwapens en munitie worden in separate wapenkluizen opgeslagen.
- De kapitein bewaart de sleutels van de wapen- en munitiekluizen. Deze sleutels geeft hij twee uur voor het binnenvaren van het officiële risicogebied aan de teamleider, zodat die alles gereed kan maken voordat dat gebied wordt binnengevaren.
- De kapitein moet een aantekening maken in het journaal dat hij deze sleutels heeft overgegeven aan de teamleider.
- De kapitein moet toestemming geven voor schietoefeningen van de particuliere beveiligers. Met name de scheepvaart rondom het schip en de veiligheid aan boord is hier van belang. Dit wordt in het journaal geschreven.

### Artikel 5.9.1.b Besluit bk (Eisen beveiligingsteam)

Het maritiem beveiligingsbedrijf draagt er zorg voor dat elk lid van het beveiligingsteam:

- a. ....
- b. Deelneemt aan veiligheidsoefeningen aan boord van het schip, na opdracht daartoe van de **kapitein**;
- c. ....

### Uitleg

- Artikel 5.9 onder lid 1b Besluit bk stelt dat de particuliere beveiligers mee moeten doen met de wettelijk verplichte veiligheidsoefeningen. Denk hierbij aan sloepenrol, brandoefeningen, maar ook anti-piraten oefeningen. Dit ter beoordeling van de kapitein.

## Artikel 8 Wet ter Bescherming Koopvaardij

*Het particulier maritiem beveiligingspersoneel maakt bij de uitvoering van maritieme beveiligingswerkzaamheden geen gebruik van andere dan de door Onze Minister bij algemene maatregel van bestuur (Besluit bk) aangewezen geweldsmiddelen. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur (Besluit bk) worden tevens regels (Regeling bk) gesteld over de wijze van opslag van de aangewezen geweldsmiddelen op het schip.*

### Uitleg

- Dit artikel uit de WtBK spreekt over het gebruik van bepaalde geweldsmiddelen en over de wijze van opslag daarvan (vuurwapens en munitie). Het artikel stelt dat het Besluit bk en de Regeling bk dit verder regelen.
- De kapitein moet controleren dat er alleen maar goedgekeurde wapens en munitie aan boord komen. Hij krijgt hiertoe vooraf de gegevens van de scheepsbeheerder. Zo niet, dan vraagt hij hier actief om.
- Omdat vuurwapens en munitie vooral de verantwoordelijkheid is van de kapitein wordt hierna de gedetailleerde uitwerking van het Besluit bk en de Regeling bk beschreven.

### Artikel 3.2 Besluit bk (Wapen- of munitiekuis)

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 (Regeling bk) worden nadere regels gesteld over de wapen- of munitiekuis.*

### Uitleg

- Het Besluit bk stelt dat de vuurwapens en munitie op veilige wijze moeten worden opgeslagen in afgesloten wapen- en munitiekluizen. De scheepsbeheerder moet voor deze kluisen zorgen, terwijl de kapitein aan boord daarvoor verantwoordelijk voor is.
- Wapen- of munitiekuis: met een slot af te sluiten opslagplaats aan boord waarin de vervoerskoffers met vuurwapens en munitie van elkaar gescheiden worden opgeslagen.
- Vervoerskoffer: met een slot af te sluiten bewaarplaats van vuurwapens of munitie;
- Vuurwapens moeten altijd gescheiden van de munitie worden opgeslagen, dus in verschillende kluisen.
- De Regeling bk geeft meer details voor beheer en opslag. Zie hierna.

## Artikel 3.3 Besluit bk (Verantwoordelijkheid kapitein)

Zie pagina's 27 en 28

## Artikel 4 Regeling bk (Wapenkluis en vervoerskoffers met geweldsmiddelen)

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

### Uitleg

- Wapen- of munitiekluis: met een slot af te sluiten opslagplaats aan boord waarin de vervoerskoffers met vuurwapens en munitie van elkaar gescheiden worden opgeslagen.
- Vervoerskoffer: met een slot af te sluiten bewaarplaats van geweldsmiddelen;
- Wapens en munitie komen met de vervoerskoffers aan boord. Daarna worden deze gescheiden opgeslagen in respectievelijk de wapenkluis en de munitiekluis.
- De kapitein heeft het beheer over de wapen- en munitiekluizen, hij heeft de sleutel.
- Onder beheer valt ook het registreren van personen die toegang hebben tot de kluisen.

- De vervoerkoffers mogen alleen geopend worden door de teamleider met toestemming van de kapitein.
- De teamleider registreert dagelijks alle details, terwijl de kapitein controleert en verifieert of de teamleider dit ook daadwerkelijk doet.
- De sleutels van de wapen- en munitiekuis gaan 2 uur voor het binnenvaren van het officiële risicogebied van de kapitein naar de teamleider van de particuliere beveiligers.
- De teamleider maakt alles, dus ook de wapens, gereed voor een eventueel treffen met piraten. Deze worden ten alle tijden bewaakt door een beveiligiger.
- Twee uur na het verlaten van het officiële risicogebied gaan de wapens en munitie weer terug in de vervoerskoffers en de respectievelijke kluizen en vallen dan weer onder de verantwoording van de kapitein.

## Artikel 9.7 Wet ter Bescherming Koopvaardij

*De teamleider geeft geen opdracht tot het gebruik van geweld dan nadat hij in overleg met de **kapitein** heeft vastgesteld dat de beschermingsmaatregelen, bedoeld in artikel 6, eerste lid, niet tot afwending van het gevaar van piraterij hebben geleid, tenzij dit overleg of de uitkomst daarvan redelijkerwijs niet kan worden afgewacht.*

### Uitleg

- Dit artikel gaat over de inzet van particulier maritiem beveiligingspersoneel en het gebruik van geweld, inclusief de geweldsinstructies. Deze zijn beschreven in het Besluit bk. Zie hierna.
- Artikel 9 WtBK is heel belangrijk voor de kapitein, omdat hier wordt bepaald dat de teamleider van de particuliere beveiligers verantwoordelijk is voor het gebruik van geweld, dus niet de kapitein. Dit wijkt af van de nationale wetgeving van veel buitenlandse vlaggenstaten.
- De kapitein en de teamleider moeten van tevoren samen overleggen over eventueel geweldgebruik tegen piraten, tenzij dit overleg niet mogelijk is.
- In dit overleg moet worden vastgesteld dat de beschermingsmaatregelen niet goed hebben gewerkt en dat de piraten voornemens zijn om het schip aan te vallen. Vervolgens moet worden besloten dat er geweld gaat worden gebruikt. Zie p. 51 van deze Handleiding voor de checklijst over dit overleg tussen kapitein en teamleider.



- De teamleider geeft opdracht tot gebruik van geweld. Particuliere beveiligers gebruiken geen geweld indien ze geen opdracht hebben gekregen van de teamleider, tenzij deze opdracht niet kan worden afgewacht omdat het gevaar van de piraten onverwacht en plotseling is toegenomen.
- De kapitein houdt uiteraard wel het bevel en gezag over zijn schip, zoals koers en vaart instellingen of uitwijken en wegvaren, maar ook blijft hij de baas over de preventieve beschermingsmaatregelen, gebruik 'safe room', wachtlopen etc.
- Artikel 9 lid 8 WtBK stelt dat het Besluit bescherming koopvaardij de geweldsinstructie voor de particuliere beveiligers vaststelt.
- Deze geweldsinstructie kan worden gevonden in artikel 3.4. Bbk.

### Artikel 3.4.5 Besluit bk (Nadere geweldsinstructie)

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.

#### Uitleg

- Dit artikel bevat de geweldsinstructies voor aan boord als de piraten aanvallen.
- De Nederlandse wet geeft dus toestemming om geweld te gebruiken aan boord, onder bepaalde omstandigheden.
- Er is duidelijk een opbouw te zien in het gebruik van geweld: van waarschuwingsschoten tot schieten op niet-vitale lichaamsdelen van de piraten.
- De teamleider houdt de kapitein op de hoogte van de ontwikkelingen van het incident, tenzij dit niet mogelijk is.

### Artikel 17 Regeling bk (Teamleider)

1. *Onverminderd hetgeen bij of krachtens de artikelen 6, 9, 11 en 12 van de wet is bepaald heeft de teamleider tot taak:*
  - a. *het uitoefenen van de operationele leiding over de overige leden van het beveiligingsteam bij de uitvoering van de maritieme beveiligingswerkzaamheden;*
  - b. *het uitoefenen van het toezicht op en de controle over de overige leden van het beveiligingsteam;*
  - c. *het fungeren als tussenpersoon tussen het beveiligingsteam en de **kapitein**;*
  - d. *het fungeren als tussenpersoon tussen de vergunninghouder en de **kapitein**;*

- e. *het verstrekken van een opdrachtafhankelijke procedurehandleiding aan de overige leden van het beveiligingsteam;*
  - f. *het adviseren van de **kapitein** over te treffen veiligheidsmaatregelen aan boord van het schip die niet het gebruik van geweldsmiddelen betreffen;*
  - g. *het functioneel beheer van de geweldsmiddelen en de uitrusting van het beveiligingsteam;*
  - h. *het toezien op het juiste gebruik en het functioneren van de camera en microfoon door het particulier maritiem beveiligingspersoneel;*
  - i. *het leidinggeven aan het gezamenlijk oefenen van het beveiligingsteam met de bemanning van de maritieme beveiligingswerkzaamheden gericht op de bescherming tegen piraterij indien de **kapitein** daartoe de opdracht geeft;*
  - j. *het toezien op de veiligheid, het welzijn en het gedrag van de overige leden van het beveiligingsteam.*
2. *De teamleider verricht voorafgaand aan het embarkeren in ieder geval de volgende handelingen:*
- a. *het informeren van de overige leden van het beveiligingsteam over de procedurehandleiding en geweldsinstructie;*
  - b. *het laten ondertekenen van de overige leden van het beveiligingsteam van een verklaring waaruit blijkt dat de leden van het beveiligingsteam op de hoogte zijn van de inhoud van de procedurehandleiding en geweldsinstructie;*
  - c. *de controle op de geweldsmiddelen en uitrusting van de leden van het beveiligingsteam;*
  - d. *het verrichten van een oefening van het beveiligingsteam, in het bijzonder in het gebruik van geweldsmiddelen en*
  - e. *het aanwijzen van een lid van het beveiligingsteam als team medic.*

**De kapitein moet controleren of de teamleider bovenstaande zaken heeft gedaan.**

### Uitleg

- In dit artikel wordt weer vastgelegd dat de teamleider van de particuliere beveiligers de operationele leiding heeft over eventueel geweldgebruik tegen piraten, dus niet de kapitein.
- De teamleider is de baas van de particuliere beveiligers, maar deze vallen als opvarenden uiteindelijk allemaal onder de kapitein.
- De kapitein heeft het gezag over de particuliere beveiligers indien het gaat over veiligheid en openbare orde van het schip.
- De kapitein moet ook controleren of de teamleider alle voorgeschreven handelingen heeft verricht, met name wat er in lid 2 van dit artikel wordt opgenoemd.

## Artikel 10.3 Wet ter Bescherming Koopvaardij

*Aangehouden personen worden door het particulier maritiem beveiligingspersoneel onverwijld overgeleverd aan de **kapitein**. Het bepaalde in titel VIB van het vierde boek van het Wetboek van Strafvordering is van overeenkomstige toepassing.*

### Uitleg

- Artikel 10 lid 3 van de wet bepaalt dat gevangengenomen piraten aan de kapitein worden overgeleverd.
- De kapitein heeft verder de verantwoording over de gevangenen.
- De kapitein overlegt hierover met de Officier van Justitie in Nederland.
- Dit staat uitgebreid beschreven in het Juridisch Handboek Kapitein, ook van de NVKK.
- Zie ook de bepalingen in het Wetboek van Strafvordering.
- Het Bbk en de Rbk hebben geen bepalingen hierover.

## Artikel 11.4 Wet ter Bescherming Koopvaardij

*De teamleider verstrekt de bestanden met de beeld- of geluidsopnamen aan de **kapitein** ten behoeve van diens rapportage of melding, bedoeld in artikel 12 van deze wet.*

### Uitleg

- De particuliere beveiligers dragen camera's en microfoons bij een piratenincident.
- De beeld- en geluidsopname worden bewaard.
- De teamleider geeft deze opnamen af aan de kapitein die deze bijvoegt in zijn meldingen en rapportages. Zie ook bij artikel 12 WtBK, hierna.

## Artikel 23 Regeling bk (Bewaartermijn)

1. *De scheepsbeheerder, het maritiem beveiligingsbedrijf, de **kapitein** en de teamleider zijn gerechtigd de beeld- en geluidsopnames in te zien respectievelijk te beluisteren.*
2. *De bestanden met beeld- en geluidsopnamen worden door de scheepsbeheerder, de **kapitein** en het particulier maritiem beveiligingspersoneel vernietigd nadat deze tezamen met de rapportages, bedoeld in artikel 12, tweede en derde lid, van de wet aan de Minister, respectievelijk het openbaar ministerie zijn verzonden, maar uiterlijk binnen 28 dagen na het verlaten van het risicogebied.*
3. *In afwijking van het tweede lid, kunnen de bestanden met beeld- en geluidsopnamen langer worden bewaard door de scheepsbeheerder, de **kapitein** en het particulier maritiem beveiligingspersoneel indien dat noodzakelijk is voor de instelling, uitoefening of onderbouwing van een rechtsvordering.*

## Uitleg

- De wet stelt dat de kapitein alle opnamen mag zien en beluisteren, ook die van de particuliere beveiligers.
- De kapitein kan dit doen via de teamleider.
- Zodra de bestanden zijn verstuurd naar het OM of het ministerie in Nederland moeten deze vernietigd worden aan boord.
- Anders moeten alle bestanden binnen 28 dagen nadat het officiële risicogebied is verlaten worden vernietigd.
- Alle bestanden mogen wel bewaard worden aan boord als dit nodig is voor eventuele bewijzen in een rechtszaak.
- Dit alles is ter beoordeling van de kapitein.

## Artikel 12 Wet ter Bescherming Koopvaardij

1. *Van ieder transport waarop particulier maritiem beveiligingspersoneel is ingezet wordt na afloop van het transport volgens door Onze Minister te geven regels (Regeling bk) een rapportage in de Nederlandse of Engelse taal opgesteld door de **kapitein** en door de teamleider van het particulier maritiem beveiligingspersoneel afzonderlijk.*
2. *De rapportages vermelden in elk geval of en zo ja welk gebruik is gemaakt van de bevoegdheden genoemd in de artikelen 9 en 10. Indien gebruik is gemaakt van deze bevoegdheden, worden de bestanden met beeld- of geluidsopnamen, bedoeld in artikel 11, tweede of vijfde lid, bij de rapportages gevoegd. De rapportages worden aan Onze Minister gezonden.*
3. *Van iedere aanwending van geweld en van ieder gebruik van handboeien door het particulier maritiem beveiligingspersoneel wordt na ommekomst van het gevaar van piraterij onverwijld door de **kapitein** melding gemaakt aan het openbaar ministerie, volgens door Onze Minister te geven regels. De bestanden met beeld- of geluidsopnamen, bedoeld in artikel 11, tweede of vijfde lid, worden bij de melding gevoegd.*

- Einde-reis-rapportage versturen naar de ILT.
- Melding geweldgebruik versturen naar OM in Nederland

## Uitleg

- Artikel 12 WtBK is van belang voor de kapitein omdat het gaat over de meldingen geweldgebruik en de einde-reis-rapportage. Zie ook elders in deze Handleiding.

- Lid 1 en lid 2 van dit artikel stellen dat na elk transport (reis) waarbij gewapende particuliere beveiligers aan boord waren een rapportage gemaakt moet worden voor de ILT. Zie de website voor het correcte adres.
- Zowel de kapitein als de teamleider maken een einde-reis-rapport op, dus twee rapporten worden er opgemaakt.
- In dit algemene einde-reis-rapport staat ook of er gebruik gemaakt is van geweld en het aanleggen van handboeien.
- Bij deze einde-reis-rapportage worden de beeld- en geluidsopnames gevoegd van de particuliere beveiligers. Zie artikel 11 WtBK hiervoor.
- Voor de inhoud van deze einde-reis-rapportage zie p. 55 van deze Handleiding. De checklijsten van deze Handleiding kunnen gebruikt worden als bijlage bij de officiële rapportage formulieren. Dit vereenvoudigt de taak van de kapitein.
- Lid 3 van dit artikel stelt dat de kapitein een aparte melding maakt over geweldspleging tijdens een piratenincident. Ook hierbij worden de beeld- en geluidsopnamen gevoegd.
- Deze geweldsmelding wordt verstuurd, direct na het geweldgebruik, aan het Openbare Ministerie in Nederland.
- Zie voor de inhoud van deze geweldsmelding ook p. 51 van deze Handleiding. Deze checklist mag gebruikt worden voor deze geweldsmelding, als bijlage bij het officiële formulier. Dat is eenvoudiger voor de kapitein.
- Ter info, het oppakken van een vuurwapen is al geweldgebruik, dus een melding aan het OM. Zie ook de definities bij deze wet- en regelgeving, op pagina 15 van deze Handleiding

### Artikel 6 Regeling (Embarkatie, rapportage, melding aangewend geweld)

1. De scheepsbeheerder verstrekt de **kapitein** de informatie, bedoeld in artikel 2.4, eerste en tweede lid, van het Besluit, ten minste vier uren voor embarkatie van het beveiligingsteam, de geweldsmiddelen en de apparatuur.
2. Bij de uitvoering van de vergewisplicht, bedoeld in artikel 6, tweede lid, van de wet en artikel 2.4, eerste en tweede lid, van het Besluit, wordt door de **kapitein** en de teamleider gebruik gemaakt van de model-formulieren, zoals opgenomen in bijlage 2, respectievelijk bijlage 3. De **kapitein** zendt de door de **kapitein** en de teamleider ingevulde formulieren terstond na embarkatie ter informatie toe aan de Kustwacht en de Inspectie.

3. *Bij de rapportages, bedoeld in artikel 12, eerste lid, van de wet, wordt door de kapitein en door de teamleider van het particulier maritiem beveiligingspersoneel gebruik gemaakt van het model-formulier zoals opgenomen in bijlage 4, respectievelijk bijlage 5. De formulieren, bedoeld in het eerste lid, maken deel uit van deze rapportages. De **kapitein** en de teamleider zenden de rapportages, bedoeld in artikel 12, eerste lid, van de wet uiterlijk 48 uur na afloop van de debarkatie van het beveiligingsteam aan de Inspectie.*
4. *Bij de melding aan het openbaar ministerie, bedoeld in artikel 12, derde lid, van de wet, wordt door de **kapitein** gebruik gemaakt van de meldingsformulieren, zoals opgenomen in bijlage 6.*

## Uitleg

- Dit artikel geeft aan wat en wanneer de kapitein moet melden en rapporteren. De genoemde bijlagen hebben betrekking op de Regeling bk.
- Dit is verder ook uitgewerkt in Hoofdstuk 5 van deze Handleiding en de checklijsten.
- Lid 1 bepaalt dat de kapitein ten minste vier uur voor de embarkatie van het beveiligingsteam met vuurwapens alle informatie ontvangt van de scheepsbeheerder.
- Lid 2 bepaalt dat de kapitein en de teamleider zich samen vergewissen dat zij dezelfde informatie hebben. Dit gebeurt aan de hand van het formulier uit Bijlage 2 en 3 van de Regeling bk.
- In de praktijk kan ook (een kopie van) de crewlist worden bijgevoegd met daarop de vereiste informatie over de leden van het beveiligingsteam. De kapitein hoeft dus niet altijd het hele formulier in te vullen, maar kan ook reeds bestaande informatie bijvoegen bij het officiële formulier. Zoals de ingevulde checklijst uit deze Handleiding. Dit kan tijdsbesparend werken voor de kapitein.
- Lid 3 bepaalt dat de kapitein een einde-reis-rapportage moet maken, met behulp van de officiële formulieren uit Bijlage 4 van de Regeling. Ook hier kan de kapitein gebruik maken van de ingevulde checklijsten uit de Handleiding. Die kunnen als bijlage bij het officiële formulier gevoegd worden. Dan hoeft de kapitein niet onnodig allerlei formulieren in te vullen.
- Lid 4 geeft aan dat de kapitein gebruik moet maken van het officiële formulier, Bijlage 6 bij de Regeling, voor een geweldmelding. Ook hier kan de kapitein gebruik maken van de checklist uit deze Handleiding als bijlage, dat scheelt veel werk.

## Artikel 17 Wet ter Bescherming Koopvaardij

1. *Onze Minister kan aan de vergunninghouder een bestuurlijke boete 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.*
2. *Onze Minister kan aan:*
  - a. *de scheepsbeheerder en de **kapitein** een bestuurlijke boete opleggen van een bij ministeriële regeling te bepalen bedrag ter zake van overtreding van de regels, gesteld bij of krachtens artikel 6, eerste lid;*
  - b. *de teamleider en de **kapitein** een bestuurlijke boete opleggen van een bij ministeriële regeling te bepalen bedrag ter zake van overtreding van artikel 6, tweede lid;*
  - c. *de scheepsbeheerder een bestuurlijke boete opleggen van een bij ministeriële regeling te bepalen bedrag ter zake van overtreding van de regels, gesteld bij of krachtens artikel 6, derde lid;*
  - d. *de **kapitein** een bestuurlijke boete opleggen van een bij ministeriële regeling te bepalen bedrag ter zake van overtreding van de krachtens artikel 6, vierde lid, gestelde regels;*
  - e. *de teamleider en de **kapitein** een bestuurlijke boete opleggen van een bij ministeriële regeling te bepalen bedrag ter zake van overtreding van de regels gesteld bij of krachtens artikel 12, eerste en tweede lid.*
3. *De op grond van het eerste of tweede lid vast te stellen bestuurlijke boete bedraagt ten hoogste het bedrag dat is vastgesteld voor de vierde categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht.*

### Uitleg

- Dit artikel gaat over de bestuurlijke boetes die aan de kapitein kunnen worden opgelegd als hij artikel 6 WtBK overtreedt (zie hiervoor);
- De kapitein kan een bestuurlijke boete krijgen bij:
  - Het overtreden van regels over de beschermingsmiddelen;
  - Het niet goed controleren (vergewissen) van de toestemming om gebruik te maken van particuliere beveiligers.
  - Het niet goed controleren van de particuliere beveiligers bij embarkatie, inclusief alle gegevens van de beveiligers, vuurwapen, munitie, camera's etc. Kortom, samen met de teamleider overleggen (vergewissen) of beide alle juiste gegevens hebben;

- het niet naleven van de regels over zijn verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het schip en de opvarenden in verband met de maritieme beveiligingswerkzaamheden.
- Het niet versturen van een melding geweldgebruik of de eind-reis-rapportage.
- De bestuurlijke boete voor bovenstaande overtredingen is ten hoogste € 4.500;
- De hoogten van andere boetes worden geregeld in de Rbk (Zie hierna).

## Artikel 20 Regeling (bestuurlijke boete kapitein)

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

De kapitein kan een bestuurlijke boete krijgen voor overtreding van artikel 17 WtBK (zie hiervoor), maar ook voor de overtreding van enkele andere artikelen van de WtBK (zie hierna).

### Uitleg

De kapitein kan een boete krijgen bij overtreding van de volgende artikelen:

- Wet ter bescherming koopvaardij
  - Artikel 6 lid 1: Niet toepassen van voldoende beschermingsmaatregelen;
  - Artikel 6 lid 2/ artikel 2.4 Besluit bk: Het piraterijgevaarlijkgebied invaren zonder voldoende bescherming;
  - Artikel 6 lid 4: Niet nemen van de extra verantwoordelijkheden, zoals het controleren van de toestemming voor de inzet van particulier beveiligingspersoneel en van alle gegevens over de beveiligers, vuurwapens, munitie, camera's, microfoons etc.
  - Artikel 12 lid 1: geen einde-reis-rapportage indienen bij de ILT
  - Artikel 12 lid 2: geen melding van geweldgebruik indienen bij het OM
- Deze boetes worden opgelegd door toezichthoudende ambtenaren van de ILT.
- De hoogte van deze boete is maximaal € 4.500.



- De ILT hanteert een boetecatalogus met de exacte hoogte van de bestuurlijke boete per overtreding.
- De kapitein moet zorgen voor redelijkerwijs voldoende beschermingsmaatregelen voor en tijdens de reis. Hij kan hiervoor de officiële toestemming inzien die de scheepsbeheerder aan hem moet toesturen.
- De kapitein kan een boete krijgen indien hij vertrekt naar een risicogebied en er niet volstaat aan alle regels. Hij moet dan het vertrek uitstellen. Dit geldt eveneens voor het binnenvaren van een risicogebied zonder voldoende beschermingsmaatregelen.
- Sommige regels, zoals die over onrechtmatig geweldgebruik, kunnen ook via het strafrecht in Nederland worden gehandhaafd. Dus via politie en het Openbaar Ministerie.
- Kortom, als de kapitein regels overtreedt uit de Wet ter Bescherming Koopvaardij, uit het Besluit Bescherming Koopvaardij of uit de Regeling bescherming koopvaardij kan hij een bestuurlijke boete oplopen of via het strafrecht worden berecht.

## 4. Checklijsten

### 4.1. Inleiding

De kern van deze Handleiding is een aantal checklijsten welke de kapitein kan helpen om niets te vergeten bij een reis door piraterijgevaarlijk gebied.

De checklijsten zorgen ervoor dat de controle van de taakuitvoering aan boord compleet, volledig en systematisch is.

Het doel van een checklijst ofwel een controlelijst is het afvinken van een lijst met punten die gecontroleerd moeten worden, zodat er niets vergeten wordt. De checklijsten kunnen worden ingevuld met ja/nee of een korte tekst.

De checklijst heeft ook tot doel om de kapitein van een schip onder Nederlandse vlag een duidelijke structuur te geven vóór, tijdens en na een eventueel geweldincident met piraten, terwijl hij bewapende particuliere beveiligers aan boord heeft.

Er zijn meerdere checklijsten, vanaf de reisvoorbereiding tot en met de laatste rapportage aan de minister in Nederland.

Alle checklijsten beginnen op een nieuwe pagina zodat aan boord elke checklist apart kan worden gedownload of afgedrukt. Daarmee kan iedereen op elke plaats dezelfde checklist gebruiken. Door de unieke nummering kan een checklist goed worden ingevuld door meerdere personen.

Uiteraard zijn de checklijsten niet altijd compleet voor elk schip in elke situatie, maar kunnen wel een hulp zijn voor de kapitein. Er kunnen altijd punten aan de checklijsten worden toegevoegd door de kapitein, dus voor zijn specifieke situatie.

Meer algemene en uitgebreidere checklijsten zijn te vinden op het internet. Zie ook Bijlage 1 van deze Handleiding voor verwijzingen. Die checklijsten en boekwerken zijn niet specifiek

bedoeld voor Nederlandse schepen en Nederlandse wetgeving maar geven wel bruikbare achtergrondinformatie voor de kapitein.

De Wet ter Bescherming Koopvaardij stelt dat er meerdere rapportages en meldingen moeten worden gedaan door de kapitein.

De bijbehorende Regeling bescherming koopvaardij geeft aan welke rapportages en meldingen er moeten worden gedaan, inclusief bij behorende modelformulieren.

Deze modelformulieren vragen soms om informatie die al aan boord wordt bijgehouden, zoals bemanningslijsten en journalen.

Reeds bestaande data en ingevulde checklijsten uit deze Handleiding mogen als bijlagen worden meegestuurd met de wettelijke voorgeschreven modelformulieren. Die hoeven dus niet opnieuw te worden ingevuld.

Dat scheelt de kapitein mogelijk veel tijd.

Mocht de controlerende instantie meer gegevens willen hebben, dan kunnen ze de kapitein daarom vragen.

De Engelstalige checklijsten kunnen ook gebruikt worden voor de meldingen aan MSCHOA en UKTMO, Kustwacht Nederland en de eigen scheepsbeheerder.

De onderstaande checklists treft u in deze Handleiding aan:

- A. Checklist reisvoorbereiding;
- B. Checklist buiten piraterijgevaarlijk gebied;
- C. Checklist binnen piraterijgevaarlijk gebied;
- D. Checklist overleg kapitein/teamleider voor geweldgebruik;
- E. Checklist melding geweldgebruik;
- F. Checklist rapportage na de reis.

## A. Checklist reisvoorbereiding

Deze checklist gaat over alle voorbereidingen vóór de reis, dus van het moment dat het bekend is dat er door piraterijgevaarlijk gebied wordt gevaren tot en met embarkeren van gewapende particuliere beveiligers. Bepaalde beschermingsmaatregelen moesten uiteraard al eerder worden getroffen, hierbij speelt de scheepsbeheerder een grote rol.

Deze checklist kan gebruikt worden bij de vergewisplicht van de kapitein en het overleg met de teamleider. (Artikel 6 WtBK, artikel 2.4 Besluit bk en Artikel 6 Regeling bk).

Zie ook de formulieren van Bijlage 2 en Bijlage 3 van de Regeling bk. Checklijst A kan als bijlage worden gevoegd bij deze wettelijke formulieren, dat bespaart de kapitein tijd bij het invullen van de officiële formulieren.

<b>A Checklist reisvoorbereiding</b>		
<b>A.1.</b>	Datum/ plaats embarkatie en debarkatie beveiligers en vuurwapens Embarkatie: Debarkatie:	<b>JA/NEE</b>
<b>A.2.</b>	Heeft de kapitein de beveiligers en hun vuurwapens grondig gecontroleerd bij embarkatie?	<b>JA/NEE</b>
<b>A.3.</b>	Is het aantal beveiligers, hun namen en nationaliteit conform opgave scheepsbeheerder/ officiële toestemming?	<b>JA/NEE</b>
<b>A.4.</b>	Is het aantal, merk, type en registratienummer van de vuurwapens conform opgave scheepsbeheerder/officiële toestemming?	<b>JA/NEE</b>
<b>A.5.</b>	Is het aantal en kaliber van de munitie conform opgave scheepsbeheerder/officiële toestemming?	<b>JA/NEE</b>
<b>A.6.</b>	Zijn de bijbehorende officiële documenten van beveiligers, vuurwapens en munitie, inclusief die van de kuststaat, conform opgave scheepsbeheerder/ officiële toestemming?	<b>JA/NEE</b>
<b>A.7.</b>	Zijn de wapenkluizen aan boord conform de regelgeving?	<b>JA/NEE</b>

<b>A.8.</b>	Aantal sets handboeien bekend en aan boord?	<b>JA/NEE</b>
<b>A.9.</b>	Aantal camera's en microfoons bekend en aan boord?	<b>JA/NEE</b>
<b>A.10.</b>	Kopie eindgebruikerscertificaten voor wettig eigendom vuurwapens aan boord?	<b>JA/NEE</b>
<b>A.11.</b>	Kopie van de toestemming van de scheepsbeheerder en contract tussen scheepsbeheerder en maritiem beveiligingsbedrijf (vergunninghouder) aan boord?	<b>JA/NEE</b>
<b>A.12.</b>	Kopie vergunning en alle ISO-certificaten, zoals 9001:2015, 2800:2007 en 28007:2015 aan boord?	<b>JA/NEE</b>
<b>A.13.</b>	Werd het vertrek uitgesteld, omdat niet werd voldaan aan alle voorwaarden en regels?	<b>JA/NEE</b>
<b>A.14.</b>	Zijn de wapens en munitie opgeslagen volgens de voorschriften?	<b>JA/NEE</b>
<b>A.15.</b>	Is de kennis van de Nederlandse wetgeving over piraterij, zoals geweldsinstructies, gecontroleerd bij de particuliere beveiligers?	<b>JA/NEE</b>
<b>A.16.</b>	Heeft er adequaat overleg (vergewissen) tussen de kapitein en de teamleider plaatsgevonden, inclusief uitwisseling gegevens volgens wetgeving?	<b>JA/NEE</b>
<b>A.17.</b>	Zijn aan boord alle belangrijke telefoonnummers gecontroleerd en gedistribueerd?	<b>JA/NEE</b>
<b>A.18.</b>	Is er beleid over de AIS aan/uit in risicogebied?	<b>JA/NEE</b>
<b>A.19.</b>	Zijn alle redelijkerwijs mogelijke beschermingsmaatregelen getroffen volgens de officiële toestemming, BMP en SSP?	<b>JA/NEE</b>
<b>A.20.</b>	Eventuele aanvullingen of op- en aanmerkingen?	

## B. Checklist buiten piraterijgevaarlijk gebied

Deze checklist wordt gebruikt vanaf de embarkatie van het beveiligingsteam tot aan het bereiken van het piraterijgevaarlijk ofwel het officiële risicogebied.

<b>B. Buiten risicogebied</b>		
<b>B.1.</b>	Zijn er oefeningen tussen bemanning en particuliere beveiligers uitgevoerd, zoals over geweldsinstructies?	<b>JA/NEE</b>
<b>B.2.</b>	Is er bekendheid en naleving van de geweldsinstructies aan boord, met name bij de particuliere beveiligers?	<b>JA/NEE</b>
<b>B.3.</b>	Zijn de uitdrukkelijke wens en opdracht van de kapitein om geweldgebruik te voorkomen en alleen uit noodweer/zelfverdediging volgens de wettelijke normen toe te passen, bekend bij alle opvarenden?	<b>JA/NEE</b>
<b>B.4.</b>	Is er aan boord bekendheid en naleving van alle aanwijzingen van het OM in Nederland, maar ook, indien relevant, die van de kuststaat?	<b>JA/NEE</b>
<b>B.5.</b>	Beheert de kapitein de sleutel van de wapenkluizen cf. de wetgeving?	<b>JA/NEE</b>
<b>B.6.</b>	Zijn de particuliere beveiligers geïntegreerd in de veiligheidsprotocollen aan boord, zoals oefengelegenheid en bescherming, maar ook sloepen- en brandrol?	<b>JA/NEE</b>
<b>B.7.</b>	Zijn de werkroosters, werk- en rusttijden van de particuliere bewakers gecontroleerd door de kapitein?	<b>JA/NEE</b>
<b>B.8.</b>	Zijn de wapens en munitie, conform de wet, separaat opgeslagen?	<b>JA/NEE</b>
<b>B.9.</b>	Is de munitie volgens voorschriften gecontroleerd, zoals temperatuur en uiterste houdbaarheidsdatum?	<b>JA/NEE</b>
<b>B.10</b>	Zijn alle beschermingsmaatregelen getroffen volgens wetgeving en BMP?	<b>JA/NEE</b>
<b>B.11</b>	Heeft de kapitein toestemming gegeven voor schietoefeningen?	<b>JA/NEE</b>
<b>B.12</b>	Zijn de wapens alleen gebruikt door gecertificeerde personen?	<b>JA/NEE</b>
<b>B.13</b>	Zijn twee (2) uur voor binnenvaren risicogebied de sleutels van de wapenkluizen overgedragen aan de teamleider?	<b>JA/NEE</b>

<b>B.14</b>	Wordt gebruik gemaakt van een mogelijkheid om in konvooi te varen in het risicogebied?	<b>JA/NEE</b>
<b>B.15</b>	Wordt gebruikgemaakt van de mogelijkheden voor extra bescherming, zoals door marineschepen?	<b>JA/NEE</b>
<b>B.16</b>	Is de tijd en locatie van binnenvaren risicogebied vastgelegd.	<b>JA/NEE</b>
<b>B.17</b>	Is het binnenvaren risicogebied en vaarbewegingen aan de lokaal coördinerende autoriteiten, zoals MSCHOA en UKMTO, gemeld?	<b>JA/NEE</b>
<b>B.18</b>	Zijn alle toegangen tot accommodatie en commandoruimtes geblokkeerd voor toegang vanaf buiten?	<b>JA/NEE</b>
<b>B.19</b>	Zijn alle openingen die piraten toegang kunnen geven tot accommodatie (patrijspooten, deuren etc.) afgesloten?	<b>JA/NEE</b>
<b>B.20</b>	Zijn de meest waarschijnlijke scenario's nagelopen?	<b>JA/NEE</b>
<b>B.21</b>	Zijn de opvarenden geïnformeerd over veilige positie, zoals citadel?	<b>JA/NEE</b>

## C. Checklist binnen officiële risicogebied

Onderstaande checklijst geeft de kapitein hulp bij het varen binnen piraterijgevaarlijk gebied ofwel het ‘officieel risicogebied’, maar ook tijdens een eventueel treffen met piraten. Alle beschermingsmaatregelen moeten worden genomen voordat het risicogebied wordt binnengevaren.

C. Checklist binnen piraterijgevaarlijk gebied		
C.1.	Zijn alle beschermingsmaatregelen genomen?	JA/NEE
C.2.	Zijn de uitkijken gebriefd en op belangrijke plaatsen gezet?	JA/NEE
C.3.	Is er gebruik gemaakt van dummy poppen?	JA/NEE
C.4.	Is er gebruik gemaakt van waarschuwingen op spandoeken?	JA/NEE
C.5.	Is het beleid voor de (navigatie)verlichting en dekverlichting bekend en uitgevoerd?	JA/NEE
C.6.	Zijn gereedschappen, gasflessen enz. achter slot en grendel opgeborgen?	JA/NEE
C.7.	Is de brug als commandocentrum ingericht?	JA/NEE
C.8.	Is er een permanente bewaking van de radar en andere relevante instrumenten?	JA/NEE
C.9.	Zijn er bepaalde korte <i>shifts</i> voor wachtpersoneel aan dek en op de brug?	JA/NEE
C.10	Zijn er schepen die dichtbij proberen te komen?	JA/NEE
C.11	Is er gemaneuvreerd om afstand te houden van eventueel gevaar?	JA/NEE
C.12	Zijn er ontwijkmanoeuvres uitgevoerd?	JA/NEE
C.13	Is er gebruik gemaakt van deining, golven, wind enz. om nadering en entering door piraten te voorkomen	JA/NEE
C.14	Worden de dagelijkse posities, incidenten, sitreps etc. doorgegeven aan de autoriteiten	JA/NEE
C.15	Worden werkroosters en werkljsten voor de particuliere maritieme beveiligers bijgehouden?	JA/NEE



<b>C.16</b>	Neemt de teamleider de verantwoordelijkheid voor opslag, beheer en gebruik van alle wapens en munitie, dus nadat hij de sleutel heeft ontvangen?	<b>JA/NEE</b>
<b>C.17</b>	Zijn <i>Ship Security Plan (SSP)</i> , <i>SSAS</i> en <i>AIS</i> geactiveerd?	<b>JA/NEE</b>
<b>C.18</b>	Zijn de <i>Best Management Practices (BMP)</i> uitgevoerd en onderhouden?	<b>JA/NEE</b>
<b>C.19</b>	Zijn de tijd en locatie van incidenten genoteerd?	<b>JA/NEE</b>
<b>C.20</b>	Is het noodcommunicatieplan start gereed?	<b>JA/NEE</b>
<b>C.21</b>	Is voldaan aan alle wettelijke regels?	<b>JA/NEE</b>
<b>C.22</b>	Aanvullingen, op- en aanmerkingen	

## D. Checklist overleg kapitein/teamleider voor geweldgebruik

- De wet stelt dat de kapitein en de teamleider eerst overleg hebben over het resultaat van alle beschermingsmaatregelen voordat de teamleider opdracht mag geven tot het gebruik van geweld.
- Dit overleg vindt plaats zodra het schip wordt bedreigd door piraten, maar moet de teamleider genoeg tijd geven om het schip en opvarenden te beveiligen.
- Indien dit overleg redelijkerwijs niet kan worden afgewacht mag de teamleider geweldgebruiken tegen piraten.
- Advies is om datum/tijd van dit overleg vast te leggen in het scheepsjournaal.
- De teamleider is vanaf dat moment verantwoordelijk voor het gebruik van geweld tegen piraten.
- Onderstaande checklist kan bij dit overleg tussen kapitein en teamleider gebruikt worden. Indien alle 'hokjes afgevinkt' zijn is dat een sterke indicatie dat de teamleider opdracht mag geven voor geweldgebruik en daarvoor de verantwoording krijgt. De kapitein draagt vanaf dat moment geen verantwoording voor het geweldgebruik.
- De kapitein blijft altijd verantwoordelijk voor alle verdere scheepszaken, zoals navigatie, koers en vaart bepalen of ontwijken van de piratenschepen en de reguliere scheepsbedrijfsvoering.

D Checklist overleg kapitein/teamleider voor geweldgebruik		
D.1.	Het schip bevindt zich in het officiële risicogebied?	JA/NEE
D.2.	Alle relevante beschermingsmaatregelen zijn genomen (wetgeving, SSP en BMP)?	JA/NEE
D.3.	Hulp gevraagd bij de lokaal coördinerende autoriteiten (MSCHOA, UK-MTO, enz.)?	JA/NEE
D.4.	De preventieve beschermingsmaatregelen hebben het gevaar niet afgewend?	JA/NEE
D.5.	Zijn er wapens, ladder of ander klimmateriaal gezien bij de piraten?	JA/NEE

<b>D.6.</b>	Zijn er wapens getoond door de piraten?	<b>JA/NEE</b>
<b>D.7.</b>	Zijn er wapens gebruikt door de piraten?	<b>JA/NEE</b>
<b>D.8.</b>	Is er sprake van onmiddellijke dreiging?	<b>JA/NEE</b>
<b>D.9.</b>	Is de veiligheid van eigen schip, opvarenden en lading in gevaar?	<b>JA/NEE</b>
<b>D.10.</b>	Zijn alle mogelijkheden tot voorkoming van geweldgebruik tevergeefs benut?	<b>JA/NEE</b>
<b>D.11.</b>	Is er assistentie in de nabijheid?	<b>JA/NEE</b>
<b>D.12.</b>	Is iedereen op de hoogte van de geweldinstructies?	<b>JA/NEE</b>
<b>D.13.</b>	Wordt geweldgebruik zoveel mogelijk vastgelegd?	<b>JA/NEE</b>
<b>D.14.</b>	Stellen de teamleider en kapitein vast dat alle mogelijke preventieve maatregelen niet hebben geholpen en dat alleen geweldgebruik het schip en opvarenden kan verdedigen tegen aanvallende piraten?	<b>JA/NEE</b>
<b>D.15.</b>	Is geweld het laatste middel om schip, opvarenden en lading te beschermen.	<b>JA/NEE</b>
<b>D.16.</b>	Aanvullingen, op- en aanmerkingen?	<b>JA/NEE</b>

## E. Checklist melding geweldgebruik

- De kapitein moet vele meldingen en rapportages doen. Sommige zijn wettelijk verplicht andere sterk aanbevolen. Zie hiervoor pagina 58.
- Alle meldingen en rapportages kunnen ook aan de scheepsbeheerder worden gestuurd, indien die geen eigen rapportagesysteem heeft voorgeschreven.
- De kapitein meldt gedurende de gehele reis door piraterijgevaarlijk gebied aan lokaal coördinerende autoriteiten zoals MSCHOA en UKMTO.
- Een melding over geweldgebruik en de einde-reis-rapportage moeten aan de Nederlandse autoriteiten gestuurd worden.
- Hierna vindt u de checklist voor de wettelijk verplichte melding van geweldgebruik aan het Nederlandse OM.
- Deze melding wordt onmiddellijk na geweldgebruik opgesteld door de kapitein. De teamleider rapporteert niet over geweldgebruik.
- De geweldsmelding bestaat uit meerdere onderdelen: vóór, tijdens en na het geweldgebruik. Deze meldingen kunnen worden gevoegd bij de algemene einde-reis-rapportage aan de ILT.
- De geweldsmelding is niet de einde-reis-rapportage over de gehele reis. Dat is een afzonderlijke rapportage en is gericht aan de ILT. Zie p. 62.

Deze checklijst E is te gebruiken als bijlage bij het officiële meldingsformulier geweldgebruik volgens Bijlage 6 Regeling.

E Checklist Melding Geweldgebruik	
Basisgegevens	
E.1.	Scheepsnaam:
E.2.	Callsign:
E.3.	IMO-nummer:

E.4.	Naam en contactgegevens kapitein:	
E.5.	Naam en contactgegevens scheepsbeheerder/DPA:	
E.6.	Gegevens toestemming varen met particuliere beveiligers:	
E.7.	Naam en contactgegevens beveiligingsbedrijf:	
E.8.	Naam en contactgegevens teamleider:	
E.9.	Gegevens vergunning beveiligingsbedrijf:	
E.10.	Gegevens contract scheepsbeheerder met beveiligingsbedrijf:	
<b>Geweldsincident</b>		
E.11.	Datum en tijd aanvang en einde incident (GMT):	
E.12.	Scheepspositie:	
E.13.	Hoogte vrijboord eigen schip tijdens aanval:	
E.14.	Licht of donker:	
E.15.	Koers en vaart eigen schip:	
E.16.	Ontwijkmanoeuvres uitgevoerd?	<b>JA/NEE</b>
E.17.	Weersomstandigheden en toestand zee:	
E.18.	Moederschip piraten aanwezig?	<b>JA/NEE</b>
E.19.	Soort en aantal aanvalsbotten piraten:	
E.20.	Aantal piraten:	
E.21.	Soort en aantal bewapening en munitie piraten:	
E.22.	Wapens getoond door piraten?	<b>JA/NEE</b>
E.23.	Aanwezigheid ladders of ander klimmateriaal bij piraten?	<b>JA/NEE</b>
E.24.	Onmiddellijke dreiging door piraten?	<b>JA/NEE</b>
E.25.	Veiligheid van eigen schip, lading en opvarenden in gevaar?	<b>JA/NEE</b>
E.26.	Mogelijkheid tot externe assistentie aanwezig?	<b>JA/NEE</b>
E.27.	Citadel/safe room gebruikt?	<b>JA/NEE</b>
E.28.	Is er alarm gemaakt?	<b>JA/NEE</b>
E.29.	Zijn er assistentieverzoeken ingediend door kapitein?	<b>JA/NEE</b>
E.30.	Maatregelen/acties door de kapitein:	
E.31.	Maatregelen acties door de teamleider:	

E.32.	Maatregelen/acties door opvarenden, zoals safe room gebruik:	
E.33.	Zijn de beschermende maatregelen niet meer voldoende?	JA/NEE
E.34.	Heeft overleg tussen de kapitein en teamleider over geweldgebruik plaatsgevonden?	JA/NEE
E.35.	Afstand tussen piratenboot en eigen schip tijdens geweldgebruik:	
E.36.	Geweldgebruik door piraten?	JA/NEE
E.37.	In de lucht of gericht schieten door piraten?	JA/NEE
E.38.	Poging, boarding of gijzeling door de piraten?	JA/NEE
E.39.	Tijdstip overdracht verantwoordelijkheid aan teamleider over geweldgebruik:	
E.40.	Opdracht geweldgebruik door teamleider?	JA/NEE
E.41.	Wapens opgenomen en getoond door particuliere beveiligers?	JA/NEE
E.42.	Alleen geweldgebruik volgens geweldsinstructies, uit noodweer/ zelfverdediging?	JA/NEE
E.43.	Geweldgebruik binnen de wetgeving en instructies?	JA/NEE JA/NEE
E.44.	Naleving van de geweldsinstructies?	JA/NEE
E.45.	Welk geweld is er gebruikt door de beveiligers en met welk doel?	
E.46.	Geweldgebruik tegen piraten in hun boot op zee?	JA/NEE
E.47.	Geweldgebruik tegen piraten aan boord, inclusief aanleggen handboeien?	JA/NEE
E.48.	Opbouw geweldgebruik gevolgd?	JA/NEE
E.49.	Waarschuwingsschoten door beveiligers?	JA/NEE
E.50.	Gericht geschoten op piratenboot of op personen?	JA/NEE
E.51.	Slachtoffers?	JA/NEE
E.52.	Letsel van en hulp aan slachtoffers?	JA/NEE
E.53.	Geweldgebruik door anderen, bijvoorbeeld een marineschip ter assistentie?	JA/NEE
E.54.	Piraten vluchten met eigen schepen?	JA/NEE
E.55.	Piraten op zee gepakt door, bijvoorbeeld, marineschepen?	JA/NEE

E.56.	Piraten worden aan boord aangehouden en overgeleverd aan kapitein?	JA/NEE
E.57.	Vastgelegd in scheepsjournaal etc.?	JA/NEE
E.58.	Beeld- en geluidsmateriaal, zoals film, video, foto's als bijlage voegen.	JA/NEE
E.59.	Getuigenverklaringen aanwezig?	JA/NEE
E.60.	Status slachtoffers bekend?	JA/NEE
E.61.	Behandeling aangehouden piraten?	JA/NEE
E.62.	Beoordeling incident door de teamleider particuliere beveiligers?	JA/NEE
E.63.	Beoordeling incident door de kapitein, waarbij deze aannemelijk maakt dat hij er alles aan heeft gedaan om geweldgebruik te voorkomen en dat bij het geweldgebruik alle regels in acht zijn genomen door hem en de opvarenden.	JA/NEE
E.64.	Gemeld bij NL Kustwacht en de lokaal coördinerende autoriteiten?	JA/NEE
E.65.	Tijdstip dat het schip weer de reis vervolgt?	JA/NEE
E.66.	Schade assessment?	JA/NEE
E.67.	Opmerkingen en aanvullingen	
E.68.	Getekend door de kapitein	

## F. Checklist rapportage na de reis

Hierna vindt u de checklist voor de algemene einde-reis-rapportage aan de ILT. Deze verplichte rapportage wordt na de reis opgemaakt door de kapitein. De teamleider rapporteert na de reis onafhankelijk en afzonderlijk, ook aan de ILT. Beide rapportages gaan dus naar de ILT. Op de website van ILT staan de e-mailadressen.

N.B. De melding van geweldgebruik is een afzonderlijke geweldsmelding en is gericht aan het OM in Nederland. Zie Checklist E.

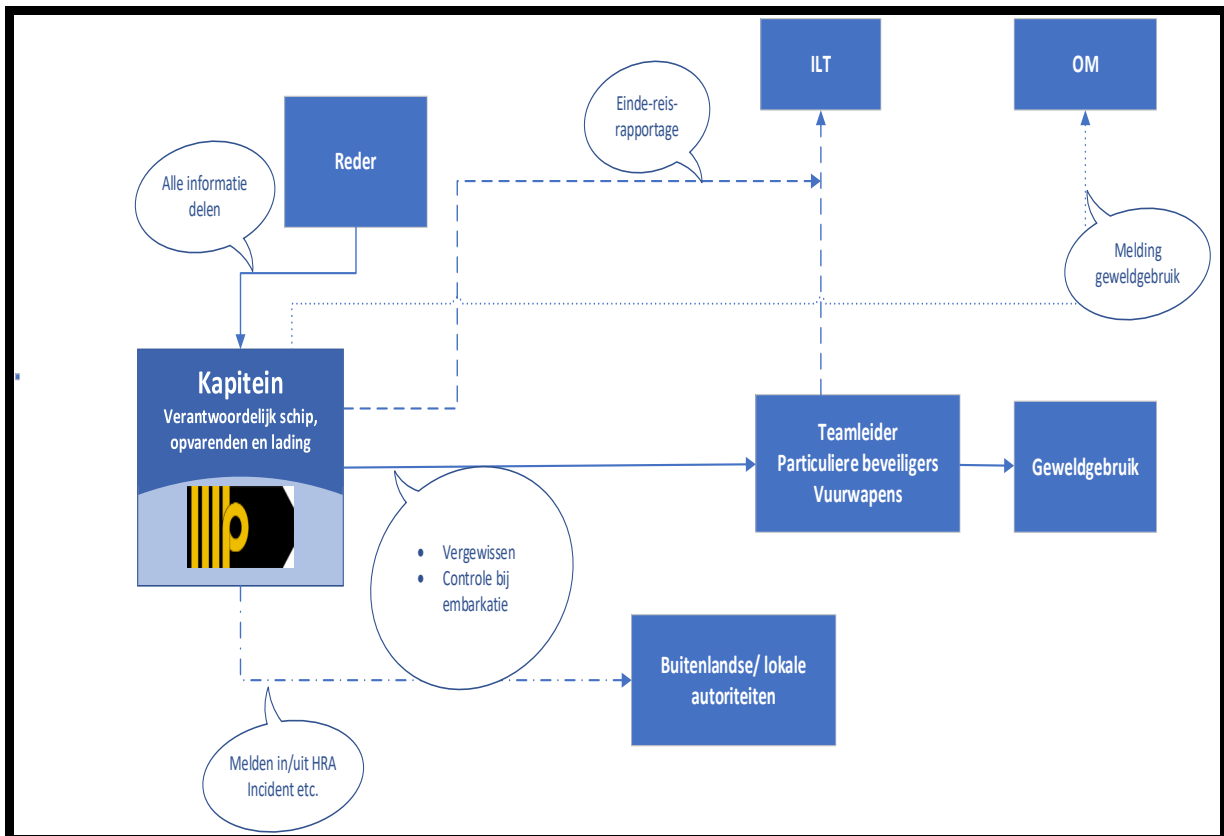
Eventuele geweldsmeldingen moeten worden gevoegd bij deze algemene einde-reis-rapportage aan de ILT. Zie ook p. 55 van deze Handleiding.

De checklijst F is de einde-reis-rapportage voor de kapitein of kan hiervoor worden gebruikt. De kapitein kan gebruik maken van alle ingevulde checklijsten om de einde-reis-rapportage ofwel Checklist F samen te stellen, bijvoorbeeld door alle ingevulde checklijsten als bijlage mee te sturen bij het wettelijke formulier (Bijlage 4 van de Regeling) van officiële einde-reis-rapportage, evenals de video en audiobestanden.

F		Einde-reis-rapportage
F.01	Scheepsnaam:	
F.02	Callsign:	
F.03	IMO-nummer:	
F.04	Naam en contactgegevens kapitein:	
F.05	Naam en contactgegevens scheepsbeheerder/DPA:	
F.06	Gegevens toestemming varen met particuliere beveiligers:	



F.07	Naam en contactgegevens beveiligingsbedrijf:	
F.08	Naam en contactgegevens teamleider:	
F.09	Gegevens vergunning beveiligingsbedrijf:	
F.10	Gegevens contract scheepsbeheerder met beveiligingsbedrijf:	
F.11	Inge vulde Checklist A bijvoegen	JA/NEE
F.12	Inge vulde Checklist B bijvoegen	JA/NEE
F.13	Inge vulde Checklist C bijvoegen	JA/NEE
F.14	Inge vulde Checklist D bijvoegen	JA/NEE
F.15	Inge vulde Checklist E bijvoegen	JA/NEE
F.16	Video- en audiobestanden bijvoegen	JA/NEE
F.17	Handtekening kapitein	
F.18	Aanvullingen, op- en aanmerkingen	



**Figuur 5. Overzicht netwerk kapitein bij piraterijbestrijding**

## 5. Toelichting

### 5.1. Inleiding

Deze toelichting bestaat uit een korte uitleg over:

- Informatie verzamelen;
- Geweldgebruik;
- Verplichte meldingen en rapportages;
- Boetes voor de kapitein.

De toelichting wordt gegeven vanuit het oogpunt van de kapitein en ter verduidelijking voor de kapitein. Die is en blijft de spil bij een incident met piraten. Hij is verantwoordelijk voor het schip, bemanning en lading.

### 5.2. Informatie verzamelen

Bij het verzamelen van informatie kan de kapitein gebruik maken van meerdere bronnen.

Er zijn vaak meerdere internationale en nationale organisaties actief bij piraterijgevaarlijke gebieden rond de Hoorn van Afrika.

Deze organisaties proberen samen te werken hetgeen niet altijd lukt. Dat komt door de aanwezigheid van buitenlandse marineschepen, die meestal alleen de eigen gevlagde schepen assisteren en in enkele gevallen andere koopvaardij schepen. Zij participeren niet in de internationale coalitie.

**De kapitein moet actief alle informatie verzamelen om zijn schip zo veilig mogelijk door het piraterijgevaarlijke gebied te leiden. Dit gaat vanaf de reisvoorbereiding tot en met het verlaten van gevaarlijk gebied.**

Voor recente gegevens moeten de websites van deze organisaties worden geraadpleegd.

Ook het *Nato Shipping Centre* en de *Kustwacht Nederland* kunnen hier een belangrijke rol spelen, inclusief de verwijzingen naar andere ministeries.

Andere interessante bronnen voor informatie zijn de o.a. IMO/*Maritime Security and Piracy*, de *International Chamber of Commerce (ICC)* en hun afdeling *Commercial Crime Services*, en ook het *International Maritime Bureau (IBM)* met hun *Piracy Reporting Centre*.

Al deze organisaties geven informatie op hun websites.

Ook vaak specifieke informatie voor de kapitein. Zie ook Bijlage 1 van deze Handleiding

### 5.3. Geweldgebruik

Geweld is elke dwangmatige kracht van meer dan geringe betekenis, uitgeoefend op personen of zaken met een geweldsmiddel.

Een geweldsmiddel is door de wet aangewezen uitrusting en bewapening waarmee geweld kan worden uitgeoefend. Het vasthouden en tonen van een vuurwapen betekent al geweldgebruik.

Gebruik van geweld is verboden en strafbaar, ook aan boord. Een uitzondering is, indien geweld wordt gebruikt op basis van de Wet ter Bescherming Koopvaardij of als zelfverdediging dan wel als noodweer.

Het gebruik van geweld aan boord is geregeld in door Nederland goedgekeurde geweldsinstructies, ook wel *Rules for the use of Force (RUF)*. Dit zijn in het algemeen geen nationale wetten of regels afkomstig van de overheid, maar meer regelgeving binnen een beroepsgroep.

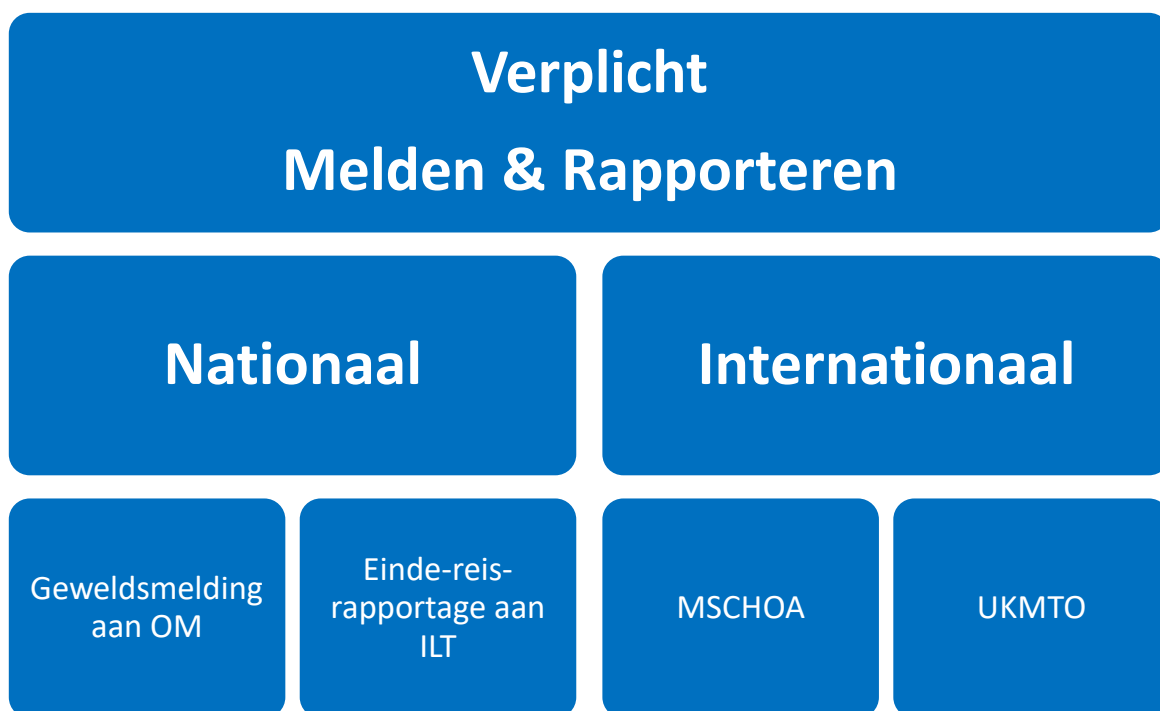
RUF die aan boord worden gebruikt moeten zijn goedgekeurd door de Nederlandse overheid en bekend zijn bij de kapitein, bemanning en particuliere beveiligers. Het is aan de kapitein om dit laatste te controleren. Dit doet hij in overleg met de teamleider. Deze controle kan ook geregistreerd worden, bv. in het journaal.

Normaal gesproken vindt geweldgebruik tegen piraten plaats buiten de Territoriale Zee van een kuststaat, dus in internationale wateren.

Indien het geweldgebruik heeft plaats gevonden binnen de territoriale wateren van een kuststaat, dan bestaat er een kans dat deze kuststaat ook om een melding of rapport vraagt.

Dit kan omdat binnen de territoriale wateren van een kuststaat ook de wet- en regelgeving van die kuststaat geldt. Het beste is om ook de melding/rapportage aan de kuststaat in overleg en samenwerking met de scheepsbeheerder te doen.

#### 5.4. Meldingen en rapportages



Figuur 6. Overzicht meldingen en rapportages door kapitein

##### Nationaal

Voor de kapitein bestaan er twee nationaal wettelijk verplichte verslagleggingen:

1. Melding van geweldgebruik aan het OM in Nederland;
2. Rapportage aan de ILT, aan het einde van de reis met particuliere beveiligers.

##### Melding geweldgebruik

Na gebruik van geweld tegen piraten moet de kapitein onmiddellijk een melding hiervan maken aan het Openbaar Ministerie (OM) in Nederland. Zie checklist E in deze Handleiding.

Het oppakken van een vuurwapen en ermee dreigen, of het gebruik van handboeien is al geweldgebruik.

Deze melding wordt opgemaakt door de kapitein en moet kort, feitelijk, duidelijk en bondig zijn, met de checklist als leidraad. Zie pagina 42 van deze Handleiding.

Het is een melding geen rapportage.

De checklist beoogt niet compleet te zijn. Er kunnen en mogen altijd onderwerpen aan toegevoegd worden. Zeker indien die onderwerpen relevant zijn om aan te tonen dat de kapitein er alles aan heeft gedaan om binnen de geldende wet- en regelgeving te blijven.

De kapitein is verplicht om alle gemaakte video- en audiobestanden mee te sturen met de geweldsmelding. De teamleider moet deze bestanden daartoe beschikbaar stellen aan de kapitein.

Na de melding van geweldgebruik kan het zijn dat het OM een uitgebreidere rapportage vraagt. Dan kan deze checklist ook weer worden gebruikt, maar met een meer uitgebreide beschrijving en antwoorden op specifieke vragen van het OM.

#### ***Procedure melding na geweldgebruik aan boord***

1. Kapitein meldt geweldgebruik aan OM, eventueel via scheepsbeheerder.
2. Scheepsbeheerder mag zijn eigen appreciatie bij deze melding voegen.
3. In beginsel is de teamleider verantwoordelijk voor het gebruik van geweld aan boord, dus niet de kapitein.
4. Het OM kan om een nadere en uitgebreidere rapportage vragen aan de kapitein.
5. Het OM beoordeelt of het geweldgebruik rechtmatig of onrechtmatig is.
6. Als er sprake is van rechtmatig geweldgebruik meldt het OM dit aan de teamleider, maritiem beveiligingsbedrijf en de kapitein, eventueel via de scheepsbeheerder.
7. Indien er sprake is van onrechtmatig gebruik van geweld of bij twijfel daaraan stelt de Nederlandse politie in opdracht van het OM een onderzoek in.

8. Het OM beslist op basis van dit politie-onderzoek over een eventuele strafvervolging van de teamleider of particuliere beveiligiger.
9. Kapitein kan als getuige worden gehoord.
10. Indien het tot een strafvervolging komt, beslist de rechter uiteindelijk over de rechtmatigheid van het geweldgebruik.
11. Daarna zijn hoger beroep en cassatie mogelijk, indien de teamleider/beveiligiger het niet eens is met de beslissing van de rechter over het geweldgebruik tegen de piraten.

### **Einde-reis-rapportage**

Na afloop van elke reis met particuliere maritieme beveiligers moeten de kapitein en de teamleider afzonderlijk rapporteren aan de ILT. Zie ook Checklist F uit deze Handleiding.

**De einde-reis-rapportage kan worden samengesteld uit alle ingevulde checklijsten uit deze Handleiding**

De einde-reis-rapportage van de kapitein vermeldt ook of er wapens zijn opgenomen en gebruikt. Zo ja, hoe en of er opdracht toe is gegeven en of de geweldsinstructies zijn nageleefd. Maar ook of er personen zijn aangehouden, wilden vluchten en of deze personen zijn overgedragen aan de kapitein.

Voor deze einde-reis-rapportage kan ook gebruik gemaakt worden van eerdere geweldsmeldingen aan het OM in Nederland. Bijvoorbeeld als bijlage bij de rapportage.

De einde-reis-rapportage wordt opgemaakt door de kapitein en de teamleider afzonderlijk. De kapitein kan dit uitbesteden aan een van de opvarenden, bijvoorbeeld de *Ship Security Officer* (SSO). Maar de kapitein ondertekent het rapport als verantwoordelijke.

Deze rapportage is een korte chronologische schets van de feiten en omstandigheden en bevat de onderdelen zoals genoemd in de eerder ingevulde checklijsten.

Deze rapportage gaat vergezeld van alle video- en audiobestanden die zijn gemaakt. De teamleider stelt deze aan de kapitein beschikbaar.

---

**Internationaal**

Een schip dat het risicogebied invaart moet zich melden bij meerdere (civiele of militaire) organisaties.

Dit is opgenomen in de Regeling bescherming koopvaardij en valt onder de beschermingsmaatregelen die de kapitein moet nemen.

Voor bijstand bij een eventueel incident met piraten kan de kapitein deze organisaties ook bellen of mailen.

Het is dus een beschermingsmaatregel om de communicatie met deze organisaties open te houden, o.a. door het rapporteren van eigen vaarbewegingen door het officiële risicogebied en te vragen om assistentie bij een dreigende aanval. Deze instanties hebben meerdere communicatiekanalen, zoals email, inloggen op hun websites, telefoon, scheepscommunicatie en ook twitter.

Onderstaand worden de twee belangrijkste internationale organisaties voor het officiële risicogebied in de Golf van Aden en langs een gedeelte van de kust van Oost-Afrika kort uitgelegd.

**MSCHOA**

Het *Maritime Security Centre Horn of Africa* (MSCHOA) hoort bij de EU, ofwel de EU NAVFOR als maritieme poot van de EU-piratenbestrijdingsmissie Atalanta. Dit geldt dus alleen voor Oost-Afrika.

Het MSCHOA monitort maritieme koopvaardijstromen rond de Hoorn van Afrika en is de link tussen de militaire missie Atalanta en de koopvaardij.

Een scheepsbeheerder of kapitein kan zich vrijwillig registreren bij deze instantie. Dat is het 'EU NAVFOR vrijwillige registratie schema' (EU NAVFOR *Voluntary Registration Scheme*, VRS).



De kapitein geeft dan zijn te verwachten koers en vaart op. Dit gebeurt via het *Vessel Movement* formulier, dat ook wordt verstuurd naar de Nederlandse Kustwacht.

MSCHOA houdt ook een interactieve website bij, waarbij de kapitein aan boord kan zien waar er incidenten zijn of wat de laatste beschermingsmiddelen zijn.

MSCHOA toont op haar website ook kaarten met risicogebieden en de aanbevolen routes, de zogenaamde *Maritime Security Transit Corridors* of de *International Recommended Transit Corridors* (IRTS). De kapitein moet melden wanneer hij de corridor binnenvaart of verlaat.

Zie voor de laatste gegevens altijd de website van deze organisatie: [www.mschoa.org](http://www.mschoa.org)

### UKMTO

Het *United Kingdom Marine Trade Operations* (UKMTO) is een onderdeel van de Britse *Royal Navy*. Zij houden ook alle gegevens bij van de scheepvaart bij het risicogebied.

UKMTO heeft als rol om informatie te verzamelen en te verdelen, maar ook om militaire bijstand te coördineren bij een piratenaanval. Zij krijgt veel informatie van lokale regeringen en instanties. Omdat het VK niet meer bij de EU hoort, kan er enige verwarring ontstaan.

UKMTO wil ook graag geïnformeerd worden indien een schip door het risicogebied vaart en/of gebruik maakt van corridors, inclusief het verlaten van dit gebied. Maar ook bij een verdachte activiteit of een daadwerkelijke piratenaanval.

Zie voor de laatste gegevens altijd de website van deze organisatie: [www.ukmto.org](http://www.ukmto.org)

## 5.5. Overzicht boetes voor de kapitein

De WtBK, Besluit bk en de Regeling bk worden gehandhaafd door ambtenaren van de ILT van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W). Daarbij gaat het over bestuurlijke boetes.

Deze wetgeving voorziet in bestuurlijke boetes voor verschillende mensen of bedrijven, zoals de vergunninghouder, de scheepsbeheerder, de teamleider en de kapitein.

De bestuurlijke boete is een bestuursrechtelijk sanctie die door ILT kan worden opgelegd, zonder tussenkomst van politie, het Openbaar Ministerie of een rechter.

Men kan in bezwaar en beroep gaan tegen een bestuurlijke boete. Zie hiervoor het Juridisch Handboek Kapitein.

Maar, ook de Officier van Justitie (OvJ) kan de wet- en regelgeving handhaven als het over strafrecht gaat. Denk hierbij aan het schieten op onschuldige vissers in plaats van op piraten.

Dan komt er een uitspraak van de rechtbank, waarbij hoger beroep openstaat bij het Gerechtshof en eventueel cassatie bij de Hoge Raad. Zie hiervoor het Wetboek van Strafrecht en het Wetboek van Strafvordering. Ook deze wetten worden uitgelegd in het Juridisch Handboek Kapitein.

### **Beschermingsmaatregelen**

De scheepsbeheerder is verplicht om de kapitein te voorzien van voldoende en adequate beschermingsmiddelen. Aan boord is de kapitein hiervoor verantwoordelijk. Uitzonderingen op de redelijkerwijs mogelijke beschermingsmiddelen aan boord staan in de officiële toestemming die de scheepsbeheerder aan de kapitein verstrekt.

Indien de kapitein te weinig beschermingsmaatregelen neemt kan hij gestraft worden met een boete van maximaal € 4.500.

### **Geen toestemming voor particuliere beveiligers**

Als er geen officiële toestemming is voor bewapende particuliere beveiligers en de kapitein neemt deze toch mee aan boord, dan kan hij een flinke boete krijgen.

De scheepsbeheerder vraagt aan de minister toestemming om met gewapende bescherming te varen. Indien die toestemming is verleend voor gewapende particuliere beveiliging, dan moet de scheepsbeheerder dit meedelen aan de kapitein, inclusief een kopie van het toestemmingsdocument. De kapitein moet, voordat de gewapende beveiligers aan boord

komen van zijn schip, controleren of de scheepsbeheerder officieel toestemming heeft van de minister voor bewapende particuliere beveiligers. Als deze toestemming niet in orde is kan de kapitein een boete van maximaal € 4.500 krijgen.

### **Einde-reis-rapportage**

Indien de kapitein geen einde-reis-rapportage indient bij de ILT, kan hij een boete krijgen van maximaal € 4.500.

### **Melding geweldgebruik**

Indien de kapitein geen melding geweldgebruik indient bij het OM in Nederland kan hij een boete krijgen van maximaal € 4.500.

### **Boetecatalogus**

De maximale boetes voor de kapitein zijn vaak € 4.500.

De hoogte van de boetes voor de kapitein kan in de duizenden euro's lopen.

ILT heeft een boetecatalogus samengesteld waarin voor elke overtreding de concrete boetebedragen staan genoemd. Dit zijn bestuurlijke boetes.

## Bijlage 1 Aanbevolen literatuur en websites

Onderstaande documenten of websites bevatten veel en uitgebreide beschrijvingen over piraterij. Dit zijn algemene documenten, die niet de kapitein als middelpunt hebben.

Maar de kapitein kan door deze documenten te lezen wel een goed overzicht krijgen van de algemene internationale context van piraterij.

Deze Handleiding is alleen geldig voor de Golf van Aden en langs een gedeelte van de kust van Oost-Afrika, binnen het officiële risicogebied.

- Juridisch Handboek Kapitein, gratis verkrijgbaar op de website van de NVKK:  
[https://www.nvkk.nl/files/1116/1996/2043/JHK\\_2021digitaal\\_.pdf](https://www.nvkk.nl/files/1116/1996/2043/JHK_2021digitaal_.pdf)
- BMP5, Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea (2018):  
(<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Documents/BMP%20West%20Africa.pdf>).
- IMO-documenten op het gebied van piraterij:  
(<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx>).
- IMO-Piracy and armed robbery against ships:  
<https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/PiracyArmedRobberydefault.aspx>
- IMO-Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers (2018):  
([http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Documents/global-counter-piracy-guidance-bmp\\_low\\_17-07-18.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Documents/global-counter-piracy-guidance-bmp_low_17-07-18.pdf)).
- UN & Piracy under International Law:  
<https://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy.htm>
- NATO Shipping Centre:  
<https://shipping.nato.int/nsc>  
<https://shipping.nato.int/nsc/operations/global-maritime-risk>

- Counterpiracy under International Law:  
<https://www.geneva-academy.ch/joomlatools-files/docman-files/Publications/Academy%20Briefings/Counterpiracy%20Briefing%201.pdf>
- Maritime Security Centre Horn of Africa (MSCHOA):  
<https://on-shore.mschoa.org/home/>
- Kustwacht Nederland:  
[www.kustwacht.nl](http://www.kustwacht.nl)
- International Chamber of Shipping (ICS):  
<https://www.ics-shipping.org/free-resources/maritime-security>
- IMB Piracy Reporting Centre:  
<https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre>
- ICC Commercial Crime Services:  
<https://www.icc-ccs.org/>
- UKMTO, United Kingdom Marine Trade Operations:  
<https://www.ukmto.org/indian-ocean/recent-incidents>  
Contacts: <https://www.ukmto.org/indian-ocean/contacts>  
Reporting Formats: <https://www.ukmto.org/indian-ocean/reporting-formats>

# VOOR KAPITEINS DOOR KAPITEINS

## NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ

DE **NVKK** IS ER VOOR IEDERE KAPITEIN EN ZIJN WETTELIJKE VERVANGER.

De **NVKK** zet zich in voor het belang van de kapitein in nationale en internationale wetgeving.

**LID VAN DE NVKK** is tevens lid van Europese en internationale kapiteinsverenigingen.

De **NVKK** is deelnemer in vele maritieme overlegfora.

Samenwerking met Nautilus, KVNR en Nautical Institute NL.

Betrokken bij Zeemanshuizen, koopvaardijpredikanten en herdenkingen.

Zie de informatie op: [www.nvkk.nl](http://www.nvkk.nl)

